

17 DL Notizie vol xv

DL Notizie... 3 settembre 2021

Cultura e attualità di terra e di mare

In 60 anni la popolazione genovese si è quasi dimezzata (da circa 850mila a 450mila) e da gennaio 2021 la città ha perso 40mila residenti. Cause: anziani che sono mancati, il virus degli ultimi anni, giovani che non trovando lavoro sono scappati all'estero ? Il grande Ippocrate, padre della medicina , Coo 460 a.C., prolifico saggista e ricercatore , scriveva:”La vita è breve, l'arte lunga, le occasioni incerte, gli esperimenti pericolosi e le deduzioni difficili”.

Nell'interno tanti interventi e le riflessioni dell'ing Giorgio Marega. (DL)

STORIA DELLA MARINERIA

PASSEGGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga



Fonte immagine da naviecapitani.it

“ ANDREA C. : UNA COMPRIMARIA SPESSO
DIMENTICATA ”

Nella panoramica storica della Navigazione Passeggeri non solo italiana vi sono state alcune unità oscurate o messe in ombra per varie ragioni da navi gemelle o consorelle vuoi per dimensioni, prestazioni o vicende varie che ne hanno accompagnato la vita sui mari. Solo per citare alcuni esempi è questo il caso, forse uno dei più eclatanti, del “Conte di Savoia” surclassato dal “Rex” che in realtà non ne era poi affatto superiore quanto ad allestimenti e prestazioni tecniche. Lo stesso può dirsi per la coppia “Saturnia” e “Vulcania” che, già ammiraglie della “Linea Cosulich”, quando passarono alla “Italia di Navigazione” pur rimanendo popolarissime presso la clientela vennero adombrate da altre consorelle più grandi e prestigiose e così pure per “Neptunia” e “Oceania”, importantissime realizzazioni degli Anni Trenta già ricordate in questa sede. Ciò vale anche per la “Andrea Doria” che surclasserà in notorietà la gemella “Cristoforo Colombo” per motivazioni a tutti note anche se infelici, e sarà così anche nel caso della coppia “Michelangelo” e “Raffaello”, col primo dei nostri due super-transatlantici del secondo dopoguerra più famoso, anche se a detta di molti gli allestimenti interni del secondo risultavano più riusciti e raffinati.



Andrea C. storia e vicende sui mari

Tali esempi potrebbero continuare e ciò vale anche per l'unità oggetto del capitolo di questa nostra "Storia della Marineria Passeggeri Italiana", e cioè la "Andrea C." della "Costa Armatori" di Genova che, praticamente coeva della "Anna C." nell'avvio dei collegamenti passeggeri della grande compagnia genovese, non è ugualmente ricordata come la sua consorella e in generale, pur operando al meglio e contribuendo alle fortune dei suoi armatori per tutto l'arco di un lunga e onorata carriera, è sempre passata in subordine rispetto ad altre unità presenti nella stessa compagine armatoriale di cui faceva parte: con questo capitolo vogliamo renderle giustizia ricordandone nel dettaglio la storia e le vicende sui mari.

L' "Andrea C." nasce nel corso della Seconda Guerra Mondiale, quando americani e inglesi, questi ultimi sia dalla madrepatria che dal loro "dominion" canadese e da alcuni cantieri statunitensi, avviarono un capillare programma di costruzioni navali per rimpiazzare le tante navi perdute nei convogli oceanici a causa dell'intensa attività dei sommergibili, soprattutto i tanto temuti u-boote tedeschi ma anche i sottomarini italiani e nipponici. Oltre ad essere sostituite con unità costruite praticamente per la prima volta in serie ricorrendo per rapidità alla nuova procedura della saldatura delle lamiere che verrà poi adottata in linea generale per le costruzioni post-belliche, il loro numero verrà progressivamente incrementato concorrendo in tal modo allo sforzo bellico necessario per vincere, come poi avverrà, le forze congiunte dell'Asse. Ovviamente le più famose unità appartenenti a tali classi saranno le "Liberties" e le "Victories" che, a operazioni belliche concluse, tanta parte avranno nella ricostituzione delle flotte commerciali del secondo dopoguerra. Ve ne saranno però anche altre che, seppur assemblate in numero minore, costituiranno un nutrito gruppo che in tanti casi troverà successivo impiego nelle flotte di vari armatori europei non solo britannici ma soprattutto greci e italiani. Saranno i vari "Forts", le "Parks" e le "Oceans", queste ultime assemblate in una sessantina di esemplari, uno dei quali venne

varato il 3 giugno del 1942 col nome di “Ocean Virtue” a Richmond nella Baia di San Francisco presso i cantieri della “Todd-California Shipbuilding Corporation” cui era stata ceduta la licenza britannica originale. Stazzante poco più di 7000 tonnellate, lunga quasi 135 metri, larga 17, presentava uno scafo compatto con prua leggermente inclinata in avanti, poppa ad incrociatore e due ponti di sovrastrutture discontinui con unica ciminiera a centro nave e sei stive di carico servite da bigli indipendenti o assicurati ai due alberi maestri. Equipaggiata con turbine a triplice espansione alimentate a carbone, poteva raggiungere una velocità di 12 nodi: la decisione di dotarla di motori ormai antiquati pure per quell’epoca era dovuta alla facilità di reperire il combustibile necessario fornito copiosamente dalle miniere del Galles rispetto ad una eventuale alimentazione a nafta legata al petrolio che si preferiva lasciare per altri scopi bellici, senza trascurare la necessità di una minore manutenzione per questo genere di propulsori. Varata praticamente allestita, dopo poco più di venti giorni dal varo la “Ocean Virtue” lasciò San Francisco il 27 giugno di quello stesso 1942 per New York. Salperà in convoglio il successivo 1 settembre alla volta di Liverpool dove arriverà felicemente il 18 di quel mese iniziando tutta una serie di traversate di guerra che la porteranno ad operare soprattutto nelle acque del Nord Africa e del Mediterraneo.

Il 26 giugno del 1943 lascerà Swansea sulle coste del Galles per quella che sarà la sua ultima missione facendo parte delle unità navali d’appoggio inviate con l’Ottava Armata Alleata ad invadere la Sicilia. Nel corso di questa campagna, mentre si trovava all’ancora nella rada di Augusta in attesa di ormeggiare e sbarcare il materiale bellico che stava trasportando, alle prime ore del 21 luglio venne colpita dall’incursione improvvisa di un cacciabombardiere nemico che la centrò nella sala macchine.



[Da Italianliners.com](http://Italianliners.com)

A Genovs per diventare una moderna nave passeggeri

L'esplosione che ne seguì provocò una grande falla per cui la nave si adagiò sul basso fondale parzialmente allagata ma fortunatamente in posizione eretta senza piegarsi su di un fianco. Rimessa a galla il 30 settembre dopo l'armistizio, in una Sicilia ormai interamente in mani alleate venne trasferita a Catania dove però rimase inutilizzata per il resto della guerra: finalmente nell'aprile del 1946 sarà trasferita a Genova a Calata Boccardo presso i cantieri di riparazioni navali e, tramite una complessa ma rapida operazione finanziaria da parte della "Allied Commission of War", ne venne stipulata la vendita alla "Giacomo Costa fu Andrea" unitamente ai due "liberties" che diventeranno "Eugenio C." ed "Enrico C.", nomi ripresi poi dai famosi transatlantici che arriveranno in flotta negli Anni Sessanta. Fu così che il 9 agosto del 1946, ufficialmente di proprietà della "Costa Armatori" e rimanendo nello specchio acqueo del porto di Genova, la nave venne trasferita presso i "Cantieri del Tirreno" per essere sottoposta ai lavori necessari a trasformare un cargo di guerra costruito in economia secondo precisi dettami standardizzati in una moderna unità passeggeri da adibire alle rotte transatlantiche appena inaugurate dai suoi nuovi proprietari, che decisero in corso d'opera di ribattezzarla "Andrea C." In omaggio al capostipite storico della dinastia armatoriale genovese.

I lavori procedettero più o meno contemporaneamente a quanto si stava realizzando a bordo della “Anna C.” ex “Southern Prince” che è stata recentemente oggetto del nostro ricordo nel numero 14-2021 di DL NOTIZIE del 6 luglio scorso: forse sulla “Andrea C” furono leggermente più complessi perchè, contrariamente a quanto approntato per la consorella che comunque anche nella veste precedente era stata una nave passeggeri, in questo caso si trattava di trasformare in “liner” transatlantico una relativamente grande nave da carico logorata da anni di guerra e ancora interessata parzialmente dai danni riportati durante la campagna siciliana del 1943.

Si procedette pertanto alla realizzazione di una nuova sovrastruttura pressoché continua articolata su due ponti, corredata di passeggiate parzialmente coperte e sormontata da una nuova ciminiera più moderna di forma ellissoidale. All'altezza della stiva numero uno l'intera sezione di prua venne rimossa e sostituita da una nuova più consona alle nuove esigenze e l'intero vecchio impianto macchine fu sostituito per dare spazio a nuovi motori diesel FIAT 8 cilindri a due tempi della potenza di 4200 HP che le avrebbero assicurato una velocità di crociera di 14 nodi. Il tonnellaggio complessivo sarebbe stato portato a quasi 8000 tonnellate e nella prima configurazione la capacità della nave avrebbe previsto 80 posti in Prima Classe e altri 400 in una Turistica che disponeva di alcune cabine e ampi spazi in cameroni opportunamente collocati negli interponti adiacenti le stive che, in conformità alla configurazione originaria, verranno in un primo tempo mantenute tutte e sei assicurando un'ampia possibilità di carico merci.

In tale guisa la nuova “Andrea C.”, preceduta di due soli mesi dalla “Anna C.”, salperà il 26 giugno del 1948 per il viaggio inaugurale alla volta dei porti del Brasile-Plata lungo la stessa rotta inaugurata poco prima dalla consorella.

Come abbiamo potuto constatare nel capitolo dedicato alla “Anna C.”, ricordo che la rotta prevedeva scali a Genova, Cannes, Napoli, talvolta Barcellona, poi Lisbona e le isole atlantiche di Madera (Funchal) o Las Palmas o Tenerife e da lì la traversata di una settimana fino a Rio De Janeiro interrotta saltuariamente da scali

intermedi a Dakar nel Senegal oppure Recife o Salvador de Bahìa sulle coste brasiliane.

Da Rio ulteriori soste a Santos e Montevideo fino al capolinea di Buenos Aires che si raggiungeva da Genova in circa 19-20 giorni. Dopo un paio di giorni di sosta necessari per caricare merci preziose per i mercati europei quali carni congelate e prodotti tipici delle piantagioni argentine e di solito sempre al completo di passeggeri, la “Andrea C.” riprendeva la via di casa impegnata in un servizio regolare di spola dal Mediterraneo al Sud-America sul quale opererà pressoché ininterrottamente per più di un decennio.

Poi, nell’ottica comune a tutte le navi passeggeri dei Costa che prevedeva periodici rinnovi onde mantenere le unità della flotta sempre all’altezza degli standard di comfort richiesti dai passeggeri e, fattore ancora più importante, perfettamente adeguate alle norme di sicurezza vigenti, dopo parziali lavori di miglioramento dei locali della Classe Turistica intervenuti nel 1950 e nel 1954, dal gennaio al luglio del 1959 la nave verrà sottoposta ad un ulteriore riallestimento sia degli spazi interni che nei ponti esterni con conseguente ridimensionamento della capacità di carico merci ma migliorando nettamente le strutture ricettive di bordo a disposizione dei passeggeri. Questi lavori la vedranno ormeggiata nell’area delle riparazioni navali del porto di Genova a fianco della “Arosa Sky” ex francese “La Marsellaise” che stava per diventare la nuova “Bianca C.”: entrambe le unità saranno sottoposte a incisivi lavori di trasformazione che, nel caso della “Andrea C.”, comporteranno una ulteriore sostituzione dell’apparato motore con nuovi diesel sempre approntati dalla “FIAT-Grandi Motori” ma più potenti dei precedenti e che, coi loro accresciuti 7000 HP porteranno la velocità di crociera della nave a 17 nodi con punte di 20. Anche la prua, già modernizzata in precedenza, verrà sostituita da una nuova ancora più slanciata portando la lunghezza complessiva della nave a 142 metri e anche il fumaiolo sarà sostituito da uno dal design più attuale. I locali interni della nave verranno ridisegnati e anche qui, come già fatto in precedenza, Nino Zoncada darà prova della sua perizia: ad una rinnovata Prima Classe per 122 passeggeri faceva riscontro un’altrettanto rinnovata Classe

Turistica per 354 persone, tutte alloggiate in cabine da 2, 4 o 6 posti dove erano stati aboliti gli ormai obsoleti cameroni-dormitorio. Nel dettaglio e dall'alto verso il basso, il Ponte Sole immediatamente sottostante a quello di Comando ospitava gli alloggi degli ufficiali ed il grande lido di Prima Classe corredato da zona solarium, passeggiata scoperta lungo la teoria delle scialuppe di salvataggio e naturalmente piscina con annesso piccolo bar all'aperto. Il successivo Ponte Soggiorno si apriva a proravia con una grande zona scoperta anch'essa corredata di piscina riservata alla Classe Turistica mentre le sovrastrutture a centro-nave ospitavano la cappella di bordo, il grande salone di soggiorno di Prima Classe denominato "Varazze", le sale di lettura e gioco, due cabine di lusso a due posti con bagno e salottino privato e la sala da pranzo di Prima Classe "Viareggio". Il ponte proseguiva allo scoperto con un'altra ampia passeggiata di Classe Turistica anche qui dotata di piscina e collegata al sottostante Ponte, opportunamente denominato di Passeggiata data la struttura che correva per tutta la sua lunghezza. Da poppa verso prua, la sala da pranzo di Classe Turistica battezzata "Riccione" era in tal modo raccordata alla sala di soggiorno di questa stessa classe situata a proravia, denominata "Rimini" e corredata di bar e delle annesse sale gioco e di lettura. A separare questi locali, in posizione mediana quasi tutte le cabine di Prima Classe con il relativo foyer che portava al sottostante Ponte "A" dove a centro-nave erano presenti altre cabine di Prima Classe mentre gli spazi a proravia e a poppavia erano riservati a quelle della Classe Turistica, presenti anche sul sottostante e ultimo Ponte "B" più o meno con la medesima configurazione. In totale saranno disponibili 151 cabine delle quali la maggior parte di quelle di Prima Classe dotate di servizi privati.

I GRANDI ARTISTI TRASFORMANO LA NAVE IN MAGIA

Anche gli arredi risulteranno rinnovati con un occhio rivolto ad un possibile impiego crocieristico intuibile fra le altre cose nella scelta di avere dato ai principali locali sociali della nave nomi chiaramente

evocativi di importanti località turistiche del nostro Paese ed avere coinvolto nel loro allestimento nomi importanti della compagine artistica italiana del momento, già chiamati peraltro a concorrere ad impreziosire con le loro opere gli interni di altre navi dei Costa, quali Emanuele Luzzati, Marcello Mascherini, Enrico Paolucci e altri ancora fra i quali non possiamo non citare i maestri del design Massimo Morozzi, Piero Lissoni e i fratelli Cassina coi loro mobili, tavoli e poltrone dallo stile inconfondibile.

Nonostante ciò e con l'eccezione di alcune brevi ed episodiche crociere nel Mediterraneo Occidentale in partenza da Genova con destinazione Barcellona e le Baleari, contrariamente a quanto avverrà per altre unità della "Costa Armatori", per tutto il decennio successivo l'impiego della "Andrea C." sarà prevalentemente di linea, affiancando dopo l'"Anna C." i più grandi e prestigiosi "Federico C.", "Eugenio C.", "Enrico C." In quella verso il Brasile-Plata ma operando talvolta anche sulla direttrice Caraibi-Venezuela sia in sostituzione della sfortunata "Bianca C." (sulle cui vicende rimando al numero del 13 aprile 2016 di queste NOTIZIE) che per necessità operative contingenti allorquando le altre unità della flotta erano impegnate nel servizio crocieristico o ai cantieri per lavori.

Forse questo è stato il motivo per cui almeno fino al 1970 l'"Andrea C." non si è imposta quanto a popolarità rispetto ad altre sue consorelle più famose o più grandi e moderne. Le cose cambieranno leggermente proprio alla fine di quell'anno quando, nel mese di dicembre, emergerà dopo 8 mesi trascorsi in cantiere a Genova e avere subito il più radicale rinnovamento, che sarà anche l'ultimo, della sua carriera sui mari.

L'ULTIMO MAQUILLAGE DA YACHT DI LUSSO

Nell'ambito di ciò il profilo stesso della nave sarà leggermente modificato data l'estensione verso poppa del ponte di passeggiata inferiore con conseguente ampliamento delle sovrastrutture sovrastanti ed eliminazione dell'albero poppiero. Ma furono i suoi

interni quelli più coinvolti in questo cambiamento: i precedenti locali sociali di Prima Classe verranno ristrutturati ricavando un nuovo salone “Varazze” più spazioso del precedente cui faceva riscontro a poppavia il nuovo bar “Portofino” che prendeva il posto della vecchia sala da pranzo “Viareggio” il cui nome passava al sottostante ex-ristorante di Turistica mentre anche la sala feste “Rimini” veniva opportunamente ridisegnata e trasformata in elegante night-club. Nel complesso, oltre a razionalizzare gli spazi in vista di un nuovo impiego esclusivamente crocieristico, ne veniva migliorata la qualità degli arredi ponendo i nuovi locali della nave allo stesso livello di quelli presenti a bordo delle più grandi e moderne unità in servizio al momento per la “Linea C.”. Venne anche realizzata una nuova e più grande sala da gioco mentre all’interno dello scafo fu ricavato un cinema-teatro con 112 posti a sedere. Negli spazi occupati in precedenza dalle stive furono aggiunte nuove cabine il cui numero verrà incrementato a 182, tutte dotate di servizi privati e più del 50% con vista esterna sul mare.

Così felicemente trasformata e in grado di ospitare circa 400 passeggeri, la nuova “Andrea C” proseguirà la sua attività come nave da crociera operando soprattutto nel Mediterraneo e per qualche stagione invernale nelle acque sudamericane. Si ricordano i suoi itinerari di 10-12 giorni nel Mediterraneo Occidentale e Isole Atlantiche in partenza da Genova e ancora di più i suoi circuiti estivi di 8 e 15 giorni da Venezia per il Mediterraneo Centro-Orientale in “tandem” con la consorella “Franca C” che la vedranno di casa nelle principali località ricche di storia dei mari Adriatico, Jonio ed Egeo quali Rodi, Izmir, Istanbul, Pireo per Atene e l’Argolide, Corfù e Dubrovnik in Dalmazia. Questi itinerari bene articolati le daranno anche modo di visitare località turistiche in alcuni casi già famose ed in altri ancora poco conosciute quali Mykonos, Santorini, Cefalonia in Grecia, Kotor nel Montenegro e Kusadasi, porta di Efeso, sulle coste turche e la faranno approdare regolarmente a Bari dove, oltre ad imbarcare i crocieristi provenienti dal Meridione della Penisola, si dava ai passeggeri l’opportunità di visitare Alberobello, le Grotte di Castellana, Andria, Castel del Monte e altre bellissime destinazioni

della regione pugliese. In questo nuovo esclusivo impiego crocieristico la “Andrea C.” diventerà popolare presso una clientela che trovava a bordo di essa il comfort delle navi più grandi unito ad una atmosfera più intima da “yacht di lusso” accompagnato dall’alta qualità del servizio, prerogativa comune da sempre per tutte le unità della “Costa Armatori” ormai prossima a divenire “Costa Crociere”. A seguito però di una momentanea contrazione del mercato turistico sul mare ed all’immissione in linea della più grande e capiente “Columbus C” (cfr. DL NOTIZIE 10 gennaio 2021), a fine stagione 1981 dopo un decennio di impiego felice la “Andrea C.” venne posta in disarmo per essere venduta alla “Andrea Merzario S.p.A.” che la cedette subito dopo alla demolizione. Il suo destino si concluse come quello dell’antica consorella “Anna C.” presso i cantieri “Santa Maria” di La Spezia, dove venne smantellata fra il dicembre del 1982 e quello dell’anno successivo.

Se ne andò così, praticamente in sordina, una nave che aveva avuto una carriera quarantennale, servendo all’inizio la causa degli Alleati e favorendo poi l’attività della “Costa Armatori” di cui è stata elemento prezioso per l’affermazione nei traffici marittimi passeggeri e crocieristici di questa importante realtà armatoriale italiana che, come abbiamo già avuto modo di ricordare, prosegue oggi la sua attività nell’ambito del gruppo statunitense “Carnival” di cui costituisce uno dei fiori all’occhiello. Non solo per la sua presente attività ma anche per un passato illustre che merita di essere riproposto e ricordato, nell’ambito del quale un posto preciso e più che dignitoso spetta di diritto anche alla “Andrea C.”, questo piccolo transatlantico versatile nato in tempo di guerra e divenuto in seguito per tanti anni ambasciatore di pace, traversate sicure e piacevoli crociere su tutti i mari battuti dalle bianche navi rese immediatamente riconoscibili grazie alla grande “C” azzurra campeggiante sulla ciminiera gialla. E che, oggi come allora, portano sempre il nome di “Genova” inciso sulla poppa.

E con esso, idealmente, quello di tutta l’Italia marinara.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 25 agosto 2021

ingegnere aeronautico- console vice-gran cancelliere Associazione “A Compagna”-Genova -storico aero-navale

Ora... (ci scrive l'ing. Pittaluga) sono famoso anche in America!! Scherzo, ovviamente: Don Leavitt di Baltimora è un mio fornitore di pubblicazioni che ho comprato negli anni da lui e da altri per documentarmi. A suo tempo gli ho mandato alcune foto dei miei modelli e sull'ultimo numero delle sue “Nautiques.net” **ha** pubblicato queste foto fatte da me in casa mia (prego notare dietro l' “Andrea Doria” parte della ricca collezione di manifesti d'epoca originali anni Trenta, Quaranta, Cinquanta che ho per tutta la casa. Assieme ai miei modelli e a tutto il resto hanno fatto sì che a suo tempo, quando è venuta a casa mia, Maria Paola Profumo che tu conoscerai senz'altro mi ha detto che c'era più materiale da me che al Museo del Mare!. Non esageriamo ma... sono molto orgoglioso della mia collezione!

Mi diverto a mettere insieme personaggi storici

Ora sono alle prese col monologo che dovrò recitare sabato 4 c.m.: comunque sapevi dei miei interessi teatrali (Gianluigi Fieschi, Bacicin do Tin, Alessandro Stradella e altri in passato...): diciamo che mi diverto a mettere in scena personaggi storici non famosissimi, della serie...”teatro didattico” che diverte il pubblico e insegna pagine di storia poco conosciute. Sabato impersonerò nell'ambito della rassegna “Genova-Jeans” e proprio nella location precisa, la figura di Giovanni Carbone, garzone dell' Osteria Croce Bianca allora nell'omonimo vicolo, eroe poco conosciuto della sollevazione di Genova contro gli Austriaci del 1746 della quale si ricordano solo le gesta del Balilla. Eppure Carbone ha fatto forse di più ed è stato quello che ha riconsegnato le chiavi delle porte della città al Doge dopo la cacciata degli invasori. Oggi è sepolto nella Basilica delle Vigne ma non ci si ricorda mai di lui, a parte una lapide apposta all'altezza del civico 29 di Via Gramsci che quasi nessuno vede. Quindi mi sembrava giusto rendergli giustizia attraverso una performance

che spero incontri i favori del pubblico come quelle che ho già proposto in passato in varie sedi ivi compresa a suo tempo la Torre del Porticciolo di Nervi quando era gestita dai precedenti gestori e ora mi risulti destinata ad altro uso.

Purtroppo l'idea di scendere a Stromboli si allontana, vedrò a metà settembre ma ti dirò: fra norme anticovid che iimpediscono di godersi l'isola appieno, situazione sanitaria in Sicilia che sta degenerando e...last but not least...traghetti in perenne avaria... vedrò se sarà il caso di imbarcarmi o di soprassedere per quest'anno. Mi spiacerrebbe non scendere ma se fosse come ben sai non ho il tempo di annoiarmi neanche restando a Genova ! Bene, in attesa del prossimo numero di DL NOTIZIE ti saluto:
Un abbraccio sentito Francesco

Incapacità e mancanza di coscienza marinara

Riuscirà mai l'Italia ad avere una nave-museo ?

di Guido Barbazza

L'incrociatore lanciamissili "Vittorio Veneto", ex nave ammiraglia della Marina Militare Italiana, in servizio dal 1969 al 2002, dopo il solito, inconcludente, teatrino di politici che ne volevano, a parole, fare una nave-museo, a Taranto o a Trieste, a inizio estate è mestamente partito per il suo ultimo viaggio, per essere demolito in Turchia. Ancora una volta, l'Italia è risultata incapace di sottolineare, attraverso l'istituzione di un museo galleggiante, la sua grande tradizione marinara, che l'ha vista per secoli inventare e costruire

molte delle più belle, efficienti, veloci, potenti, navi che abbiano solcato i mari del mondo. Basti pensare al Rex, alla Michelangelo e alla Raffaello, alle corazzate e agli incrociatori della prima e della seconda guerra mondiale, senza dimenticare le grandi navi a vela dell'Ottocento, come i “mille bianchi velieri di Camogli”.

Alcuni esempi all'estero

Le grandi potenze navali mondiali non si sono mai fatte scappare l'occasione di celebrare la propria valenza e potenza marittima, basta pensare all'incrociatore leggero “Belfast” (1939), che fa bella vista di sé nel Tamigi, al vascello di Prima Classe “Victory” (1778), l'ammiraglia di Nelson, e alla nave corazzata a vapore “Warrior” (1861), entrambe navi-museo a Portsmouth, o alle grandi corazzate americane come la “Wisconsin” (1944) a Norfolk, la “New Jersey” (1943) sul fiume Delaware a Philadelphia e la “Yowa” (1943) a Los Angeles. A Long Beach fa sfoggio della sua eleganza il transatlantico inglese “Queen Mary” (1936), la cui cappella è stata mantenuta consacrata ed è oggi meta ambita per cerimonie di nozze, in simbiosi con il ristorante di bordo. Altre “vecchie signore” oggi navi-museo sono ad esempio le navi da carico a vela, a tre alberi, “Rickmer Rickmers”, in servizio dal 1896 al 1962, oggi nel porto di Amburgo, e la “Suomen Joutsen”, del 1902, ormeggiata di fronte al Museo Navale di Turku, in Finlandia.

Navi ammirate da visitatori di ogni parte del mondo e che, oltre all'immagine ed all'orgoglio nazionale, generano importanti ricadute economiche sui territori che le ospitano. E delle migliaia di bellissime e, anzi, ancor più belle, grandi navi italiane ? Zero. Niente. Tutte dimenticate, demolite, mestamente e nella totale noncuranza. Sembra impossibile, ma nessuna, proprio nessuna, è stata salvata. A parte la sezione prodiera della Regia Nave “Puglia” (1901) e del “MAS 96” (1917) conservati al Vittoriale degli Italiani, e dei piccoli sottomarini Nazario Sauro al Museo del Mare di Genova e Enrico Toti al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, comunque unità minori o dalla storia quasi anonima, (e, Sauro a parte, “a secco”) l'Italia è sprovvista di almeno una grande, storica, simbolica, significativa, nave-museo.

La storia del Garibaldi

Forse l'occasione più grande, ovviamente puntualmente persa, è stata quella del “Giuseppe Garibaldi”, motto “Obbedisco”, bellissimo incrociatore leggero della Regia Marina Italiana, che, nella sua lunga storia, ne aveva viste veramente di tutti i colori. Una nave da 9.000 tonnellate, 187 metri di lunghezza che filava a ben 33-34 nodi. Costruito dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico ed entrato in servizio nel giugno del 1938, già nell'aprile del 1939 partecipò con tiri contro costa all'occupazione dell'Albania, dopodichè prese parte a diversi scontri navali contro la Royal Navy nel mar Mediterraneo. Partecipò alle battaglie di Punta Stilo (9 luglio 1940) e di Capo Matapan (28-29 marzo 1941). A Punta Stilo colpì con la propria artiglieria da 152/55 l'incrociatore “Neptune” della Royal Navy provocando danni consistenti. Tra le due battaglie, uscì indenne all'attacco degli aerosiluranti inglesi all'Arsenale di Taranto dell'11-12 novembre 1940. Colpito, il 28 luglio 1941, da un siluro del sommergibile britannico “Upholder”, venne prontamente rimesso in efficienza e fu impegnato in numerose scorte ai convogli italiani diretti al fronte africano e nel mar Egeo, oltre che per l'interdizione di convogli inglesi diretti a Malta. In occasione di una di quelle missioni a causa di un'avaria alle macchine dovette essere rimorchiato fino a Taranto. Tornato ad operare in acque nazionali dopo essere stato colpito da schegge di bomba d'aereo mentre si trovava a Messina (che causarono purtroppo delle vittime a bordo), il Garibaldi all'inizio del 1943 si spostò a Genova per sfuggire ai bombardamenti aerei anglo-statunitensi, sempre più intensi ed incalzanti, dove lo colse l'armistizio dell'8 settembre 1943. Salpò così con la squadra navale condotta dalla nave da battaglia “Roma”, uscendo indenne dagli attacchi aerei tedeschi che purtroppo affondarono la corazzata e si consegnò agli Alleati, operando nelle file “cobelligeranti” italiane, impiegato per pattugliamenti in Oceano Atlantico e come trasporto veloce. Dal

giugno 1940 al settembre 1943 il Garibaldi prese parte a 51 missioni, per un totale di 24.047 miglia. Alla fine del conflitto le miglia percorse erano salite a quasi 50.000. Trasferito, nel 1947, alla neo-ricostituita Marina Militare Italiana, l'incrociatore fu a più riprese sottoposto a lavori di ammodernamento, installando i primi radar e anche la prima piattaforma sperimentale di appontaggio per gli elicotteri, fino a che, nel 1961, fu trasformato in incrociatore lanciamissili, dotato dei "Terrier", prima unità italiana del tipo e prima di una marina europea. In aggiunta, a poppa, il Garibaldi era stato addirittura dotato, prima unità di superficie al mondo, di 4 pozzi per missili balistici statunitensi a testata nucleare "Polaris", in seguito utilizzati per lo sviluppo di missili balistici nazionali tipo "Alfa".

Il Garibaldi prestò servizio per dieci anni nella sua nuova configurazione come nave ammiraglia, partecipando a missioni di addestramento e di rappresentanza in Mediterraneo e oltreoceano, ospitando a bordo anche il Presidente della Repubblica, Giuseppe Saragat. Posto in disarmo nel 1971 a causa dei tagli al bilancio della Difesa, proprio per il servizio relativamente breve seguito alla sua, tra l'altro molto costosa, ricostruzione e per la sua storia lunga ed importante fu seriamente valutata l'ipotesi di trasformarlo in nave-museo. Ma, come al solito, dopo tanti discorsi, non se ne fece nulla e il 3 novembre 1978 il Garibaldi attraversò, a rimorchio e per l'ultima volta, il canale navigabile di Taranto per raggiungere La Spezia, dove sarebbe stato demolito dagli allora Cantieri del Tirreno. Però, che nave speciale fu il Garibaldi: indomita, avventurosa, innovativa e, come "La Fenice" caratterizzata da una vera e propria resurrezione dalle sue stesse ceneri. Che abominio fu demolirla "sic et simpliciter". Dopo tali e tante sviste e fallimenti, riuscirà mai l'Italia ad avere una sua nave-museo

ing. Guido Barbazza

Negli Stati Uniti è attiva una istituzione benemerita, la National Maritime Historical Society che tramanda con eventi, studi e la

pubblicazione di una rivista di arte, letteratura, avventure, tradizione la conoscenza del mare . (DL)

STORIA DELLA NAVIGAZIONE **di Silvestro Sannino**

Sul magazine on line Ship2Shore fondato e diretto da Angelo Scorza è stato pubblicato un articolo con immagine della copertina riguardante la nota opera storico scientifica del professor Silvestro Sannino in due tomi edita nel 2007. Scorza sottolinea giustamente che l'opera è frutto di grandi ricerche che offrono al lettore " l'opportunità di riflettere sul ruolo che la navigazione ha avuto nella cultura e nella sua diffusione, ricca di riferimenti storici, scientifici, culturali".

I due volumi editi dalla Tribuna editrice saranno probailmente ristampati ; intanto la risposta del prof. Sannino di cui pubblichiamo un grafico utile per avere una idea della fenomenologia meteorologica .DL

Avevo già letto i graditi ringraziamenti di Angelo Scorza che chiedeva un mio breve CV ed una foto che ti invierò

a breve o posso mandarli al suo e-mail.

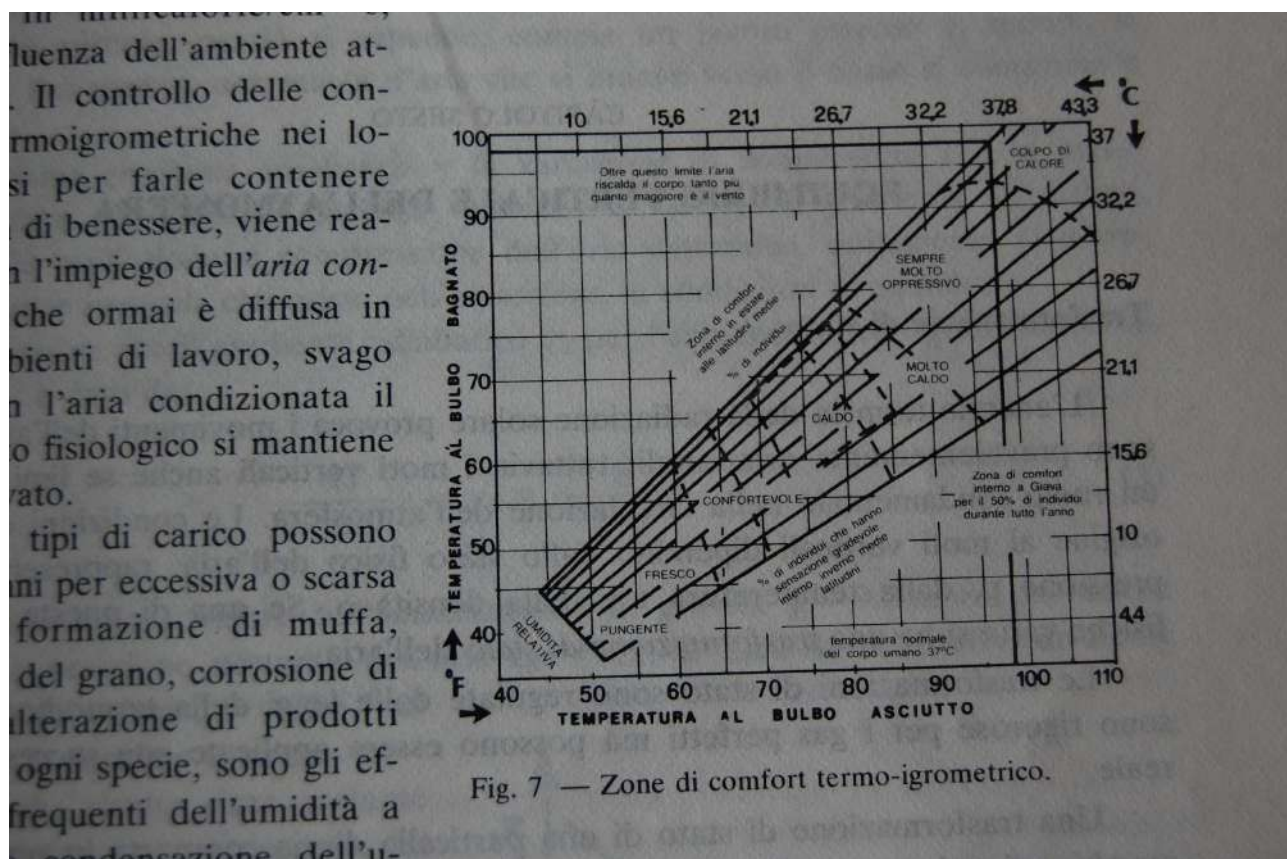
Intanto, per curiosità ti invio due grafici relativi all'ambiente che di questi tempi, da noi al sud, è davvero asfissiante.

Il primo (che per lo spazio già programmato non abbiamo potuto pubblicare) è una sintesi dei fenomeni che danno luogo al tempo atmosferico e quindi al clima. Ciascun blocco può essere "esploso" per

analisi più fini. Esso è anche la sintesi del mio libro di **Meteorologia Nautica** e serve a "leggere" meglio il recente rapporto del gruppo 1 del WMO.

Il secondo è tratto ancora dal mio **Meteorologia Nautica**, pag. 45, ed è semplice ed indicativo delle condizioni meteo-ambientali.

Silvestro Sannino



Zone di comfort termo-igrometrico . L'umidità relativa provoca danni sensibili alle sensazioni fisiologiche e sulla conservazine efficiente di merci organiche o deperibili. (da Meteorologia Nautica , S.S.)

L'analisi di Tobia Costagliola

STORIA DELLA NAVIGAZIONE

I due volumi del Prof. Silvestro Sannino ritornano alla luce per ricordarci quanto è importante l'arte di condurre la nave e tutto il complesso portuale, logistico, storico per il genere umano.

Il prof Silvestro Sannino e Decio Lucano – scrive Tobia Costagliola- ce ne avevano già dato qualche anticipo, negli anni scorsi, dalle pagine di DI News e DL Notizie. Ma non potevamo immaginare cosa si nascondesse dietro quelle citazioni e riferimenti alla Storia della Navigazione.

Un titolo breve, direi, comune, che, nella sua sinteticità e semplicità , è posto come sugello a un grande scrigno dal contenuto prezioso e straordinario : la conoscenza della navigazione. Una attività che lo stesso Autore evidenzia essere presente nella vicenda umana fin dai tempi più remoti. D'altronde, come poteva l'essere umano, nato sulle terre emerse che occupano una minima parte (29%) dell'orbe terraqueo, ignorare l'immensa massa d'acqua (71 %) e non dare sfogo al suo innato bisogno di conoscenza ? Come poteva scoprire cosa c'è oltre l'orizzonte senza mettersi in mare e “navigare”? Ed ecco che, prima ancora della scienza e della tecnica è nata l'arte del navigare. E l'Autore ci evidenzia come la storia del genere umano ci dimostra che la stessa arte del navigare sia stata fonte di vita, di conoscenza e di evoluzione in ogni campo dell'umana attività : si può, inoltre, constatare facilmente, come tale arte sia stata alla base dell'evoluzione della scienza e della tecnica proprio per la sua

dimensione multidisciplinare, così come affermato dall'illustre prof. Biagio Scognamiglio (MI-MIUR) nella sua introduzione dell'opera del prof. Sannino. E, infatti, l'arte della navigazione ha raggiunto, nel tempo, livelli di conoscenza sempre più avanzati mai raggiunti in altre attività umane. L'Autore riesce a coniugare l'evoluzione della scienza e della tecnica con l'evoluzione del pensiero umano che, fin dai primordi, è stato fortemente influenzato dalla presenza del mare visto come una irrinunciabile fonte di vita raggiungibile, paradossalmente, "al costo della stessa vita di pochi per la salvezza e la vita di tanti". Non invano fu pronunciata da Pompeo Magno la celebre e paradossale frase " Navigare necesse est vivere non est necesse". E' vero che questa frase si può prestare a diverse interpretazioni se applicata alle diverse situazioni della vita e della Storia. Ma per Pompeo significò mettere in gioco la propria vita e quella dei suoi uomini e della sua flotta, nell'intento di rifornire a Roma quel grano tanto necessario per l'affamata popolazione.

La navigazione e l'arte di condurre la nave alla ricerca della giusta rotta, del porto o della terra, ha anche influenzato l'intelligenza umana nel suo costante "divenire" alla ricerca di nuovi orizzonti in ogni campo. E il prof. Sannino, quasi ad ornamento della sua opera, mette in rilievo anche l'influenza dell'arte del navigare nella letteratura di ogni tempo sottolineando come essa possa anche rappresentare una significativa ed efficace metafora dell'agire di ogni essere umano. Ci descrive come il linguaggio nautico e la metafora navigatoria hanno sempre avuto una grande efficacia nella cultura di sempre. E, ad intervalli regolari, tra un capitolo e l'altro, ci "somministra", all'inizio di ogni argomento, quasi come accompagnamento o introduzione, una celebre frase di antichi poeti, scrittori e altri uomini famosi, citando la Bibbia, Omero, Virgilio, Lucano, Plinio, Dante, Petrarca, Ariosto, Carducci, Baudelaire ecc. Il più citato è, ovviamente, Dante Alighieri che, nei versi della Divina Commedia, ha profuso tutto il suo straordinario sapere dimostrando, tra l'altro, anche la sua perfetta conoscenza dell'arte del navigare, più di tanti altri, ancora ai giorni nostri.

La pregevole opera del prof. Sannino, edita nel 2007(Ed.La Tribuna) si dispiega in due poderosi volumi illustrati, di 527 pagine ciascuno. Il primo volume tratta della navigazione “antica”, dai primordi, che vede come protagonista l’homo aquaticus, l’homo marinus e l’homo nauticus , fino all’epoca medievale caratterizzata dalle innovazioni prodotte dall’applicazione di metodi matematici, lo sviluppo della nautica astronomica e dalle scoperte geografiche. Il secondo volume tratta della navigazione dal XVI al XX secolo e di tutta la sua evoluzione legata al progresso scientifico espandendosi anche fino alla navigazione spaziale.

L’opera presenta, in modalità inedita e con linguaggio accessibile a tutti, anche se abbonda di riferimenti tecnico-scientifici, tutti gli aspetti ed i coinvolgimenti della navigazione e tutto quanto è ad essa connesso. Dà l’impressione di un piccolo e insignificante rivolo che, sgorgando da un’alta montagna, man mano che scende a valle e attraversa interminabili territori, si arricchisce sempre di più, congiungendosi con altri rivoli, fino ad ingrossarsi e diventare un grande fiume che sfociando nel mare , il mare della conoscenza, apporta la memoria delle origini e dei territori attraversati.

Confesso di aver letto, in breve tempo, i due volumi in maniera superficiale ed affrettata, divorato dall’ansia di conoscerne immediatamente il contenuto onde pervenire a questa mia misera e insipida recensione chiestami dall’amico Decio Lucano.

Ma non è finita qui. E’ mia intenzione rileggere il libro e approfondirne ogni argomento anche alla luce della nutrita bibliografia ivi indicata. Prevedo un piacevole e allettante lavoro che soddisferà il mio bisogno di conoscenza stimolando la mia antica attitudine alla ricerca. Nel contempo tratterò gli enciclopedici tomi come compendio di conoscenza, unico nel suo genere e, soprattutto, come punto di arrivo e di partenza: la navigazione, se ben guidata, ci porta sempre in porto ; ma da quel porto si riparte sempre per un altro porto e, così via.

Nella realtà italiana , con un sistema di istruzione nautica (e non solo) senza pace che continua “a far acqua da tutte le parti” in una perenne difficile navigazione, l’opera del prof. Sannino potrebbe rappresentare

una pietra miliare per arricchire, come dice il nostro sommo poeta, “Virtute e conoscenza”. Sono anni che “DL News” e poi “DLnotizie”, affronta e dibatte il problema dell’istruzione nautica evidenziandone le distorsioni , i ritardi , l’ignoranza anche a livello istituzionale e

l’ottusità con cui si gestisce , senza precise competenze e coordinamento questa materia. Si continua a sottovalutare l’importanza vitale della navigazione per l’intero nostro Paese, con tutta le sue peculiari ramificazioni in ogni campo e , nonostante il contributo di personalità come il prof Sannino, si continua a navigare come “ nave senza nocchiero in gran tempesta”. I due libri andrebbero divulgati a partire dagli Istituti Nautici (io li chiamo ancora così) fino alle Università. Il contenuto “storico e multidisciplinare” gioverebbe certamente ad una più perfetta diffusione della “Conoscenza”(con la C maiuscola) in ogni campo.

Tobia Costagliola

Ravenna, 26 agosto 2021

ATTUALITA’

SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE **a Genova il 4 ottobre**

Lunedì 4 ottobre, a Genova, presso la Sala del Comune in via Garibaldi, riflettori accesi sul tema sicurezza delle infrastrutture con la presentazione congiunta da parte di BV Nexta (gruppo Bureau Veritas) e Osmos (pioniere nei servizi di monitoraggio strutturale tramite l’utilizzo di tecnologie avanzate) per prevedere e prevenire i tempi di deterioramento delle grandi infrastrutture di trasporto.

Per ulteriori informazioni:

Star comunicazione in movimento

EMSANEWS

Dear DL News,

check our upcoming tenders and deadlines at

<http://emsa.europa.eu/procurement/calls.html>

EMSA/OP/13/2021

Development and Maintenance Services for the Earth

Observation Data Centre (EODC)

EMSA/OP/21/2021

Software Maintenance and Further Development of STAR ABM

For additional information visit the Procurement section of the

EMSA website at: <http://emsa.europa.eu/procurement/calls.html>

Saudade:la controplancia

di **Massimo Granieri**

Nostalgia, impegno e lirismo nella lettera di un broker di rilievo, un educatore, che non ha mai smesso di “navigare” e lo troviamo spesso in controplancia della nostra carretta.

Caro Decio , mi fa un gran piacere leggerti. Dopo la nostra ultima conversazione telefonica con la quale mi anticipasti un breve periodo di "ferie" in vista anche del gran caldo attendevo il ritorno

(speriamo) della frescura settembrina per poterci vedere e riprendere la navigazione.

Domani quindi ti contatterò telefonicamente e, meteo permettendo, spero di poterti vedere presto. Se non sarà Giumin avremo sempre uno scoglio ove posarci.

Hai detto giusto: la nostra è una realtà imprescindibile ed è parte della nostra esistenza al di fuori di tutto. Avremo ancora tante meravigliose navigazioni da affrontare assieme. A prestissimo.

Un grande saluto a Anna. Di lei ho sempre il ricordo di quando giovanetto e con di fronte il mare infinito della Vita da affrontare la conobbi una mattina estiva al Collegio Capitani. Allora ero in procinto di partire per il mio primo indimenticabile imbarco.

"Saudade" : una parola magica che fa parte di quel "soul" sud americano che ho avuto la fortuna di conoscere e far mio durante i tanti viaggi di lavoro in Brasile . Solamente lei riesce a descrivere il mio attuale stato d'animo: una consapevole e struggente malinconia che culla l'animo di chi la prova in tutta la sua pienezza..

Un forte abbraccio mio grande mentore e ..buona vita!

Massimo

Un forte abbraccio mio grande mentore e ..buona vita.

Massimo

.a proposito di saudade,

mi vengono in mente alcune citazioni che nel tempo mi sono rimaste nel cuore. I poeti parlano di amore spesso riferito ad una persona, sia essa la madre, il padre, la donna o l'uomo amato ma sin da quando ero ragazzo interpretavo a modo mio questi versi per un grande amore che ho sempre portato e coltivato nel cuore, il mare.

Ora, più vicino al tramonto, dalla riva riguardo il mare attraversato della mia vita e sento questo amore ancora più intenso e più struggente diventare saudade..

“Ciò che nella vita rimane, non sono i doni materiali, ma i ricordi dei momenti che hai vissuto e ti hanno fatto felice. La tua ricchezza non è chiusa in cassaforte, ma nella tua mente. E’ nelle emozioni che hai provato dentro la tua anima”

(Alda Merini)

“C’è un posto nel mondo dove il cuore batte forte, dove rimani senza fiato per quanta emozione provi; dove il tempo si ferma e non ha più età. Quel posto è tra le tue braccia in cui non invecchia il cuore, mentre la mente non smette mai di sognare”

(Alda Merini)

“Quando la tempesta sarà finita, probabilmente non saprai neanche tu come hai fatto ad attraversarla e a uscirne vivo. Anzi non sarai neanche sicuro se sia finita per davvero. Ed è che tu, uscito da quel vento, non sarai lo stesso che vi è entrato”

(Kafka sulla spiaggia di Haruki Murakami)

Dedicato a te Decio che mi hai insegnato a coltivare quest’amore.

Massimo Granieri

I tre clandestini

Decio scusami tanto, ho fatto un casino gigantesco con le tue ultime news agosto 2021. Mi è piaciuto Barbazza dove dice che hai inventato tu il detto "parlar parole" <. è proprio vero e me ne son reso conto più di una volta anch'io. Ricordo quando il comandante decise di riportare a terra tre clandestini trovati in stiva dopo essere partiti da Lagos. per fare ciò armammo una lancia. A questo punto i "giornalai" si scatenarono e ... parlando parole raccontarono di armi e di conflitto a fuoco! Comunque va tutto bene

Elio Arcari

Che disastro l'affare Afganistan

Ciao Decio, spero in ambedue (coniugi) in buon galleggiamento. Mi auguro che tu scriva qualcosa di forte sul gigantesco "FLOP" dell'"affare" Afganistan, costato miliardi ed un numero impressionante di vite umane. Costerà purtroppo ancora vite umane e miliardi ed un mucchio di ingenti danni collaterali, finanziari e politici. Ci sono enormi colpe di tutto il mondo politico occidentale, in prima linea gli USA, Nato, CEE, politici italiani compresi. Un lavoro di "intelligence" sottosviluppato, una visione del futuro meschina e stupida. Certamente ne approfitteranno cinesi e russi. CHE DISASTRO.

Forse i più non ne capiscono a fondo la portata!

Decio, dimenticavo che Putin ha detto una mezza puttana <<Non si può esportare la democrazia dove la non si vuole>>. Il popolo afgano vorrebbe la democrazia ma non hanno la possibilità di attuarla per via che non possono fare elezioni. Carissimi saluti

Gaetano Mortola

Gli aneddoti di capitano Franconi

Ripensavo ai tempi delle mie estati di giovane studente del Nautico San Giorgio, ed a quelle che fanno i ragazzi di oggi, annota il comandante Franconi che, lasciato il mare, è diventato un importante broker assicurativo nel campo marittimo internazionale, vive a Milano e ci racconta come una ventata fresca le sue lezioni di

vita professionale a bordo , con personaggi e ambienti che sembrano usciti dalle favole, e che a terra è impossibile trovare. (DL)

IL MIO PRIMO IMBARCO

Io mi sono imbarcato da Allievo Nautico due estati: una in seconda ed una in quarta nautico; in terza ho dovuto fare l'operazione dell'appendicite, spesso infiammata e quindi, in previsione della mia vita in mezzo al mare, è stato ritenuto opportuno asportarla.

Ricordo l'Ospedale di Bolzaneto (perché a Bolzaneto io che sono della Foce? Non rammento: probabilmente operava lì il chirurgo dove amici dei miei mi avevano indirizzato).

Ricordo una settimana a letto, un caldo tremendo di fine luglio in una camera a quattro letti tutti occupati da genovesoni di una volta: la prima notte proibito bere! Avevano dato il permesso a mia Mamma di passare la notte al mio capezzale: l'ha passata inumidendomi le labbra con una garza bagnata che io succhiavo avidamente...

Adesso non sei ancora uscito dalla sala operatorio e già ti fanno camminare

Ma torniamo ai miei imbarchi

Il primo è stato sull'Agostino Fassio (di quello che era chiamato "Fassio il povero", per distinguerlo dal fratello Armatore di una delle maggiori flotte mercantili dell'epoca, nonché della Levante Assicurazioni), una petroliera da 18.000 tonnellate, come usavano allora, che faceva la rotta Vado Ligure/Sidone e ritorno.

Mi aveva segnalato alla Società Armatrice il fratello di mia zia, Direttore di Macchina, che imbarcava con loro, che mi aveva dato una busta da dare al Comandante (siccome pensavo fosse una raccomandazione mi sono ben guardato dal dargliela). Gliel'ho data durante l'ultimo viaggio, pochi giorni prima di sbarcare, il Comandante mi disse "potevi aspettare ancora un po' a darmela!".

Mi imbarcai a Vado Ligure, un lungo pontile di legno che si allungava sul mare (non so se ci sia ancora) al largo del quale troneggiava la poppa della nave alle boe, con le manichette sul lato di dritta collegate ai terminali della raffineria.

Mi ha accompagnato mia Mamma e ricordo ancora le sue lacrime mentre sulla motobarca mi allontanavo verso la mia prima nave: il fazzoletto bianco con il quale mi salutava....

Presentatomi a bordo mi hanno alloggiato nella cabina del pilota dal cui oblò, appena entrato, vidi la costa girare velocemente ... non era la costa, ovviamente, eravamo noi che stavamo salpando ed accostando in fuori.

Mi hanno affiancato all'Allievo Ufficiale, un camogliano di nome Ghigliazza che, molti anni dopo, speravo di incontrare a Camogli ma non sono mai riuscito a rintracciarlo.

Su quella nave ho imparato a pitturare: tutte quelle valvole di vari colori, intere, a spicchi.... ogni viaggio da rifare (tornato a casa ho rimesso a nuovo tutti i mobili della cucina...), per non parlare della lancia di poppa a dritta mentre rientravamo da Sidone: terminato di metterla a posto bella luccicante di pittura fresca, rientriamo nella cala nostromo per depositare pennelli e barattoli quando, uscendo, il Comandante che era in plancia, ci chiama e ci dice "l'avete visto?" e noi, "cosa"? La risposta che ci ha gelato il sangue nelle vene: "lo squalo martello che è stato sotto di voi tutto il tempo.....).

A proposito di squali: siamo a Sidone a termine caricazione, notte fonda.

Il Comandante mi manda a leggere i pescaggi.

Dopo quelli di prora vado a poppa e scendo con la biscaglina: ricordo il mare liscio come l'olio, illuminato da tutte le luci delle navi in caricazione e, mentre sono concentrato nel leggere il pescaggio, intravvedo una massa che scivola sotto di me, ma, ripeto, tutto concentrato, non ci faccio caso.

Mesi dopo, una domenica vado con i soliti compagni di scuola (uno diventato Comandante con Costa, mancato purtroppo qualche anno fa) in cima a via Trento (scrivo in cima perché io abitavo in via

Podgora e, per arrivare al cinema, dovevo fare tutta la salita), al cinema Elios che ora non c'è più, a vedere "gli amanti dei cinque mari" con John Wayne che interpreta il Comandante di una carretta tedesca che, sorpresa dalla II Guerra Mondiale in Pacifico, riesce ad arrivare nei pressi della Germania quando viene, alla fine, intercettata ed affondata.

Ad un certo punto, durante una sosta in un'isola del Pacifico per rifornire la nave di legname come combustibile, c'è una scena nella quale si vede un marinaio che sta nuotando e viene raggiunto da uno squalo che lo morde ad una gamba: lo squalo si intravede sotto il pelo dell'acqua come la sagoma che mi era passata sotto a Sidone ed io, senza rendermene conto e d'istinto, ho fatto un salto sulla poltroncina e ho gridato "era uno squalo!!" con tutti che, ovviamente, si sono girati verso di me ed i miei compagni "Claudio, dai ai ciocchi?"... poi ho spiegato loro....

Su quella nave ho imparato tante cose di mare e di vita: dal bere "a garganella" da una bottiglia l'acqua fresca in gruppo di marinai al lavoro sul ponte di coperta arroventato dal sole, senza toccarla con la bocca, al rispetto reciproco ed al rapporto particolare che si forma nell'equipaggio di una nave.

Ho imparato a fare le iniezioni: compito che non piaceva a nessuno e rifilato a me! Un po' diverso dalla teoria del nostro professore di medicina al Nautico.

La vittima era il Direttore di Macchina: un uomo magrissimo al quale il medico aveva prescritto iniezioni di un ricostituente e mi ricordo che, quando piantavo l'ago nella parte alta della natica, si sentiva il "toc" dell'ago contro l'osso

Un brutto ricordo è stato quello del nostromo che raggirava il mozzo: un mingherlino di Molfetta, con ben quattro figli da sfamare.

A fine giornata il nostromo faceva una specie di giuoco della morra e poi, al termine, moltiplicava il risultato per il numero dei presenti e

partiva a fare la conta, mi pare di ricordare, da quello dopo il mozzo in modo tale che alla fine toccasse sempre al mozzo pagare.

La terza volta ho preso da parte il mozzo e gli ho spiegato il tiro mancino del nostromo e da allora non ci cascò più e, se potesse, mi ringrazierebbe ancora adesso.

Ricordo questo come il primo esempio di cattiveria umana.

Un viaggio, anziché a scaricare a Vado, siamo andati a Rotterdam: mia prima uscita in Atlantico: c'era stata da poco burrasca e ricordo il mare lungo in prua ed i pescherecci spagnoli che scendevano dal Nord con il mare in poppa che si traversavano ad ogni onda...

L'uscita a terra accompagnato dal marconista, le ragazze olandesi di una scuola che affacciate mi salutavano con la mano....

Rientrando da Rotterdam per Sidone, ci siamo dovuti fermare a Palermo per andare in bacino a cambiare l'elica.

Per una petroliera bacino o lavori significa degassificazione delle cisterne: prima il Butterworth per lavare le pareti e poi, ahimè, tutti in fondo alle cisterne per ripulirle dalla morchia del petrolio.

Ore ed ore passate con la sassola di legno in mano in fondo a quella caverna illuminata dalle apposite lampade e con il flebile e lontano segno dell'esterno e dell'aria fresca alla quale anelavamo, segnato dal piccolo ovale di luce dell'apertura della cisterna lassù, in coperta. Silenzio assoluto rotto dal rumore delle sassole ed interrotto di tanto in tanto dal rosario di bestemmie di Fanciulli, marinaio toscanaccio di Porto Santo Stefano: cinquantenne tarchiato simpaticissimo: le diceva tanto bene da strappare le risate ed allentare la tensione causata dallo scoppiettio delle piccole sacche di gas nascoste nella morchia rugginosa rotte dalle sassole.

Finito quel tormento arriviamo a Palermo e ricordo una scena che, rivivendola, mi fa ridere ancora adesso: un marinaio, era di Riva Trigoso, poverino, aveva due occhi storti che di più non potevano essere (a Genova si chiamano "occhi in fico"), (mi sono sempre

domandato come avessero potuto dargli il libretto di navigazione), combinazione era di guardia al timone mentre stavamo entrando in bacino.

La scena: il Comandante era con il pilota al finestrone centrale del Ponte di Comando, stavamo "mirando" l'ingresso in bacino quando il Comandante si gira e vede il marinaio con gli occhi così storti e gli chiede "ma ti ghe veddi?? ed il Marinaio "sci, sci Cumandante!".

Il Comandante, anche lui un Camoglino, saliva sul ponte verso le sei (io facevo la Diana con il Primo) mi vedeva e mi diceva "beato te!" Una volta, due, tre e così via finché una mattina gli ho chiesto "scusi Comandante perché mi dice sempre così?"

E lui "perché t'ei zuenu e nu ti capisci ninte" ... ora rido al ricordo, aveva ragione, ma rammento che ci rimasi molto male

Concludo con il mio sbarco a Vado a fine agosto: scendo dal pontile con la mia valigia e, superato il gabbiotto della guardia di finanza (in Olanda avevo comprato due vasetti di cioccolata e, nel timore che potessero sequestrarmeli li avevo arrotolati nella biancheria sporca, come da suggerimento del Secondo....) mi avvio a prendere l'autobus che mi avrebbe portato alla stazione di Savona a prendere il treno per tornare a casa.

Incontro una ragazza: bellissima! penso fra me.

Dopo un po' ne incontro un'altra: ma che bella, è ancora meglio della prima ! Quando sono arrivato a Savona, dopo aver visto la prima bellissima e poi sempre più belle, mi sono detto "ma allora la prima era proprio una racchia!" ... effetto di tre mesi di mare su un ragazzo di 16 anni.

Spero di non avervi annoiato

Un cordiale saluto a tutti

Claudio Franconi

LE RIFLESSIONI DI UN TRIESTINO GENOVESE

Mi raccomando tenete bene la MIA GENOVA, un saluto alla Superba, alla Lanterna, al Ponte Monumentale, a quel mare scuro che non si ferma mai.

E un saluto anche a te a voi tutti del notiziario, èlite di pensiero, rara di questi tempi.

**Un caro, caro saluto a TUTTI
ing. Giorgio Marega**

**Grazie Giorgio, stai tranquillo, ti vogliono bene tutti qui,
ricambiano saluti e auguri.**

Io sto a casa, con” u' zardineto la cantina e u' vin” come cantava il grandissimo Bruno Lauzi. Un pergolato con una glicine impenetrabile dagli infuocati raggi solari. In piena città sulle pendici di Scorcola, 7 minuti e scendo al Tribunale, 10 minuti e sono in stazione. Raro ciuffo verde rimasto dalla furia di costruire la città giardino, dove il cemento della città c'è, i giardini, gli orti, le vigne esposti al Sole e ariosi verso Sud Sud Est sono stati invasi.

Una casetta fatta nel 1956 che con soldi, mente e mano MI sono consolidato. Soluzioni provenienti dalla costruzione navale, precorrendo di 15 anni, in scala, i metodi realizzativi del Ponte S. Giorgio.

Mi preparo, spiritualmente, professionalmente e operativamente a fare la manutenzione straordinaria del muro di contenimento lato strada, uno "scherzetto" lungo 18 metri e alto fino a 4,30 metri di terreno di riporto che MAI si è compattato. Lo sosterrà 7 putrelle di acciaio dissimulate nel muro e invisibili, tiranti in trefolo inox e bloccaggio a pinza conica "bistadio" che ingombra 1/6 delle soluzioni tradizionali. il tutto già controllato in un Istituto di Udine perchè a Trieste "*i disì che non se ga mai visto, che no i ga mai fato, che non se pol, e che, anche se se podessi, non se devi*". (dicono che non si è mai visto, che non hanno mai fatto, che non si può, e che anche se si potesse non si deve". Stranamente il lavoro manuale lo ha accettato la miglior ditta di edilizia industriale della zona con 70 anni di esperienza, e che mi ha visto capo cantiere in uno dei loro lavori, finito stando nell'importo contrattuale"

Sono in attesa dei permessi. Il lavoro era preventivato nel 2015 e lo scoramamento da burocrazia ha portato al 2021 la realizzazione.

A 76 anni sarà faticoso e mi auguro che non spunti il burocrate dell'ultimo momento.

Mi raccomando tenete bene la MIA GENOVA, un saluto alla Superba, alla Lanterna, al Ponte Monumentale, a quel mare scuro che non si ferma mai.

E un saluto anche a te a voi tutti del notiziario, èlite di pensiero, rara di questi tempi.

Un caro, caro saluto a TUTTI

Giorgio

L'HACKERAGGIO DI UNA NAVE

di Giorgio Marega

Un esempio di goliardia e hackeraggio, la Lanterna non è ancora in sicurezza dai fulmini, considerazioni di un giovane amico triestino-genovese

Caro Decio, un numero, questo di agosto di DL Notizie che fa riflettere MOLTO su come siamo manipolati e la gente NON Vuole accorgersi, Non vuole pensare.

Per quanto riguarda l'hackeraggio di una nave in 10 minuti torniamo a 30 anni fa. Uno dei primi impianti dove ciascun edificio era cablato in rame al suo interno, 2dosrali di fibra ottica fra gli edifici. Tutto, dati sensibili dalla amministrazione alle schede studenti e voti sui libretti doveva passare un unico impianto Libero per gli studenti, con codice di accesso per la parte amministrativa. Inno alla sicurezza dei dati. La rete amministrativa fu violata in 10 minuti Da studenti in vena di goliardia.

Io dovevo essere a Genova già a marzo, poi a maggio e prendere altri lavori di completamento alla Lanterna. "Mancano i soldi" 1.300.000 EUro e 3 anni di impegno ma mancano le protezioni antifulmine della lampada principale e del motore rotazione lenti. Io ho già steso il progetto e comprato i imateriali. Da un lato spesi un sacco di soldi per tutto quello che serve poco nulla, dall'altro l'imprenditore che lavora per l'ente pubblico lavora e spende a rischio. E poi ci domandiamo del ponte Mirandi o delle onduline in galleria?

Un caro saluto è sempre graditissimo leggervi

Giorgio Marega

Libri e riviste

I Fari tra storia e leggenda - Racconti di mare

Caro Decio, allego la pagine del Nuovo Levante. Il libro si trova solo su Amazon o su altri librerie on-line, è intitolato "I FARI TRA STORIA E LEGGENDA - RACCONTI DI MARE", ma hanno spedizioni lunghe e non si trova in libreria per difficoltà di distribuzione ma sicuramente lo trovi a questo link. Te ne invierei una copia ma in questo momento per me arrivare all'ufficio postale è un problema

https://susiledizioni.com/libri-ed-ebook/libri-pubblicati/anno-2021/i_fari_tra_storia_e_leggenda--647.html e te lo spediscono subito.

Vorrei poi un tuo giudizio se lo compri

Un abbraccio

Annamaria Lilla Mariotti

TTM Tecnologie Trasporti Mare con supplemento fascicolo Yachting.luglio agosto

In questo numero ,come da tradizione della rivista, diamo spazio alle nuove frontiere della tecnologia in campo navale ospitando, in particolare, un contributo redazionale sulla Meccatronica intesa quale integrazione dell'ingegneria meccanica con l'elettronica e l'informatica.

La copertina principale del prossimo numero fa riferimento allo Ship recycling navale con l'avvio della demolizione "sostenibile" di tre navi nel porto di Genova. Si tratta del primo contratto dopo lo smantellamento della Costa Concordia.

I consueti appuntamenti con i report di Atena, Cetena e Aipam consolidano il ruolo di approfondimento tecnico-divulgativo di TTM, una delle poche riviste se non l'unica in Italia, a mantenere l'edizione cartacea. Ampia, inoltre, lo spazio riservato ai più significativi protagonisti dell'industria marittima nazionale sia a livello associativo sia a livelli di aziende della filiera marittima con interviste a responsabili e top manager (Presidente Aipam Ing. Riccardo Damonte, Direttore Service Ecospray ing. Daniele Patuelli e il Direttore tecnico della Gestione Navigazione Laghi ,ing. Paolo Mazzucchelli che racconta l'altro dello Shipping costituito dalla navigazione interna e dalle tematiche legate all'impatto ambientale. Con il nuovo numero TTM 4/2021 (luglio-agosto) esce in abbinamento il fascicolo TTM Yachting che, oltre alla puntuale e completa analisi del mercato yachting curata da Lorenzo Pollicardo, presenta 13 servizi dedicati ad altrettanti yachts e progetti sviluppati dell'industria nautica italiana ai quali vanno aggiunti una serie di contributi tecnologici relativi alle apparecchiature di bordo sviluppate ed installate su diversi superyachts. Un tuffo nell'attualità, ancora alle prese con la pandemia, viene proposto infine ai lettori con un'intervista al comandante del Superyacht El Leon, il genovese Paolo Bozzo Costa, attualmente nel sud est asiatico, che racconta la "sua" stagione crocieristica durante i difficili mesi del Covid-19
Ci sentiamo al mio ritorno un caro saluto a te e Anna

Angelo Marletta

CSTN, , Centro Studi Tradizioni

Nautiche,

Numero 109 del “Notiziario CSTN” di settembre 2021. Lega Navale Italiana, Napoli

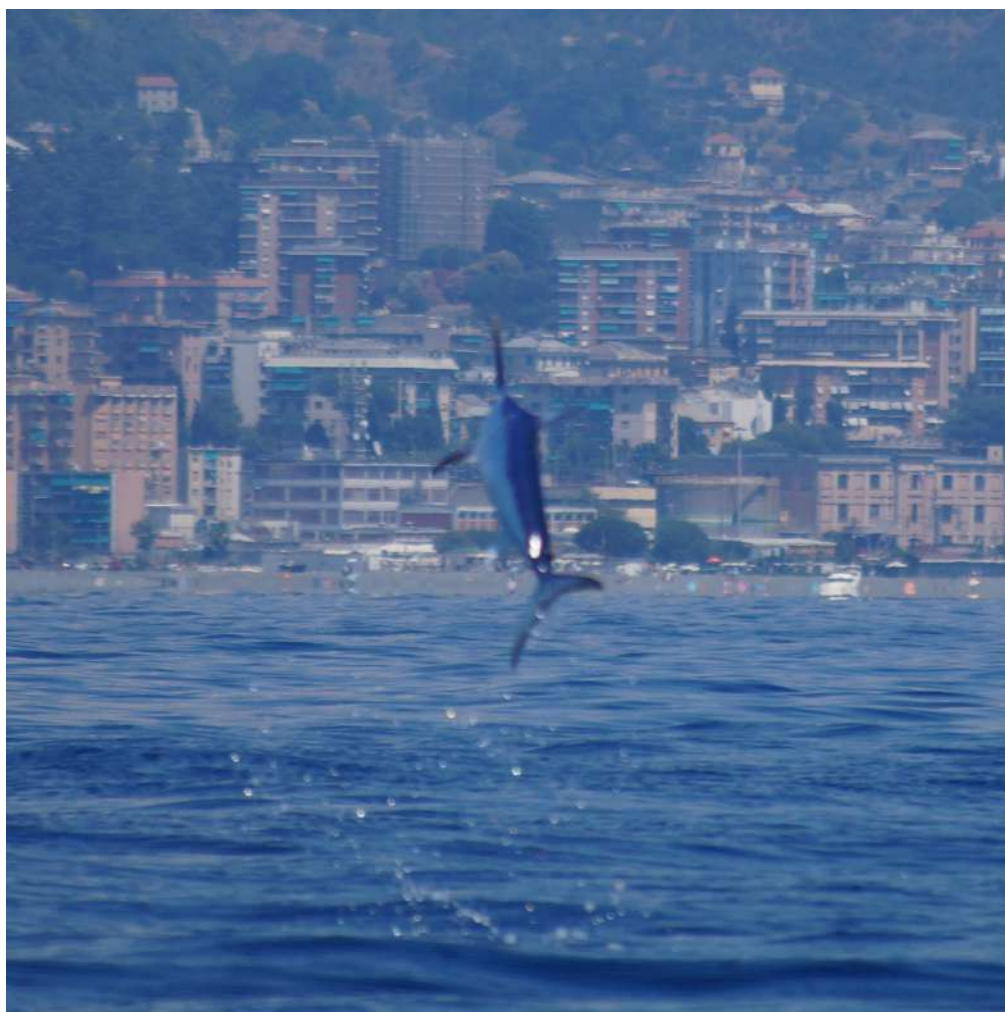
Anche in questo numero non mancano le novità tra cui una citazione del grande Confucio.

Per noi che: “studia il passato se vuoi prevedere il futuro” . . . un incontro piacevole per ricordare un grande saggio del tutto dimenticato.

Buona lettura con una rivista on line ma con stile di carta e di costa, collaboratori tutti che prima provano poi scrivono come suggeriva il grande Vittorio G.Rossi, e alcuni studiosi fanno sempre capolino attraverso le pagine di CSTN.

La Redazione

Un pesce spada davanti a Genova Pra' nel canale di calma



Il nostro amico e collaboratore ing. Flavio Scopinich ci ha inviato alcune immagini del suo “attuale” mare con delfini e altri cetacei , abbiamo scelto questo esemplare ringraziando Flavio.

FINE