



Notiziario CSTN

DICEMBRE 2020
N° 100

NUMERO
1 



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO IX - N° 100

NOTIZIARIO ON-LINE

dicembre 2020

SOMMARIO

- | | | | |
|--|--------|---------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Tifo da spiaggia | pag. 9 |
| • I relitti immortali | pag. 2 | • Lotta furibonda | pag. 15 |
| • Studi Mediterranei | pag. 3 | • I successi di Straulino | pag. 17 |
| • Approdo Sorrento, porto Ischia | pag. 5 | • Saluti al n° 100 | pag. 22 |

EDITORIALE

Finalmente, con innegabile emozione, consegniamo a tutti quelli che ci leggono appassionatamente il numero 100 del NOTIZIARIO CSTN. Per la copertina di questo numero abbiamo scelto un faro. Perché un faro? Perché "il faro è una luce che non tramonta mai, è una suggestione palpitante che illumina i ricordi vicini e lontani degli uomini di mare. Il faro per molti navigatori è un insieme di emozioni".

Abbiamo sottonominato il Centro Studi Tradizioni Nautiche: "il Porto della cultura del mare" e lo abbiamo fatto nella convinzione che lo fosse realmente. Ma, come ogni porto che si rispetta, ci voleva un faro che ne testimoniassero costantemente la presenza e così è nato il NOTIZIARIO - faro del CSTN - che oggi è arrivato al suo centesimo numero. Per l'occasione abbiamo chiesto ai lettori di farci giungere un segnale di partecipazione da pubblicare e lasciare a futura memoria. Molti hanno risposto, alcuni particolarmente significativi ed incoraggianti e di seguito, in calce a questo numero, possono essere letti. A tutti va il nostro sentito ringraziamento.

Un grazie particolare a quanti insieme alla Redazione il NOTIZIARIO lo creano, lo alimentano, lo tengono in vita. **LUNGA VITA AL NOTIZIARIO!**

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: "Il faro, la luce che non tramonta mai".

Hanno collaborato: **Sergio Bisiani, Carmine D'Isanto, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Decio Lucano, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Emilio Somma**



IL CSTN, SIN DAL 2012, È RICONOSCIUTO DALLA FEDERAZIONE ITALIANA VELA QUALE
ISTITUZIONE CULTURALE D'INTERESSE FEDERALE

IL NOTIZIARIO È SU  [Instagram](https://www.instagram.com/Tradizioninautiche) COME @Tradizioninautiche

PENSIERI

Sento un sincero e forte sentimento di amicizia e ammirazione per Decio Lucano pur non avendolo mai incontrato, sempre sentito per telefono. Me ne ha parlato l'indimenticabile comandante Gaetano Alfaro una ventina d'anni fa quando venne a visitare il CSTN facendoci ottenere un abbonamento alla rivista TTN che ancora riceviamo e conserviamo nella nostra biblioteca. Così ho cominciato a seguire Decio che della rivista è stato il fondatore e direttore. Ho capito che non doveva essere un uomo qualunque, poi ho scoperto che è di origini fiumane. Non aggiungo altre parole su Decio, andate a visitare il sito www.deciolucano.it e capirete. Per il numero 100 ha inviato questo articolo, ricordi dei suoi anni di navigazione. Grazie amico Decio. (PR)



I RELITTI IMMORTALI DI BAHIA BLANCA

DECIO LUCANO

E' stato detto autorevolmente che una delle forme di felicità è rivivere il passato nella memoria, sensazioni vissute in luoghi mai più frequentati, la percezione dei suoni e dei colori della natura.

Non dimenticherò mai a Bahia Blanca in Argentina, una plaga a vista d'occhio dove con la bassa marea ritornavano alla luce due relitti di bastimenti antichi. La racconto perché può essere di interesse per chi ama scavare nel passato delle navi e trovano una relazione col presente della nostra esistenza.

Siamo alla fonda nella baia, silenzio; c'è ancora la luna e il vento porta l'odore degli spacchi arsi della terra, della paglia disseccata, porta al crepuscolo l'odore di aria bruciata, di ossa fossili, terra smottata.

Fra cielo e terra un breve arco rosa a levante, sono le prime luci del crepuscolo. Silenzio, poi nell'aria gelida un lamento lontano, a intervalli si ripete come un richiamo, si porge orecchio a percettibili rumori; ecco, là nel dolce arco rosa dell'aurora occhi curiosi individuano un pennacchio scuro, è in movimento un treno che rompe con suono lagnoso il silenzio della baia, vasta come un deserto.

L'alba argentina sembra intonare un ritmico fraseggio tra queste figure sciogliendosi dall'abbraccio della notte.



I fischi dei treni argentini sono lamenti umani, gridi di dolore.

L'alba porta via l'alta marea e denuda la vasta plaga disseminata di specchi acquei azzurri formando canali che sprofondano mentre l'acqua si ritira.

Il trenino piagnucoloso costeggia la plaga, uno spiritello di fumo dalla ciminiera scalcia nell'aria, il sole compare all'orizzonte e risucchia ogni ciotolo solitario, ogni grano di sabbia; il mare è sceso di oltre sei metri e una faccia della terra viene allo scoperto.

Sono i contorni di due scafi sommersi nella sabbia dorata dal sole, cocci di vetro riemergono tra le ordinate mozze, il legno antico scuro è nudo: sembrano resti fossili con la gabbia toracica colma di sabbia.

Il sole ora è staccato dai contorni della terra, si distingue bene la pianura oltre la strada ferrata, monti lontani avvolti nei vapori del mattino, i primi gabbiani rimestano con becchi nervosi.

Le pietose ordinate dei vascelli relitti spuntano dalla sabbia, affondati e riemersi ogni giorno, chi sa da quanti anni. Una profanazione?

Due barche che non hanno avuto la fortuna di essere sepolte in acque profonde dove la decomposizione si consuma nei ritmi biologici.

Ogni giorno la luce riscopre questi resti che conservano ancora una dignità nel mondo del sopravvissuto, una disfatta che turba il processo di amalgama con la natura, la pace desiderata.

Ogni giorno appaiono nella plaga i due relitti, senza vita senza morte, quando il sole indora la sabbia che li sommerge.

Nella mia memoria ci si sente più vicini al significato della propria esistenza, il senso della vita insieme ai compagni di traversata. (novembre 2020)



In occasione del numero 100 del Notiziario, la “maestra” e il suo “allievo”, già nostri collaboratori, hanno scritto a quattro mani, aprendo un’interessante finestra, il seguente breve articolo con il quale diamo inizio alla nuova rubrica “Studi Mediterranei” fiduciosi che possa avere il seguito che la materia merita.



Studi Mediterranei

MARIO RASTRELLI e MARIA SIRAGO

Per quanto possa sembrare paradossale, è solo col passare del tempo e in tempi recenti che il Mar Mediterraneo è stato oggetto di storie a tutto tondo, globali, investendo l’intero arco costiero durante tutta la presenza dell’Uomo sulle sue rive e sulle sue acque, dalla Preistoria all’epoca contemporanea. Agli studi pubblicati si sono poi aggiunti saggi più specifici, che tuttavia non hanno perso l’orizzonte di un mare quasi chiuso.

Il mare da sempre è stato foriero di scambi culturali ed economici: tutte le città di mare come Napoli sono vivaci dal punto di vista culturale per gli scambi avvenuti nel corso dei secoli. Il mare è sempre stato un motore sociale, attraverso il quale si sono avvicendate civiltà che si sono stratificate creando un particolare mix culturale. E ciò si evidenzia in modo particolare nel Mediterraneo, “una fenditura nella crosta terrestre, uno stretto fuso che si allunga da Gibilterra all’istmo di Suez” ma anche “un crocevia antichissimo, in cui tutto confluisce da millenni, arricchendone la storia”.

Lo storico francese nella prefazione ad una raccolta di scritti dedicati al Mediterraneo concludeva:

“Che cos’è il Mediterraneo? Mille cose insieme. Non un paesaggio ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma un susseguirsi di mari. Non una civiltà, ma una serie di civiltà accatastate le une sulle altre. Viaggiare nel Mediterraneo significa incontrare il mondo romano in Libano, la preistoria in Sardegna, le città greche in Sicilia, la presenza araba in Spagna, l’Islam turco in Jugoslavia. Significa sprofondare nell’abisso dei secoli ... incontrare realtà antichissime ancora vive, a fianco dell’ultramoderno”¹.

In questo contesto si inserisce l’archeologia marittima del Mediterraneo, una scienza che aiuta a riscoprire le navi, le merci e i porti dall’antichità all’età moderna ², come il porto antico di Napoli riemerso con cinque navi durante gli scavi della metropolitana, che sarà inserito nel corridoio di transito come museo per i viaggiatori che, pur frettolosi, non potranno fare a meno di soffermarsi su questi splendidi reperti ³.

Secondo un antico proverbio l’Italia è “terra dei santi, dei poeti e dei navigatori”. Ma, come sottolinea Michela d’Angelo, la storiografia italiana si è occupata poco del terzo punto, quello dei navigatori e soprattutto dello studio del Mediterraneo ⁴:

1) Fernand Braudel, *Mediterraneo*, in F. Braudel, a cura di, *Il Mediterraneo, lo spazio e la storia, gli uomini e la tradizione*, Milano, 1987, pp. 7-9.

2) Carlo Beltrame, *Archeologia marittima del Mediterraneo. Navi, merci e porti dall’antichità all’età moderna*, Carocci editore, Roma (1° ed. 2012), 2016.

3) http://guide.supereva.it/archeologia_/interventi/2009/12/nuove-scoperte-a-napoli-il-porto-antico; cfr. https://napoli.repubblica.it/cronaca/2018/02/19/news/ecco_le_navi_romane_del_metro_salvate_in_un_metro_d_acqua_dolce-189191439/ 20 dicembre 2018, articolo di Tiziana Cozzi.

4) Michela D’Angelo, *L’Historie Maritime en Italie*, «Revue d’histoire maritime», n. 10-11, 2010, 195-219, poi in *Naval History, La SISM ricorda Alberto Santoni*, Quaderno 2014, Roma: Società Italiana di Storia Militare, Roma, pp. 83-116.

In questo contesto si inserisce un progetto ormai ventennale, la creazione nel 1998 presso la Lega Navale Italiana, Sezione di Napoli del Centro Studi Tradizioni Nautiche (<http://www.cstn.it>) trasferito nel 2017 al Molosiglio. Nel Centro è stata creata una ricca biblioteca di studi nautici, dotata anche di catalogo on line, con annesso archivio, ricco di materiale iconografico, che si propone di incrementare la ricerca nell'ambito della storia marittima mediterranea ⁵.

Ma cento numeri del "Notiziario CSTN" in nove anni devono pur voler dire qualcosa, sicuramente rendono perfettamente il concetto di pathos. Una passione per il nostro grande e buono fratello mare che come scrisse Verga è "di tutti coloro che lo sanno ascoltare" ⁶. Ed eccoci che continuiamo tutti insieme a remare sulla stessa barca scrivendo, leggendo ed ammirando le infinite ricchezze che questo grande maestro sa trasmetterci. Grazie Mare Nostrum, teatro di infinite bellezze e splendori, che segni il declino ma anche e soprattutto la nascita dei popoli ⁷.

L'iniziativa ed il lavoro del Centro Studi permette a numerosi studiosi ma anche agli appassionati di studi marittimi di potersi dedicare a numerosi approfondimenti che hanno trattato i campi più diversi come la storia, l'economia della cultura marina, la pesca, ecc..



5) Luigi Fozzati, Maria Sirago, *Il Mediterraneo allo specchio*, in *Terracqueo*, Catalogo della Mostra organizzata a Palermo dalla Fondazione Federico II, 16 settembre 2020 21 gennaio 2021, pp. 59-68.

6) Giovanni Verga, *I Malavoglia*, Mondadori, Milano, 1881.

7) CSTN n.93, maggio2020, Maria Sirago Mario Rastrelli, *Il Mediterraneo in fiamme nel Cinquecento*.

Continua la navigazione di Antonio Formicola per presentarci la storia dei principali approdi e porti del Regno delle due Sicilie. Tappa per tappa è una storia affascinante da seguire, di piacevole lettura, immaginando anche le fatiche necessarie per scoprire e raccogliere anche il più semplice dei dati riportati.



APPRODO di SORRENTO

(parte sesta)

ANTONIO FORMICOLA

Tutta la costiera sorrentina, da tempo immemorabile, ha sempre avuto una larga fascia della popolazione dedita alle attività marinaresche (costruzione di navigli, vele e cordame) nonché alla navigazione di piccolo e medio cabotaggio e, a partire dal terzo decennio dell'Ottocento, anche oceanica. La costituzione geomorfologica della costa della penisola sorrentina, essenzialmente alta e frastagliata, in passato non ha consentito la costruzione di un porto vero e proprio, pertanto sia nella marina di Sorrento che nei suoi cosiddetti terzi di Piano (marina di Cassano) e Meta (marina di Alimuri), gli indigeni sfruttavano come approdo quelle strette fasce sabbiose presenti sotto costa. Anche la pesca era molto diffusa e la pratica di questa attività portò alla costituzione di due associazioni di mutuo soccorso. La prima, fondata nel 1520, era una “*Congregazione di Marinari e padroni di barca e pescatori di palamiti*”, la seconda sorse nel 1557 e riguardava i “*pescatori della tonnara*.” Anche qui le attività mercantili e ittiche erano sottoposte a diritti di falancaggio e di dogana. (1)



Sorrento. L'approdo di Marina Grande. Sulla destra si vedono delle polacche che attendono di caricare le merci. J.P. Hackert. olio su tela, Caserta, Palazzo Reale.

Sorrento, molto nota per la produzione di arance e limoni, di noci e vini squisiti come anche di un abile artigianato dell'intarsio in legno, esportava i suoi prodotti non solo nella capitale ma anche in svariati porti del Mediterraneo. Lo scalo principale di partenza era la “Marina grande”. Qui, come nella rada di Marina di Cassano, la merce veniva caricata, con l'ausilio di feluche e gozzoni, su pinchi e polacche che avevano come destinazione perfino i mercati inglesi e del Nord Europa.

A metà Ottocento il ceto armatoriale della penisola si era ben consolidato e ciò consentì la costruzione, nei cantieri di Cassano e di Alimuri, di grandi brigantini a palo (700 - 800 T.s.l.), che affrontarono i mari di tutto il pianeta.

PORTO di ISCHIA

Il commercio marittimo dell'isola di Ischia ha antiche origini e lo dimostra il fatto che gli ischitani, già nel XIV secolo, godevano della franchigia per lo scarico delle merci nel porto di Pisa. (2) All'inizio del XVII secolo molto attivo era il commercio del vino con lo Stato Romano e la Liguria, mantenuto dai commercianti del comune di Forio. In questa località vi era un piccolo molo che, a causa della fatiscenza raggiunta, nel 1654-55 dovette essere sottoposto ad un consistente restauro. Altro approdo da cui partivano numerose derrate, e tessuti di tela per la Sardegna, era quello di S. Restituta nel quale potevano ancorarsi navi e galere. Chi traeva un profitto da questi traffici erano i d'Avalos, Marchesi del Vasto, che tra i diritti feudali esigevano anche quello del "falanccaggio d'Ischia" (diritto di ancoraggio), che consisteva nel pagamento di cinque Grana per ogni barca che partiva da Procida per andare ad Ischia e viceversa. (3)



Piano Topografico delle Campagne adiacenti il Lago d'Ischia (1790). Carlo Vanvitelli, disegno acquerellato, Napoli Biblioteca Nazionale.

L'interesse per l'isola di Ischia da parte dei regnanti borbonici iniziò nel 1783 quando Ferdinando IV vi andò per la prima volta in visita. In quella occasione il Re fu ospite del possidente locale Crescenzo Buonocore, che lo ricevette nel suo "casino" sistemato su di una collina, in posizione dominante, ai cui piedi sorgeva un piccolo lago di origine vulcanica.

Il Re rimase affascinato dal palazzo e dalla sua incantevole posizione e l'anno successivo vi ritornò ed il Comune lo ricevette, in pompa magna, organizzando feste, una grande pesca nel lago e una caccia ai conigli. A breve Ferdinando IV decise che non poteva fare più a meno di questo diporto cosicché il Comune dovette cedere la pesca nel lago al re ed il Buonocore, suo malgrado, dovette fare omaggio al Sovrano della sua villa. Ne conseguì che la località assurse a "Delizie Reali".

Ischia divenne così in seguito una delle preferite villeggiature di Francesco I, che ingrandì il palazzo ed abbellì il giardino. Ma bisognerà attendere la salita al trono di Ferdinando II, per la realizzazione nell'isola di importanti opere di pubblica utilità tra cui il porto.

Difatti nel gennaio del 1853 Ferdinando II autorizzò la costruzione di un porticciolo nell'isola di Ischia, in prossimità della villa reale, che egli frequentemente raggiungeva nei mesi estivi con la sua famiglia. L'ambito portuale si doveva ottenere sfruttando il lago esistente nell'antico cratere costiero, ubicato tra il promontorio di San Pietro e la collina denominata Boschetto, che era isolato dal mare da un largo istmo di sabbia che, sulle antiche piante, era denominato "Marinella di S. Pietro". Della formazione del progetto furono incaricati l'Ispettore di Acque e Strade Luigi Oberty ed il Tenente Colonnello del Genio Domenico Milo che, fatti i dovuti



Una veduta del Lago di Ischia prima ancora che iniziassero i lavori per la realizzazione del porto. J.C. Dahl, olio su tela, Collezione privata.



Il porto di Ischia durante i lavori di completamento (1854). G. Gigante, olio su tela, Caserta, Palazzo Reale.

sopralluoghi, delinearono il piano consistente nell'aprire "una nuova foce di palmi 500 fra' colli Boschetto e S. Pietro, garantendosi con un molo a pietre perdute lungo circa palmi 700" l'accesso all'imboccatura. Altri lavori riguardavano il cavamento del "fondo di quel lago alla profondità di palmi 12" nonché la costruzione di "una limitata banchina per lo sbarco" della famiglia reale. In tutto l'opera sarebbe venuta a costare 50.000

Ducati. Ferdinando II approvò i lavori ma questi dovevano essere eseguiti in economia ovvero sfruttando al massimo la mano d'opera dei servi di pena mentre gli isolani dovevano mettere a disposizione le loro imbarcazioni per il trasporto dei materiali.

L'incarico della direzione dei lavori fu data, inizialmente, allo stesso Milo con la gratificazione di Ducati 18 al mese più altri 178,40 Ducati per la "indennità di via". (4) Successivamente il Re nominò quale nuovo responsabile il Commissario di Marina cav. Camillo Quaranta.

I lavori ebbero inizio il 25 luglio 1853 dando principio al taglio dell'istmo ed al getto di scogli. Ai piedi del promontorio di San Pietro, dove poi sorse il cantiere navale, vi furono sistemate numerose tende e capanne per ospitare gli operai che per la maggior parte erano coatti provenienti dal vicino castello.

I lavori più duraturi e dispendiosi furono quelli che si effettuarono per dare allo specchio d'acqua una discreta profondità difatti "coll'opera de' cavafondi a vapore e de' cucchiaroni, manovrati da sopra le zattere, nonché coll'aiuto delle tramogge rimorchiate da barche e battelli a vapore, si potette cavare un enorme quantità d'arena, fango e di grossi macigni che toccò le 16.300 canne cubiche". Con questi lavori, che durarono fino al 12 giugno 1854, in alcuni punti del porto si raggiunse la profondità di circa 20 palmi (5,28 metri).

Per quanto riguarda l'imboccatura, numerosi massi presenti in loco furono asportati con l'ausilio di una squadra di palombari che ne consentirono l'imbracatura. Sulla destra, entrando, venne realizzata una scogliera della lunghezza di circa 700 palmi in direzione nord-est, con un gomito a forma di molo. Un'altra scogliera di minore consistenza fu realizzata dalla parte opposta, in continuazione del promontorio di S. Pietro. Per la realizzazione di queste due scogliere occorsero 646.755 canne cubiche di scogli per una spesa di 14.930,33 Ducati. Il canale di accesso al porto ebbe una lunghezza di 120 palmi (31,68 metri) ed una profondità costante di 22 palmi. Al centro del porto vi fu sistemata una elegante pagoda per conservare la memoria dello scoglio che sporgeva a centro del lago.

Il 31 luglio entrò nel nuovo porto il primo bastimento a vapore ovvero il Real piroscalo *Delfino* che faceva parte dei navigli a disposizione della famiglia reale.

L'opera fu inaugurata il 1° settembre del 1854, alla presenza del Re, della famiglia reale e della corte, che presero posto sotto una grande tenda a pagoda posta sulla collinetta Boschetto. Per l'occasione accorse molta gente da tutta l'isola e nell'ambito del nuovo porto entrarono circa 200 navigli, tra velieri e barche tutti imbandierati, che eseguirono ingegnose evoluzioni, accompagnati dalla musica e dalle salve delle fregate. A quella cerimonia sembra non fossero presenti i componenti del Decurionato in quanto il comune, con l'apertura del nuovo porto, oltre al fitto per la pesca nel lago, perse 850 Ducati annui per l'affitto della grande tonnara che stava davanti alla nuova entrata.

Va specificato, comunque, che in quella data tutta l'opera non era ancora stata completata ed i lavori andarono avanti fino al 28 luglio 1855, con un costo complessivo che superò i Ducati 90.000. (5)

A completamento dei lavori il nuovo porto si presentava di forma ellittica e nel diametro massimo (da NO a SE) raggiungeva l'ampiezza di 430 metri.

Per ciò che riguarda il faro, il 19 luglio 1855, sulla punta della scogliera, posizionata a destra entrando, venne posto un fanale provvisorio. Poi successivamente, per ordine del Re, vi fu collocato un faro di 5° ordine a luce fissa "con splendori di tre minuti in tre minuti". Tutta l'apparecchiatura, fornita dal francese Augusto Bernard, venne a costare 1356,55 Ducati. (6).

NOTE

- 1) - Cfr.: M. Sirago, *Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatoi ed approdi meridionali tra XVI e XVIII secolo, in Sopra i Porti di mare*, Firenze, 1995, pag. 347.
- 2) - Cfr.: G. D'Ascia, *Storia dell'isola d'Ischia*, Napoli 1868, pag. 318.
- 3) - Cfr.: M. Sirago, *Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatoi ed approdi meridionali tra XVI e XVIII secolo, in Sopra i Porti di mare*, Firenze, 1995, pag. 342.
- 4) - Cfr.: G. D'Ascia, *Storia dell'isola d'Ischia*, Napoli 1868, pag. 231.
- 5) - A.S.NA., *Archivio Borbone*, vol. 926. Spesa preventiva per il lavori al porto d'Ischia 1854.
- 6) - Cfr.: G. Carelli, *Sommario di un Resoconto di Porti. Fari e Lazzaretti*, Napoli 1858, pag. 19.

C'ERA UNA VOLTA . . .

Effettivamente c'è stato un periodo in cui la Vela era uno spettacolo di massa ed è bene non dimenticarlo. A raccontare questo fenomeno ci pensa Gianni Magnano, come al solito con il contributo di una ampia e stupefacente documentazione di foto d'epoca della sua invidiabile collezione. Chi ha avuto la fortuna di conoscere il mondo e la gente delle marine rivierasche della costa ligure troverà in questi ricordi le proprie origini.



TIFO DA SPIAGGIA

**Piccola storia di passioni e rivalità,
quando la vela era anche spettacolo popolare.**

GIANNI MAGNANO

La diffusione sulle spiagge liguri della passione per i piccoli yacht è senza dubbio un fenomeno interessantissimo e spesso trascurato dalla storia dello yachting italiano.

La Liguria è stata certamente una delle aree geografiche italiane, che più hanno contribuito alla nascita del nostro sport: dalle prime regate con i gozzi e le lance a vela, sino alle classi vere e proprie istituite dagli anni Trenta del secolo scorso.

Questo lungo ed interessante processo evolutivo fu propiziato dalla diffusa presenza sulle nostre spiagge di alcuni cantieri navali che passarono spesso, dalla produzione di panfili, agli yacht da regata.

Maestri d'ascia, falegnami, carpentieri e costruttori, oltre agli yacht da crociera, si cimentarono anche nelle piccole barche a vela.

In ogni località della costa si costituirono gruppi di appassionati che sotto la sapiente guida di qualche costruttore professionista, sfruttando le serate invernali, costruivano nei magazzini prospicienti le spiagge i loro piccoli gioielli.



Immagine del palco giuria negli anni Trenta allestito sul terrazzo del Cantiere Costaguta si nota è esposto la freccia del senso del percorso e l'orologio per i tempi della partenza...

Lavoro difficoltoso per un dilettante, che occupava tutti i momenti liberi dal lavoro e culminava dopo mesi, nel giorno fatidico del varo.

Magazzini che diventavano per l'inverno luoghi di ritrovo, c'era chi si dava da fare, chi dispensava consigli e gli amici a guardare chi lavorava e faceva loro compagnia.

Il varo che solitamente avveniva in una domenica primaverile, aveva la sua solennità: la nuova barca veniva imbandierata dopo la benedizione impartita dal parroco la tradizionale rottura della bottiglia eseguita su un'ancora posta sulla prua.

Successivamente tra gli applausi dei convenuti, il battesimo del mare.

Dai primi decenni del secolo scorso la vela dei piccoli yacht venne organizzata e regolamentata: troppe classi e regole diverse avevano frammentato oltre modo la flotta ligure.

Venne fondata la Federazione Ligure Piccolo Yacht che in seguito conflui nella Federazione Italiana Vela che, dal 1927 compilò dei veri e propri calendari di regata.

Le spiagge venivano animate nelle domeniche, estive da una grande quantità di piccole vele bianche e cosa ancor più straordinaria, da una nutrita presenza di spettatori.

I quotidiani dell'epoca annunciavano le regate e il Lunedì successivo riportavano ampi resoconti.

Purtroppo la seconda guerra mondiale interruppe questo bellissimo sogno ma la gente di Liguria ama il mare e le sue espressioni più di ogni cosa e la passione per la vela non morì.

Finita la guerra, passata la grande paura, si ritornò gradualmente a pensare alla vela, alle vecchie barche presto vennero affiancati nuove classi con maggior entusiasmo di prima, si tornò a costruire e l'attività agonistica riprese.

Le spiagge liguri tornarono a popolarsi di pubblico e amici che facevano il tifo per i beniamini locali: Il mitico "Pi" Canessa di Bogliasco il Grande Capio di Nervi, Cortese di Sampierdarena, Pitti di Sestri, "Megge" Domenico Patrone e Franco Ghigliotti di Voltri, i Carattino e "Punny" Spirito a Varazze e così via.

Una lunga serie di nomi, che per anni frequentarono i campi di regata, ottenendo, importanti affermazioni anche a livello internazionale.

Erano gli anni di Coppi e Bartali e l'Italia dello sport era divisa tra i due campioni; allo stesso modo nella vela si costituirono gruppi di appassionati disposti anche a seguire i propri beniamini, nelle regate fuori casa.

Spesso si facevano piccole trasferte in treno e i club nautici affittavano autobus per le trasferte dei sostenitori, in occasione delle regate più importanti.

Sulle spiagge si udivano accese discussioni sulla tattica di regata e sulle prestazioni atletiche dei velisti impegnati, contrasti, urla e talvolta si andava anche oltre.

Le giurie delle regate erano di solito alloggiate su terrazze o moli prospicienti il mare, dinnanzi a breve distanza le tre boe di allineamento per la partenza.

Esposti per i regatanti c'erano la freccia del senso del percorso i "palloni" che indicavano i minuti mancanti per la partenza e un grande pannello che simulava l'orologio. Metodi semplici per dare indicazioni ai concorrenti che allora non possedevano altri riferimenti.

Un silenzio assoluto accompagnava lo scandire dei secondi per la partenza solitamente il giudice cronometrista scandiva il tempo a voce alta, la gente si spostava come un'immensa onda lungo la spiaggia per seguire l'avvicinarsi delle prue alle tre boe, tutti cercavano di allinearsi alla linea di partenza per capire chi risulterà primo.

Al colpo di cannone seguiva un vociare liberatorio: ognuno seguiva con lo sguardo la barca del proprio circolo impartendo comandi a distanza che ovviamente non potevano essere uditi dai regatanti.

Molti osservavano, pochi facevano le regate in prima persona, per questo ci pare si possa parlare di vero e proprio "tifo", per una vela popolare che purtroppo non esiste più; l'effetto spettacolare delle regate disputate lungo le spiagge si è perso da tempo, vittima di scelte tecniche sempre più esasperate e forse non sempre azzeccate.

La gente non frequenta più le spiagge e i moli, forse assorbita da mille altri motivi di svago, ma quel mondo resta testimone di un periodo storico determinante per la vela italiana, al quale forse anche i campioni di oggi devono qualcosa.



La partenza della Coppa Stalder A Genova Voltri nel 1954 con gli spettatori sulla spiaggia in attesa della partenza, sopra il circolo Costaguta si nota il palco della giuria che sovrintende alle operazioni.



Spettatori in attesa della regata sulla spiaggia di Voltri negli anni Cinquanta. Al centro si nota il pennone di allineamento per la partenza traguardato con l'ultima boa di partenza dal palco giuria posto sulla plancia del circolo Costaguta .



Un gruppo di spettatori con l'autobus, al seguito delle regate a Sanremo per il Campionato Zonale.



Regata a Voltri negli anni '50 la giuria è nel palco sopra il circolo durante le fasi di partenza con esposti i "palloni" e il pannello con l'orologio che indicavano i tempi per la partenza, all'epoca i cronometri subacquei da polso non erano ancora diffusi e la giuria comunicava i tempi con questo sistema visivo.



La spiaggia di "Priaruggia", nei pressi di Genova negli anni 50, con le barche pronte a prendere il mare per una regata, al largo già pronte il gozzo che dovrà posizionare le boe di percorso.



Battesimo di una barca sulla spiaggia era l'Aprile del 1959 Sulla prua si nota l'ancora dove si infrangerà la bottiglia di spumante per il primo varo.



Anche le Regate di Genova godevano di molti spettatori, qui un gruppo folto di appassionati nella terrazza del Lido di Genova per le regate internazionali nel 1959.



La postazione della giuria nella terrazza del Lido di Genova, a sinistra l'indimenticabile Bruno Banchi decano dei giudici e componente della Giuria Internazionale.

QUANDO LA REALTÀ DIVENTA LEGGENDA

Bentornato a Peppe Peluso che dopo tante indimenticabili ricostruzioni storiche pubblicate sui numeri passati del Notiziario ritorna, sia pure con un piccolo ricordo, per manifestare di essere sempre dei nostri e mettere la sua firma sul numero 100. Grazie Peppe e ricordati che il Notiziario ti è grato e ti aspetta sempre.



LA SPADA NELLA “PARANZA”

Lotta furibonda tra pescatori e pescespada

GIUSEPPE PELUSO

Antiche leggende britanniche narrano di una spada chiamata Excalibur; parola molto controversa che si può far risalire a due ceppi linguistici ben differenti, quello latino e quello sassone. Oltre l’ablativo “ex” (da) c’è la parola Caliburn, arcaico nome della leggendaria spada che riconducendoci allo stesso etimo latino, seppure storpiato da una cadenza sassone, significa "acciaio lucente" o "acciaio indistruttibile",

Più recenti leggende puteolane ci narrano di una spada chiamata Exspata; parola meno controversa che si può far risalire a due ceppi linguistici tra loro non tanto differenti, quello latino e quello napoletano. Oltre il solito ablativo “ex” (da) c’è il diminutivo di piscespata, che nella parlata di Pozzuoli significa pescespada. Ma cosa accomuna le due parole?

La risposta la rileviamo da “La Domenica del Corriere” del 27 ottobre del 1957 la quale in prima pagina riporta notizia, illustrata con un bellissimo disegno del famoso Walter Molino, di un incidente avvenuto qualche giorno prima nel Golfo di Napoli.

C’è stata una lotta furibonda tra i pescatori, costituenti l’equipaggio di un peschereccio, e un inferocito pesce. Questo, un enorme pescespada di oltre tre quintali, si è scagliato violentemente contro la paranza “Santissima Vergine” iscritta al Circondariale Marittimo di Pozzuoli.

Il grosso Perciforme ha eseguito vari “assalti” durante i quali è stato in grado di rovesciare il battello su di un fianco.

I nove marinai puteolani, ovvero l’intero equipaggio, hanno ingaggiato una accanita lotta a colpi di remi ma il pescespada, incurante e non spaventato dai colpi, ha infilzato la sua lunga arma nel bordo della paranza; solo per poco non ha colpito un pescatore, presente in coperta oltre la murata.

Il grosso pesce ha poi tentato, con colpi furibondi, di disarcionare ciò che aveva speronato ma, per i continui colpi di remi che i coraggiosi marinai continuavano ad infliggergli, non è riuscito nell’intento.

Pertanto ha finito per perdere il rostro che è rimasto infisso nel fianco della paranza e, così disarmato, si è inabissato.

L’equipaggio, rimesso in sesto il natante, abbandona la campagna di pesca e fa rapido ritorno al porto di Pozzuoli, per eseguire gli addobbi necessari.

Giunti in rada l’equipaggio scende presso la banchina della Malva e racconta ad amici e conoscenti la capitata avventura che, solo per la benevolenza accordata dalla Santissima Vergine cui la paranza è dedicata, non si è tramutata in tragedia.

La spada lasciata nella murata va tolta e l’equipaggio desidera recuperarla integra per poterla offrire, come ex voto, alla Madonna.

Uno alla volta ci provano tutti, i nove dell’equipaggio, compreso l’ancor giovane comandante, però non è cosa facile; sarà la stanchezza, l’adrenalina, l’agitazione per il pericolo corso, ma la spada non esce dalla murata in cui è conficcata.

Dal folto gruppo di curiosi, accorsi sulla banchina appena venuti a conoscenza dell’insolito episodio, qualcuno consiglia di segare la spada in più parti per facilitarne l’estrazione. Ma i pescatori non sono d’accordo, vogliono estrarla intatta per ricordo e per devozione.

Si prova ancora con l’aiuto di volontari, ma niente da fare; la spada resiste nella murata e proprio non vuol

saperne di lasciare questo insolito fodero.

Dalla folla, sempre più rumorosa, echeggiano ora proposte impossibili; si consiglia di far ricorso alla medioevale amazzone Maria Puteolana, che con la spada sapeva farci; oppure portare la paranza in Inghilterra per avvalersi dell'opera di un loro antico Re che già seppe estrarre una spada da rocce altrettanto tenaci.

Si ride, si scherza, e nel mentre dall'adiacente Borgo del Rosso s'avvicina un giovinetto, non più ragazzo ma non ancora uomo.

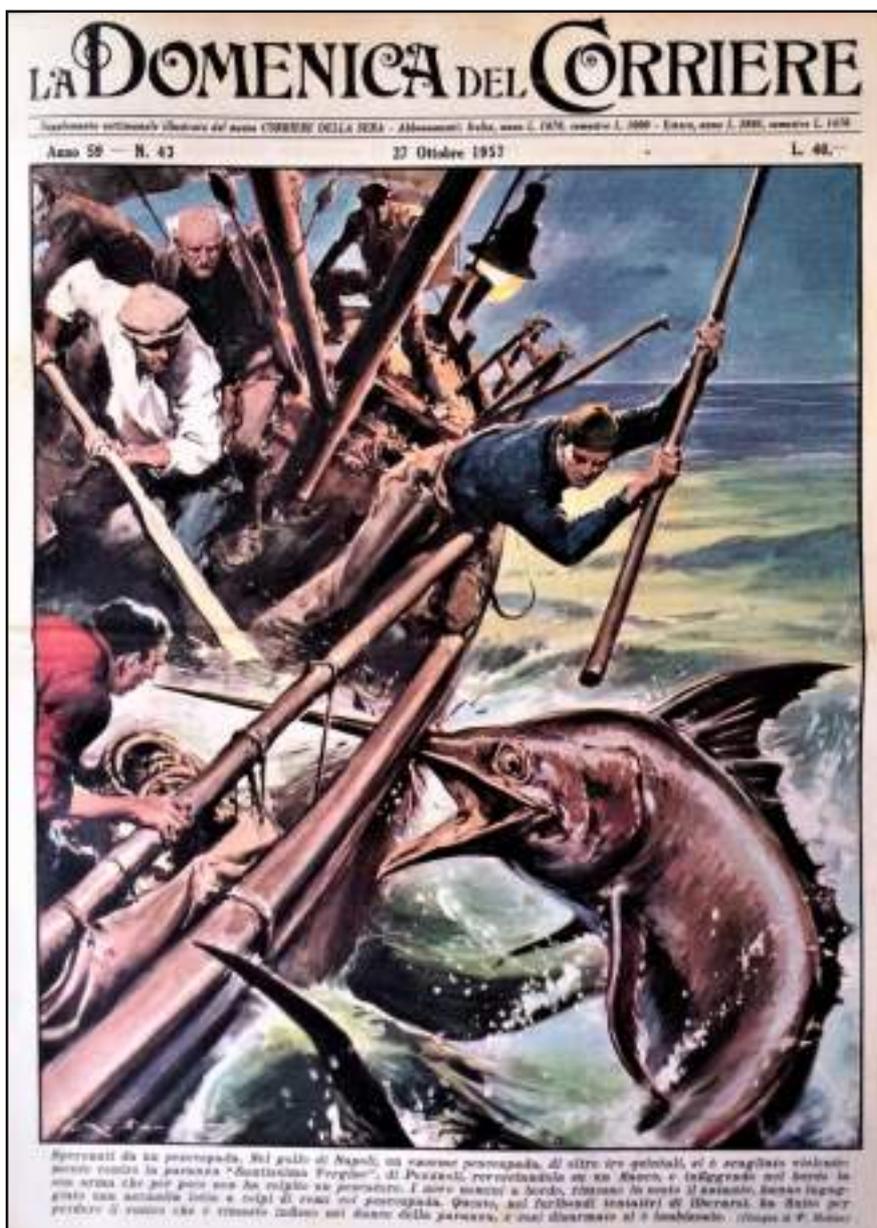
Nel sopraggiunto silenzio chiede al comandante di provare ad estrarre la spada; la folla schiamazza nuovamente e, sghignata, indica l'esile corporatura del nuovo venuto.

Il ragazzo avuto l'assenso del capitano, che lo concede con semplice movimento del capo, afferra l'estremità della spada e, dopo un attimo di trepidazione, la tira verso di se facendola fuoriuscire da quel legno in cui si ritrova conficcata.

Svaniscono gli stramazzi, le risate, le battute, e parte un lungo applauso che accompagna il breve tragitto che il giovinetto, subitaneamente, intraprende per fa ritorno verso il suo borgo.

Non si volta indietro, neppure al richiamo del comandante della paranza che vorrebbe chiedergli il nome; nessuno è certo di conoscerlo, una voce accenna che il suo nome è Arturo.

Gennaro Carnevale, pescatore che non sapeva nuotare, era il più giovane membro dell'equipaggio. Prima di morire ha spesso narrato questa avventura ai suoi nipotini e sempre ha terminato con queste parole: "Simm jute 'a feni ncopp' o curriere".



LE REGATE DI STRAULINO

Le autorità della vela nazionale sono finalmente arrivate alla determinazione che per mettere il nostro equipaggio testa di serie della classe Star in grado di competere in campo internazionale è necessario dotarlo di uno scafo super leggero dell'ultima generazione. Gli scafi costruiti negli Stati Uniti sono i migliori. Così arriva "Merope" e con lei Straulino e Rode s'impongono al mondo intero.



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO

TIMONIERE DI STAR E DI CLASSI METRICHE

PARTE III (1950 E 1951)

SERGIO PEPE

-1950 Arriva dagli Stati Uniti *Merope* (2958 - Old Grenweech Boat). Il Museo della Barca Lariana a Pianello del Lario (<https://www.museobarcalariana.it/>) conserva non solo *Merope* (**foto 1**).

Con *Merope* Straulino e Rode stravincono a Napoli sia il titolo Italiano che quello Europeo: 5 primi e altrettanti 5 primi! L'Archivio Fotografico Riccardo Carbone conserva il servizio fotografico riguardante i due Campionati che si svolsero dal 2 al 16 luglio e furono ospitati dai Circoli Italia e Savoia (**foto 2**).

Nella **foto 3** Straulino e nella **foto 4** Carlo Rolandi e Nino Cosentino a bordo di *Fiammetta* (2291 - Baglietto 1945).

Terminato l'Europeo, Straulino e Rode, Cosentino e Rolandi si imbarcano con *Merope* e *Fiammetta* sulla motonave *Italia* della Home Line (**foto 5**) per raggiungere New York e da lì Chicago, dove dal 21 al 26 agosto si svolge il Campionato del Mondo. L'archivio di Nino Cosentino conserva le immagini della traversata, pubblicate in *Agostino Straulino con la Vela nella Storia*, edito nel 2005 dal nostro benemerito Centro Studi (**foto 6, 7, 8, 9**). Al Mondiale partecipano anche Tito Nordio e Luigi de Manincor che, però, raggiungono Chicago con la Pan American Airlines, mentre il loro Star *Luisa III* è stato imbarcato sull'*Italia*. Beppe Croce è anche lui a Chicago, quale componente della Giuria, presieduta dal Commodoro della Classe Star George Waldron Elder, e dalle colonne di *Vela e Motore* del settembre 1950 ci informa dell'avventuroso trasferimento dei tre star italiani da New York alle rive del lago Michigan (890 miglia): "Ringraziamo anche - e di gran cuore - il prodiere di *Fiammetta*, l'italiano Carlo Rolandi che, in pochi giorni, compì ben tre volte il tragitto New York Chicago e ritorno senza dormire, alternandosi al volante con un ragazzo di Lussinpiccolo, vecchio amico di Straulino e Rode e tifoso per la pelle."

Questi sono i primi cinque classificati:

- 1° *Sea Robin* (3002 - Lippincott 1950) Robert Lippincott e Robert Levin;
- 2° *Twin Star* (2916 - Brown's Boat Yard 1949) Loocwood Pirie e C. Tuttle;
- 3° *Shillalah* (2125 - Etchells 1942) Skip Etchells e Mary Etchells;
- 4° *Luisa III* (2915) Tito Nordio e Luigi de Manincor;
- 5° *Merope* Agostino Straulino e Nicolò Rode.

I piazzamenti di *Merope* sono i seguenti: 2, 3, 1, 29, 2. Da *Arma e vai* (pag. 65): "Purtroppo nella quarta giornata ci fu un vento terribile: mare molto mosso e vento violento. Ben nove barche rimasero danneggiate e "Merope" non si sottrasse a quella sorte. Si ruppe una sartia alta dell'albero che Rode sostituì con la drizza del fiocco, ma terminammo la corsa tra gli ultimi. Le sorti del Campionato erano compromesse e dovetti accontentarmi di un 5° posto".

- 1951 Straulino e Rode, in quanto detentori dei titoli, sono nuovamente a Napoli dal 29 luglio al 2 agosto per il Campionato Italiano, che vincono con 5 primi nelle 5 prove e, successivamente, si aggiudicano il titolo Europeo con tre primi e due quarti. Nella **foto 10** la banchina del porticciolo di Santa Lucia e nella **foto 11** *Merope* in uscita dal porticciolo.

Al Campionato Mondiale, che si tiene dal 10 al 15 settembre a Gibson Island, Maryland, Straulino e Rode si

classificano sestì, nonostante i due primi di giornata. Il Campionato è vinto da Elwood Widmer "Skip" Etechells con sua moglie Mary su Shannon (3125 - Old Greenwich 1951). Etechells era il proprietario del cantiere Old Greenwich e Mary Etechells è l'unica donna ad aver vinto il Mondiale della Classe.



foto 1



foto 2



foto 3



foto 4



foto 5

Gli equipaggi italiani, Straulino-Rode e Casarino-Rolandi
in viaggio verso New York sulla Mri Italia



foto 6



foto 7

Momenti di festa per i nostri equipaggi a bordo della Mn Italia in viaggio per New York



foto 8



foto 10



foto 11

Con orgoglio e gratitudine pubblichiamo tutti i messaggi pervenuti al CSTN nella circostanza del n° 100 del Notiziario: una testimonianza significativa. Certamente non lo facciamo per vanagloria, ma soltanto per lasciare una traccia della rotta favorevole fatta finora e di quella che dovrà essere fatta da chi verrà dopo di noi. Grazie a tutti.

L'Amm. di Squadra (a.) Donato Marzano è il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana - Ente Pubblico preposto a servizi di pubblico interesse - dalla quale dipende il CSTN. Quale nostro "Capo" il Suo messaggio era per noi irrinunciabile. E non ce l'ha fatto mancare.

"La tradizione non si può ereditare e chi la vuole deve conquistarla con grande fatica...diceva T. S. Eliot e la Lega Navale Italiana ha bisogno di poter fare affidamento su un custode della sua storia e delle sue tradizioni per potersi proiettare nel terzo millennio. Ecco il motivo per cui nel 1999 fu realizzato il Centro Culturale Studi e Tradizioni Nautiche, un efficace ed accreditato strumento scientifico della Presidenza Nazionale. Con questo numero del suo Notiziario, efficace e ben strutturato mezzo di divulgazione della sua attività, viene raggiunto il traguardo dei 100 numeri pubblicati a riprova del lavoro di qualità che il Centro Culturale realizza per assolvere la sua missione che spazia dalla storia dei 123 anni di vita della Lega Navale e della sua struttura periferica alle vicende della marittimità italiana e quindi della simbiosi tra Marina Militare, Marina Mercantile e organizzazione portuale e diportistica prima del Regno e poi della Repubblica d'Italia, ovvero del Potere Marittimo del nostro Paese. Nel corso della mia carriera in Marina ho visto il Centro crescere e svilupparsi a Napoli, una delle capitali del cluster marittimo italiano, per approdare proprio in una infrastruttura storica della Forza Armata e quindi nel suo ambiente naturale, a pochi passi dal primo bacino di raddobbo italiano e dal molo San Vincenzo, ormeggio sicuro dei bastimenti borbonici prima e della Regia Marina poi. Congratulazioni al Notiziario del CSTN, al suo Direttore ed agli uomini ed alle donne del nostro Centro".

Donato Marzano - Roma





L'Amm. di Squadra (c.a.) Angelo Mariani Presidente Nazionale della Lega Navale 1998, già Capo di S.M. della Marina Militare, resta nella storia del CSTN una figura benemerita per aver creduto sin dalle origini nell'iniziativa della Sezione di Napoli affidando l'intera biblioteca della P.N. (2400 volumi e la raccolta completa della Rivista Lega Navale dal 1897.

Sono un lettore assiduo ed appassionato del Notiziario CSTN e considero un privilegio potermi unire ai tanti che festeggeranno insieme la pubblicazione del Numero 100. Seguo il Notiziario fin dal primo numero e, pur essendo un lettore vecchio ed appassionato della carta stampata, apprezzo molto l'edizione elettronica che mi permette di avere la raccolta completa sempre sottomano senza occupare spazio né consumare carta e potendo invece leggere i testi anche...quando non trovo gli occhiali!!

Credo che dobbiamo profonda gratitudine al grande Paolo Rastrelli, alla sua squadra ed a tutti i collaboratori. Pubblicare 100 numeri con puntualità e precisione senza mai cedere sulla qualità è un'impresa che testimonia un impegno straordinario e costante. Il numero dei lettori e visitatori raggiunti è la conferma che il Notiziario - così come l'intera opera del CSTN - colma un vuoto e risponde ad una esigenza molto sentita.

In questa occasione mi piace ricordare il mio primo incontro - come Presidente Nazionale LNI, nei primi anni 2000 - con il Centro Studi Tradizioni Nautiche. Era in un appartamento piccolissimo in un vecchio palazzo del centro di Napoli: due minuscole stanze; un paio di tavolini; alcune scaffalature piene di carte, riviste e libri; una macchina da scrivere; due anziani signori, un ragazzo. C'erano molti elementi per immaginarsi una piccola burocrazia senza orizzonti. Ma bastò scambiare poche parole con le persone che vi lavoravano per cogliere invece la presenza di uno straordinario patrimonio di passione, di entusiasmo e di grande competenza. Rimasi davvero colpito dalla "visione" che guidava l'approccio di quelle persone all'opera che avevano appena iniziato: raccogliere e documentare circostanze, memorie, esperienze, tradizioni che rischiavano di perdersi; ordinarle, conservarle e renderle fruibili per tutti coloro che devono agire nel presente e progettare il futuro delle tante attività che si basano sulla "cultura del mare".

Mi sembrò allora giusto ed utile affidare al CSTN, alla passione di quelle persone che vi avevo appena incontrato, la conservazione del patrimonio storico della LNI: i volumi della biblioteca marittima costituita dalla Presidenza Nazionale fin dalla fondazione dell'Ente; e la raccolta completa di tutti i numeri del periodico "Lega Navale" che si pubblica da oltre 125 anni senza interruzione. Oggi, a venti anni di distanza, posso dire con certezza che questa sia stata la migliore valorizzazione di tale patrimonio.

Riflettendo sull'opera svolta dal CSTN nei suoi primi 20 anni, con i suoi tanti "frequentatori", con le 10000 visite annue al proprio sito, ed ora con il 100esimo numero del Notiziario, credo che si tratti davvero di risultati di cui essere fieri!! Al Notiziario ed a tutti i componenti del CSTN, un grandissimo apprezzamento, una sentita riconoscenza e . . . " via così!! ": siete sulla giusta rotta!

Angelo Mariani - Roma

Il dott. Francesco Ettore è il Presidente della Federazione Italiana Vela che sin dal 2012, in virtù della documentazione raccolta, degli studi e delle ricerche condotte e delle pubblicazioni realizzate sul mondo della vela agonistica e da diporto, ha riconosciuto il CSTN quale "istituzione culturale d'interesse federale".

"Ed eccoci, cari Amici, a festeggiare la centesima Edizione del "Notiziario" del Centro Studi Tradizioni Nautiche.

Il Centro Studi Tradizioni Nautiche . . . , il porto della cultura. . . , rappresenta un patrimonio inestimabile per tradizione, cultura e storie nautiche ed il Notiziario ne è l'insostituibile strumento di testimonianza e narrazione.

Grato, a nome dell'intera Federazione Vela, per il ruolo fin qui svolto in questi primi nove anni di pubblicazione, un pensiero va al suo fondatore ed eccellente curatore, Carlo Rolandi, a cui, tra i molti meriti, va attribuita anche questa straordinaria iniziativa.

Buon Vento, Notiziario!"

Francesco Ettore - Genova



L'ing. Francesco Lo Schiavo, Presidente della V Zona FIV, impegnato a riportare la Vela Campana ai livelli che le competono, segue con interesse il Notiziario sapendo che la conoscenza della propria storia può esserci un valido motivo di spinta per migliorare il futuro

"Un traguardo importante per un notiziario che, grazie alla competenza di un equipaggio appassionato, ogni mese restituisce ai lettori documenti che illustrano non solo lo sport velico e la sua evoluzione nel tempo, ma anche interessanti aspetti di cultura e tradizioni marinaresche. Per la Vela Campana uno strumento che rappresenta Napoli ed il suo Golfo e che, con i suoi primi 100 numeri ha contribuito a rafforzare e divulgare la storia velica italiana, proponendosi come un prezioso contenitore di cultura nautica".

Francesco Lo Schiavo - Napoli

Pasquale Giugno, Presidente del Comitato Campano della Federazione Italiana Canottaggio, che segue il Notiziario, ci stimola garbatamente e non trascurate il canottaggio. Ha ragione, e lo faremo.

Caro Notiziario.

È con piacere che seguiamo la tua pubblicazione e ti ringraziamo per l'ospitalità che di tanto in tanto ci concedi parlando di canottaggio e specificamente di episodi che hanno glorificato l'Italia.

Ti rinnoviamo la nostra disponibilità a fornirti tutte le documentazioni di cui tu e il "Centro" potete avere bisogno. Il Canottaggio è con te

Pasquale Giugno - Napoli



Impossibile dimenticare l'Ammiraglio di Squadra Mario Bini, Capo di S.M. della M.M.(1980-1981) Presidente della Lega Navale Italiana (1982-1989), Honorary Member (1981) del Royal Institute of Navigation di Londra, grande velico delle S.V.M.M., vincitore di importanti regate oceaniche, amico ed estimatore del CSTN al quale ha donato in vita la Sua biblioteca del Mare, e manoscritti dei suoi studi di navigazione e meteorologia. Dunque, particolarmente significativo, per noi del CSTN che non lo abbiamo dimenticato, il ricordo delle figlie che ci seguono affettuosamente.



“È una gioia poter festeggiare in questi tempi difficili il centesimo numero del Notiziario. Nel corso degli anni la rivista ha saputo ben navigare: ha diversificato e arricchito con grande efficacia il suo profilo riuscendo così a conquistare un arco sempre più ampio di lettori. Ogni numero ha offerto storie sempre più belle, ritratti di grandi personaggi del mondo del mare forse dimenticati, capitoli inediti di avventure e coraggio, e un repertorio di immagini belle e preziose. Sappiamo bene quanto nostro padre avesse a cuore il Notiziario e la Lega Navale cui ha donato scritti, libri, fotografie - testimonianze del suo grande amore per la vela e il mare. Doppia-mente felici, dunque, di poter ringraziare i redattori e i collaboratori che negli anni hanno curato queste pagine e augurare al Notiziario una rotta felice!”

Donatella e Benedetta Bini - Roma



Il Comandante Claudio Ressmann, già direttore della Rivista “Lega Navale”, è stato un sostenitore appassionato del CSTN sin dalla sua fondazione. Ha collaborato, e continua a farlo, con il Notiziario pubblicando articoli sulla storia della mariniera, articoli che per la competenza e lo stile dell'autore riscuotono sempre un grande successo tra i nostri lettori. Appena qualche anno fa ha donato al CSTN tutta la sua vasta ed importante biblioteca di argomento marinaro, raccolta in una intera vita dedicata al mare.

“Caro Paolo, molto tempo fa durante una delle tue fugaci soste a Roma mi rendesti partecipe del sogno di far nascere il Notiziario; ti ascoltavi provando un profondo senso di ammirazione per l'audacia della tua impresa e al tempo stesso - non te lo nascosi - con un po' di scetticismo per la sua riuscita, pur conoscendo la tua proverbiale tenacia.

Ora, ho saputo che è in lavorazione il numero 100 e non posso fare a meno di ricordare tanti personaggi e fatti del mare di ieri e di oggi che il Notiziario ci ha regalato in questi anni facendoli apparire sullo schermo del display in pagine certamente prive del “profumo” della tipografia, uscite come sono da una fredda stampante, ma intatte nel loro carico di suggestivi significati per chi in mare se lo porta dentro, aiutando a non perderlo di vista.

Oltretutto siamo in Italia dove memoria corta fa parte dei vizi nazionali, per cui in questa occasione non si può non ricordare l' encomiabile contributo del Notiziario per sottrarre ad una nefasta quanto fatale dispersione un patrimonio marinaro di valore inestimabile.

Grazie, dunque, e buona navigazione, con mare calmo e venti favorevoli!"

Claudio Ressimann - Roma

Nella ristretta "quota rosa" dei collaboratori del CSTN abbiamo il piacere di annoverare la cara amica Rita Cramer, che per il Notiziario ha scritto indimenticabili articoli sulla storia della cantieristica istriana e non solo. Valente ricercatrice e studiosa, testimone della cultura e delle tradizioni istriane è autrice di molte pubblicazioni e redattrice della rivista "Lussino".

"Nel congratularmi con la redazione di questa splendida rivista giunta al giro di boa del centesimo numero, mando il mio più sincero augurio di solcare altre infinite rotte e raggiungere i porti più meravigliosi! Con affetto

Rita Cramer Giovannini - Trieste



Giancarlo Basile - velico dello S.V.M.M. - al comando di Artica II, Corsaro II e Stella Polare, vincitore di regate transoceaniche e mediterranee, è anche un apprezzato autore di libri e articoli di marinaria.

"La nostra rivista online, il Notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche, ha raggiunto con questo il centesimo numero ed è sempre più letto. Lo dobbiamo ad un piccolo gruppo di appassionati di cose di mare che hanno dimostrato la loro preparazione nella storia navale del nostro paese, facendolo gratuitamente. Un risultato unico che dimostra senza mezzi termini la passione con la quale ogni mese viene spedito a un numero crescente di lettori. Sul CSTN si può leggere di tutto ciò che attiene al mare, alla navigazione, alla costruzione navale, alle regate, alla pesca, . . . ecc, mantenendo viva una cultura che altrimenti andrebbe perduta. Al CSTN esiste inoltre una biblioteca, frutto anche questa di passione, che diventa sempre più corposa e che può essere letta da chiunque ne faccia richiesta, alla quale possono essere inviati libri di ogni genere su argomenti navali. Speriamo che il CSTN continui a crescere dopo la morte di chi lo ideò, tra cui ricordiamo Carlo Rolandi, che abbiamo perso recentemente".

Giancarlo Basile - Roma

Fabio Colivicchi, la voce scritta e parlata della vela agonistica, giornalista, inviato speciale, editore, fondatore e direttore del blog Saily.it. Estimatore e sostenitore del CSTN al quale non ha fatto mai mancare la sua collaborazione.

“Caro Notiziario CSTN,

è incredibile farti gli auguri di compleanno, sei un centenario arzillissimo! E' incredibile soprattutto parlare di tempo che scorre proprio a te, che del tempo sei nato per essere custode e cultore. Ti definisci il porto della cultura del mare, e ti riferisci a studi e tradizioni nautiche. E non è solo questione di definizioni, di nomi anagrafici. E' la verità, grazie al cielo: tu studi tanto, raccogli, collezioni e collazioni, metti insieme, racconti, restituisci ai lettori che ti seguono quelle storie e quelle tradizioni, e così facendo diventi porto. Ormeggio, sosta sicura, dove rigenerarsi, cullarsi nella bellezza di immagini e parole senza tempo. Cos'altro è la navigazione se non un peregrinare da un porto all'altro?

Soprattutto, cos'è la navigazione, l'andare per mare, se non un tramandarsi storie. In fondo quelle onde che solchiamo sono le stesse di sempre, quindi anche quando ci voliamo sopra con un foil o un kite, abbiamo radici lontane in vicende antiche, di uomini e barche. E tu che fai? Racconti, racconti e ancora racconti di quelle storie. Carte nautiche, barche con l'anima (ce l'hanno quasi tutte in verità), marinai con sogni più grandi dei confini e delle paure, imprese sportive, lavori sul mare, testimonianze, documenti. Un pozzo inesauribile che fa capo al Centro Studi e Tradizioni Nautiche. Che a sua volta è fatto di persone straordinarie la cui passione e dedizione come con un figlio ti ha fatto crescere. Il tuo anniversario è il loro regalo, e il nostro ringraziamento è il biglietto di auguri.

Oggi corriamo, corriamo troppo e senza spiegarcelo. Passiamo in velocità tanti porti dove vorremmo sostare. Invece fermarsi è una necessità. Ce lo ricordano i tempi particolari, impensabili che stiamo vivendo, la pandemia, le paure. Oggi ancora di più, siamo grati al CSTN, ai suoi curatori, al Notiziario dei cento numeri. A quel porto sicuro dove fermarsi e rinascere ogni volta”.

Fabio Colivicchi - Roma



Il Commendatore Decio Lucano, istriano DOC, è un eminente giornalista esperto di shipping, ma anche scrittore, docente, fondatore/direttore di riviste di successo. Ma soprattutto è un autentico uomo di mare e amante della cultura di mare. Il Notiziario è onorato della sua amicizia e della sua considerazione.

“Questo ‘pensiero’ l’ho preparato per CSTN Centro Studi Tradizioni Nautiche la rivista online della Lega Navale Italiana che ha raggiunto il 100° numero di pubblicazione, una rivista molto ben concepita con collaborazioni di prestigio del campo marittimo, storico e dello sport della vela, una grafica essenziale con immagini da archivio.

Il mio amico Paolo Rastrelli me l’ha chiesto e spero non si offenderà se questo mio “pensiero” lo pubblico anche sul mio sito alla voce PENSIERI, tra noi non c’è concorrenza, solo stima e affetto”.

Decio Lucano - Genova



Giornalista e storico della vela, Bruno Cianci ha codiretto il bimestrale "Arte Navale", ha collaborato con riviste italiane ed estere ed è autore di diversi libri di nautica e saggi storici.

"Sfoglio sempre con gioia il Notiziario del CSTN perché, oltre a essere una pubblicazione accurata nei contenuti, mi permette di respirare a pieni polmoni un'era, quella d'oro della nautica tradizionale, che non ho avuto la fortuna di vivere in prima persona. In pochi scambierebbero la giovinezza con la vecchiaia, ma le immagini del Notiziario mi hanno spesso fatto vacillare, portandomi a invidiare le vite di chi ha frequentato personaggi unici e visto barche leggendarie che non sono più con noi, ma che continuano a vivere attraverso le pagine digitali della rivista. Il merito è tutto di chi si è premurato di trasmettere le belle storie del Notiziario da cento numeri a questa parte. Non ci resta che leggere i prossimi cento. Alla via così!"

Bruno Cianci - Istanbul



Paolo Maccione, Journalist Direttore di Barche d'Epoca (www.barchedepoaeclasse.it)

"Spett.le CSTN,

visto che nella presentazione del numero 98 siamo stati invitati a dire la nostra, in quanto amatori e lettori, anche io vorrei dire la mia.

È molto semplice, quasi banale, ma in tutti questi anni non solo ho apprezzato il Notiziario del CSTN, ma ho cominciato a considerarlo qualcosa di più, di molto più importante. Sapendo da chi viene realizzato e quanto scrupolo e attenzioni vengano dedicate oggi io considero questo strumento semplicemente una delle fonti informative più attendibili nel campo delle tradizioni marittime. Tutto qua. Se ci pensate, tanti possono scrivere, pubblicare, bloggare, sentenziare o asserire ... ma pochi, veramente pochi, possono meritarsi l'appellativo di 'FONTE'. E in quanto tale, noi tutti non possiamo fare altro che abbeverarci ad essa ... Complimenti Paolo Rastrelli e tutto il CSTN.

P.S. Ecco, se proprio dovessi suggerire qualcosa mi manca la possibilità di ricercare sul sito CSTN, tramite una parola chiave e in tutti i numeri del CSTN, l'argomento che sto cercando. Altrimenti bisogna 'andare a memoria' o scorrere tutti gli indici di tutti i numeri. Grazie".

Paolo Maccione - Milano

Lo Yacht Club Italiano di Genova, fondato nel 1879, è il più antico club del Mediterraneo. Il CSTN ha stipulato nel 2019 una convenzione con lo YCI per instaurare, sulla base delle reciproche competenze e dell'importante materiale disponibile, una collaborazione sinergica finalizzata a potenziare studi e ricerche sulla storia dello yachting e della vela agonistica. Il Presidente dello Y.C.I. Dott. Girolamo Bianchi non ci ha fatto mancare il suo cordiale saluto.

Un traguardo importante per il Notiziario e per il suo infaticabile autore. Custodire e divulgare il nostro sport è un patrimonio, di tanti, e un dovere per pochi, per Paolo Rastrelli è una missione preziosa, nei confronti della quale noi tutti appassionati di mare abbiamo un grande debito di riconoscenza.

Gerolamo Bianchi - Genova



Un intervento particolare quello dell'amico avv. Fabrizio Cattaneo della Volta, Presidente del Reale Yacht Club Canottieri Savoia fondato nel 1893, da sempre molto vicino al CSTN anche per le belle iniziative portate a termine insieme.

"Caro Direttore, carissimo Paolo,

la pubblicazione "on line" che, con la "civetteria" del collezionista intelligente ed appassionato, continui a chiamare "il Notiziario", festeggia il suo "CENTESIMO" numero ed a nome del Reale Yacht Club Canottieri Savoia e mio personale esprimo i più sentiti auguri e congratulazioni a te ed al Centro Studi Tradizioni Nautiche!!...

Però, consentimi, . . . altro che notiziario!!! Direi un'Enciclopedia!!!

La pubblicazione è infatti una miniera di curiosità, aneddoti, fotografie, disegni, biografie e documenti che come un unico filo si dispiegano, in questi 99 numeri fino ad oggi pubblicati e danno idea dell'enormità del lavoro svolto dagli appassionati del mare che sei riuscito a coinvolgere con il tuo entusiasmo. Se nel primo numero di Settembre 2012, Mimmo Carratelli nell'articolo "quel posto di Napoli dove le navi raccontano" definisce il CSTN "un'isola del tesoro nel cuore della città, unico in Italia per ricchezza di documenti, diari di bordo, seimila libri, undicimila numeri di riviste, portolani, modelli di nave, fotografie, cioè la storia completa della marineria di tutti i tempi", Il Notiziario è la scialuppa sulla quale questi tesori vengono caricati e salpando da quest'isola navigano per il mondo sul moderno mare del "web" facendoli conoscere a tutti gli amanti delle tradizioni nautiche.

"Il passato è la nostra guida. Questo è il significato della tradizione", questa frase di José Ortega Y Gasset, conclude i volumi dell'annuario del R.Y.C.C. Savoia e direi che quest'idea comune di "Rispetto e Ricordo della Tradizione" che guarda al futuro con l'ottimismo di chi vive a suo agio l'attualità unisce saldamente il Savoia al CSTN.

Non posso infine chiudere questo saluto senza rivolgere un pensiero a Carlo Rolandi che del CSTN è stato un grande sostenitore, sono sicuro che con la sua eleganza avrebbe festeggiato questo traguardo con i suoi fervidi ricordi di Campione dello sport e della vita e scritto una pagina memorabile.

Nel salutarti, formulo a Te ed al Notiziario "l'augurio di un prospero futuro !!!"

Fabrizio Cattaneo della Volta - Napoli

L'Ing. Franco Fronzoni, presidente storico della Sezione di Napoli della LNI, fondatore del CSTN e per venti anni componente del Consiglio Direttivo.

“Il Notiziario *Centro Studi Tradizioni Nautiche... il porto della cultura del mare* edita il suo numero cento.

Il Notiziario reca un sottotitolo, “il Porto della Cultura del mare”; non a caso, infatti, il CSTN era nato come idea nel Porticciolo del Molosiglio ad opera di “quelli della LNI” (come li ha denominati il Pellizza) della Sezione di Napoli ed albergò per diversi, belli, anni nel Porto di Santa Lucia (Castel dell'Ovo) ove svolse una notevole attività sui fatti del mare della nostra Città.

Poi, pur accresciuto nel suo attivismo, trasferito a Sedile di Porto, ove fu riconosciuto dalla Presidenza nazionale come Organo della Cultura della LNI, affiancandolo all'insuperabile “LEGA NAVALE” (fondato nel 1897), il suo periodico, onusto di ben 133 anni, ma sempre pieno di giovanile, bella ed interessante, produzione.

Il CSTN vide arricchire il proprio già importante patrimonio librario, con l'affidamento ad opera della Presidenza Nazionale di quello della sua storica ed importantissima biblioteca, eccezionale base documentaria di tanta attività nautica passata, fin dalla sua fondazione. Anche di questo patrimonio si giova il CSTN per i suoi lavori e le ricerche che gli vengono frequentemente richiesti da ogni parte d'Italia.

E fu lì, a Sedile di Porto, che nacque l'idea di un Notiziario CSTN che vede, oggi, il suo centesimo numero, puntualmente editato ogni mese: un miracolo!

Certamente, un miracolo se soltanto riflettete che nasce senza spesa di denaro, perché nasce con la forza insita nel Centro di quelli che lo compongono, dei suoi preziosi collaboratori e, a spesa - questa sì e grande - del suo Animatore e Direttore che riesce a trovare sempre contributi letterari, storici e tecnici, per formare il contenuto, così gradevole ed interessante, di ogni suo numero.

Ora CSTN ed il suo Notiziario risiedono, stabilmente e dignitosamente al Molosiglio, presso la Sezione napoletana della LNI.

Noi ci gioiamo della LNI, della Sezione di Napoli, del CSTN, del suo Notiziario, degli animatori di ognuna di queste organizzazioni e dei loro preziosi collaboratori, lieti, riconoscenti e, nella bella occasione del suo centesimo numero, BENE AUGURANTI di LUNGA e BENEFICA VITA.

Franco Fronzoni - Napoli



Il Dott. Giovanni Novi, già Presidente Yacht Club Italiano, imprenditore, velista, armatore di "Chaplin" famosa imbarcazione d'epoca, poi donata alla S.V.M.M., è un fedele ed affezionato lettore.

"Sono un vecchio e assiduo lettore di questa bellissima e molto interessante rivista digitale.

Le notizie e gli articoli che regolarmente appaiono sono ricchi di spunti nuovi e di vecchie storie, anche per noi, che ci consideriamo conoscitori del mondo dello shipping e dello yachting.

Un bravo sincero al direttore d'orchestra: Paolo Rastrelli".

Giovanni Novi - Genova



Steve Scott, inglese che vive e lavora in Italia per conto dell'European Games Liaison Officer.

"Vostro assiduo lettore, in occasione del vostro 100°, desidero esprimere il mio apprezzamento per la vostra opera in difesa della nautica 'tradizionale', quella grande scuola di vita caratterizzata da garbo e sportività che tanto mi ha regalato sin dall'infanzia".

Steve Scott - Roma

Francesco de Vargas Macchiucca, medico, amico fraterno del CSTN e del "Notiziario" nel quale vede il colore e il sapore del mare della sua Napoli lontana.

Sempre pronto a dare una mano ed essere dei nostri.

"Caro Notiziario,

siamo arrivati al numero cento, che bel traguardo ma, sia chiaro, si tratta di un traguardo volante, non della meta finale cui non oso pensare e soprattutto cui non oso attribuire un numero. Sarà comunque, certamente, di moltissime cifre e di chi ci succederà nel tempo! La cosa non ci riguarderà personalmente.

Ora voglio dirti una cosa, caro amatissimo Notiziario: hai avuto la capacità di farmi appassionare alla vela, alle storie di mare e di navigazione, alle avventure impossibili e che pure si sono compiute in tutti i mari del mondo e agli "Eroi" che le hanno concepite e realizzate. Da tempo ormai mi sento un velista anche se non ho mai preso una scotta in mano, io "napoletano anomalo", arruolato in questa disciplina solo per caso, avendo avuto l'immensa fortuna di incontrare uno di questi "Eroi", vorrei dire il più grande di tutti (n.d.r.: Agostino Straulino), che mi onorò della sua fiducia professionale che presto divenne Amicizia. Non dico il suo nome è troppo noto a noi tutti! Ricordo una uscita a vele spiegate dal golfo di Taranto al comando "Della Nave più bella del mondo" e poi la sua ultima uscita in mare, su una barca che è un pezzo di storia della vela: Italia, in occasione della quale gli fui accanto quale autista personale e destinatario di racconti meravigliosi.

Grazie Notiziario! tutto questo lo devo a te e alla passione di chi di te è l'anima!"

Francesco de Vargas Macchiucca - Roma



Giuseppe La Scala, vulcanico e brillante avvocato, velista, armatore, cultore della storia e delle tradizioni nautiche.

"Mi è stato chiesto un pensiero per il 100° numero del Notiziario CSTN, che Dio lo benedica!

Sono da anni un lettore felice del Notiziario del CSTN.

All'inizio avvertivo soprattutto il filo che esso rappresentava, legando una piccola (probabilmente) ma appassionata comunità di testimoni di una vicenda antica quanto la civiltà: l'uomo e il mare; e la sua capacità di navigarlo per sopravvivere, conoscere, scoprire e da ultimo . . . giocare.

Mi sembrava, tuttavia, che ciò facesse i conti soprattutto con il dovere della memoria e il piacere di adempierlo in nome del rispetto che tutti noi dovremmo alla Storia e allo straordinario strumento di comprensione del presente che essa rappresenta.

Poi, osservando e riflettendo, mi sono accorto che la tradizione marinara - dalle arti nautiche al disegno e alla costruzione delle barche, dal lavoro all'avventura e, infine, alla regata - tiene vivi alcuni tra gli archetipi più riconoscibili della vicenda umana".

Giuseppe La Scala - Milano



Emilio Somma, avvocato e appassionato della storia e delle tradizioni marinare.

"La lettura del Notiziario è benefica al corpo così come lo è una passeggiata sul lungomare di Trapani quando il mare agitato consente di respirare iodio a pieni polmoni; rasserena lo spirito perché si percepisce, come in una vecchia falegnameria, il profumo del legno stagionato ed il fascino di attività tramandate nel tempo dalla pazienza dell'uomo. Una rivista sobria ma elegante; fuori dal tempo e perciò attualissima. Un sincero grazie al "direttore" Rastrelli ed ai suoi collaboratori".

Emilio Somma - Castellammare di Stabia

Pasquale Giugno, campione di canottaggio e di vela di qualche anno fa, è un fedele lettore del Notiziario e sostenitore delle funzioni e dell'attività del CSTN.

"Amici del CSTN,

io so che già state lavorando al numero 100 di questa prestigiosa opera che avete regalato a tutti noi "malati" di una delle più belle gratificazioni che possono accompagnare la vita dell'UOMO: il mare, il navigare, la vela, lo sport, la passione, la libertà e la storia.

Dire a voi bravi, etc, etc . . . è dire nulla!

Conosco l'impegno profuso negli anni per raccogliere, difendere e diffondere attraverso il "Centro" un patrimonio umano che andava dissolvendosi.

Grazie Amici, restate nella storia."

Pasquale Giugno - Napoli



*Paolo Maccione, Journalist Direttore di Barche d'Epoca
(www.barchedepocaeclassiche.it)*

"Spett.le CSTN,
visto che nella presentazione del numero 98 siamo stati invitati a dire la nostra, in quanto amatori e lettori, anche io vorrei dire la mia.

È molto semplice, quasi banale, ma in tutti questi anni non solo ho apprezzato il Notiziario del CSTN, ma ho cominciato a considerarlo qualcosa di più, di molto più importante. Sapendo da chi viene realizzato e quanto scrupolo e attenzioni vengano dedicate oggi io considero questo strumento semplicemente una delle fonti informative più attendibili nel campo delle tradizioni marittime. Tutto qua. Se ci pensate, tanti possono scrivere, pubblicare, bloggare, sentenziare o asserire ... ma pochi, veramente pochi, possono meritarsi l'appellativo di 'FONTE'. E in quanto tale, noi tutti non possiamo fare altro che abbeverarci ad essa ... Complimenti Paolo Rastrelli e tutto il CSTN.

P.S. Ecco, se proprio dovessi suggerire qualcosa mi manca la possibilità di ricercare sul sito CSTN, tramite una parola chiave e in tutti i numeri del CSTN, l'argomento che sto cercando. Altrimenti bisogna 'andare a memoria' o scorrere tutti gli indici di tutti i numeri. Grazie".

Paolo Maccione - Milano



Carlo Pizzarello, dirigente industriale, velista ed armatore.

"Da anni sono lettore attento del "nostro" Notiziario e nel raggiungere il traguardo del n. 100 voglio complimentarmi con la Redazione tutta e i Collaboratori esterni per la professionalità, l'entusiasmo e la capacità di scovare sempre nuove e interessanti tematiche.

Lunga vita dunque al Centro studi, ai suoi componenti e ai realizzatori del Notiziario così da consentire a noi lettori di attendere sempre con piacevole curiosità l'uscita del numero successivo. Auguronissimi quindi a tutti!"

Carlo Pizzarello - Torino

Antonio Formicola, competente e noto studioso, ricercatore della storia della marineria. Insieme al coautore Claudio Romano ha pubblicato, editore l'Ufficio Storico della M.M., preziosi volumi sulla storia della marineria borbonica della quale sono esperti di fama. La sua collaboratore al Notiziario, e la storia dei porti del Regno delle Due Sicilie in corso di pubblicazione, sono un fiore all'occhiello per il CSTN.

"In questa avventura mi sono imbarcato un po' in ritardo giusto in tempo, però, per partecipare alla realizzazione del n.100; un bel traguardo. Complimenti a tutti voi. Alla via così..."

Antonio Formicola - Ercolano



Il CSTN con Il R. Y.C. Canottieri ha partecipato recentemente alla realizzazione del libro "1960 Napoli Olimpica" per il quale è stato fondamentale la partecipazione impagabile dello straordinario archivio fotografico di Renato Carbone: 500.000 negativi, la maggior parte dei quali ancora da digitalizzare e salvare.

"L'Archivio fotografico Carbone saluta il Centro Studi Tradizioni Nautiche e l'amico Paolo Rastrelli e si complimenta per questo importantissimo traguardo.

Vi auguriamo di navigare sempre con il vento in poppa per raggiungere la pubblicazione del millesimo numero!!!"

Archivio fotografico Carbone - Napoli

L'architetto Roberto Roccati, docente universitario, esperto di vela latina.

Un traguardo importante per l'interessante rivista del Centro Studi che cura e diffonde la cultura e le tradizioni marinesche. Continuate così.

Roberto Roccati - Torino



L'Amm. di Squadra Renato Ferraro, già Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, scrittore, autore, poliglotta . . . è stato componente del primo Comitato Direttivo del CSTN al quale è rimasto sempre legato.

"Acqua a propra e vento in poppa nel mare del successo!"

Renato Ferraro - Roma



Massimo Minervini, Ufficiale velista di Marivela, olimpionico e campione del mondo, ha scritto diversi articoli per il Notiziario raccontando le sue regate con il mitico Straulino e altre avventure oceaniche al comando del J Class "Astra".

Non molto tempo fa ho saputo dell'esistenza del C.S.T.N. e del suo notiziario. Mi fu indicato da un amico, Giovanni Iannucci, che collaborava da tempo con il Centro.

Appassionato di mare, di vela e di tutti gli argomenti che riguardano la nautica, trovai, leggendo i notiziari, articoli per me di particolare interesse. Ma non rimasi un semplice lettore. Stimolato dal mio amico Giovanni e da Paolo Rastrelli, anima del notiziario, accolsi il loro invito a scrivere, raccontando qualche episodio della mia vita in mare ed in particolare della mia esperienza come prodiere del Comandante Straulino.

Inizii così la mia sporadica collaborazione, con articoli che ritenevo potessero essere di interesse per i lettori del Notiziario e che fossero in linea con la filosofia del centro.

Scrivo oggi questa nota, in occasione della pubblicazione del numero "Cento" del notiziario, per augurare lunga vita al C.S.T.N. e per fare i miei complimenti a Paolo Rastrelli ed a tutti i suoi collaboratori.

Scrivere, mi ha consentito di ricordare fatti ed avvenimenti che avevo completamente dimenticato e la pubblicazione sul notiziario dei miei scritti mi ha consentito di ritrovare, fra i lettori, molti amici ed alcuni ufficiali ed allievi che erano stati imbarcati con me e di cui avevo perso le tracce.

Conseguenze queste molto personali e secondarie ma che mi fa piacere menzionare fra i tanti meriti del Centro. Ancora complimenti per il vostro impegno e per l'ospitalità.

Termino ricordando Carlo Rolandi.

Massimo Minervini - Livorno