

CAPTAINZINE

Quaderno occasionale della
Società Capitani e Macchinisti Navali

CAMOGLI

Esce quando ha qualcosa da dire sulla nostra Cultura Marinara



In questa edizione (tra l'altro):

- Far provviste su una nave
- Cabo de Hornos, el fin del mundo!
- La lezione di Fibonacci

BENVENUTI A BORDO!

Con l'edizione "pilot" che ha preceduto questa, 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 sono cambiati profondamente i linguaggi e gli strumenti dell'informazione rivolta a chi va per mare, per professione o per passione. 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 sostituirne il valore umano e professionale.

Questo 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 - febbraio 2026





CaptainZine

Quaderno occasionale della
Società Capitani e Macchinisti Navali di Camogli
Coordinato da **Bruno Malatesta & Crew**.

Dove non indicato, alcune immagini sono generate da IA.

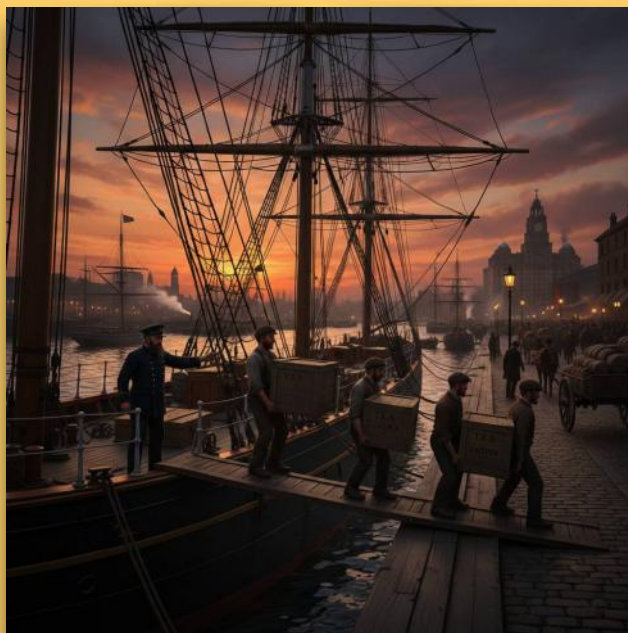
Pubblicazione gratuita e senza scopo di lucro

*La riproduzione, anche parziale, dei contenuti di questa
pubblicazione è consentita solo previa autorizzazione degli Autori*

Copertina: "Container ship 'John Carry' in Antartide"

Indice:

- 2 - Benvenuti a bordo! *a cura dei Soci*
- 4 - Far provviste su una nave *di Bruno Malatesta*
- 9 - Cabo de Hornos *di Raffaele Broggi*
- 12 - La lezione di Fibonacci *di Carlo Mortola*
- 17 - LAI e tre artisti di mare *di E. T. Zafigli*
- 24 - Il caruggio di Masini *a cura dei Soci*
- 27 - I Cape Horniers a Camogli *di Carlo Mortola*
- 29 - La Camogli di Gio Bono Ferrari *a cura dei Soci*
- 30 - Crucipuzzle - *Test your maritime English*

**TECNICA**

Fare provviste su una nave *(di Bruno Malatesta)*

Oggi come ieri, una nave resta ciò che è sempre stata: un grande organismo in movimento. Per navigare ha bisogno di carburante, certo, ma anche di acqua, viveri, materiali, ricambi. Deve essere rifornita in modo adeguato per completare l'itinerario previsto, senza improvvisazioni. Una nave è complessa: macchinari, impianti, servizi di bordo, dotazioni di sicurezza. È esposta al mare e alla meteorologia, alle sollecitazioni continue della navigazione. E poi ci sono l'equipaggio, i passeggeri o il carico — uomini, donne e cose che lavorano, viaggiano, vivono in quell'ambiente solitamente isolato e autosufficiente. Anche loro, in senso funzionale, fanno parte delle "provviste": devono essere messi nelle condizioni di operare e navigare al meglio.

Questo valeva ieri per un veliero dell'Ottocento quanto oggi per una moderna nave da crociera. Cambiano le tecnologie, cambiano i volumi, ma il principio resta identico: pianificare, imbarcare, inventariare, conservare, distribuire. È un tema

concreto, quotidiano, che chi va per mare conosce bene e che richiede, tanto in plancia quanto in ufficio, una vera familiarità con la vita di bordo.

Negli archivi della Camogli marinara troviamo numerose testimonianze sulle provviste dei velieri. Il capitano, allora come oggi, era il rappresentante dell'armatore a 360° e ne incarnava l'autorità operativa, con ampi poteri decisionali anche in materia di approvvigionamenti.

Proprio in quegli anni iniziavano a comparire presso alcuni armatori nostrani le prime forme embrionali di "ufficio acquisti": segni discreti ma eloquenti di un cambiamento profondo. L'introduzione del telegrafo e, poco dopo, la costruzione dei primi piroscafi modificarono tempi, distanze e organizzazione. Forse fu anche in quelle stanze, tra registri, ordini e conti, che si iniziò a percepire la fine dell'epoca della vela Camogliese. Quegli stessi uffici avrebbero poi trovato a Genova lo spazio naturale per espandersi, seguendo lo sviluppo industriale e marittimo del tempo.

Con il sistema logistico delle provviste cambiava, in realtà, l'intero modo di pensare la nave. Per secoli la sicurezza era stata affidata soprattutto alla resilienza dell'equipaggio: capacità di adattamento, esperienza, ingegno. Se qualcosa mancava, si suppliva. Se qualcosa si rompeva, si arrangiava. Era una cultura fondata sull'uomo, prima ancora che sull'organizzazione.



Piroveliero in navigazione notturna

Con l'avvento del vapore e con l'evoluzione industriale, lo scenario mutò radicalmente. Gli armatori compresero che la salute dell'equipaggio non poteva più dipendere soltanto dalla robustezza individuale. Malattie, carenze alimentari, deterioramento delle scorte dovevano essere previsti e gestiti. L'introduzione di frigoriferi, ghiacciaie e cisterne adeguate per l'acqua dolce non rappresentò soltanto un progresso tecnico, ma un vero cambio di mentalità.

Lo stesso avvenne per i macchinari. Non bastava più riparare dopo il guasto: si iniziò a imbarcare pezzi di riserva, a pianificare sostituzioni, a prevedere l'usura prima della rottura. Lo spazio di bordo fu pensato anche in funzione della ridondanza. Da questa trasformazione nacque la *manutenzione programmata* delle navi a vapore del Novecento: non più affidarsi esclusivamente alla capacità di reazione dell'uomo, ma costruire un sistema capace di prevenire.



Ufficio acquisti di azienda marittima

Si proseguì lungo questa strada fino all'ingresso dell'informatica. Con l'evoluzione dello *shipping* arrivarono nuovi regolamenti, sistemi di qualità, sicurezza, tutela ambientale. Ogni comparto richiedeva controlli più rigorosi e scorte più organizzate. L'informatica entrò così in modo decisivo nella gestione della nave.

Oggi anche una semplice vite dell'apparato propulsore di un'unità da crociera possiede un proprio codice identificativo. Tutto è inventariato, tracciato, collegato a un sistema digitale che integra infine nave e ufficio in tempo reale. Non solo ricambi e macchinari, ma anche cibo, documenti, consumabili: ogni elemento ha un'identità, una posizione, una responsabilità e una storia operativa. Tale sistema funziona però solo se alimentato con dati reali e aggiornati. Ogni variazione di quantità, ogni intervento, ogni guasto o ordine straordinario viene registrato. Sensori e rilevatori supportano il controllo, ma la coerenza tra realtà fisica e dato digitale resta responsabilità dell'Ufficiale incaricato.



Nave senza equipaggio

La piattaforma gestisce manutenzione programmata ed emergenze, monitora giacenze e scadenze, genera avvisi automatici quando un intervento è necessario o una scorta scende sotto la soglia minima. Gli *alert* non sostituiscono la competenza: la rendono più efficace. Il sistema assiste, ma - come detto - la responsabilità rimane umana.

Per questo la formazione è centrale. Comprendere la logica dell'inventario e della manutenzione digitale significa, per i giovani ufficiali, accelerare l'esperienza pratica e acquisire una visione più completa degli apparati di bordo. Per sottolinearne la rilevanza, il sistema informatico di inventario e manutenzione è oggi parte integrante della sicurezza nave, approvato dagli enti di registro, strumento capace di coordinare, registrare, prevedere e ottimizzare.

Eppure, nonostante la potenza dei moderni mezzi di elaborazione, resta una verità semplice: nessun software conosce davvero la nave come chi la vive ogni giorno. Solo chi è a bordo, con la propria esperienza, il proprio senso pratico e la propria capacità di giudizio, può interpretare correttamente i dati e prendere decisioni equilibrate. È una riflessione che tocca anche il tema delle navi autonome. I sistemi possono controllare, analizzare, suggerire. Ma governare una nave non è soltanto eseguire delle procedure: è comprendere il contesto, percepire le variabili, anticipare l'imprevisto.

In mare, alla fine, la tecnologia resta uno strumento. Il Capitano ne rimane il vertice.

(Bruno Malatesta)

Cabo de Hornos, el fin del mundo!

Raffaele Broggi, Consigliere di Coperta della Società Capitani e Macchinisti Navali di Camogli ha effettuato nel 2025 un giro del mondo a bordo di una prestigiosa nave da crociera. Il seguente resoconto riguarda il suo passaggio a Capo Horn, in Sud America. Quel Capo è stato per decenni lo scenario di sfida di molti navigatori camogliesi dell'Ottocento.



Sn: Capo Horn visto dalla cabina; a ds: Raffaele Broggi

Doppiare Capo Horn non è solo una manovra di navigazione. È un passaggio simbolico, quasi un rito. Lì, alla fine del mondo, l'Atlantico e il Pacifico si incontrano e si sfidano da sempre. Per i marinai di ogni epoca, quel promontorio è stato il “Monte Everest della vela”: un luogo dove non contavano solo le carte nautiche, ma il coraggio.

La sua fama non nasce da leggende esagerate, ma dalla geografia. A quelle latitudini non esiste una vera barriera di terre che chiuda il giro del globo. Attorno all'Antartide, venti e correnti possono correre liberi per migliaia di chilometri senza ostacoli. Così nascono i celebri “Quaranta Ruggenti” e i “Cinquanta Urlanti”: venti che accumulano energia per giorni prima di abbattersi

sul Capo. Il mare si solleva in onde enormi, che i marinai di un tempo chiamavano "greybeards", barbe grigie, per la schiuma che ne sfilacciava le creste.

Oggi le grandi rotte commerciali evitano questo passaggio. Il traffico mondiale segue altri *choke points*. Ma quando seppi che mi sarei imbarcato sulla *MSC Magnifica*, destinata al Giro del Mondo 2025, provai un'emozione autentica: quell'itinerario prevedeva proprio di doppiare Capo Horn, offrendo agli ospiti un'esperienza da veri navigatori.



Lo Staff di Coperta della "MSC Magnifica" che doppiò l'Horn nel 2025. Raffaele Broggi è indicato dal vertice giallo

Nel febbraio 2025, lasciate alle spalle le Isole Falkland, abbiamo messo la prora verso sud. Davanti a noi, la porta del Passaggio di Drake, la via verso l'Antartide. Quando la prua ha iniziato a fendere quelle acque, a bordo si respirava qualcosa di speciale. Non era paura, ma rispetto. Per un giovane ufficiale, trovarsi sul ponte di comando in quel momento significa toccare la Storia con mano. L'orizzonte era scuro, il promontorio appariva come una sagoma severa. Sotto i piedi, i motori moderni affrontavano le stesse correnti che un tempo strappavano le vele dei clipper.



Sn: Rotta tracciata sulla carta nautica per il passaggio del Capo; Ds: altra vista del Cabo de Hornos

La tecnologia oggi ci protegge, ma in quel punto del pianeta l'oceano conserva ancora un potere antico. E lo senti. Essere parte di quell'equipaggio significa entrare, in silenzio, in una lunga tradizione di uomini e donne che hanno guardato l'estremità del mondo senza abbassare lo sguardo.

Superato il Capo, la tensione si scioglie piano. Non ci sono applausi, solo un senso di conquista tranquilla. La rotta ci ha poi portati verso nord-ovest, nel Canale di Beagle, fino a Ushuaia, la città più australe del pianeta.

Il contrasto è sorprendente: dal mare aperto e inquieto alla quiete quasi irreale dei fiordi della Terra del Fuoco. Le montagne innevate si specchiano nell'acqua piatta del canale. È come se il mondo, dopo averti messo alla prova, ti concedesse finalmente un momento di pace.

E forse è proprio questo il vero senso dell'Horn: ricordarti quanto sei piccolo davanti alla natura, e quanto puoi crescere dopo averla rispettata.

(testo e immagini di Raffaele Broggi - 2025)

LE LEZIONI DEL PROF. MORTOLA

Restituiamo dal nostro sito web alcune tra le interessanti lezioni del matematico Prof. Mortola, già docente di Navigazione, Astronomia e Tecnica Navale all'Istituto Nautico di Camogli. Qui di seguito un riferimento storico ad un grande matematico toscano.

La lezione di Fibonacci



Siamo a Pisa, intorno al 1200, in una piazza dove la gente si riunisce per ascoltare le novità e le idee più brillanti.

Ed ecco Fibonacci, il cui vero nome era Leonardo Pisano, che si presenta. È un uomo di mezza età, con l'aria di chi ha viaggiato molto e visto cose straordinarie. La sua reputazione lo precede: è il figlio di un mercante che lo ha portato con sé in giro per il Mediterraneo, specialmente nel Nord Africa, dove ha imparato le meraviglie della matematica araba.

Inizia a parlare, forse con un tono pacato ma deciso, che cattura l'attenzione di tutti:

"Buon giorno a tutti voi, concittadini e amici! Oggi voglio parlarvi di qualcosa che ha il potere di cambiare il nostro modo di contare, di commerciare, di costruire. Viene da lontano, da terre che molti di voi conoscono solo dalle storie dei mercanti, ma la sua utilità è così grande che sono convinto la accoglierete con entusiasmo!"

Fa una pausa, osservando le facce curiose, alcune scettiche, e poi continua:

"Per secoli, in gran parte d'Europa, abbiamo usato i numeri romani. E, lo ammetto, hanno la loro dignità. Ma provate a moltiplicare CXLVII per LXIX usando solo le lettere! O a dividere un grande numero di denaro tra più persone con la stessa facilità con cui fate due più due. È un'impresa ardua, non è vero?"

Qualcuno annuisce, mormorando... e Fibonacci va avanti:

"Ebbene, nelle terre d'Oriente, in particolare nel mondo arabo, dove ho avuto il privilegio di studiare e imparare, esiste un sistema di numerazione che è di una semplicità e di una potenza sconosciute qui. Si chiamano '*numeri indiani*', ma li abbiamo ricevuti attraverso gli Arabi, e per questo, a volte, li chiamiamo appunto '*numeri arabi*'!"

Dopo di che, Fibonacci estrae una pergamena e con un carboncino inizia a disegnare...

"Immaginate di avere dieci simboli. Dieci, e non di più! Uno, due, tre, quattro, cinque, sei, sette, otto, nove... E poi, il più importante di tutti, un simbolo per il



'nulla', che gli Arabi chiamano 'sifr', da cui deriva la nostra parola 'zero'. Questo 'zero' è la chiave di volta, amici miei!"

Quindi, il matematico disegna i simboli, lentamente, permettendo a tutti di assimilarli, e continua:

"Con questi dieci simboli, possiamo scrivere qualsiasi numero, grande o piccolo che sia. Il loro valore non dipende solo dal simbolo stesso, ma anche dalla posizione in cui si trova. Prendiamo ad esempio il numero che noi oggi scriviamo 'X'. Con questo nuovo sistema invece, lo scriviamo così: '10'! Il '1' vale dieci, perché è alla sinistra dello '0'. Se mettiamo il '1' da solo, vale solo uno!"

Molti iniziano a capire, i volti si illuminano ...

"Questo sistema posizionale rende le operazioni di calcolo incredibilmente più facili e veloci. Addizioni, sottrazioni, moltiplicazioni e divisioni non saranno più un rompicapo per pochi eruditi, ma strumenti alla portata di chiunque voglia imparare. Un mercante potrà calcolare i suoi profitti con precisione, un architetto progettare edifici con maggiore esattezza, un contadino tenere traccia dei suoi raccolti con facilità."

Fibonacci alza la voce, l'entusiasmo cresce ...

"Questo non è solo un nuovo modo di scrivere i numeri, è un nuovo modo di pensare il numero. È la base per una matematica più avanzata, per lo studio delle proporzioni, dell'algebra, per la comprensione del mondo che ci circonda in un modo che prima non era possibile. Pensate alle stelle, alla navigazione, alla misurazione delle terre!"



Conclude con un tono di grande speranza e lungimiranza...

"Ho scritto un libro, il *Liber Abaci*, dove spiego in dettaglio questo sistema e come usarlo. Lo dedico a tutti voi, ai mercanti, agli artigiani, ai notai, ai semplici cittadini. Vi invito a studiarlo, a praticarlo. Abbracciate questi numeri, perché vi assicuro, sono il futuro. Porteranno prosperità e conoscenza alla nostra amata penisola e oltre!"

La folla, dapprima scettica, ora è in fermento. Alcuni si avvicinano, chiedendo di vedere meglio i simboli, altri discutono tra loro. Fibonacci ha acceso una scintilla, portando dall'Oriente non solo dei simboli, ma una rivoluzione nel modo di pensare e di agire.

È l'inizio di una nuova era per la matematica in Europa e Fibonacci, il "figlio di Bonacci" da Pisa, ne è stato l'illuminato pioniere.

(Carlo Mortola)



La geometria della "chiocciola", la cui spirale segue la celebre "sequenza di Fibonacci" che è molto utilizzata ancor oggi in architettura ed arte



UN POCO DI STORIA

Leonardo Pisano, meglio conosciuto come **Fibonacci** (Pisa, circa 1170 – Pisa, 1240-50), è stato un celebre matematico italiano del Medioevo. È considerato uno dei più importanti studiosi occidentali del suo tempo.

Le sue principali contribuzioni includono:

- *Diffusione del sistema di numerazione indo-arabo* (cifre arabe) in Europa: attraverso la sua opera più famosa, il "Liber Abaci" (Libro dell'Abaco), pubblicata nel 1202 e rielaborata nel 1228. Fibonacci ha introdotto e spiegato l'uso dei numeri arabi (inclusi lo zero e il sistema posizionale decimale) in un'epoca in cui l'Europa utilizzava ancora i numeri romani, molto meno efficienti per i calcoli. Questo ha rivoluzionato il commercio, la contabilità e lo sviluppo scientifico.
- *La sequenza di Fibonacci*: anche se non la "inventò", la rese popolare utilizzandola come esempio in un problema di conigli nel suo "Liber Abaci". Questa sequenza di numeri (0, 1, 1, 2, 3, 5, 8, 13, ...) in cui ogni numero è la somma dei due precedenti, si trova in numerosi fenomeni naturali e ha applicazioni in diversi campi della matematica, della scienza e persino dell'arte (spesso in relazione con la sezione aurea).
- *Contributi all'algebra e alla teoria dei numeri*: oltre al "Liber Abaci", scrisse altre opere importanti come la "Practica Geometriæ" (1220) e il "Liber Quadratorum" (1225), dimostrando una profonda conoscenza e innovazione in questi campi.

Fibonacci ebbe l'opportunità di viaggiare molto grazie al lavoro di suo padre, Guglielmo Bonacci, che era un mercante. Questo lo portò a studiare in Nord Africa, in particolare a Bugia (l'attuale Bejaia, Algeria), dove entrò in contatto con i metodi matematici arabi e indiani, all'epoca molto più avanzati di quelli europei.

La sua opera rappresentò una sintesi cruciale tra la geometria greca e i metodi di calcolo arabi, gettando le basi per lo sviluppo della matematica moderna in Occidente. La sua influenza fu tale che la Repubblica di Pisa gli concesse uno stipendio in riconoscimento dei suoi servizi come consulente in materia di contabilità.

(Carlo Mortola)

L'AI e i tre artisti del mare

(di Ernani Teciatelli Zafigli)

ARTE MARE

Arte e mare hanno sempre navigato insieme. Ma oggi 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. E producono opere che parlano di mare con una coerenza sorprendente. Questa non è una provocazione. È un esperimento.

Anna Van Helsing – La fotografa dei relitti



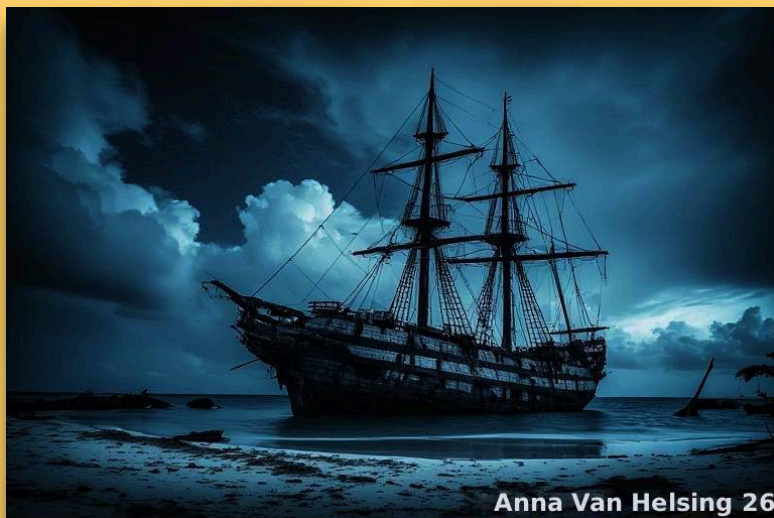
Anna non è mai entrata in acqua. Non ha mai sentito l'odore di salsedine su uno scafo putrido. Eppure i suoi relitti parlano. Le immagini che vediamo non sono semplici scafi abbandonati. Sono delle presenze.



Anna Van Helsing 26

Anna Van Helsing: Relitto della "Reina Madre" - Antigua 2026

Navi arenate in cale remote, sotto un cielo notturno cupo e nuvoloso. La luce è fredda, quasi lunare. Il mare è calmo, ma non rassicurante. Gli alberi sono ancora in piedi, come ossa di un animale preistorico. Non c'è folklore tropicale. Non c'è colore superfluo. C'è silenzio.



Anna Van Helsing 26

Anna Van Helsing: Relitto del "Captain Armstrong" - Cape Hatteras - 2026

Anna costruisce atmosfere drammatiche, con contrasti profondi, un blu dominante, e un equilibrio compositivo che mette lo scafo leggermente decentrato, come se fosse stato abbandonato non solo dal tempo, ma anche dalla narrazione.

La sua firma è chiara: notturno, malinconia, immobilità carica di tensione. Se vedessimo un terzo relitto con la stessa luce e lo stesso silenzio, diremmo senza esitazione: "È un suo lavoro!"

Adamo Dupont – Il pittore romantico dei clipper



Dupont non dipingeva navi. Dipingeva il momento in cui una nave diventa simbolo. I suoi *tea clipper*, ritratti di prua navigano in mare agitato vicino a coste rocciose inglesi. Le vele sono tese, gonfie di vento. Il cielo al tramonto esplose in arancio e oro, e la luce si riflette sulle onde scure. Non è un mare distruttivo. È un mare teatrale. La pennellata è visibile, la superficie vibra. La composizione è classica, quasi accademica: equilibrio tra nave e scogliera, tra cielo e acqua. La cornice dorata completa l'illusione dell'opera d'epoca.



Adamo Dupont: Il "George Hamilton" arriva in Cornovaglia - 1887



Adamo Dupont: "Admiral Lessington" nella Manica - 1888

E funziona. Perché tutto è coerente: la luce, la postura della nave, il gesto pittorico.

Guardando un'altra sua tela, con simile impianto romantico e la stessa tensione tra luce e mare, non avremmo dubbi: è la mano di Dupont.

Anche se quella mano non esiste.



Adamo Dupont

Tata Holowski – La scultrice del mare minerale



Qui il mare non è rappresentato. È incarnato. Le enormi sculture in marmo blu striato dominano lo spazio museale. Onde che si avvolgono su se stesse, curve che salgono e si piegano, volumi che sembrano congelare un movimento liquido.

Non ci sono figure. Non ci sono simboli espliciti. Eppure tutto parla di mare. La superficie levigata cattura la luce artificiale del museo e la restituisce come profondità acquatica. Le venature bianche del marmo sembrano correnti interne che appaiono improvvisamente e poi svaniscono.



Tata Holowski: Onde di frenesia

Holowski lavora per tensioni: verticalità contro ampiezza, massa contro slancio, equilibrio contro movimento.

Se osservassimo un'altra scultura con la stessa grammatica di curve potenti e lo stesso marmo blu vibrante, diremmo: è ancora lei!



Tata Holowski: Mare di solitudine



Tata Holowski

Per finire

Abbiamo ammirato tre artisti. Tre stili riconoscibili. Tre coerenze formali. E nessuno di loro è reale.. Allora la questione non è più se l'intelligenza artificiale possa produrre immagini convincenti, bensì un'altra.

Se riconosciamo comunque uno stile, se percepiamo una mano, anche quando non c'è, e se ci emozioniamo davanti a un relitto, a un veliero, a un'onda scolpita, allora qualcosa è accaduto. E ci accorgiamo che quell'emozione non nasce dalla biografia di chi crea, ma dall'incontro tra un'opera — anche quando è generata da un algoritmo — e il nostro sguardo più sincero.

Forse - fino ad ora - abbiamo sopravvalutato l'autore e trascurato invece le nostre intime reazioni.

(E.T. Zafigli)



I tre artisti odierni: da sn.: Tata Holowski, Adamo Dupont e Anna Van Helsing

IL CARUGGIO DI MASINI

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.

L'ORIGINE DI UN NOME: BARCASSA *(testo e immagini di S. Masini)*

Curiosità personale ci spinse a chiedere ragione di questo nome ai più anziani *Barcaccianti* i cui ricordi risalivano agli inizi del secolo, ma la curiosità non fu soddisfatta pienamente e quasi sempre il nome era messo in relazione all'aspetto dimesso dovuto al rude lavoro del Porto. Passa il tempo, ci dedichiamo a studi storici e ci viene in mano una bella storia di *Pietro Berti* : "*I Barcassanti*", che vale qui ricordare per la simpatia che traspare in questo scritto verso la *Barcassa* e di cui ringraziamo l'Autore.

Il *Berti* parte dall'uso invalso nella vecchia nave a vela di aiutarsi per l'ormeggio con una lancia presente a Bordo che si chiamava *Barcassa* e da qui il termine è passato, per estensione, al mezzo che più tardi assumerà questo servizio esautorando la *Barcassa di Bordo*. Tuttavia personalmente abbiamo anche un'altra interpretazione e che riprende un po', se vogliamo, le risposte dei *vecchi barcassanti*.



Potenti (!) Barcacce a carbone in azione (375 CV)

C'è stata storicamente una lenta progressione nello sviluppo nel servizio portuale. Si parte dalla Nave che usa la sua *Barcassa* (sec.XIII e precedenti), l'offerta di servizio dei Barcaioli a partire da Sec. XIII (v. Capitoli 2-3) per arrivare alla fine del XVII sec. con l'apparizione del Rimorchiatore. Quando arriviamo al Sec. XVIII, molto tempo è passato da quando la Nave ha abbandonato il suo autarchico servizio. Troppo tempo, almeno un paio di secoli, per mantenere un nome che è praticamente scomparso dalle Navi ed anche nel *Navalpiccolo* che più di altri ha mantenuto un aggancio alle vecchie abitudini ed è sparito sullo stesso Rimorchiatore odierno dove la lancia di servizio è indispensabile nell'*off-shore*.

Questa lancetta, a Bordo, continua ad esserci e viene messa a mare per ritoccare la pittura, traghettare a terra quando la nave è di punta al Pontile, pitturare i numeri del pescaggio ed il nome, ecc., ma il nome *Barcassa* non esiste più. Questo infaticabile compagno di lavoro oggi lo chiamiamo *battello*, *battellino* (... gommone... tender...) anche in forma gergale e dialettale.

Riteniamo che tempi più recenti abbiano creato le condizioni per dare questo nomignolo al Rimorchiatore differenziandolo da "*Barca*" con il quale genericamente si diceva delle Navi (e si dice tuttora). In questo aiutati dal fatto che, con l'avvento del vapore e del carbone, l'aspetto della Barcaccia non doveva essere dei più lindi, e non lo era neppure quando noi l'abbiamo conosciuta con la combustione a nafta in tempi molto più recenti.

E qui lasciamo la parola ad un altro *Barcacciante*, il Com.te *Franco Capato* dell'Ufficio Operativo della Rimorchiatori Riuniti di Genova che meglio di noi tratteggia questo aspetto.

>>> Questo nome non suonava dispregiativo ma accomunava un mondo molto diverso dal Lungo Corso così come lo si conosceva... o lo si credeva conoscere.

Ho fatto una breve indagine risalendo nel tempo per capire l'origine popolare di questo termine, ma molto ho dovuto immaginare per la mancanza di testimonianze viventi. Ho ripercorso con la memoria quanto i vecchi barcaccianti raccontavano e si rammentavano fra loro, ho analizzato materiale fotografico dell'epoca e ne ho tratto una mia personale opinione che offro al Lettore senza la presunzione di avere la verità in tasca. Fino a tempi recentissimi le barcacce, ma sì, da questo momento chiamiamole pure così, erano a vapore ed io stesso sono arrivato in tempo per praticarne alcune (Belgio, Olanda, Iberia, Forte).

La combustione era a nafta e la continua manovra stentava a mantenere il passo con la richiesta, così che le fumate erano di prammatica e la Coperta perennemente sporca nonostante il continuo "frettazzamento", non a caso le ciminiere erano dipinte in nero. Sulle stampe dell'epoca la barcaccia si distingue sempre nel

panorama portuale per un bel pennacchio nero... al punto anzi che la quantità di fumo era espressione di potenza.

Ma non da molto era stata compiuta la trasformazione da carbone a nafta ed è facile immaginare come tutto il maneggio del carbone, oltre alla maggior difficoltà di gestire la combustione (metti il cappotto - togli il cappotto alla brace per regolare il calore) producesse polvere e fuliggine e come i barcaccianti fossero sempre tendenti al nero .

Tutto questo maneggiare carbone rendeva forzatamente partecipe tutto l'equipaggio, non solo macchinisti e fuochisti, alla gestione delle cose di Bordo, e da qui credo ne sia conseguita una forma meno gerarchica e formale nei rapporti sui Bordi che si è tramandata fino ai nostri giorni, e che devo dire è stata (insieme ad altro) un po' la molla che mi ha fatto avvicinare a questo mondo.<<<



Barcassa e Barcassanti 1930: ultima testimonianza di un mondo in via di estinzione

Dietro a tutta questa polvere ed a questi visi sporchi c'è l'anima di un mondo che vive nella simbiosi più totale e per tutta la vita si porterà dentro un orgoglioso senso di appartenenza. Ed è vero che questo termine non è mai stato usato in senso dispregiativo, ma anzi con grande affettuosa familiarità coinvolgendo anche la vita sociale esterna al lavoro.

(CSDM Silvano Masini)

NASCITA DI UN FARO: L'ISTITUTO NAUTICO "CRISTOFORO COLOMBO" E LA TRADIZIONE MARITTIMA DI CAMOGLI

STORIA

1971: I Cape Horniers a Camogli

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.

A maggio del 1971, a Camogli si riunì l'Associazione Internazionale dei Cap Horniers, cioè coloro che avevano attraversato l'Horn su un veliero. Per l'occasione, anche una nave della Marina Militare arrivò in rada.



Nella foto sopra risalta un personaggio molto caratteristico, col berretto bianco da comandante (a mezza tavola, vicino alla signora in bianco) ; si tratta di Prospero Figari (nominato *Sciabecco*) forse il capitano camogliese più decorato, ovvero un "Albatross", un Cap Hornier che aveva partecipato a tutti i raduni e aveva doppiato sistematicamente quel capo al comando di una nave.

Nella stessa manifestazione, ho un altro ricordo, direi unico. In giunta, il Sindaco di Camogli Avv. Enrico De Gregori mi propose di fare gli onori di casa al Comandante dell'incrociatore ancorato proprio davanti a Via Garibaldi. Così la mattina dell'11 maggio fui condotto con la pilotina della Capitaneria di Porto alla fiancata destra dell'incrociatore. Ebbi qualche difficoltà a salire a bordo mediante la biscagliata perché il mare era piuttosto agitato. Una volta imbarcato, attraversai il picchetto d'onore e giunsi nel salone dove mi attendeva il Comandante che, a nome dell'Amministrazione Comunale, invitai a scendere in città... e così fu.



Il pranzo delle autorità ebbe luogo al ristorante "Rosa". Vedi sopra una foto nella quale il secondo da sinistra è lo scrittore Vittorio G.B. Rossi di Santa Margherita, successivamente il Sindaco di Camogli, io stesso; a destra, la moglie di Rossi e l'avv. Filippo De Gregori. Completa la tavola parte dello Stato Maggiore della nave militare... *(immagini archivio Carlo Mortola - continua)*

Camogli e la sua vallata

CAMOGLI

Chiamiamola pur modestamente vallata, all'uso nostrano. Ma lo straniero che la vede e l'ammira dal mare ben può darle il titolo di anfiteatro. Perchè dal Rivo Gentile (o Riamà) ai rocciosi sproni di Lazza, è tutto uno stupendo panorama e ventaglio di terre, fasce e giardini ergentesi gli uni al di sopra degli altri, con un armonioso crescendo di piani e ripiani, di muri, muriccioli e speroni che par che s'inseguino sulla collina.

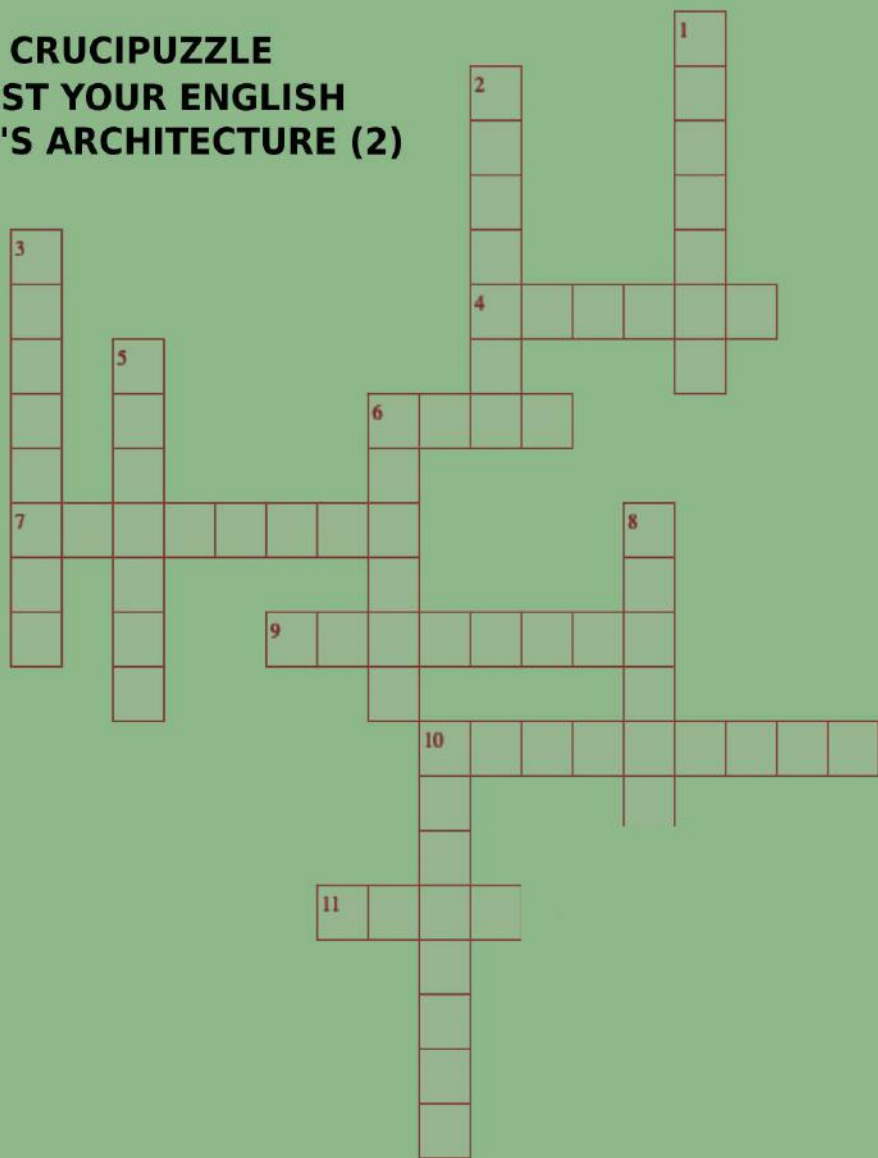
Tutto questo lavoro fu fatto nei secoli andati dalla razza dei marinai camogliesi, i quali non avendo della buona terra, è storico e provato che mandassero le loro fruste e i loro panciuti leudi sulle rive delle regioni grasse a far provvista di terra onde riempire i ripiani preparati durante i riposi invernali, quando le barche ormeggiavano nel porto e negli scali del Mandraccio... (Gio Bono Ferrari - Tratto da " La città dei mille bianchi velieri, Camogli" - continua).



CRUCIPUZZLE

TEST YOUR ENGLISH

SHIP'S ARCHITECTURE (2)



Across

4. A shackle type
6. A general term for light rope
7. Away from the ship
9. Get gear in condition for use
10. A light line used for hauling over a heavier rope
11. A passing and repassing of a rope

Down

1. A short piece of rope secured in the bow of a small boat
2. Waterproof clothing
3. A casting or chest containing several valves
5. Flat-bottomed floating structure
6. A metal, wooden or rope stairway.
8. Stealing of cargo
10. Where members of the crew eat their meals

CAPTAINZINE

Quaderno occasionale della
Società Capitani e Macchinisti Navali
CAMOGLI

Esce quando ha qualcosa da dire sulla nostra Cultura Marinara



QR Rinnovo Quota Sociale



La Società è anche su:

web: www.scmncamogli.org

mail: segreteria@scmncamogli.org

Urir Roma: urir@scmncamogli.org

Facebook – Instagram - LinkedIn: **Capitani Camogli**



QR sito web



QR mail



QR mail Roma

Se vuoi collaborare con noi, scrivici!