

DL NEWS economia storia attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 31 ottobre 2016

Numero speciale di storia dedicato alle navi , anzi scritto dalle navi, con gli articoli di Francesco Pittaluga e Tobia Costagliola

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario, al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e facebook.com/dlnews2008/ Sono graditi i commenti agli articoli nella pagina DL NEWS, scriveteci se siete già in Fb.

UN PASSAPORTO PER SOGNARE

Avevo scritto “ non c'è più spazio per sognare “ nel precedente foglio riferendomi al futuro sempre più ristretto e accidentato della gente di mare tra corsi, Convenzioni, Tonnage Tax, Registri Internazionali, UE e dispute armatoriali che colpiscono adulti e giovani che sognano o professano la carriera del mare, quando l'amico Salvatore Scotto Di Santillo mi ha mandato un passaporto simile a un libretto di navigazione dell'Istituto Superiore Procida F.Caracciolo-G. da Procida (due scuole accorpate di cui una il Nautico ha 180 anni). Si tratta dell'Annuario 2015/16 la cui grafica riproduce la copertina del passaporto . Scrive la dirigente scolastica , Maria Saletta Longobardo, “ ...la scelta non è casuale, né richiama unicamente l'idea del libretto di navigazione perché l'annuario documenta un anno scolastico del nostro Istituto superiore che comprende l'indirizzo Tecnico per i Trasporti e Logistica e il Liceo con gli indirizzi scientifico, scienze umane e linguistico con ampi legami e sbocchi all'estero.(*Un complesso scolastico multidisciplinare, dunque, ndr*) . L'idea del passaporto rinvia all'idea del viaggio al quale possiamo per analogia trasferire la nostra idea di scuola come viaggio verso la conoscenza di se stessi e del mondo : presente, passato e futuro. Dunque la scuola , istituzione per conseguire il passaporto per il lungo viaggio della vita... “ . La lettura di questo “passaporto “ raccoglie decine di racconti/episodi di studi, laboratori, viaggi dei giovani con tante fotografie di questo istituto in quest'isola, Procida, che sulle carte nautiche (e stradali) è un piccolo grumo grigio in confronto con le celebrate isole vicine del golfo di Napoli. Questa terra invece è ricca di natali illustri di letterati e giuristi e di marittimi cui nel nome di Cosulich , Imbò e Parascandola ogni anno la scuola festeggia e premia i migliori diplomati. La lettura del passaporto è piacevolissima, ogni pagina è piena di sorrisi, di facce che denotano serietà e impegno, di un gruppo compatto tra allievi e docenti che si esprimono senza retorica con note, scritti, episodi e un finale poetico di Anna Rosaria Meglio di cui riportiamo alcuni significativi passi che suonano come sprone “... Ehi Ehi, ragazzo vedi , la strada non cambia mai se tu lo sguardo da terra non alzerai... , ehi ehi ragazzo mio, guarda il

cielo che ti può fare sognare ..., guardati intorno, ... scarica la tua tensione e lontano arriverai..., di strada ne farai tanta e andrai lontano ... “ (DL)

OSSERVATORIO SUI PORTI: LE PREVISIONI SMENTITE , AVANTI MEZZA / il commento di Tobia Costagliola

Nell'ultimo numero 32 DL NEWS 2016 del 26 ottobre, avevamo fatto una previsione, forse esageratamente pessimistica, sulla tempistica delle nomine dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuali. La nostra previsione, e ne diamo atto con favore, viene oggi smentita dalle notizie che ci giungono sulla nomina di altri tre presidenti (dopo di quelli di Trieste, Ancona e Taranto). Siamo quindi a 6 presidenti su 15. Abbiamo fatto un altro passo avanti. Si tratta dei presidenti delle AdSP di Genova, la Spezia e Ravenna la cui nomina è stata accettata dai Presidente delle rispettive Regioni, Toti (Liguria) e Bonaccini (Emilia Romagna). La procedura di nomina consisteva nel voto favorevole delle due Giunte Regionali sulle designazioni già loro indirizzate al Ministro Delrio. Vediamole.

Ravenna. Presidente nominato: Daniele Rossi. L'annuncio, affidato ad un'agenzia Ansa del 27 sera, è arrivato durante l'assemblea di Confindustria Romagna a Milano Marittima. Il presidente della regione Stefano Bonaccini ha annunciato di avere già firmato la nomina di Daniele Rossi assieme al ministro delle infrastrutture Graziano Delrio. Daniele Rossi, 55 anni, laureato in giurisprudenza, ha alle spalle una carriera in Eni-Saipem, è stato ai vertici della GSP operante nel settore offshore e a Ravenna, ha già lavorato in qualità di amministratore delegato della Rosetti Marino proprio di recente, dal 2012 al 2014. Dunque è un manager con esperienza in tutti i settori chiave della nostra economia portuale e conosce già Ravenna.

Sono tutte "qualità" che hanno determinato la giusta decisione. Il curriculum di Rossi parla molto chiaro e sembra che questa volta la scelta sia stata molto saggia ed obiettiva.

Genova e La Spezia. Presidenti nominati : Paolo Emilio Signorini e Carla Roncallo alla presidenza rispettivamente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che avrà giurisdizione sui porti di Genova, Savona e Vado Ligure, e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, la cui giurisdizione comprenderà i porti di La Spezia e Marina di Carrara.

Signorini, dopo aver svolto incarichi presso la Banca d'Italia e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, prima di approdare nel novembre 2015 in Regione Liguria aveva ricoperto gli incarichi di capo del dipartimento per la Programmazione e il coordinamento delle politiche economiche presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e di coordinatore della Struttura tecnica di missione e di capo dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informatici e statistici presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

argomenti trattati. Il corso è articolato in 13 seminari, per complessive 24/26 docenze per circa 50 ore di lezione in aula, con possibili inserimenti di seminari specialistici, e verrà sviluppato nell'arco di due sessioni, la prima a novembre/dicembre 2016 e la seconda a marzo/maggio 2017. Per ragioni organizzative si richiede che i soci ATENA che intendessero frequentare i seminari lo comunicino preliminarmente a questa segreteria.

I professionisti iscritti all'OIGE possono trovare sul sito dell'Ordine le indicazioni per la frequenza ai seminari ed il riconoscimento di CFP.

Gianfranco Damilano

Segretario Sezione Ligure Piemontese di ATENA genova@atenanazionale.it

VENEZIA E L'ITALIA CENTRO DELLO SHIPPING E DEI TRASPORTI INTERNAZIONALI

Venezia, 28 ottobre 2016 – Oltre 500 delegati provenienti da tutta Europa e 15 relatori di fama internazionale. Sono questi i numeri della XX Euromed Convention “*From Land to Sea*”, svoltasi nella città lagunare e organizzata dal Gruppo Grimaldi, che per l'occasione ha riunito presso l'hotel Hilton Molino Stucky i principali esponenti della politica dei trasporti e i più importanti rappresentanti della logistica, della portualità e del settore marittimo dell'area euro-mediterranea.

Fulcro del dibattito – come suggerisce lo stesso titolo della convention “*From Land to Sea*” - è stato lo sviluppo delle Autostrade del Mare, nate da una precisa istanza dell'UE in merito alla necessità di ridurre le forti emissioni di CO2 generate dal trasporto merci via terra. Il trasporto marittimo a corto raggio consente, infatti, di ridurre del 40% le emissioni inquinanti, oltre a comportare evidenti benefici in termini economici e sociali.

Per ulteriori informazioni :

Gruppo Grimaldi Rel. Esterne: Paul Kyprianou Ph: 081/496246, Mob: 3204076539 Email: kyprianou.paul@grimaldi.napoli.it

Easycom Simonetta Prunotto – Vice President 010/5956334
simonetta.prunotto@easycomonline.it

Celeste Di Sabato – Senior Account 010/5956334 celeste.disabato@easycomonline.it

GENOVA PUO' RITORNARE LA CAPITALE DELLO SHIPPING?

Nell'ottica di una maggiore sensibilizzazione e di una necessaria ricerca di maggiori attenzioni nei confronti della nostra città - che nei tempi passati si era ampiamente affermata quale capitale dello *shipping* e che tuttora conserva effettive potenzialità per poter costituire polo di riferimento e centro d'eccellenza anche per il futuro – il Propeller Club Port of Genoa ha pensato di organizzare un incontro per Martedì 8 Novembre 2016 alle ore 15,30 presso la Sala del Capitano di Palazzo S. Giorgio sul tema: Genova puo' ritornare la capitale dello shipping?

Le iscrizioni dovranno pervenire alla Segreteria del Club, entro le ore 15,00 di Lunedì 7 Novembre 2016, tramite mail : propellergenova@propellerclubs.it o telefonando al n. 010 591793

-

“OTTANTACINQUE” SI AGGIUDICA IL PREMIO DEL GERMAN DESIGN COUNCIL

Trieste/Torino, 27 ottobre 2016 – “Ottantacinque”, il progetto del megayacht di lusso di ultima generazione sviluppato in partnership tra Fincantieri Yachts e Pininfarina, presentato lo scorso anno al Monaco Yacht Show, si è aggiudicato il prestigioso riconoscimento annuale del German Design Council nella categoria “Transportation”.

“Ottantacinque” è un progetto pronto ad essere realizzato e non un semplice concept, sintesi di essenzialità e funzionalità, innovazione e stile, principi che contraddistinguono il patrimonio delle due aziende e che stanno alla base dell'idea di *Technology of Beauty* che lo caratterizzano. Rappresenta infatti lo studio di un megayacht italiano, tecnologicamente avanzato, confortevole e di una bellezza assoluta: un incontro di eccellenze in grado di produrre la massima espressione della creatività, del lusso e della manifattura nazionale.

Un'unità all'avanguardia, di 85 metri di lunghezza, 2.460 tonnellate di stazza lorda, e cinque ponti, ciascuno caratterizzato da soluzioni tecnologiche e di allestimento esclusive. Un ponte armatore privato lungo oltre 50 metri con whirlpool esterne sia a poppa che a prora, un ponte principale con a poppa due piscine gemelle dotate di fondo mobile e prendisole sopraelevato, e una zona integrata beach club e spa di oltre 170 mq a diretto contatto con il mare: soluzioni che fanno vivere il mare e la natura in maniera unica e privilegiata.

“Ottantacinque”, che dopo il Destriero, a distanza di anni rinnova la collaborazione fra due gruppi riconosciuti nel mondo come campioni dell'industria e della cultura italiana, incarna le capacità maturate da Fincantieri nella realizzazione di unità complesse, fortemente innovative, caratterizzate da un elevato contenuto progettuale e tecnologico.

STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

di Francesco Pittaluga

"DUILIO " E "GIULIO CESARE": I PRIMI GRANDI TRANSATLANTICI ITALIANI

Decio ciao, eccoci al nostro appuntamento mensile con la mia "Storia della Marineria Italiana". Sperando che ti giunga gradito, ti saluto con la stima e l'amicizia di sempre. Venerdì presentiamo al Ducale il libro di Minella "La Leggenda del Rex", poi la sera sarò sempre al Ducale a riproporre il mio monologo su Gianluigi Fieschi che abbiamo fatto a luglio alla Lanterna. Dove lo riproporremo sabato 29 ed il 31 nel Centro Storico. Il 13 novembre debutteremo a Sanremo con uno spettacolo molto drammatico sul femminicidio, dove faccio la parte di un padre cui viene uccisa la figlia di vent'anni: spettacolo forte, di denuncia ma purtroppo all'ordine del giorno. Seguo sempre con grande interesse le tue NEWS e ti ringrazio se continuerai ad ospitarmi: riguardo alla querelle su Colombo emigrante...beh, ho anche mandato due lettere al "Secolo" e non dico altro: dammi tue notizie e alla prossima! Un abbraccio.

Francesco Pittaluga

Caro Francesco, le tue storie non sono solo storie di navi che hanno rappresentato l'Italia nel mondo, così ben descritte e quasi da innamorarsene e piangere quando vanno in demolizione o muoiono per cause di guerra. No, sembra che queste tue storie affascinanti le raccontino le tue navi tanto le senti vive e in movimento... (DL)

"DUILIO " E "GIULIO CESARE": I PRIMI GRANDI TRANSATLANTICI ITALIANI/ Interni da palazzi principeschi, opere d'arte, tecnologia nel comfort

Nell'ambito della Storia della Marineria Italiana alla coppia "Duilio" e "Giulio Cesare" spetta il primato di essere stati i primi transatlantici italiani ad eccedere le ventimila tonnellate, il che li metteva in grado di competere con le grandi navi passeggeri che Gran Bretagna, Francia e Germania avevano già messo in linea fin dal primo decennio del Novecento quando noi in Italia, pur avendo prodotto in alcuni casi unità più che valide e

degne di nota, eravamo ancora attestati su tonnellaggi piuttosto modesti o dovevamo rivolgerci all'estero per costruzioni di una certa mole. Cosa che avvenne in parte anche per queste due unità, in quanto la "Giulio Cesare" venne commissionata nel 1913 ai famosi cantieri inglesi Swan, Hunter & Wigham Richardson di Wallsend on Tyne presso Newcastle mentre per la "Duilio" si optò per i Cantieri Ansaldo di Sestri Ponente, allora comune autonomo non ancora inglobato nella Grande Genova. Con questa scelta la "N.G.I.- Navigazione Generale Italiana" diede fiducia ai nostri cantieri nei quali aveva peraltro delle compartecipazioni e approfittò di determinate agevolazioni fiscali e finanziamenti da parte dello Stato per avere ordinato la nave ad un cantiere nazionale, l'unico, fra l'altro, allora in grado di realizzare un'unità di quella grandezza (non dimentichiamoci che prima dello scoppio della Grande Guerra i cantieri giuliani appartenevano ancora all'Austria-Ungheria). L'allestimento dei due transatlantici subì ritardi e fu molto travagliato a causa della guerra: non solo per la ovvia precedenza che si dovette dare alle realizzazioni belliche ma anche per le conseguenti traversie di ordine economico, finanziario e organizzativo che compagnia armatrice e cantieri si trovarono ad affrontare a causa del conflitto. Si dovette arrivare pertanto all'inizio del decennio successivo per avere in linea le due navi: la "Giulio Cesare", trasferita dall'Inghilterra a Palermo per completare l'allestimento interno, nel maggio del 1922 e la "Duilio" nell'aprile del 1923. Erroneamente considerate gemelle, le due unità erano in effetti molto simili ma non perfettamente uguali: la differenza visivamente più palese era sul fronte delle sovrastrutture, piatto e squadrato sulla "Giulio Cesare" e invece tondeggianti sulla "Duilio". La "Giulio Cesare", poi, stazzava quasi 22.000 tonnellate mentre la "Duilio" eccedeva le 24.000; pari invece lunghezza e larghezza, rispettivamente di 193 e 23 metri; motori a turbina per entrambe, sulla "Giulio Cesare" di fabbricazione inglese e della potenza di 20.000 cavalli, leggermente più potenti quelli dell'Ansaldo montati sulla "Duilio" con conseguente differenza anche nella velocità, attestata sui 18 nodi nella prima unità ed eccedenti i 20 nella seconda. Diversa anche la distribuzione nel numero dei passeggeri: 257 in prima classe; 306 in seconda, 366 in economica o terza distinta e più di 900 in terza in cameroni comuni sulla "Giulio Cesare" per un totale di più di 2000 posti; mentre sulla "Duilio" avevamo un totale più ridotto attestato sulle 1600 unità divisi fra 290 posti di prima classe, 333 di seconda, 334 di economica e poco più di 700 di terza. Ciò fa supporre, relativamente a quest'ultima soluzione, un ripensamento da parte della società armatrice sui nuovi orientamenti del traffico passeggeri, che nel momento dell'immissione in servizio delle due navi indicava una progressiva diminuzione del traffico emigratorio, dovuto in parte alle intervenute limitazioni promulgate dagli Stati Uniti ma anche al formarsi di una nuova categoria di passeggeri che alimentava un nuovo flusso turistico per il quale, a differenza della facoltosa clientela delle classi di lusso, si sentiva l'esigenza di passaggi auspicabilmente economici ma più confortevoli di quelli in essere nelle classi inferiori dei transatlantici dell'epoca. Vi erano poi altre differenze minime nella silhouette delle due unità che presentavano comunque entrambe la stessa linea filante, con prua verticale e tagliamare affilato, sovrastruttura compatta divisa in due blocchi con castello centrale su quattro interponti e grande cassero poppiere su due ponti, poppa a incrociatore, due alte ciminiere e due alberi con la medesima inclinazione che davano un senso di agilità e velocità alla nave nel suo complesso, accentuato dalle linee filanti dello scafo dipinto di nero con banda rossa al bagnasciuga e perfettamente intonato nel colore ai fumaioli dipinti nei colori sociali della

"N.G.I.": due grandi bande nere inframmezzate da una bianca di eguale spessore.

Nel complesso un aspetto piuttosto austero, quasi militare ma sportivo al tempo stesso, che denotava potenza e si distaccava dal trend tipico delle navi dell'epoca, che ritornerà peraltro su realizzazioni successive che riprenderanno i canoni tipici dei transatlantici pre-1915, com'è il caso dei primi "Conti" del "Lloyd Sabauda". Se quelle citate erano le differenze, simili erano invece gli interni, molto curati nelle classi di lusso e superiori a quanto s'era visto in precedenza in quelle più economiche. Caratteristica saliente delle due navi era lo sfarzo con cui vennero arredate dalla Ditta Ducrot di Palermo, nella quale peraltro la "N.G.I." stessa aveva forti interessi, con il coinvolgimento delle più alte maestranze del settore e l'impiego degli stili più eleganti: Direttorio, Luigi XIII, Luigi XVI, Reggenza, Adam, Certosino, Barocco, Neoclassico e altri ancora. Numerosi gli artisti chiamati ad abbellire le due unità: da Ettore De Maria Bergler a Salvatore Gregoretti, da Giuseppe Enea a Ravasi a Venini solo per citarne alcuni e che furono i primi fra i tanti successivi chiamati da allora in poi a concorrere all'allestimento degli interni dei nostri transatlantici.

All'epoca non vi erano altre navi passeggeri in grado di offrire una tale raccolta di stili riportata direttamente dai più noti palazzi reali, principeschi e nobiliari d'Europa e che tanto favore troveranno soprattutto da parte della clientela d'Oltreoceano cui erano rivolti. Oggi questo allestimento, visti anche gli orientamenti successivi dell'arredamento navale che si affermeranno però solo dagli anni Trenta-Quaranta in poi, può sembrarci ridondante e talvolta addirittura pacchiano, però all'epoca era molto apprezzato e faceva sì che, soprattutto in prima classe, il passeggero si sentisse a proprio agio come se fosse ospitato non all'interno di una nave ma dentro uno dei tanti Grand-Hotels della Riviera, del Lido di Venezia se non addirittura all'interno di una reggia. In un'epoca in cui le lunghe traversate atlantiche erano viste da molti ancora come un'incognita nell'ambito della quale la fiducia nei riguardi della nave stava consolidandosi ma non era del tutto acquisita, prevaleva ancora la tendenza ad arredare i transatlantici in modo tale da fare dimenticare di essere per mare: in Italia dovremo attendere l'opera di Gustavo Pulitzer Finale e degli altri architetti ed ingegneri navali suoi coevi per cambiare questa tendenza, che inizierà a realizzarsi con la costruzione della "Victoria" e del "Conte di Savoia" che arriveranno dieci anni dopo. Onde favorire al massimo il comfort dei passeggeri, era stato predisposto, relativamente alla sola "Duilio", anche un sistema di casse antirollanti del tipo "Frahm", una specie di stabilizzatori antirollio che non diedero però i risultati sperati mentre, in assenza di un vero e proprio impianto di condizionamento che sarà ancora da venire, si rivelò ingegnoso il sistema di aerazione dei locali di brevetto inglese denominato "thermotanks" presente su entrambe le due unità. La prima classe occupava la parte centrale della nave nei suoi ponti superiori: sul ponte passeggiata era tutta una teoria di sale, saloni, verande e giardini d'inverno che culminava nel grande ristorante su due ponti con cupola apribile e servizio dei Grandi Alberghi Bristol e Savoia di Genova. La seconda classe, più semplice ma sempre di alto livello, era ubicata dietro la prima classe e sul cassero poppiero assieme all'economica, mentre la terza, coi suoi cameroni divisi fra uomini e donne, nei ponti inferiori e a prua. Concepite sia per la linea nordamericana che per quella del Brasile-Plata, negli anni Venti saranno impiegate principalmente in servizio per New York fino all'arrivo, nella seconda metà del decennio, dei nuovi "Roma" e "Augustus" che li faranno spostare sulla linea del Sud-Atlantico. In quegli

anni le due unità diventeranno popolarissime e saranno frequentate da miliardari, politici, personalità della cultura internazionale, divi del cinema e della lirica, contribuendo ad affermare quell' immagine dei transatlantici italiani nel mondo che si consoliderà con le costruzioni successive ed avrà il suo culmine d'anteguerra in "Rex" e "Conte di Savoia".

Ricordiamo che nel 1924 il "Duilio" riporterà in patria le spoglie di Eleonora Duse, la grande attrice italiana morta in tournée a Pittsburg negli Stati Uniti. Nel 1932 le due quasi-gemelle seguiranno la sorte di tante altre unità della "N.G.I." e, con alcune delle consorelle del "Lloyd Sabauda" e della "Linea Cosulich", confluiranno nella nuova "Società Italia-Flotte Riunite" di cui isseranno il vessillo con la croce di S.Giorgio genovese e l'alabarda triestina ed il tricolore italiano sulle ciminiere, che verranno leggermente ridotte in altezza rendendole così più armoniche col profilo della nave. A questo punto, migliorate anche nelle strutture ricettive interne, verranno adibite al servizio celere per il Brasile-Plata assieme ai "Conti" che, ad eccezione di uno solo, passeranno poi al "Lloyd Triestino", all' "Augustus" e successivamente a "Neptunia" ed "Oceania" che avranno però capolinea Trieste e non Genova. All'inizio del 1934 inaugureranno un nuovo servizio espresso per il Sud-Africa sulla linea Genova-Marsiglia-Gibilterra-Dakar-Città del Capo e porti sudafricani di Durban, East London e Port Elizabeth. La "Società Italia" si era aggiudicata per tale linea le sovvenzioni che di solito il governo inglese riservava alle sue compagnie nazionali "in primis" la "Union Castle Line" che corse ai ripari rimodernando parte del suo naviglio e ordinandone di nuovo: in quel momento, però, le navi italiane risultavano più moderne, veloci e affidabili e tanti passeggeri britannici preferivano raggiungere in treno o in idrovolante Genova e Marsiglia per imbarcarsi sulle nostre due unità, evitandosi così giorni di navigazione nelle acque quasi sempre tempestose del Golfo di Biscaglia e assicurandosi un passaggio che, in virtù di quel "Italian Style" che si andava viepiù affermando, era senz'altro più rapido, piacevole e divertente di quello assicurato dalle navi inglesi o tedesche che percorrevano la stessa rotta ed il cui clima a bordo era ugualmente confortevole ma senz'altro più austero. Per questo nuovo servizio "Giulio Cesare" e "Duilio" ebbero lo scafo ridipinto di bianco, colore più consono alle acque tropicali in cui avrebbero operato, videro migliorate le proprie strutture esterne con l'installazione di piscina e spazi esterni destinati alle attività dei passeggeri che diminuirono drasticamente di circa la metà rispetto agli originari in quanto gli alloggi destinati alla classe più economica cedettero il passo ad una terza in cabina più consona ai tempi e a nuove installazioni per il trasporto di carichi refrigerati quali frutta e carni congelate che costituivano il grosso del carico merci delle traversate di ritorno verso l'Europa. Nell'ambito di una più equa ripartizione delle aree geografiche d'interesse, a seguito della costituzione della "Finmare" nel 1936, dal 1 gennaio del '37 la linea passò al "Lloyd Triestino" e l'unico cambiamento fu quello della livrea delle ciminiere delle due navi che passò dal bianco rosso verde della "Società Italia" al giallo-oro del "Lloyd" e le bande sullo scafo, che da verdi diventarono blu. A poppa issarono il vessillo della società giuliana che altro non era che quello della "Italia" al contrario, ma mantennero il dipartimento di Genova come scalo d'armamento. Anche in linea sudafricana le due navi divennero molto popolari: fra l'altro, la rotta seguita via Gibilterra non solo era più rapida di quella via Suez, ma attraversava tratti di mare dove venti e correnti consentivano traversate più fresche rispetto a quelle effettuate lungo la costa orientale del Continente Nero, interessata dai monsoni provenienti dalla

Penisola Indiana che in determinati mesi dell'anno prevedevano forti burrasche o caldo soffocante, difficile da sopportare a bordo in quanto, come abbiamo già ribadito, nonostante i sistemi di ventilazione, non esistevano ancora navi totalmente condizionate. Il flusso migratorio verso il Sud-Africa, che avrà il suo boom nel dopoguerra, era presente ma non rilevantissimo: fra i passeggeri si annoveravano soprattutto cittadini britannici che vivevano o avevano i propri interessi nelle colonie, funzionari governativi, religiosi in missione, militari ed anche turisti, antesignani di un mercato che si svilupperà in seguito ma che aveva già la sua affezionata clientela, generalmente molto abbiente, fra chi iniziava a visitare luoghi lontani ed esotici, oggi alla portata di tutti con pochi soldi e qualche ora di jet ma allora ancora riservati a pochi, ricchi e avventurosi. La linea prosperò fino al novembre del 1939 quando, a seguito dello scoppio della seconda guerra mondiale il mese precedente, venne sospesa: l'Italia non era ancora in guerra ma gli U-boote germanici si aggiravano famelici per l'Oceano Atlantico e quindi i traffici da e per i porti dell'Impero Britannico non erano più consigliabili. La "Duilio" venne subito posta in disarmo, seguita di lì a poco dalla "Giulio Cesare", impiegata per qualche mese ancora dal "Lloyd" sulla linea per Shanghai. Con l'entrata dell'Italia nel conflitto, dal giugno 1940 le due navi vennero requisite dal Governo in previsione di un loro impiego come trasporti truppe o navi ospedale. Le missioni più importanti cui prenderanno parte saranno il rimpatrio di circa 30.000 nostri connazionali dell'Africa Orientale Italiana ormai perduta che, di concerto con le autorità britanniche e la Croce Rossa Internazionale, verrà effettuato in tre viaggi fra il marzo del 1942 e l'agosto dell'anno successivo e vedrà coinvolte altre due nostre unità di cui abbiamo già ampiamente trattato in questa rassegna, "Vulcania" e "Saturnia". Dopo l'ultimo di questi tre lunghi e perigliosi viaggi verranno trasferite da Taranto a Trieste, e nel Vallone di Zaule presso Muggia troveranno la loro fine: la "Duilio" nel luglio e la "Giulio Cesare" nel settembre del 1944, bombardate e affondate in occasione di uno dei tanti bombardamenti che subirono i porti nazionali e nei quali andarono perdute tante nostre belle unità. Bruciarono parzialmente per due giorni e poi si adagiarono inclinate sul basso fondale, emergendo con le strutture superiori, gli alberi e le ciminiere, quasi come animali feriti che chiedono aiuto.

E' questa l'impressione che danno le ultime foto scattate a queste due navi, semiaffondate in quel braccio di mare che si riteneva sicuro e sarà invece la loro tomba d'acqua. Fra 1948 e '49 verranno rimesse a galla ma solo per essere trasferite al vicino Cantiere di San Rocco e ivi demolite. Considerate forse troppo anziane per essere recuperate, erano comunque ridotte ad un ammasso di lamiere danneggiate e arrugginite, con gli interni sconvolti dai razzi incendiari e dalle razzie di chi era comunque riuscito a salirvi di nascosto per depredarle di quanto si poteva ancora utilizzare. Non vogliamo ricordarle così: a noi fa piacere pensare che parte del loro ferro e del loro acciaio sia andato a contribuire alla costruzione dei nuovi gioielli della nostra marineria passeggeri del dopoguerra realizzati nei vicini cantieri che riapriranno a tempo di record: ci riferiamo ai transatlantici che in parte abbiamo già ricordato e che, come atleti in gara, si sono idealmente passati l'un l'altro la staffetta, in questa corsa ideale costellata di grandi realizzazioni della tecnica e dell'arredamento navale italiano di cui "Duilio" e "Giulio Cesare" sono stati in un certo qual modo gli apripista.

Francesco Pittaluga

Genova, 26 ottobre 2016

In verità, dalla fine della Grande Guerra, era in corso, a livello mondiale, una crisi senza pari. Cadde il volume dei trasporti e con questo caddero i noli. L'offerta di stiva largamente superava la domanda e quindi uno stagnante marasma colpì la marineria tutta ed in particolare quella a vela. Da noi come in tutti gli altri Paesi marittimi, beninteso! E questo per la superstite marineria a vela suonò come sentenza di morte. A tutto ciò si aggiungeva l'inesorabile progresso della tecnica che con il celere diffondersi delle navi a vapore stava togliendo alle navi a vela ogni residua forma di sopravvivenza. Le navi a vapore, finalmente in crescita anche in Italia, avevano preso il sopravvento e si erano inserite in nuovi e proficui traffici su tutte le principali rotte oceaniche. Quei poche velieri che erano sopravvissuti all'epopea della vela, ormai declassati dal loro "rango" tradizionale, erano relegati a svolgere, per quanto possibile, poco remunerativi traffici costieri e destinati, inevitabilmente, alla demolizione. Il Prof. Gropallo riporta testualmente :

<< Molto carbon di legna ci voleva per Genova, anche in tempi in cui il tenore di vita era assai più modesto che non ora. Per portarlo dalla Maremma, dalla Sardegna e dalla Corsica erano necessari bastimenti a vela di portata di certo superiore a quella del comune cabotaggio. Era questo traffico l'ultimo rifugio di tanti velieri dal nome famoso[...]>>. Date le circostanze, il MONTE BIANCO poteva quindi considerarsi fortunato ad avere avuto ancora una possibilità. Nessuno avrebbe immaginato che quel bastimento non sarebbe mai più ritornato a Genova. Oggi, dopo 96 anni da quel noleggio, riterremmo una pura follia far partire una nave, in zavorra, da Genova per un porto australiano. Eppure, gli armatori accettarono quel viaggio non avendo altra alternativa che la vendita o la demolizione. Inoltre, sia gli armatori che i noleggiatori, erano a conoscenza che a Newcastle era ancora in corso un lungo sciopero dei minatori iniziato nel mese di maggio del 1919, ma tutti erano sicuri che sarebbe terminato prima dell'arrivo del bastimento. Era troppo prematuro fissare il carico di ritorno dal Cile. Tuttavia, gli armatori erano piuttosto ottimisti, nonostante la crisi dei noli, che dalla costa cilena sarebbe poi uscito, senz'altro, il solito carico di nitrati per il Mediterraneo.

Il Lungo e "tribolatosissimo" viaggio verso l'Australia

Il viaggio di andata, via Capo Town, tra giorni di bonaccia equatoriale, correnti e venti sfavorevoli, durò più di 5 mesi. Tra l'altro, durante la navigazione in Atlantico, il bastimento incappò, malauguratamente, nell'Aliseo di Sud Est a circa 500 miglia dalle coste del Brasile (Capo San Rocco), e perse quasi un mese a bordeggiare, senza alcun risultato, prima di riuscire a rientrare nella zona interessata dall'Aliseo del Nord Est e poter proseguire verso il Capo di Buona Speranza. Il bastimento transitò al largo del Capo dopo circa 90 giorni dalla partenza da Genova. Era già il Natale del 1920. Restavano ancora circa 6.500/7.000 miglia che furono percorse in soli 43 giorni passando a levante della Tasmania.

L'arrivo a Newcastle e la lunga attesa

Il MONTE BIANCO arrivò finalmente a Newcastle agli inizi di febbraio del 1921. Lo sciopero in corso alla partenza da Genova era terminato nel mese di novembre del 1920 ma il porto era ancora congestionato dal gran numero di bastimenti e piroscafi ancora in attesa del loro turno di carico. Il minimo tempo di attesa per le navi in arrivo era di almeno due mesi. La notizia

venne data dal pilota che, con l'aiuto di un rimorchiatore, portò il bastimento ad ormeggiare ad una boa alla foce del Hunter River per espletare tutte le pratiche di arrivo. Il fiume brulicava ancora di bastimenti e piroscafi che erano ancorati lunghe le rive, affiancate anche in duplice fila. C'erano navi di tutte le bandiere tra cui, naturalmente, non mancava la bandiera italiana. Bastimenti procidani e sorrentini, ormai, non se ne vedevano più... C'era da stare in buona compagnia. Espletate tutte le pratiche usuali e stabiliti i contatti con agenzia, fornitori, ecc. il MONTE BIANCO venne rimorchiato in mezzo alla mischia ed ormeggiato con i cavi su una nave norvegese. Su tutti i bastimenti in attesa ferveva una alacre attività. Tutti gli uomini erano impegnati nella manutenzione dello scafo e delle attrezzature, sostituzione e cucitura delle vele ecc. Altre navi, quelle il cui turno stava per scadere, stavano già liberandosi della zavorra. Nel frattempo un andirivieni di lance appartenenti alle varie navi manteneva i contatti con le rive del fiume nella zona di approdo dei traghetti che tenevano i collegamenti con la città. Consci della grave crisi economica nessuno tra i Comandanti si era azzardato ad usufruire delle lance "a pagamento" che offrivano le Agenzie. Erano di fatto tutti concordi che bisognava ridurre i costi della sosta in porto utilizzando i propri mezzi.

Il Comandante Scotto, completate le varie operazioni di "raspetto" e "assestamento" dopo la lunga e travagliata traversata, pianificò con l'equipaggio un vasto programma di manutenzione di tutta la nave: picchettatura, pitturazione, rinnovo parziale del sartame, manutenzione e sostituzione velatura dove necessario, pulizia casse acqua dolce, rinnovo dotazioni lance salvataggio, revisione e sostituzione rizze, ecc. ecc. Per l'equipaggio del MONTE BIANCO, come del resto per tutte le altre navi in attesa, le ore di lavoro si alternavano con lunghe franchigie a terra dove si stabilirono contatti con la comunità italiana, alcuni giovani si "fidanzarono" con ragazze del luogo e poi, come è solito in queste situazioni, si intensificò lo scambio di visite tra gli equipaggi delle varie navi sia italiane che straniere presenti in porto. Durante questo periodo fu anche organizzato lo sbarco, su una apposita "chiatta", di circa 700 tonnellate di zavorra, parte delle 1.000 tonnellate presenti a bordo. Era costituita da pietrame vario imbarcato a Genova dalla famosa "Confraternita dei Minolli". Il MONTE BIANCO era dotato di una "calderina a carbone", "congegno" molto prezioso, che era collegata con un verricello posto a poppavia dell'albero di trinchetto, montato sotto ad un bigo. Lo sbarco della zavorra fu eseguito in parte col verricello a vapore ed in parte con paranchi a mano.

Questa situazione di attesa, tra lavori, "franchigie" a terra con frequentazione della città, si protrasse per oltre tre mesi. Il 19 maggio, finalmente, il MONTE BIANCO ricevette il preavviso che, il giorno successivo, si sarebbe liberato l'ormeggio per la caricazione. Il giorno 20 mattina veniva completato l'imbarco di provviste varie e viveri. Nel pomeriggio si liberò un ormeggio in banchina ed il bastimento, senza alcuna perdita di tempo, venne ormeggiato al posto di caricazione dove la zavorra residua fu sbarcata contestualmente ai primi gettiti di carbone degli elevatori meccanici. Il giorno 21, terminata la caricazione, il MONTE BIANCO fu immediatamente rimorchiato e fatto ancorare quasi all'uscita dal fiume, a ridosso della diga foranea. La banchina doveva essere subito liberata per dare posto alla nave successiva in turno. Tutti i preparativi per la navigazione furono eseguiti all'ancoraggio: chiusura e rizzatura dei boccaporti, sistemazione delle cerate, posizionamento dei soliti cunei,

preparazione della velatura e relative scotte. Quando queste operazioni furono terminate si procedette ad un rapido lavaggio della coperta per rimuovere tutto il carbone sparso durante la caricazione. In poche ore la nave fu in perfetto assetto di navigazione. Due rimorchiatori, uno con cavo dalla prora e l'altro con cavo dalla poppa, assistettero il bastimento mentre salpava l'ancora. Grazie alla "calderina", salpare l'ancora non comportava più, come una volta, eccessiva fatica ed impiego di uomini. Un robusto cavo veniva passato sulla campana del verricello e, attraverso delle pulegge "di rimando" faceva ruotare l'argano salpa-ancore. Come già scritto, il verricello veniva anche usato, in altre occasioni, come l'imbarco e sbarco della zavorra solida o pezzi pesanti. Completata questa operazione, il rimorchiatore di poppa mollò il cavo e cessò il suo servizio mentre l'altro effettuò il servizio di rimorchio fin quando il MONTE BIANCO, raggiunto la zona foranea e spiegate tutte le sue vele, quasi tutte nuove e pulite, riuscì ad inserirsi in una bava di vento proveniente da Sud iniziando così il suo viaggio verso il Cile. Era il 21 maggio 1921.

Fuoco a bordo

All'alba del 16 giugno il MONTE BIANCO, navigando con vento favorevole da ponente, aveva già coperto, in circa 26 giorni, quasi la metà del percorso per Valparaiso (6.257mg.teoriche a cui vanno prudentemente aggiunte alcune centinaia di miglia per eventuali bordeggi o altre impreviste deviazioni di rotta). Continuando così, avrebbe potuto verosimilmente raggiungere Valparaiso non prima della metà di luglio 1921. In quell'alba gli uomini dell'equipaggio che stavano ancora riposando nei loro alloggi, sotto il castello di prora, si svegliarono di soprassalto per il forte aumento della temperatura nel locale e si precipitarono in coperta. All'interno del castello, la paratia di separazione dalla stiva si era talmente riscaldata da trasmettere un'anormale calore a tutto il locale rendendo l'aria irrespirabile. Il segnale era inequivocabile: si trattava di autocombustione del carbone in corso nella stiva contigua. Fu subito dato l'allarme. Furono rapidamente ispezionati tutti i boccaporti per verificarne la perfetta tenuta stagna. Furono allestite le due pompe antincendio che funzionavano con manovra a mano, mentre, con numerosi buglioli si irrorava con acqua di mare le incerate sui boccaporti e tutta la coperta, nell'intento di far abbassare la temperatura delle lamiere. Nel frattempo era stata accesa anche la calderina che, tra le sue molteplici funzioni, metteva in moto anche una pompa antincendio. Con il getto delle manichette la situazione sembrava ragionevolmente sotto controllo mentre il "sotto-castello" di prora veniva totalmente allagato. Purtroppo era solo l'inizio di una graduale autocombustione del carbone. Dopo una apparente stasi, si registrò un nuovo aumento della temperatura anche in coperta mentre gli uomini continuavano incessantemente ad "irrorare" coperta e boccaporti. Dopo due giorni cominciò anche a fuoriuscire fumo denso e nero da qualche boccaporto mentre la navigazione continuava immutata, col vento in poppa, ma con velatura ridotta. La lotta snervante, al limite di ogni resistenza, mentre tutto l'equipaggio si alternava sia alle vele che alle pompe, si protrasse per circa sei giorni fin quando, nella zona centrale del bastimento, iniziarono le prime vampate seguite da scoppietti. Il carico era ormai interamente in preda al fuoco. I getti d'acqua non servivano più a nulla anzi erano ormai da evitare perché avrebbero addirittura contribuito ad una ulteriore alimentazione del fuoco, considerato che i boccaporti non tenevano più. Tutta la nave era in preda a fuoco e denso

fumo, tranne il cassero poppiero che sembrava completamente isolato.

Abbandono nave

Il Comandante diede ordine di preparare le scialuppe e si decise “all’abbandono nave” soltanto verso il tramonto del settimo giorno, quando ormai era ben evidente che nulla e nessuno avrebbe mai potuto spegnere quell’incendio. Il fumo ora cominciava ad invadere anche la poppa. Tutti gli uomini dell’equipaggio, col ”cuore in gola”, sembravano restii a prendere posto nelle lance sperando, fino all’ultimo istante, in un miracolo che, purtroppo, non si avverò. Due lance furono ordinatamente calate in mare mentre la nave, ormai in preda alle fiamme, si allontanava lentamente verso il suo triste destino.

Dalla lancia dove era imbarcato il Comandante era stata data una cima alla seconda lancia. Appena sganciati dai rispettivi paranchi, ci fu l’istintivo tentativo degli uomini di utilizzare i remi per allontanarsi dalla nave in fiamme e per evitare di traversarsi al mare. Ma non ce ne fu bisogno: la nave in fiamme, con parte della velatura ancora spiegata, si allontanava in direzione opposta a quella delle lance che, cullate da un’onda lunga da SW, trovarono un loro assetto naturale tra mare, vento e corrente, avviandosi verso l’incognito.

A tarda sera, mentre le lance si allontanavano, una fragorosa esplosione illuminò per alcuni istanti il buio di quella notte tropicale riflettendosi sui banchi di dense nubi nere che sovrastavano tutta l’area. Seguirono, subito dopo, alcuni fievoli bagliori che scomparvero rapidamente. Il gas liberato dal carbone aveva inesorabilmente completato l’opera distruttrice del fuoco.

Furono gli ultimi segnali di vita del MONTE BIANCO. Era ormai finita ! Era la sera il 23 giugno del 1921.

I naufraghi alla ricerca della salvezza

Gli uomini erano sfiniti e, in balia delle onde, trascorsero la prima notte da naufraghi, tra veglia e sonno, mentre il Comandante e qualche volontario più resistente iniziarono i turni di guardia. L’indomani mattina, mentre il vento rinforzava, sotto l’alternarsi di frequenti piovaski, le barche venivano governate con remi e timone mentre si faceva il tentativo di allestire, prima su una lancia e poi sull’altra, l’alberetto con vela in dotazione delle imbarcazioni. Fu fatto l’inventario di cibo, acqua e strumenti nautici. A Newcastle, durante la lunga sosta, le lance, con le loro dotazioni, erano state completamente revisionate. L’acqua nelle casse metalliche era stata cambiata, le confezioni di gallette erano state sostituite ed erano state aggiunte, per la prima volta, delle “strane” scatolette di carne australiana molto pubblicizzate a Newcastle. Soltanto il rum sigillato nel classico barilotto di legno non era stato toccato. Il comandante e lo scrivano, avendone avuto tutto il tempo, erano riusciti a portare con sé, oltre ai giornali di bordo, il sestante, il cronometro, e qualche carta nautica C’erano tutti i presupposti di un ragionevole ottimismo per affrontare la navigazione verso la terra più vicina. L’unico elemento imponderabile era l’Oceano Pacifico con tutte le sue prerogative: bonacce, groppi, uragani, correnti, Alisei Sud Est, ecc. La posizione stimata il giorno dell’abbandono del bastimento era a circa 450 miglia a SW della Polinesia francese. Dopo

aver lasciato la North Island della Nuova Zelanda i prevalenti venti meridionali da SW e da SE avevano spinto il bastimento verso le basse latitudini fino al 28° parallelo Sud. Il Comandante contava, dopo il passaggio a sud della “Rapa Island” di dirigere con rotta SE verso Valparaiso bordeggiando l’aliseo di SE. La speranza dei naufraghi era che proprio l’aliseo avrebbe potuto aiutare le due imbarcazioni a raggiungere qualche isola dell’arcipelago. Ma l’oceano sembrava prendersi gioco di quelle due imbarcazioni che, tra violente e brevi tempeste, onde gigantesche, vento contrario o favorevole, lunghe bonacce, spesso le faceva avanzare verso le isole e poi retrocedere.

Terra in vista

Solo dopo circa 46 giorni di tribolazioni si avvistò un piccolo rilievo che compariva e scompariva dall’orizzonte. Gli uomini sembravano aver ripreso vigore e cominciarono a remare mentre le vele, ormai a brandelli, erano completamente inservibili. Ma l’euforia durò solo fino al tramonto quando, col calar del sole, la terra sembrò essere inghiottita dal mare e dall’oscurità. Il giorno dopo, col sorgere del sole, non c’era più alcuna traccia di terra. Eppure non era stato un miraggio. Tutti avevano visto quel minuscolo punto in lontananza che era senz’altro la configurazione di un piccolo rilievo di una delle isole tanto agognate. Il Comandante ordinò di mantenere la rotta per tramontana mentre si cercava di rappezzare le vele alla meglio ed il mare sembrava aver concesso una pausa di calma. L’isola ricomparve, a circa 20° a dritta, soltanto dopo due giorni. Bisognava darsi da fare per non perderla di nuovo. Il gioco delle correnti, anche con mare calmo e onda lunga, è sempre stato insidioso ed imprevedibile. Furono necessari ancora due giorni di navigazione in quelle estreme condizioni, prima di giungere in prossimità della barriera corallina per cercarvi un varco sicuro tra le onde che frangevano paurosamente. Finalmente, remando verso il lato Nord dell’isola, fu individuato un varco verso la laguna interna. La “montagnola”, che era apparsa all’orizzonte 4 giorni prima, appariva, ora, in tutta la sua grandezza: si trattava di un vulcano alto circa 500 metri.

L’approdo a Tubuai nella “Baie Sanglant”, tristemente nota per l’approdo degli ammutinati del BOUNTY

Ci furono momenti di apprensione e di panico quando la seconda lancia, proprio al centro dell’imboccatura, si traversò al mare correndo il rischio di capovolgersi sulla insidiosa barriera corallina. L’equipaggio, animato da un forte spirito di conservazione e da una incredibile sinergia, riuscì, come un corpo unico, a raddrizzare l’imbarcazione che, impennandosi sulla cresta di un’onda, fu da questa trascinato fino in fondo alla laguna dove la sua irruenza andava scemando verso il bagnasciuga di una bianca spiaggia. Sulla spiaggia cominciavano ad affluire gruppi di indigeni che avevano assistito alla fortunosa entrata delle due imbarcazioni. I naufraghi del MONTE BIANCO erano approdati nell’isola di Tubuai (Polinesia Francese) ubicata a circa 450 miglia dal luogo del naufragio. Avevano percorso tale distanza in circa 50 giorni. Era Venerdì, 12 agosto del 1921. L’atterraggio delle imbarcazioni sul bagnasciuga della bianca spiaggia dai riflessi rosei fu però alquanto traumatica soprattutto per coloro che “indisciplinatamente” (termine che forse adatto ad altre circostanze) perdendo ogni controllo, si tuffarono in acqua prima dell’impatto. Alle grida di

gioia e di entusiasmo seguirono ben presto grida di dolore mentre l'acqua si tingeva di rosso. Poggiando i piedi sul fondo con scarpe o senza, i malcapitati erano finiti in mezzo ai banchi di corallo dai rami bianchi con punte aguzze e taglienti. Almeno la metà degli uomini emerse dall'acqua con pantaloni lacerati e con piedi e gambe sanguinanti copiosamente. Ciò nonostante, gradualmente, tutti quegli uomini, Comandante in testa, si inginocchiarono a baciare la sabbia, segnandosi col segno della croce. Erano tutti vivi e finalmente in salvo. Solo più tardi i naufraghi poterono rendersi conto che nella laguna era stato costruito un pontile per l'attracco delle golette o altre imbarcazioni che arrivavano da Papeete.

Furono accolti festosamente da un gruppo di abitanti dell'isola e ricevettero da loro una premurosa ed immediata assistenza. I feriti vennero medicati e tutti furono rifocillati con frutta ed ogni sorta di cibo che affluiva man mano che i curiosi aumentavano. La maggioranza degli indigeni parlavano il francese o l'inglese mentre altri gesticolavano e parlavano idiomi locali. Nell'isola la massima autorità era un delegato del governatore di Papeete di nazionalità francese che ricevette i naufraghi e diede disposizioni per una adeguata sistemazione fino al prossimo arrivo del "postale" da Papeete. Il Comandante apprese così che le due imbarcazioni erano approdate proprio nella stessa baia dove, 132 anni prima, nel 1789, erano approdati gli ammutinati del BOUNTY che arrecarono tanti lutti e disgrazie agli abitanti di quell'isola fino ad allora felice. La laguna da allora venne chiamata "Baie Sanglant", la baia insanguinata dai numerosi isolani crudelmente ammazzati mentre, dalle loro canoe, tentarono, invano, di contrastare lo sbarco dei feroci seguaci di Christian Fletcher, primo ufficiale del BOUNTY. I naufraghi del MONTE BIANCO familiarizzarono subito con quelle persone molto semplici ed ospitali che, in poco tempo, riuscirono ad adattare alcune abitazioni, costruite in pietra lavica e legno, per alloggiarli comodamente.

La permanenza a Tubuai (dai ricordi e diario dello zio Pasqualino in parte trascritti da mia madre)

Tubuai, ubicata in 23°23'00" S 149°27'00" W, è praticamente sul Tropico del Capricorno ed è l'isola principale di un piccolo arcipelago formato dalle isole Rimatara, Rurutu, Raivavae e Îles Maria, l'arcipelago più a Sud della Polinesia Francese. L'isola dista 348 miglia nautiche da Papeete (Tahiti) con cui era collegata solo sporadicamente senza alcun servizio regolare.

Il Comandante Scotto apprese che si prevedeva l'arrivo di una goletta francese non prima di due mesi. Il suo obiettivo era quello di raggiungere Papeete e poi da questo porto trovare una nave per l'Europa o per la Costa Pacifico degli Stati Uniti. Durante l'attesa, tutti i naufraghi si impegnarono, insieme agli indigeni, in varie attività quali pesca, caccia, coltivazioni varie, falegnameria, composizione "ninnoli" e collane, etc. Secondo quanto raccontato da mia nonna, lo "zio Pasqualino" aveva appreso un nuovo sistema di pesca con una speciale esca il cui nome non era facile da ricordare. Si trattava di un impasto di nero di polpo mescolato al "taro" (una patata dolce locale) che veniva fatto essiccare al sole. Quell'esca costituiva una "attrazione sicura e fatale" per ogni tipo di pesce e lo zio non dimenticò, tra un racconto e l'altro, di raccomandarla ai suoi amici pescatori, al suo ritorno in patria.

C'era anche una Missione Cattolica dove, periodicamente, giungevano da Tahiti uno o più missionari francesi. Precedentemente, agli inizi dell'800, erano approdati sull'isola ed avevano lasciato profonde tracce e ricordi tra la popolazione, i missionari protestanti della London Missionary Society. Era anche visibile la Cappella in disuso della Chiesa di Gesù Cristo dei Santi degli Ultimi Giorni, comunemente nota come Chiesa Mormone. C'era stato infatti un periodo in cui una buona parte degli abitanti di Tubuai erano stati convertiti alla Chiesa Mormonica. Nell'isola ancora circolava il racconto quasi leggendario del fortunoso approdo, nel 1844, di un piccolo veliero proveniente dagli Stati Uniti da cui sbarcò uno sparuto gruppo di famiglie di mormoni guidati dal missionario Addison Pratt da cui gli indigeni impararono anche la lingua inglese. In soli due anni il missionario mormone riuscì con la sua predicazione in lingua hawaiana e inglese a convertire ben 60 isolani su un totale di 200 abitanti. A quel numero si era ridotta la popolazione locale decimata dalle numerose malattie importate dopo i primi contatti con gli europei nel 1777. In quell'epoca vennero registrati dal Cap. Cook ben 3.000 abitanti ! Nel 1921, il Cap. Scotto aveva contato circa solo 700 persone. Il Cap. Scotto descrisse una situazione molto bizzarra circa le fedi di appartenenza della popolazione: erano tutti, allo stesso tempo, Mormoni, Protestanti e Cattolici. Per completare il quadro aggiungeva che spesso il “sentimento religioso” prevalente ed i comportamenti della collettività erano ispirati alla religione ed alle tradizioni degli avi che risaliva al periodo precedente l'arrivo degli europei e l'inizio della dinastia Pomare (regnanti di Tahiti). A completamento di questa descrizione il Cap.Scotto aggiungeva che nell'isola erano presenti i resti abbandonati di un centinaio di siti sacri, monumenti e templi destinati a vari riti, ormai in disuso e ricoperti da una fitta vegetazione.

Il frutteto della Polinesia senza acqua potabile. Imprigionati in un paradiso.

Nonostante l'abbondanza e la varietà degli alimenti (pescagione, cacciagione, bestiame da allevamento, frutta e verdure, una specie di patata superproteica, ecc.) i naufraghi ebbero grosse difficoltà ad abituarsi alla mancanza di acqua bevibile. L'acqua che scaturiva dalle sorgenti era “disgustosa”. Dovettero abituarsi a bere soltanto il succo degli ottimi frutti tropicali, soprattutto il liquido delle noci di cocco e succo d'arancia (da arance il cui sapore ricordava quello degli agrumi procidani) . Tuttavia, quell'isola, già denominata dagli europei “il frutteto e l'orto della Polinesia”, pur apparendo a quei naufraghi, fin dal primo momento, come un piccolo Paradiso Terrestre, diventava di giorno in giorno, “scomoda” ed “insopportabile”. Nonostante le varie attività svolte, le distrazioni, l'assenza delle stressanti guardie, la mancanza di vele da bracciare o da raccogliere, la cessazione della quotidiana battaglia con il mare ed i venti, quegli uomini pensavano continuamente alle loro famiglie ed alle loro case e scrutavano continuamente l'orizzonte cercando quella vela che li avrebbe riportati verso la via del ritorno.

Una vela spunta all'orizzonte

Finalmente, il giorno 3 ottobre 1921, da una delle alture dell'isola dove i naufraghi avevano stabilito, autonomamente, una “stazione di vedetta”, il suono caratteristico delle “tofe” (conchiglie giganti che, soffiate da bocche esperte, emettevano un suono da “corno” molto

potente) segnalava l'arrivo di una nave. Le rive della laguna cominciarono ad affollarsi mentre l'attenzione generale era rivolta verso l'orizzonte, in direzione Nord, dove una bianca vela cominciava a delinearasi, in maniera sempre più limpida, illuminata dal sole di mezzogiorno. L'imbarcazione riuscì ad entrare in laguna verso le 5 del pomeriggio. Si trattava di una goletta francese proveniente da Papeete che periodicamente trasportava passeggeri e merci tra le isole dell'arcipelago. Fu accolta da un gruppo di "suonatori scelti" che battendo ritmicamente sul pontile di legno delle grosse canne di bambù tenute in verticale, accompagnò la lunga manovra d'accosto del bastimento. Sul pontile e sulla battigia tutta la popolazione danzava e cantava tenendo pronte le collane di fiori per lo sbarco di passeggeri, marinai e mercanti in arrivo. Ci fu una grande festa fino a tarda notte mentre le operazioni di scarica delle merci continuarono ininterrottamente fino all'alba inoltrata. Nel frattempo i naufraghi del MONTE BIANCO si erano gradualmente defilati; le loro menti erano rivolte altrove e nessuno di loro riuscì a riposare. Grande era il loro stato di ansietà e non vedevano l'ora di iniziare il viaggio che li avrebbe condotti finalmente a casa. La partenza fu fissata per mercoledì 5 maggio e l'Intendente dell'isola fissò con il Comandante della goletta le condizioni di passaggio per i naufraghi e le loro poche cose, consegnandogli una lettera per il Governatore di Papeete ed una per il rappresentante consolare Italiano. Il giorno prima della partenza il Comandante Scotto ed il suo equipaggio non poterono sottrarsi però ai festeggiamenti di commiato che si conclusero con una interminabile sfilata di isolani che consegnarono ai "naufraghi" doni e souvenirs di ogni genere, incluso frutta, carne, piante, semi, grosse conchiglie, monili di corallo e di madreperla, ecc. Ma il dono più originale furono quattro gabbiette contenenti 4 porcellini da latte da macellare e "consumare" durante il viaggio... L'unico a non essere contento e che dovette accettare, suo malgrado, l'imbarco di tutta quella roba fu, comprensibilmente, il Comandante della goletta.

Inizia il lungo viaggio di ritorno a casa

Il Comandante Scotto prese con sé il suo sestante ed i giornali di bordo e affidò agli ufficiali la bussola di una delle lance di salvataggio, il cronometro ed altri strumenti di bordo : era tutto ciò che rimaneva della loro nave. Al mattino del giorno 5 Ottobre la goletta, sovraccarica di tutti i prodotti locali destinati a Papeete e con una trentina di passeggeri tra cui i 22 naufraghi del MONTE BIANCO, fu pronta a partire. Commovente furono gli ultimi istanti prima del disormeggio: centinaia di fiori venivano lanciati verso il bastimento mentre la solita "orchestra" di tamburi di bambù suonava, a volte accompagnandosi, a volte sovrapponendosi ad un soavissimo coro polinesiano la cui melodia accompagnò la goletta fino all'uscita dalla laguna. La permanenza sull'isola di quella gente era sembrata durare una eternità; in realtà erano trascorsi appena 54 giorni.

All'alba di sabato 8 ottobre, la goletta, accompagnata dai venti favorevoli, giunse a Papeete. Dopo l'incontro con le Autorità locali e con il rappresentante consolare, al Comandante Scotto fu indicata la stazione del telegrafo installato sull'isola già da due anni. Fu così che giunsero finalmente in Italia, alle famiglie ed agli armatori, le prime notizie di una nave e del suo equipaggio ormai ritenuto da tutti irrimediabilmente perduto. Il Comandante Scotto, appena giunto a Papeete, dovette, tra l'altro, attingere alla misera cassa di bordo che aveva gelosamente custodita durante la permanenza a Tubuai, per provvedere a completare o

migliorare l'abbigliamento dei suoi uomini. Alcuni uomini, nonostante i "rattoppi" di Tubuai, erano praticamente senza scarpe. Il problema fu risolto utilizzando una parte delle sterline inglesi conservate e per l'intervento della Missione Cattolica di Papeete.

Mercoledì, 12 ottobre 1921, l'equipaggio del MONTEBIANCO fu imbarcato dall'Autorità Consolare su un piroscafo postale francese in partenza per San Francisco dove arrivò venerdì 28 ottobre.

A San Francisco, l'Autorità Consolare Italiana provvide al viaggio in treno per New York di tutto il gruppo. Partiti domenica, 30 ottobre, raggiunsero finalmente New York soltanto la domenica successiva, il 6 Novembre del 1921. Il 10 novembre, giovedì successivo, il Comandante Scotto con i suoi uomini imbarcarono sul piroscafo Italiano DANTE ALIGHIERI della Compagnia "Transatlantica Italiana" (9754 tsl, 16 nodi di velocità, lunga 153,4 mt, portata 2185 passeggeri).

La traversata fino a Napoli durò 11 giorni durante i quali la nave incontrò le solite "basse pressioni" stagionali. Ma quegli uomini non si accorsero di niente. Avvezzi com'erano a combattere con venti e onde gigantesche, con la coperta sempre sott'acqua per giorni interi e a dibattersi, in simili circostanze, tra velacci, scotte e rizze, a "sgottare" i locali allagati, dall'alto di quella nave a vapore, la navigazione sembrò loro tranquilla come se stessero veleggiando su un Brik, d'estate, nel golfo del Tigullio.

I naufraghi arrivarono felicemente a Napoli il 21 novembre 1921. Erano trascorsi circa quindici mesi dalla partenza da Genova. La malaugurata avventura, con lieto fine, era ormai alle loro spalle. I marittimi, come in ogni tempo, fanno presto a dimenticare. Quei pochi che non dimenticano cambiano mestiere. Tutto sommato, ricordando i loro precedenti imbarchi, quegli uomini erano stati lontani dalle loro famiglie anche per periodi più lunghi...

I pensieri del Comandante Scotto

Ricordo una foto di zio Pasqualino ben in vista a casa dei miei prozii materni. Riprendeva il Comandante Scotto, con la pipa in bocca ed una "coppola" in testa che, poggiato con un piede su una bitta del DANTE ALIGHIERI, guardava, pensoso, l'orizzonte. Ho cercato spesso di immaginare quali potessero essere i suoi pensieri ed i suoi sentimenti. Erano i pensieri di un vecchio "lupo di mare" che partito dall'Italia, "a vela", rientrava "a vapore". Stava subendo, e come lui, tutti i suoi uomini, l'impatto con una nuova realtà, segno evidente di un cambiamento epocale che, così tragicamente ed improvvisamente, li aveva coinvolti tutti. Pensava senz'altro a tutte le traversate atlantiche a bordo di uno dei tanti bastimenti su cui era stato fin da quindicenne. Riviveva quelle notti insonni, tra il frangere dei flutti, le gigantesche onde, l'impeto del vento e si vedeva fra quegli uomini bagnati fradici, anche durante le ore franche di guardia, a maneggiare le vele, a cercare di spostarsi in coperta con una cima legata in vita per non finire in mare, scrutare il cielo in attesa di una schiarita. Le lunghe, laboriose e tormentate traversate atlantiche che a volte superavano anche le 5 o 6 settimane, tra mille peripezie e anche perdite di vite umane e gli 11 giorni di navigazione "sicura" sulla nave a vapore, sulla stessa rotta, rappresentavano gli estremi del cambiamento. Era la fine di un'epoca, vissuta così repentinamente, in prima persona, da testimone

impotente e sconcertato. Il MONTE BIANCO, già alla sua ultima partenza da Genova, era tra gli ultimi superstiti della grande “epopea della vela”. Alla luce di questa nuova realtà, bisognava adesso prendere in considerazione se smettere di navigare o accettare la sfida che queste nuove navi semiconosciute che molti guardavano con sospetto, se non con timore, sembravano presentare alla gente di mare della “vecchia e gloriosa vela”.

Il Comandante Scotto, a 54 anni, accettò la sfida e, dopo qualche mese, affrontò l'imbarco sulla prima nave a vapore.

Il 26 ottobre 1933 il Comandante Pasquale Scotto Lavina fu insignito, dal Re Vittorio Emanuele III, del titolo di Cavaliere dell'Ordine della Corona d'Italia, per particolari benemeritenze acquisite durante la sua lunga navigazione. Lamberto Radogna nella sua *Storia della Marina Mercantile delle due Sicilie*, Ed. Mursia, nel capitolo dedicato alla marineria velica procidana, lo ricorda come “Uno degli ultimi comandanti procidani di bastimenti a vela di lungo corso”.

Che cosa ritardò di oltre mezzo secolo la Marina italiana

Centinaia di Capitani, ancor prima del Cap. Scotto, avrebbero potuto “conoscere” le navi a vapore fin dal secolo precedente se la politica poco lungimirante e conservatrice dei governi postunitari, non avesse completamente ignorato le potenzialità e le aspirazioni dell'armamento privato, curando eccessivamente, e con alto costo, soltanto pochi armatori che costruirono, gradualmente, la “casta privilegiata” delle “Compagnie Sovvenzionate” vissute fino ai nostri giorni. Questo atteggiamento assurdo, in contrasto con le politiche di sviluppo di tutti gli stati europei, produsse un fenomeno devastante che ritardò, per oltre mezzo secolo, lo sviluppo della Marina Mercantile Italiana. In questo periodo, infatti, molti armatori, nonostante le scarse risorse di cui disponevano, ma comunque spinti da uno spirito di sopravvivenza e di intraprendenza mai sopita, cercarono di contrastare la navigazione a vapore dando un nuovo impulso alla navigazione a vela. Conseguentemente, ritengo di poter affermare che, forse, la nostra “epopea della vela” toccò i livelli più alti proprio mentre, altrove, in un mondo in rapida evoluzione, proliferavano le navi a vapore. È storia! Una storia paradossale... tutta italiana.

Tobia Costagliola

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LETTERA in VERSI newsletter di poesia

LETTERA in VERSI è una newsletter di poesia, contenuta in allegato, a carattere

monografico, nata da un'idea di Margherita Faustini e Rosa Elisa Giangoia, che ne cura la realizzazione con la collaborazione di Liliana Porro Andriuoli.

LETTERA in VERSI viene diffusa unicamente via posta elettronica ed è pubblicata con cadenza trimestrale. È inviata gratuitamente ad un gruppo di amici, che si spera progressivamente di ampliare grazie a segnalazioni e richieste di persone interessate. Per riceverla o per revocarne l'invio ci si può rivolgere all'indirizzo rogiango@tin.it.

La redazione si assume ogni responsabilità in merito al contenuto, nonché per quanto riguarda la riservatezza e la gestione dell'indirizzario.

Questo numero è stato redatto da Rosa Elisa Giangoia.

<https://bombacarta.com/wp-content/uploads/letterainversi/letterainversi-059.pdf>

I GRANDI NAVIGATORI

Adrien de Gerlache – Navigatore Belga

Il barone Adrien Victor Joseph de Gerlache de Gomery (nato il 2 Agosto 1866 ad Hasselt Belgio e morto il 4 Dicembre 1934 a Bruxelles Belgio) fu l'esploratore ed il navigatore che nel 1897-99 guidò la spedizione belga nell'Antartico quale Ufficiale della Reale Marina Militare Belga. Venne educato a Bruxelles, ma sin dalla giovane età venne attratto dal mare per cui, nel 1883 e nel 1884 fece tre viaggi verso gli Stati Uniti su di una nave passeggeri come piccolo di camera. Studiò poi Ingegneria alla Libera Università di Bruxelles, ma, dopo tre anni di studi, nel 1885 lasciò la facoltà. Dopo essersi diplomato all'Istituto Nautico di Ostenda, lavorò per un certo periodo come terzo e secondo luogotenente sui battelli a protezione della pesca. Nel 1887 si arruolò come marinaio sulla nave inglese Craigie Burn per un viaggio a San Francisco, ma la nave non riuscì a doppiare Capo Horn e venne venduta come rottame a Montevideo.. Adrien de Gerlache, dopo aver passato un po' di tempo in Uruguay ed Argentina, ritornò in Europa, e dopo un viaggio a Costantinopoli e nel Mar Nero, navigò sulle navi della Holland-America come quarto Ufficiale, non prima di aver ottenuto la nomina a luogotenente nella Reale Marina Mercantile Belga. Fino al Luglio 1894 navigò come Ufficiale sui traghetti tra Ostenda-Dover, e, dopo ulteriori prove professionali finalmente diventò Capitano il 22 Agosto 1894. Frustrato dalla monotona vita lavorativa sui traghetti sulla Ostenda-Dover egli offrì i suoi servizi e la sua esperienza al Re Leopoldo II per una spedizione in Congo ma non venne considerato. Come non venne parimente considerata un'altra sua offerta a Otto Nordenskiöld. Alla fine egli iniziò a pianificare e organizzare in proprio una spedizione nell'Antartico sottoponendo il suo piano alla Reale Società Geografica.

(Fine prima parte – segue sul prossimo D.L. News

(ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Doderò)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

PLUTARCO biografo, scrittore, filosofo greco, 47/125 d.C. ca

Da "Consigli ai politici"

"Sbagliano coloro che ritengono che dedicarsi alla politica sia come navigare o fare una campagna militare e che ci si dedichi per qualche altro scopo e poi termini quando questo è raggiunto; la politica non è un servizio che abbia come fine l'utile, ma è la vita di un essere buono, civile, sociale, nato per vivere fino a che gli sia concesso per il bene della città, dell'amicizia e dell'uomo. Per questa ragione non si deve far politica se non s'è fatta sempre: è come dover dire la verità e non averla sempre detta, usare giustizia e non averla mai usata, amare la patria e i concittadini e non averli mai amati" ."

"(...) il governo di Pericle "a parole", come dice Tucidide, era democrazia, ma di fatto era il dominio del primo cittadino. Cimone, Efialte e Tucidide erano personaggi notevoli, ma quando il re di Sparta Archidamo, chiese a quest'ultimo se fosse migliore a fare la lotta lui, Tucidide, o Pericle "Non si può sapere- rispose-perchè quando io, lottando, lo butto giù, lui comincia a dire di non essere caduto, convince gli spettatori ed è lui a vincere"

FINE