

# CAPTAINZINE

Quaderno occasionale della Società Capitani e Macchinisti Navali di Camogli

ESCE QUANDO C'E' QUALCOSA DA DIRE SULLA NOSTRA CULTURA MARINARA



*In questa copia:*

- **Le nostre immagini**
- **Rapa Nui!**
- **Con il Comandante Sacella**



# Benvenuti a Bordo!

Questo è il terzo quaderno della serie e con esso, abbiamo individuato una rotta diversa. Non verso un approdo, ma verso un modo rinnovato di trasmettere la cultura marittima della Società Capitani e Macchinisti Navali di Camogli.

Negli ultimi anni - per professione o per passione - sono cambiati profondamente i linguaggi e gli strumenti dell'informazione rivolta a chi va per mare. Tra questi strumenti rientra anche l'Intelligenza Artificiale, che consideriamo un supporto utile per rendere più accessibili e ordinate le conoscenze e le esperienze maturate nel tempo, senza ovviamente sostituirne il valore umano e professionale.

Inoltre, il presente magazine telematico, pubblicato in forma occasionale, nasce con l'intento di valorizzare competenze, memoria e pratica del navigare. Accanto all'evoluzione tecnica e all'attualità, trovano spazio contributi di carattere più classico: esperienze vissute a bordo, temi formativi e riflessioni che affondano le radici negli anni di scuola e di addestramento.

Siamo convinti che questo percorso possa risultare utile non solo a chi vive il mare da vicino, ma anche a chi desidera comprendere meglio un mondo che, fino a poco tempo fa, appariva distante e riservato a pochi.

Buona navigazione e vento in poppa!  
*I Soci Editori - aprile 2026.*

*... mi vanterò sempre di aver studiato nel Nautico di Camogli...*

Vittorio G. Rossi - 1975

[Leggi la copia precedente](#)



## CaptainZine

Quaderno occasionale della  
Società Capitani e Macchinisti Navali di Camogli.  
Esce quando c'è qualcosa da dire sulla nostra Cultura Marinaia

Coordinato da Bruno Malatesta & Crew.

Dove non indicato, alcune immagini sono generate da IA.

Pubblicazione gratuita e senza scopo di lucro  
La riproduzione, anche parziale, dei contenuti di questa  
pubblicazione è consentita solo previa autorizzazione degli Autori

*Copertina:* Gli artisti di questa copia, la fotografa Kezia Strawgate, il pittore Giulio Veri Bilanti e la scultrice Andromaca Phylogetis, ritratti idealmente a Camogli nel 1935.



- 2 Benvenuti a bordo! a cura dei Soci
- 4 Le nostre immagini di Bruno Malatesta
- 6 Rapa Nui! di Raffaele Broggi
- 9 Il caruggio di Masini a cura dei Soci
- 11 Sant'Agostino e il tempo di Carlo Mortola
- 14 L'AI e tre artisti del mare di E. T. Zafigli
- 17 Con il Comandante Sacella di Crew
- 20 Conrad sentiva la nave: Otago di Bruno Malatesta
- 22 La Segretaria del Nautico di Carlo Mortola
- 23 La Camogli di Gio Bono Ferrari
- 24 Test your maritime English: WordPuzzle

Leggi il numero pagina nel cursore sottostante



# Le nostre immagini

di Bruno Malatesta

TRADIZIONE

Presentiamo in queste pagine venti immagini originali della Società e della tradizione camogliese negli anni, fino al 2026. Le stesse sono state poi elaborate così da aumentarne la resa grafica. Si tratta di armatori, Capitani e navi che hanno caratterizzato la nostra storia marinara.



1880: il Capitano Armatore Fortunato Ottone visita un suo bastimento in costruzione nel Ponente (fratello del GBR Figari - S.B. Bonaccelli)



Nave a palo "Fratelli Beverino", 1890: tonn. stazza lorda 2254, lunghezza 66 metri. Al centro, il Capitano camogliese Pietro Colotto



Nave a vela "Trojan", 1902: famosa per aver aperto l'approdo di Newport nel Mississippi al comando del Capitano Filippo Avegno



1919: il Comandante Martino Razeto ospita sulla "San Giorgio" il presidente cileno a Valparaiso nel viaggio inaugurale Italia - Cile



1910: inaugurazione della Bandiera Sociale dei Capitani di Camogli. Sono altresì presenti il Sindaco e rappresentanti dello shipping



1923: anziani Capitani della vela riuniti per un nostalgico brindisi. Immagine tratta da F. Serafini - P. Schiaffino



Nave "Oceanic", costruita a Monfalcone (1961 - 1965). Foto del CSDM Luciano Passalacqua che ne seguì la costruzione



Prua della nave da crociera "Carnivale" a St. Maarten, Caraibi. Fu la seconda nave dell'allora crescente azienda Carnival Cruises



1996: nave da crociera "Regina Renaissance" nei fiordi della Patagonia. Ne fu comandante il CSLC Giuseppe Casini Lemmi



Anni '90: il pilota del porto di Genova, già presidente della Società, Comandante Carlo Gatti in manovra. Foto tratta da J. Gatti - C. Gatti



2005: la nave da crociera A. Humboldt a Tristan da Cunha. Foto originale di S. Setz. Fornita da G.C. Lemmi



2005: nave cisterna "Mary Wonsild" (sn.), la bettolina del bunker è più grande! Comandata da M. Gazzale, oggi presidente della Società



2005: Nave da crociera "Insignia", saluta Camogli. A bordo ci sono il CSLC G.C. Lemmi e il CLC Bruno Malatesta. Foto Mario Malatesta



2007: nave da crociera "Carnival Spirit" nei ghiacciai dell'Alaska. Foto inviata dal Socio Sergio Mortola



2010: poppa a poppa di due navi da crociera Carnival nei Caraibi. I due Comandanti sono il Socio CSLC Roberto Volpi e il CSLC Giorgio Pagano



2017: il già V. Presidente Bruno Malatesta legge la Preghiera del Navigante durante la commemorazione dei Caduti in Mare



2016: Festa dei Diplomatici Nautici del 1966 e 1991. Sono presenti anche numerosi Soci e consorti.



2015: riunione per Auguri Natalizi in Sede. A destra, il già presidente CDM Giovanni Camozzi. Questo tradizionale incontro è attivo ancora oggi.



2025: nave da crociera "MSC Magnifica" nei pressi dell'isola Robinson Crusoe in Pacifico. Sul ponte, il Socio Raffaele Broggi



2026: parte dell'appena eletto Consiglio Direttivo. Al centro, il presidente Massimiliano Gazzale.

# Rapa Nui!

## All'ancora nell'Isola di Pasqua!

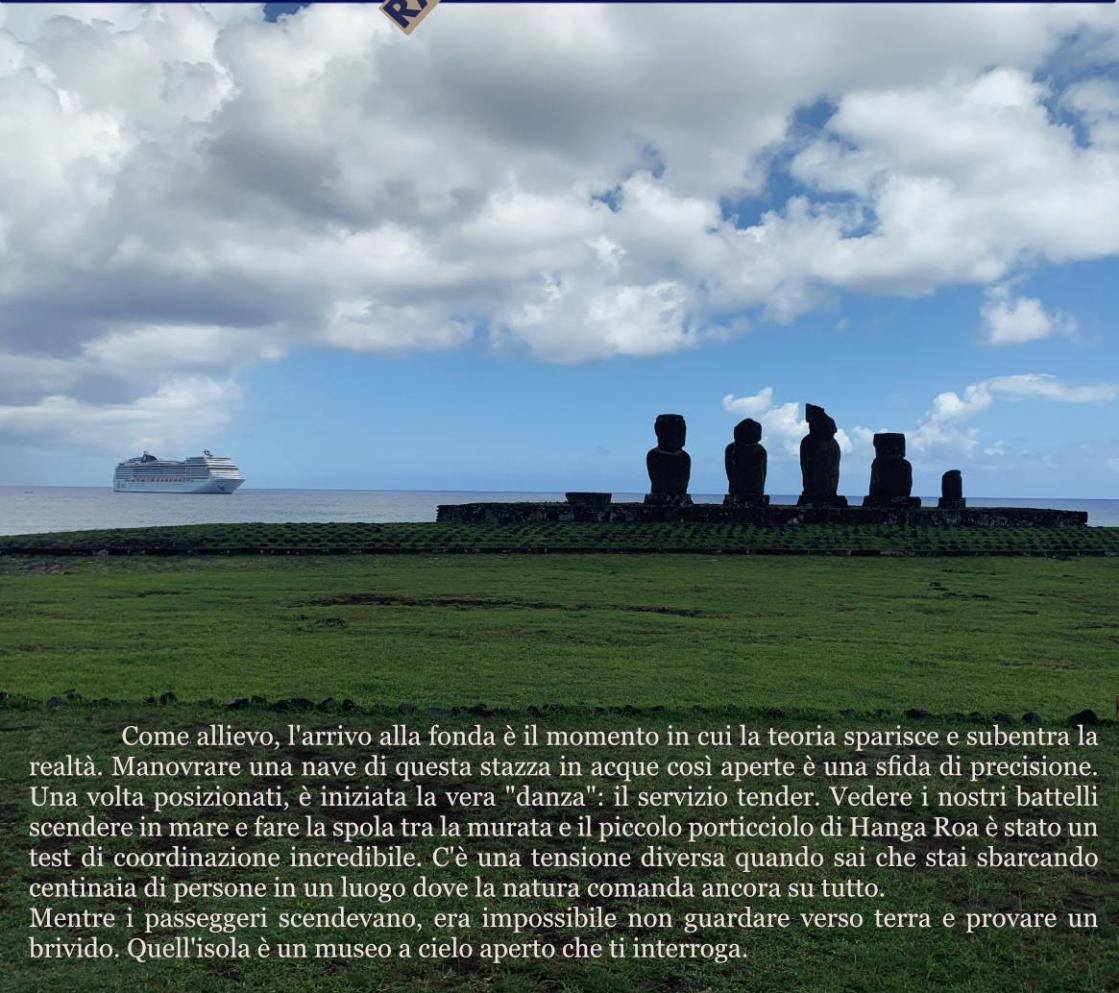


di Raffaele Broggi

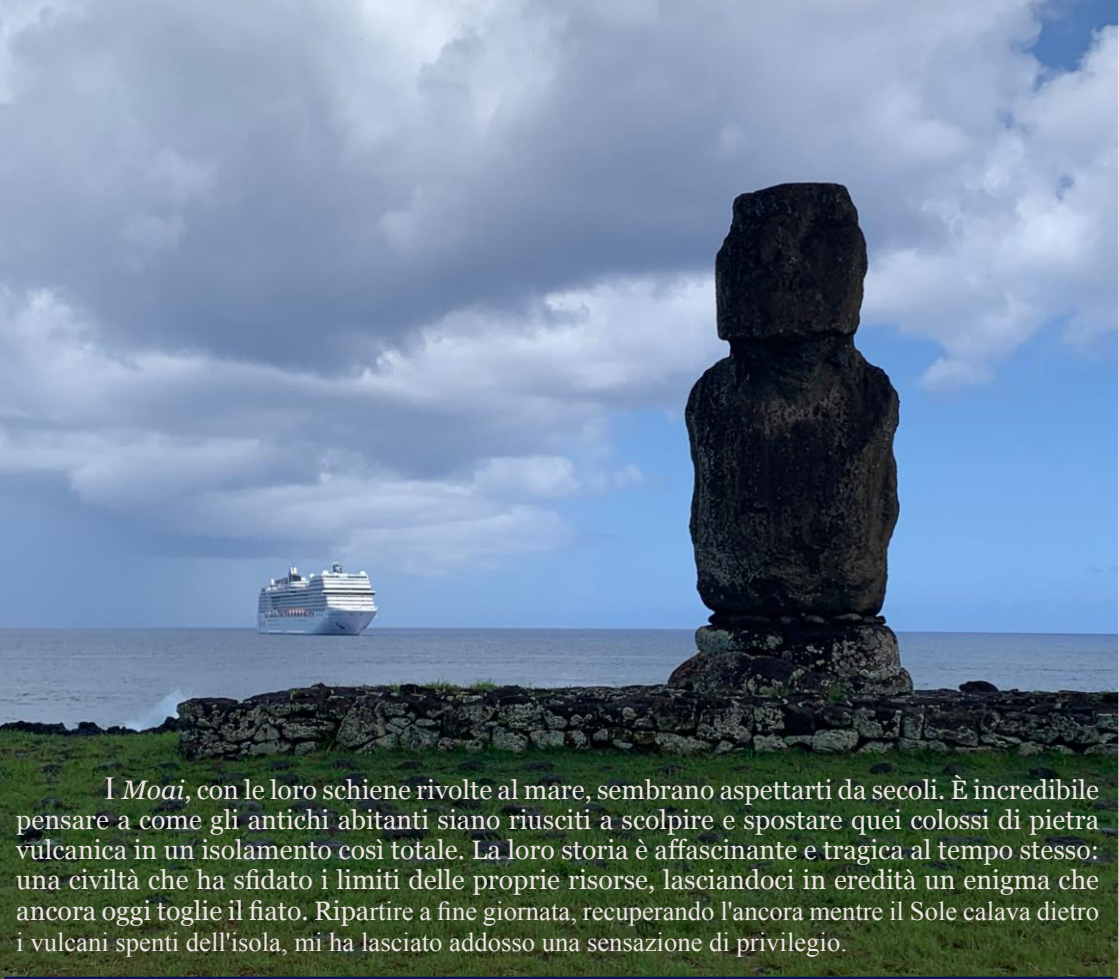
RACCONTI

Se mi avessero detto, all'inizio della mia accademia, che un giorno mi sarei trovato in plancia a osservare il profilo di Rapa Nui che sorge dal nulla, probabilmente non ci avrei creduto. L'Isola di Pasqua non è solo un punto sulle carte nautiche; è il simbolo di quanto l'oceano possa essere vasto e di quanto l'uomo possa essere piccolo.

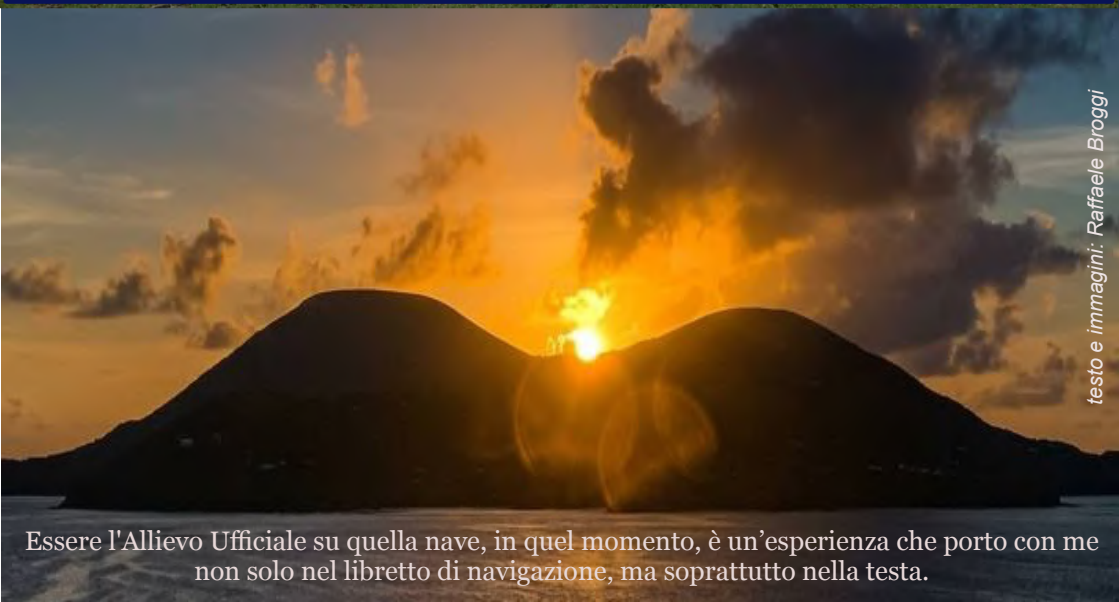
Arrivare lì con la *MSC Magnifica* è stato un momento di quelli che ti ricordano perché hai scelto questa vita. Niente banchine comode, niente ormeggi standard. Solo noi, il blu profondo e il respiro lungo del Pacifico.



Come allievo, l'arrivo alla fonda è il momento in cui la teoria sparisce e subentra la realtà. Manovrare una nave di questa stazza in acque così aperte è una sfida di precisione. Una volta posizionati, è iniziata la vera "danza": il servizio tender. Vedere i nostri battelli scendere in mare e fare la spola tra la murata e il piccolo porticciolo di Hanga Roa è stato un test di coordinazione incredibile. C'è una tensione diversa quando sai che stai sbarcando centinaia di persone in un luogo dove la natura comanda ancora su tutto. Mentre i passeggeri scendevano, era impossibile non guardare verso terra e provare un brivido. Quell'isola è un museo a cielo aperto che ti interroga.



I *Moai*, con le loro schiene rivolte al mare, sembrano aspettarti da secoli. È incredibile pensare a come gli antichi abitanti siano riusciti a scolpire e spostare quei colossi di pietra vulcanica in un isolamento così totale. La loro storia è affascinante e tragica al tempo stesso: una civiltà che ha sfidato i limiti delle proprie risorse, lasciandoci in eredità un enigma che ancora oggi toglie il fiato. Ripartire a fine giornata, recuperando l'ancora mentre il Sole calava dietro i vulcani spenti dell'isola, mi ha lasciato addosso una sensazione di privilegio.



testo e immagini: Raffaele Broggi

Essere l'Allievo Ufficiale su quella nave, in quel momento, è un'esperienza che porto con me non solo nel libretto di navigazione, ma soprattutto nella testa.

# IL CARUGGIO DI MASINI



27.15.4.16.4000... i macchi!

RACCONTI

*Silvano Masini era Direttore di Macchina sui Rimorchiatori di Genova. Fu nostro Socio ed inesauribile fonte di preziose testimonianze sull'ambiente e le atmosfere di quel particolare comparto dell'andar per mare. Il CSDM Silvano ci ha lasciato tempo fa, ma i suoi racconti e le sue riflessioni continueranno ad essere a bordo attraverso queste pagine.*

I numeri del titolo non sono quelli del lotto ma sono le caratteristiche che contraddistinguono alcuni tipi di cassoni della *Fincosit* (da noi confidenzialmente chiamati *macchi*) e che dai Cantieri venivano rimorchiati ai luoghi di affondamento per la costruzione delle infratrutture portuali: Porto Torres, Marsha el Brega, Monaco, furono le nostre destinazioni.

*Perciò 27 metri la lunghezza, 15 metri la larghezza, 5 metri la parte emersa, 11 metri la parte immersa, per un peso di 4000 tonnellate di cemento.*

*Fiuto, naso, sensibilità:* tutte doti indispensabili che facevano e fanno la dotazione del *Barcacciante* nel prevedere il tempo (vedi i Siparietti dedicati al "naso") e prendere le decisioni del caso, ma c'è una condizione di rimorchio dove solo una dose di fortuna gioca un ruolo predominante: quando si rimorchia il "macco": questa specie di *iceberg* in cemento. Qui non si scappa, anche con tanta potenza la velocità è di 3-3½ nodi (4 un record) e con un pescaggio di 11 metri che non dava scampo per eventuali ridossi. Partenza da Genova con tempo dichiarato ma la lunghezza del

viaggio non assicurava niente, anche l'avviso di perturbazione non dava possibilità di cercare ridosso. Un pugile alle corde che poteva solo difendersi come poteva.

La velocità alla partenza era ancora inferiore dovuta alla vegetazione che era fiorita nella parte immersa durante la sosta in Cantiere e che lentamente in parte si rilasciava nelle prime 48 ore di navigazione. Tanto eravamo lenti che ancora il giorno successivo alla partenza si metteva il gommone a mare per andare a comprare pane fresco e giornali.

*Foto sopra: i "macchi" in attesa di essere rimorchiati sul luogo di affondamento*

*Viaggio "Torregrande": Genova-Porto Torres, levante Corsica.*

Rottura della serpentina raffreddamento del reggispinga. Affrontare le Bocche poteva essere pericoloso. Vento fresco da levante che non permette la fermata in mezzo al mare, inoltre il peso del cavo (anche in parte recuperato) ci avrebbe portato contro il *macco*. Unico ridosso possibile per pescaggio: Porto Vecchio. Entriamo che è

notte, ricupero, fonda, riparazione, alla via è mattina. Una buona dose di fortuna consente una operazione da manuale.



*Il Rimorchiatore della Fincosit manovra per consegnare il cassone al Rimorchiatore di altura.*

Lasciata la Sardegna, al mattino viene trovato deceduto in cabina mentre dormiva. A parte il dispiacere ed il colpo per la tragedia, immaginate tutte le complicazioni derivate dalla situazione: velocità scarsissima, pieno dell'estate senza condizionamento, spazi ristrettissimi, ed inoltre con risvolti giudiziari per appurare il fatto. Toccò a me e Nuccio Ragone, quali rappresentanti della categoria, portare la notizia alla moglie raddoppiando il dolore. Dopo le dolorose pratiche di rito con indagine giudiziaria, il *Torregrande* riparte ma...



*Consegna del cassone al Rimorchiatore di altura*

*Viaggio Turbine: Genova-Marsha el Brega. Comandante Marongiu, DM Aste. Canale di Sicilia. Burrasca da Maestrale. Il Turbine è alla cappa e per colpo di sfortu-*

na fa avaria ed è costretto a mollare il cavo di rimorchio. Il cassone va alla deriva... è un pericolo per la navigazione ed il *Turbine* lancia l'avviso ai naviganti ed informa l'Autorità Marittima chiedendo altresì soccorso. Un mezzo della Marina muove e lo prende a rimorchio.

Il *Torregrande* da Palermo corre al recupero del cassone che individua con difficoltà a causa del mare. Lo aggancia con il suo cavo con una operazione non facile per le condizioni meteo e deve poi decidere per il taglio del cavo abbandonato dal *Turbine* la cui lunghezza (almeno 1000 metri) comprometterebbe la sua velocità, di per se già esigua, oltre creare impedimento giunto su fondali più bassi. Da Bordo mettono a mare il gommone con la gente necessaria alla bisogna, provvista di bombole e cannelo. Agguantati alla *bell'emiglio* con il gommone altalenante, Spallarossa riesce a tagliare il cavo... ma c'è voluto qualche ora di lavoro ed il timore di non farcela.



*Il "Turbine"*

Un viaggio difficile e sfortunato che si chiude con un dolore per tutti ma ancor più per il *Baracacciante* (Comandante *in primis*) che vive questa disavventura come una sconfitta personale anche quando sono le condizioni avverse e la fatalità a decretarne gli eventi. Quando qualcosa non è andata per il verso giusto nonostante l'impegno ci si chiedeva sempre se potevamo fare di più e meglio.





*Il Rimorchiatore di altura si avvia all'uscita del Porto ed inizia "l'avventura" del viaggio*



*Alcune fasi nella costruzione dei Cassoni (Fincosit)*

Che dire ancora su questo tipo di rimorchio? Intanto, che anche con potenze molto maggiori, la velocità non incrementava significativamente. Ci provammo anche col *Vortice* ma con risultati modesti, c'era comunque da considerare lo sforzo maggiore delle attrezzature e la sollecitazione alla struttura del cassone che suggeriva una certa cautela. Per i meno iniziati, ricordiamo come le *resistenze al moto in mare incrementano col cubo della potenza raggiungendo rapidamente valori astronomici*. Si provò anche a rimorchiare il cassone di spigolo, ma la complicazione fu superiore al risultato... accorgimenti vari furono adottati dai vari Comandanti alla ricerca dell'assetto migliore... fu anche eseguita una certa pulizia allo scafo da parte dei sommozzatori... restava il fatto che stavamo rimorchiando un palazzo di cinque piani con tutte le sue problematiche di resistenza al moto. Si convenne che la cosa migliore era di procedere come del resto si era iniziato con le migliori nell' *attacco* (il collegamento) e nella attrezzatura suggeriti dall'esperienza via-via maturata.

Come il rimorchio d'altura aveva insegnato: le soluzioni più semplici sono in fondo le più sicure e le più gestibili nella difficoltà.

Nei lavori *off-shore* non è la velocità il valore da perseguire ad ogni costo, ma il risultato finale. Anche la premura più giustificata si ferma poi di fronte alle avversità naturali ed impreviste che sono decisive per l'operazione. Ricordo che partimmo da Genova (*Genua*, Com.te *Paolo Fontana*) per assistere il *Castoro* (Saipem) nella posa di un gasdotto che a Barcellona attraversava la città dal mare con un semicerchio. Un lavoretto modesto per un mezzo come il *Castoro* - attrezzato per ben altri impegni - da compiersi in una quindicina di giorni.

Arriviamo a Barcellona con un tempo da lupi in termini di pioggia, ma con modesto moto ondoso in aumento che ci ha dato il tempo di arrivare, grazie. Molliamo il *Castoro* e ci ormeggiamo al Muelle del Carbòn e lì restiamo per quaranta giorni. Il tempo è peggiorato da Scirocco e tale più o meno è rimasto, per la nostra felicità, da non consentire l'inizio dei lavori. Un lavoretto di due settimane ne ha richiesto otto. Questo è solo un esempio e fra i più semplici, che ben altra musica suona nel Mare del Nord!

*(Testo e immagini del CSDM Silvano Masini)*



# Le lezioni del Prof. Mortola

## Barbour e il tempo

LEZIONI

Restituiamo dal nostro sito web alcune tra le più interessanti lezioni del matematico Prof. Mortola, già docente di Navigazione, Astronomia e Tecnica Navale all'Istituto Nautico di Camogli.

Continuiamo... *Quali punti comuni si possono trovare tra il tempo visto da Sant'Agostino ed il fisico Barbour?*

Sia il filosofo Sant'Agostino che il fisico Julian Barbour, pur partendo da discipline e contesti storici molto diversi, giungono a una conclusione sorprendentemente simile sul concetto di tempo: "il tempo non ha un'esistenza oggettiva e indipendente, ma è legato alla nostra percezione e all'esperienza del cambiamento".

La visione di Sant'Agostino, l'abbiamo già vista nella scorsa copia del CaptainZine. Julian Barbour, fisico teorico, sostiene che il tempo come entità che "scorre" non esiste. Nella sua teoria, l'universo è un insieme di "Adesso" o "Istanti statici", che lui chiama "Nows" (punti di Giano), ognuno dei quali è una configurazione completa e unica di tutte le parti dell'universo.

I "Nows" o "punti di Giano" sono un concetto fondamentale nella teoria del fisico, secondo cui il tempo non esiste come entità che scorre. Invece, l'universo è un insieme di **istanti statici** e completi.

Ogni "Now" è una configurazione unica e completa dell'universo, una sorta di istantanea congelata. La teoria di Barbour suggerisce che non esiste un fiume del tempo che scorre da un "Now" all'altro; questi

istanti non sono collegati da una progressione temporale. Piuttosto, sono tutti coesistenti in un "Paesaggio dei Nows". La nostra percezione del tempo che scorre non è che l'esperienza di "muoverci" attraverso questo paesaggio, passando da una configurazione statica all'altra. La nostra percezione del tempo come "fiume che scorre" deriva dal fatto che ogni "Now" contiene al suo interno un'impronta del passato, come i ricordi nel nostro cervello o la documentazione storica, che ci dà l'illusione di una sequenza temporale. *Punti comuni tra la filosofia di Sant'Agostino ed il fisico Barbour:*

- **Rifiuto del tempo come entità oggettiva.** Entrambi negano che il tempo sia una realtà esterna e indipendente, che scorre uniformemente. Per loro, il tempo è una nozione che emerge da un'altra realtà.
- **Centralità del cambiamento/percezione.** Sia Agostino che Barbour legano il concetto di tempo al **cambiamento**. Per Agostino, è il cambiamento che l'anima organizza e percepisce; per Barbour, il tempo è il cambiamento tra gli "Adesso" dell'universo. **Soggettività e illusione.** Il tempo, in entrambe le visioni, ha una forte componente soggettiva o illusoria. Per Agostino è un fenomeno psicologico

- (distentio animi), mentre per Barbour è un'illusione che deriva dal modo in cui le configurazioni dell'universo si relazionano tra loro, e dalla nostra capacità di registrare il cambiamento.

### *Differenze principali:*

- Contesto. Agostino affronta il tema dal punto di vista filosofico e teologico, collegando la temporalità dell'uomo all'eternità di Dio. Barbour lo fa da una prospettiva puramente scientifica, cercando di riconciliare la gravità quantistica con la relatività generale.
- Ruolo della memoria. Sebbene entrambi ne parlino, per Agostino la memoria è una componente attiva e intrinseca dell'anima che crea il tempo, mentre per Barbour è un fenomeno fisico, un'impronta (come l'entropia) che si manifesta all'interno di ogni "Now", conferendo la percezione di un passato.

**Richiamo nota:** Il tempo siderale, letteralmente "tempo delle stelle", è una misura del tempo basata sulla rotazione della Terra rispetto a un punto di riferimento fisso nel cielo, solitamente una stella lontana.

A differenza del tempo solare, a cui siamo abituati nella vita di tutti i giorni e che si basa sulla posizione del Sole, il tempo siderale è fondamentale per gli astronomi perché fornisce un'informazione precisa sulla disposizione delle stelle rispetto a un dato luogo di osservazione in un determinato istante.

La differenza principale tra i due è dovuta al fatto che mentre la Terra ruota su sé stessa, compie anche un tratto della sua orbita attorno al Sole.

- **Giorno Solare:** è il tempo che intercorre tra due passaggi consecutivi del Sole sullo stesso meridiano. Dura circa 24 ore. Durante questo periodo, la Terra ha ruotato di  $360^\circ$  sul proprio asse più circa  $1^\circ$  per compensare lo spostamento lungo l'orbita.
- **Giorno Siderale:** è il tempo che intercorre tra due passaggi consecutivi della stessa stella lontana sullo stesso meridiano. Dura circa 23 ore, 56 minuti e 4 secondi. In questo intervallo, la Terra ha compiuto una rotazione completa di  $360^\circ$  rispetto alle stelle.

In pratica, il tempo siderale è più corto del tempo solare di circa 4 minuti al giorno. Questa differenza si accumula nel corso dell'anno, portando alla ben nota rotazione del cielo notturno, dove le costellazioni sorgono e tramontano in orari diversi. Il termine "siderale" deriva dal latino "sideralis", aggettivo a sua volta formato da "sidus", che significa "stella".



# L'AI e tre artisti del mare

di Ernani Teciatelli Zafigli

Arte e mare hanno sempre navigato insieme. Ma il vento cambia. Vi presento tre artisti che non esistono. Non hanno atelier. Non hanno biografie reali, non hanno mani e strumenti. Eppure hanno uno stile. Producono opere che parlano di mare con una coerenza sorprendente.

Questa non è una provocazione. È un esperimento.

**Giulio Veri Bilanti – Pittore di navi astratte**



**ARTE MARE**

L'opera attribuita a Giulio Veri Bilanti si colloca in una zona ambigua e fertile tra figurazione e dissoluzione della forma. La nave, pur riconoscibile nella sua massa e nella sua funzione, non è mai oggetto stabile: emerge piuttosto come presenza evocata, quasi un ricordo che affiora dalla materia pittorica. La spatola — o ciò che ne simula l'effetto — costruisce superfici increspate che rimandano tanto al moto del mare quanto alla memoria stessa del gesto pittorico.

Bilanti sembra lavorare per sottrazione di certezza: la costa è accennata, il cielo pesa sulla scena, e la nave non è più mezzo ma soggetto psicologico. In questo senso, i suoi "ritratti" non sono tanto delle imbarcazioni quanto degli stati d'animo legati alla navigazione: attesa, isolamento, resistenza. Il colore, denso e freddo, costruisce un'atmosfera quasi nordica, dove il limite tra acqua e cielo si fa poroso.



*G.V. Bilanti: Pronti in macchina!*

Ciò che colpisce, soprattutto considerando la natura virtuale dell'autore, è la capacità di evocare una tradizione pittorica coerente: si percepiscono echi di paesaggismo marittimo e di espressionismo materico, senza mai cadere nell'imitazione diretta. Il gusto emerge proprio in questa tensione: l'opera è piacevole non perché rassicurante, ma perché instabile.





G.V. Bilanti: *Prua a terra!*

È un piacere che nasce dall'interpretazione, non dalla mera visione.

Bilanti, pur non esistendo, sembra aver compreso una verità antica: il mare non si rappresenta, si suggerisce.



## Kezia Strawgate – Scultrice di polene (ca. 1880)



La figura di Kezia Strawgate si inserisce con naturalezza nel solco della scultura navale ottocentesca, ma ne devia l'intento in modo sottile e significativo. Le sue polene non guardano avanti, come da tradizione: chiudono gli occhi. È un gesto minimo, ma carico di implicazioni simboliche.

Nel linguaggio delle polene, lo sguardo ha sempre rappresentato la sfida, la direzione, talvolta la protezione. Strawgate ribalta questo paradigma: le sue figure non dominano il mare, lo ascoltano. La frase che le viene attribuita — “chi guarda il mare lo sfida; chi lo ascolta, torna a casa” — diventa chiave interpretativa di tutta la sua produzione. Le sue sculture non sono apotropaiche, ma contemplative.



Kezia Strawgate: *Polena della "Julia Brown"*

Formalmente, la resa lignea (o la sua simulazione visiva) appare coerente con le tecniche dell'epoca: drappaggi fluidi, capelli mossi dal vento, una tensione dinamica che accompagna la prua. Tuttavia, il volto introduce una calma inattesa. Gli occhi chiusi sottraggono teatralità e restituiscono interiorità. La figura non è più simbolo di conquista, ma di relazione.

Anche qui, il carattere virtuale dell'artista non diminuisce l'efficacia estetica; al contrario, la accentua. Strawgate appare come una “possibilità storica” plausibile, una deviazione poetica che avrebbe potuto esistere. Il gusto dello spettatore viene stimolato proprio da questa credibilità: si è portati a riconoscere un senso, una coerenza, una tradizione reinventata.

Le sue polene non guidano la nave: la accompagnano.



Kezia Strawgate: *Polena della "Saint Mark"*

## Andromaca Phylogetis – Fotografa delle coste antartiche



Con Andromaca Phylogetis entriamo in un registro apparentemente più documentario, ma non meno costruito. Le sue immagini delle coste antartiche si distinguono per una composizione rigorosa e per un uso calibrato della luce, dove il freddo non è solo temperatura ma categoria visiva.

La scena proposta — scogliere battute dalle onde, ghiaccio, cielo basso — si iscrive nella tradizione della fotografia di paesaggio estremo. Tuttavia, ciò che la rende interessante è la capacità di evitare il sublime retorico. Non c'è spettacolarizzazione: il mare non è grandioso, è ostile; la costa non è monumentale, è resistente.

Phylogetis lavora per contrasti controllati: il bianco del ghiaccio contro il grigio dell'acqua, il movimento caotico delle onde contro la solidità della roccia. La linea dell'orizzonte, spesso incerta, contribuisce a una sensazione di instabilità percettiva. Lo spettatore non domina la scena, vi è immerso.

Ancora una volta, il fatto che l'autrice sia virtuale non impedisce la costruzione di un linguaggio credibile. Anzi, emerge una sorta di “coscienza stilistica” che seleziona elementi riconoscibili e li riorganizza con misura. Il risultato è piacevole nel senso più profondo del termine: non decorativo, ma capace di trattenere lo sguardo e di suggerire una permanenza. Le sue fotografie non mostrano l'Antartide: la fanno sentire.



A. Phylogetis: Costa Ovest di Deception Island



A. Phylogetis: Costa Est di Deception Island

## Conclusione

Questi tre artisti — pur dichiaratamente virtuali — dimostrano come il valore estetico non risieda necessariamente nell'esistenza biografica dell'autore, ma nella coerenza interna dell'opera e nella sua capacità di attivare lo sguardo. Bilanti, Strawgate e Phylogetis non sono semplici esercizi di stile: sono costruzioni dotate di logica, di intenzione e, soprattutto, di gusto.

Il punto non è stabilire se siano “veri”, ma se funzionino come artisti. E funzionano, perché ciascuno di loro si inserisce in una tradizione — pittorica, scultorea, fotografica — rispettandone le regole fondamentali per poi piegarle con discrezione. È proprio questa tensione tra riconoscibilità e deviazione a generare piacere.





*La fotografa Andromaca Phylogetis, il pittore Giulio Veri Bilanti e la scultrice Kezia Strawgate ritratti idealmente a Camogli nel 1932*

Per il lettore del CaptainZine, abituato a navigare tra tecnica e memoria, queste figure offrono un terreno curioso: quello in cui l'immaginazione non sostituisce la realtà, ma la estende. Come certe rotte non segnate sulle carte, anche questi artisti esistono nella misura in cui vengono percorsi.

E, a giudicare da queste opere, vale la pena farlo.

*(E. T. Zafigli)*



# Con il Comandante Sacella

di Crew

RACCONTI

Abbiamo incontrato il Comandante Bruno Sacella al Civico Museo Marinaro di Camogli, di cui per lungo tempo è stato Direttore. In città ricopri anche la carica di Presidente della Società Capitani e Macchinisti Navali, un segno chiaro di appartenenza a quella schiera di uomini che sanno custodire il mare dentro di sé, proprio come il suo amico Pro Schiaffino.

Come Pro, Bruno ha navigato, osservato e portato con sé l'oceano, mostrandolo agli altri come una preziosa reliquia.

Il nostro incontro aveva lo scopo di scambiare due chiacchiere da appassionati di storie marinare, in una delle sedi più straordinarie della Camogli di sempre. Nel suo ufficio, col consueto garbo e competenza, ci mostrò un grande atlante dimenticato da anni su uno scaffale: l'imponente *Philip's Mercantile Marine Atlas of the World* del 1913.

Sfogliandolo, rimanemmo colpiti dalla precisione cartografica: una vera ragnatela di linee rosse che uniscono porti di tutto il mondo, nessuno escluso. Ogni rotta è tracciata con chiarezza, eppure con una complessità che lascia senza fiato: un miracolo tipografico, oltre che nautico. Osservando quella fitta rete, Sacella pensò al nostro Golfo Paradiso e, con un lampo di curiosità quasi poetica, si chiese cosa avesse fatto il Padreterno dall'altra parte del mondo, agli antipodi. Con un rapido calcolo su un blocchetto di carta, segnò la posizione: 44°20'50" S, 170°50'53" W. Lì, in pieno Oceano Pacifico meridionale, nessuna linea rossa indicava una rotta; nessuna terra vicina. Solo il tratteggio di venti impetuosi segnava la presenza della natura più selvaggia.



*L'atlante Philips*

La terra abitata più vicina è Bluff, meno di duemila anime all'estremità dell'Isola Sud della Nuova Zelanda, a circa 370 miglia a nord-est. Con l'ausilio di una lente da cartografia, Sacella individuò anche il piccolo arcipelago delle

Antipodes Islands, scoperte nell'800 dal capitano Henry Waterhouse, che le chiamò così pensando fossero esattamente agli antipodi di Londra. In realtà, l'antipodo preciso cade vicino a Cherbourg: meno di cento chilometri di differenza, irrilevante su scala planetaria.

Bruno rifletté con il suo tipico spirito marinaro: si può quasi immaginare il Creatore, dopo aver distribuito bellezza ovunque, ritrovarsi laggiù con un pugno di sassi nella mano e decidere di scagliarli nell'oceano, alla fine del mondo!



Ma il Comandante aveva ancora un'altra storia da raccontarci. Da un vecchio documento emerse che la sera del 31 dicembre 1899, il piroscafo inglese *Warrimoo*, in navigazione dal Canada all'Australia, si trovava a un punto davvero speciale. La nave era a poche miglia dall'incrocio tra l'Equatore e la Linea Internazionale del cambiamento di data. Il Comandante John Phillips, uomo di mare di rara precisione, colse immediatamente l'opportunità. Dopo aver controllato e ricontrollato la posizione, regolò rotta e velocità.

*Elaborazione della "Warrimoo"*

A mezzanotte, il *Warrimoo* si trovava esattamente sull'incrocio tra l' Equatore e la International Date Line:

- prua nell'emisfero australe, poppa nell'emisfero boreale;
- data a poppa: 31 dicembre 1899, a prua: 1° gennaio 1900.

La nave era dunque contemporaneamente in due emisferi, due giorni, due mesi, due anni, due stagioni e due secoli. Naturalmente, con soli sestante e cronometro, un punto nave perfetto è impossibile, ma Phillips fece tutto ciò che era umanamente possibile.

Il giornale nautico registrò il punto  $\varphi 00^{\circ}00'$  –  $\lambda 180^{\circ}00'$  e, secondo le regole, rimane "probante sino a prova contraria". La storia fu riportata all'epoca dai giornali australiani e dimenticata fino al 1942, insieme con le relative polemiche; fin quando un giornalista dell'*Ottawa Journal* rintracciò il comandante ormai in pensione, ridando vita all'evento.

Oggi, quei fatti sono pressochè invariati: cambia solo il modo in cui tornano a galla.

E come sempre, le storie di Sacella ci ricordano che il mare non è solo acqua: è tempo, spazio, memoria e soprattutto... meraviglia.



*Il Comandante Bruno Sacella ad un recente evento al Civico Museo Marinaro "Gio Bono Ferrari". Da sinistra il presidente della Società Capitani e Macchinisti Navali, Cap. Massimiliano Gazzale, lui stesso, il Prof. Carlo Mortola e l'attuale Direttore del Museo, CDM Furio Tabacco.*

*(realizzato da Crew)*



# Conrad sentiva la nave: "Otago"

di Bruno Malatesta

*Con questo numero, il CaptainZine apre una nuova rotta. Accanto alla pagina "Arte Mare", dedicata alle arti visive marittime — scultura, pittura, fotografia, spesso anche in forma virtuale — inauguriamo una sezione riservata alla scrittura. Non alla scrittura in senso accademico, ma a quella che nasce dall'esperienza reale del mare. Invece di celebrare certi scrittori, qui il nostro compito è piuttosto verificare quanto mare autentico viva nelle loro opere.*

*Viaggeremo perciò con Joseph Conrad, relazionato a Camogli e lo incontreremo poi in varie occasioni, seguendolo sulle navi dove è stato imbarcato: abbiamo già visto il "Torrens", oggi imbarchiamo sull'Otago!*



*Idealizzazione di Joseph Conrad sull'Otago*

Tra tutte le navi su cui salì Joseph Conrad, l'*Otago* occupa un posto singolare: non è la nave dell'avventura giovanile né quella del primo apprendistato, ma quella della maturità tecnica. È qui che Conrad non impara più il mare — lo governa.

Nel 1888, quando vi si imbarca come primo ufficiale, lo scrittore ha già alle spalle anni di navigazione, ma sull'*Otago* si trova per la prima volta nella posizione in cui la nave diventa davvero sua responsabilità operativa. Non è più l'osservatore attento, è l'uomo che deve decidere quando stringere, quando mollare, quando fidarsi del vento e quando diffidarne. E questo cambia radicalmente la qualità dell'esperienza. L'*Otago*, barca in ferro del 1869, non è un romantico relitto del passato: è un prodotto pienamente maturo dell'architettura navale ottocentesca. Scafo robusto,

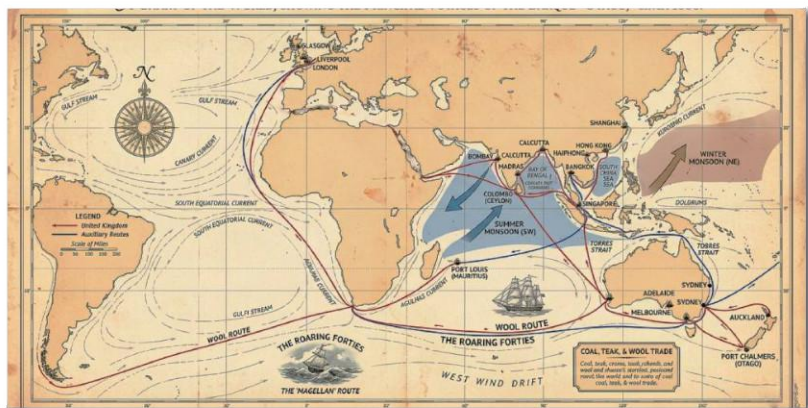
linee tese, concepita per i lunghi traffici del grano australiano verso l'Asia. Una nave che non perdona l'approssimazione. Il ferro, a differenza del legno, non smorza, non perdona, non filtra: trasmette al corpo dell'ufficiale ogni vibrazione, ogni sforzo del fasciame, ogni colpo di mare. È una nave che si sente fisicamente sotto i piedi. È proprio questa corporeità che Conrad registra e che poi trasfigurerà in letteratura.

*“The ship, obedient yet alive, seemed to reply to every subtle movement of my hand.”*

Questa frase non nasce da un’astrazione poetica. Nasce dalla pratica di governo di una barca in ferro in oceano aperto, durante lunghe traversate in cui l’ufficiale impara a leggere la nave come si legge un uomo: dalle reazioni minime, dagli scarti impercettibili, dai segnali che non compaiono nei manuali.

Sull’*Otago* Conrad sperimenta qualcosa che ogni ufficiale di lungo corso conosce bene: l’intesa silenziosa con la nave. Non più la lotta contro gli elementi, ma l’ascolto continuo di ciò che la nave può dare, sopportare, chiedere.

Ed è qui che compare un tema decisivo per la futura scrittura conradiana: la nave non è scenario, è soggetto morale.



A sinistra: carta che descrive i viaggi dell’*Otago* in Oriente



E quando, anni dopo, nei suoi romanzi le navi sembreranno avere un carattere, una volontà, un temperamento, non sarà un artificio letterario: sarà il ricordo preciso di ciò che aveva imparato camminando sul ponte di una barca in ferro nel mezzo dell’oceano. Per questo l’*Otago* non è solo una tappa biografica. È il luogo in cui lo scrittore comprende che una nave, per chi la governa davvero, smette di essere un mezzo di trasporto e diventa un interlocutore.

Sull’*Otago*, Conrad scopre che la maturità del comando nasce dall’intesa silenziosa con la nave, dall’attenzione al suo respiro di ferro e vento.



A sn: “*Otago*” in oceano; a ds. il relitto dell’*Otago* vicino a Hobart (Tasmania - archivio Socio CDM Vincenzo Merlo)

(testo Bruno Malatesta)

# L'ISTITUTO NAUTICO "CRISTOFORO COLOMBO" E LA TRADIZIONE MARITTIMA DI CAMOGLI

## La Segretaria del Nautico

STORIA

Riporteremo in queste pagine estratti della Storia della Scuola di Camogli raccontata dal Prof. Carlo Mortola (a volte in prima persona) tramite ricordi personali sia da studente che da docente, da documentazioni varie e dal numero unico "il Nautico 1875-1975". Il volume completo sarà pubblicato prossimamente.

Maria Luisa Pellegrinelli è stata la storica Segretaria dell'Istituto Nautico, una figura centrale che gestiva con dedizione sia l'ambito didattico che quello amministrativo. Ogni mese si occupava del calcolo degli stipendi, consegnando personalmente ai docenti il cedolino per la riscossione presso il Banco di Chiavari. Quando andò in pensione, nel 1969, l'Istituto le tributò una grande festa in segno di gratitudine per l'eccellente lavoro svolto. L'immagine sotto la ritrae (centro) durante il ricevimento all'albergo Casmona.



**In piedi**, da sinistra: Vittorio (Bidello), Carlo (Custode), Cesare (Bidello), Prof. Giorgio Rebagliati, Peppino Trebiani (proprietario del locale ove è avvenuta la festa), Prof. Giuseppe Dabini, Sig. De Marco (Tecnico laboratorio di fisica), ..., l'ultimo della fila Sig. Costa (Nostromo).

**Seduti**: in prima fila: Prof. Perelli Oneto; Prof. Giuseppe Puzzo (Preside incaricato); Dott. Sante Emanuele Barberini (Vice Provveditore agli Studi); la festeggiata; Rosa Pizzorno (la nuova Segretaria); Prof. <sup>ssa</sup> Lorenzoni; Prof. <sup>ssa</sup> "Jessy" Spinetto.

- in seconda fila: Piero Ribes (Tecnico officina); Aldo Oneto; Prof. Negri (con baffi), figlio della pittrice Adelina Zandrino Negri; Prof. Dominianni (con baffi) ed in fondo, Thea Bisso (seconda segretaria).

# 1880

## Il primo congresso degli Armatori Italiani

Nel 1880, la crisi della marina velica - iniziata nel 1878 - si era maggiormente acuita causa il lento declinare dei traffici marittimi e il progredire della navigazione a vapore. Una legge del governo che modificava - peggiorandone la situazione - i premi di navigazione alla marina mercantile, fece sentire a tutti gli armatori delle vele la necessità di riunirsi e di addivenire ad accordi nell'interessi di tutti.

Camogli, come la Città d'Italia che possedeva più bastimenti e più tonnello, ebbe da tutti riconosciuto il diritto di essere perciò sede del primo Congresso degli Armatori Italiani.

Si vide allora la Città dai diecimila abitanti ospitare gli Armatori di Genova, Venezia, Napoli, Palermo, Catania, Bari e di tutti gli altri porti d'Italia. L'Inghilterra mandò i suoi osservatori commerciali e da Trieste e da Ragusa vennero i rappresentanti della Gente di Mare.



Il Congresso si tenne nel Teatro Sociale di quell'anno. Erano presenti 323 Armatori e i rappresentanti della stampa. Era tanta l'importanza degli interessi da trattare che l'Istituto Stenografico Toscano mandò i suoi migliori stenografi d'ordine del Governo. Il Congresso fu inaugurato dal sindaco di Camogli Cap. Cav. Giuseppe Bozzo. Ne fu solerte segretario il Cap. Cav. Gaetano Cavalli perito poi in un naufragio al comando di un vapore.

*(tratto da "La Città dei mille bianchi velieri, Camogli" di Gio Bono Ferrari - immagini: Archivio Ferrari)*





## TEST YOUR ENGLISH!

Type of ships & boats



I	J	G	J	G	R	E	N	O	O	H	C	S	K	Q
M	P	T	B	Y	P	P	M	T	U	G	B	O	A	T
P	O	N	U	P	G	I	R	Y	F	V	C	U	V	W
I	C	C	L	R	P	H	B	P	R	B	O	N	L	F
H	A	D	K	E	X	S	R	E	I	T	R	N	H	T
S	D	V	C	T	D	R	I	D	G	W	V	R	Q	H
R	X	O	A	T	Q	E	G	S	A	B	E	E	V	C
E	Y	D	R	U	C	P	A	E	T	A	T	K	P	A
N	V	G	R	C	S	P	N	D	E	R	T	N	D	Y
I	D	A	I	M	V	I	T	K	W	K	E	A	K	K
A	H	L	E	F	Y	L	I	Y	X	D	P	T	A	P
T	G	L	R	Z	R	C	N	S	O	S	O	L	I	G
N	H	E	B	T	R	W	E	X	I	L	O	I	H	J
O	Q	O	F	T	E	K	U	G	L	L	L	O	L	F
C	E	N	V	R	F	N	G	F	V	H	S	K	J	I



Find these words:

BARK  
BRIGANTINE  
BULK CARRIER  
CLIPPER SHIP  
CONTAINER SHIP

CORVETTE  
CUTTER  
FERRY  
FRIGATE  
GALLEON

OIL TANKER  
SCHOONER  
SLOOP  
TUGBOAT  
YACHT

**WORDS ARE WRITTEN  
ACROSS, DOWN, VERTICAL, DIAGONAL**



# CAPTAINZINE

Quaderno occasionale della Società Capitani e Macchinisti Navali di Camogli  
ESCE QUANDO C'E' QUALCOSA DA DIRE SULLA NOSTRA CULTURA MARINARA



La Società è anche su:

web: [www.scmncamogli.org](http://www.scmncamogli.org)

mail: [segreteria@scmncamogli.org](mailto:segreteria@scmncamogli.org)

Sede di Roma: [urir@scmncamogli.org](mailto:urir@scmncamogli.org)

Facebook – Instagram - LinkedIn: Capitani Camogli

***Vuoi collaborare? Scrivici!***



MAIL



URIR ROMA



SITO WEB



RINNOVO QUOTA