

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:

- **Gli Olivari di Cardiff**
- **Pitcairn: l'ultimo orizzonte**
- **Conrad sentiva la nave**



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 - marzo 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: "Nave cisterna nello stretto"



- 2 Benvenuti a bordo! a cura dei Soci
- 4 Gli Olivari di Cardiff di Bruno Malatesta
- 7 Pitcairn: l'ultimo orizzonte di Raffaele Broggi
- 9 Il caruggio di Masini a cura dei Soci
- 14 Sant'Agostino e il tempo di Carlo Mortola
- 16 L'AI e tre artisti di mare di E. T. Zafigli
- 21 Conrad sentiva la nave di Bruno Malatesta
- 24 Era l'A.S. 1958-59 di Carlo Mortola
- 26 La Camogli di Gio Bono Ferrari
- 27 Test your maritime English: WordPuzzle

Leggi il numero pagina nel cursore sottostante



Gli Olivari di Cardiff

di Bruno Malatesta

TRADIZIONE

Nel luglio 2008, la nave *Carnival Splendor* (vedi sopra) iniziava il suo ciclo di crociere nel Nord Europa dopo essere stata consegnata dalla Fincantieri di Sestri Ponente agli armatori statunitensi. L'itinerario iniziale prevedeva una toccata a Dover: nel porto inglese imbarcarono i coniugi Lionel e Barbara Olivari. Il comandante della nave, CSLC Giorgio Pagano di Lerici, amico da sempre dei nostri capitani, incuriosito da quel cognome di evidente provenienza camogliana, volle conoscere personalmente i due gentili ospiti, ai quali inviò un presente da parte sua e della Società Capitani e Macchinisti Navali di Camogli. Dopo qualche tempo, il comandante Pagano inoltrò cortesemente alla Società una fotografia dell'incontro, insieme con il recapito dei signori Olivari.



Luglio 2008: Barbara e Lionel Olivari sul ponte della Carnival Splendor insieme al Comandante Giorgio Pagano

Durante il fitto scambio epistolare che seguì, Lionel e Barbara Olivari espressero il loro desiderio di visitare Camogli nel giugno 2009, sia per ammirare la nostra città sia per avere notizie dei loro lontani parenti. Come è ben noto, Olivari è un cognome molto comune nell'ambito camogliese e sarebbe stato certamente arduo rintracciare notizie specifiche sugli "Olivari di Cardiff". Qualche informazione era comunque disponibile: Vittorio Olivari, imbarcato sul brigantino a palo *Giuseppe Quinto*, nel 1881 approdò a Cardiff, nel periodo del nascente e florido traffico del

carbone tra il Regno Unito e l'Italia. Nel grande porto gallese Vittorio conobbe Emily Dante e la sposò nel 1882. La nuova famiglia Olivari si stabilì così definitivamente a Cardiff, iniziando la gestione di parte del traffico di carbone con Genova. Gli affari andarono bene, tanto che furono acquisite due navi. Proprio nel capoluogo ligure, il fratello di Vittorio, Giacomo Olivari, già comandante del brigantino *Luigina*, all'età di ventiquattro anni smise di navigare per aprire a Genova ...



... un'agenzia e provveditoria marittima: è quindi facile immaginare la frequenza dei contatti tra i due parenti.

I loro affari durarono dalla fine dell'Ottocento sino al 1914, quando, allo scoppio della Prima Guerra Mondiale, le loro navi furono sequestrate. Il padre di Lionel, Antonio (figlio di Vittorio), fu invece Direttore di Macchina su rimorchiatori d'altura.

Infine, Lionel stesso si imbarcò su navi da carico ed effettuò navigazione di lungo corso in varie parti del mondo.

Nel giugno 2009, come annunciato, Lionel e Barbara Olivari visitarono Camogli. La Società Capitani e Macchinisti Navali invitò i due ospiti presso la propria Sede e al Civico Museo Marinaro "G.B. Ferrari". In tale occasione, il Presidente della Società, CDM Giovanni Camozzi, consegnò agli Olivari il crest sociale, mentre il comandante Pro Schiaffino fornì loro interessanti informazioni sui velieri camogliesi di fine Ottocento, attinte dai registri navali dell'epoca. Inutile dire che durante la visita vi furono momenti di viva commozione.

Prima di partire per l'Inghilterra e ripensando a come questa visita si fosse concretizzata, Lionel e Barbara Olivari espressero la convinzione — certamente condivisa da tutti noi — che il loro ritorno a Camogli fosse il risultato di una formidabile cultura marinara e che il mare non divide le persone ma, al contrario, ne rafforzi i legami.



Giugno 2009: Barbara e Lionel Olivari in visita a Camogli, con il Vicepresidente Bruno Malatesta (photo by G. Balestra)

Gli Olivari al Civico Museo Marinaro "G.B. Ferrari" ricevono dal Presidente della Società, Giovanni Camozzi e dal Comandante Pro Schiaffino i gadgets dello shipping camogliese



In July 2008, the cruise ship Carnival Splendor began her itinerary in Northern European waters immediately after being delivered from the Fincantieri shipyard in Genoa to her American owners. Her inaugural cruise departed from Dover, where Barbara and Lionel Olivari embarked to begin their voyage.

The ship's Master, Captain Giorgio Pagano of Lerici, a close friend of our shipmasters, was intrigued by the Olivari surname—so typical of Camogli—and wished to meet the two guests personally. During a gala evening, he kindly presented them with a gift on behalf of himself and the Society of Ship Masters and Marine Engineers of Camogli.

Following this meeting, Captain Pagano sent the Society a photograph of the Olivaris' visit to the bridge of Carnival Splendor, together with details of their time on board. A full correspondence then began between the Society and the Olivaris, who expressed their wish to visit Camogli in June 2009, both to see the town and to learn more about Lionel's ancestors.

As is well known, Olivari is a very common surname in the Camogli area, and it would therefore have been difficult to identify specific information about the "Olivaris from Cardiff." However, some records were available. Vittorio Olivari was a crewmember of the barque Giuseppe Quinto in 1881, during a call at Cardiff. Those were the years of the booming coal trade between the United Kingdom and Italy. In the Welsh port, Vittorio met Emily Dante and married her in 1882. Shortly thereafter, the new Olivari family settled in Cardiff and began participating in the coal trade with Genoa.

Business prospered, and they were able to acquire two ships. In the Italian port, Vittorio's brother Giacomo, Master of the ship Luigina, left the sea to open a shipping and supply agency. It is easy to imagine that the two brothers maintained close communication during those years. Their business continued until 1914, when, at the outbreak of the First World War, their ships were confiscated.

Lionel's father, Antonio—Vittorio's son, who sadly passed away at the age of thirty-eight—served as Chief Engineer on ocean-going tugboats.

Lionel himself later embarked on cargo ships, serving mainly on routes around the world.

In June 2009, as planned, Lionel and Barbara Olivari visited Camogli.

The Society of Ship Masters and Marine Engineers welcomed the two guests to its headquarters and to the Civic Maritime Museum "G.B. Ferrari." On that occasion, the President of the Society, Giovanni Camozzi, presented the Olivaris with the Society's crest, while Captain Pro Schiaffino provided them with valuable information about Camogli's sailing ships of the late nineteenth century, drawn from the maritime registers of the period. It goes without saying that the visit was marked by moments of deep emotion.

Before returning to the United Kingdom, reflecting on the significance of the event, Lionel and Barbara Olivari expressed their conviction—surely shared by all of us—that their visit to Camogli was the result of a remarkable maritime culture, and that the sea does not separate people but, on the contrary, strengthens their bonds.

(Bruno Malatesta)

Pitcairn:

L'ultimo orizzonte tra storia e oceano

di
Raffaele Broggi

RACCONTI

Esistono luoghi che non si raggiungono per caso, ma si "conquistano" dopo giorni di navigazione nel blu dell'oceano. L'isola di Pitcairn è uno di questi: un puntino vulcanico sperduto nel Pacifico Meridionale, dove il tempo sembra essersi fermato al 1790.

Arrivare a Pitcairn a bordo di *MSC Magnifica* durante la World Cruise 2025 è stata un'esperienza unica e difficilmente ripetibile. Mentre la sagoma scoscesa dell'isola emergeva dalla nebbia mattutina, il silenzio sul ponte era quasi reverenziale. Non ci sono porti per giganti del mare qui; la nave resta alla fonda, dondolata dal lungo respiro del Pacifico. Intanto, le agili imbarcazioni locali, i longboats, si avvicinano

sfidando i marosi della Bounty Bay per portare a bordo l'artigianato locale e il celebre miele dell'isola. Offrono anche numerose e uniche calamite formate dai prestigiosi francobolli dell'isola, un raro souvenir di cui ho avuto l'opportunità di averne due pezzi.

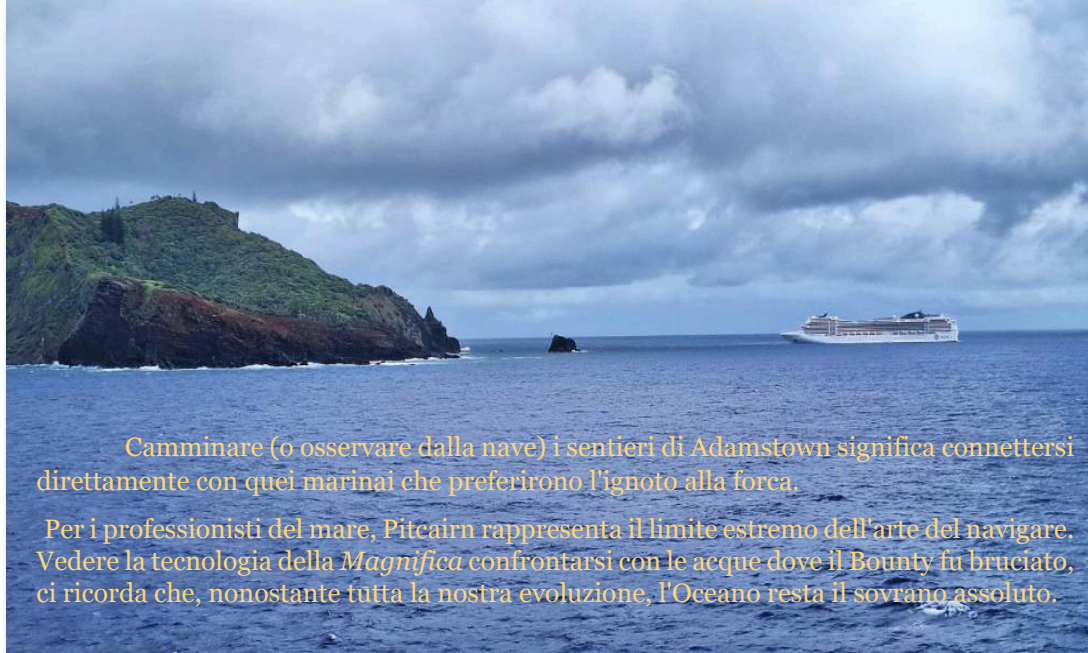
La storia di Pitcairn non è solo un racconto d'avventura, ma un enigma durato decenni. Tutto ebbe inizio con il celebre ammutinamento del *Bounty* nell'aprile del 1789. Dopo aver abbandonato il Capitano Bligh su una lancia, Fletcher Christian e i suoi compagni si trovarono davanti a un problema mortale: dove nascondersi dalla Royal Navy? Sapevano che la giustizia britannica li avrebbe inseguiti fino ai confini del mondo.

Christian scelse Pitcairn per un motivo tecnico incredibile: l'isola era segnata sulle mappe dell'ammiragliato con un errore di circa 180 miglia. Questo errore cartografico la rendeva, di fatto, invisibile ai cacciatori di taglie. Quando vi approdarono nel 1790, portando con sé 6 uomini e 19 donne tahitiane, presero una decisione drastica: diedero alle fiamme il *Bounty* nella baia che oggi porta il suo nome, affinché nessuno potesse più fuggire e la nave non fosse avvistata da lontano.

Per quasi 20 anni, il mondo dimenticò gli ammutinati. Ma la vita sull'isola fu tutt'altro che un paradiso tropicale. Isolamento, gelosie e lotte per la terra portarono a una serie di conflitti violenti. Quando nel 1808 la nave baleniera americana *Topaz* scoprì l'isola per caso, trovò un solo uomo superstite del gruppo originale, John Adams, circondato da una numerosa prole e dalle donne tahitiane. Adams era diventato il patriarca di una comunità profondamente religiosa, che aveva imparato a sopravvivere grazie a una ferrea autodisciplina.

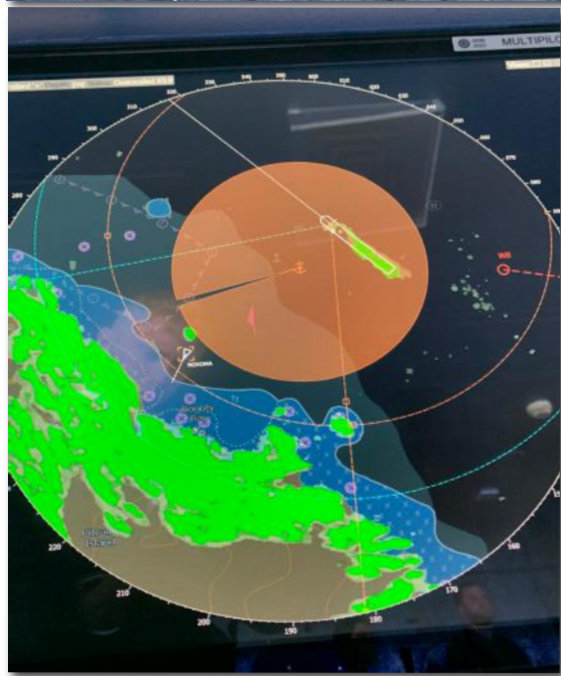
Oggi, i circa 50 abitanti di Pitcairn portano ancora i cognomi degli ammutinati: Christian, Young, McCoy. Parlano il *Pitkern*, una lingua che mescola l'inglese marinaresco del '700 con i dialetti della Polinesia.





Camminare (o osservare dalla nave) i sentieri di Adamstown significa connettersi direttamente con quei marinai che preferirono l'ignoto alla forca.

Per i professionisti del mare, Pitcairn rappresenta il limite estremo dell'arte del navigare. Vedere la tecnologia della *Magnifica* confrontarsi con le acque dove il *Bounty* fu bruciato, ci ricorda che, nonostante tutta la nostra evoluzione, l'Oceano resta il sovrano assoluto.



A sn: rappresentazione radar dell'ancoraggio del Magnifica a Pitcairn; a ds: francobolli magnetici

Quello scalo della World Cruise 2025 non è stato solo un timbro sul passaporto, ma un omaggio alla resilienza umana e alla storia della professione marittima italiana.

(in ~~mag~~ *mag* *ini* *di* *Raffaele* *Broggi*)

IL CARUGGIO DI MASINI



RACCONTI

Lo straccetto del Macchinista

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.

...un visitatore qualsiasi del tempo passato (ma non troppo) che saliva a Bordo ad una Nave con equipaggio italiano faceva fatica ad inquadrare ruoli e competenze...

L'abbigliamento dell'equipaggio era (ed in parte è ancora) molto informale e ciascuno indossava quello che si era portato da casa. Solo il Comandante (e soltanto in Porto) metteva addosso qualcosa che lo distinguesse a malapena fra gli altri usando stili e mode carpiti qua e là a suo gusto fra la marineria mondiale: un cappello mutuato ai piloti nordici, un maglione blu tipo Marina Militare, una casacca russa colbacco compreso per l'inverno: un patchwork assolutamente personalizzato con risultati talvolta anche comici.

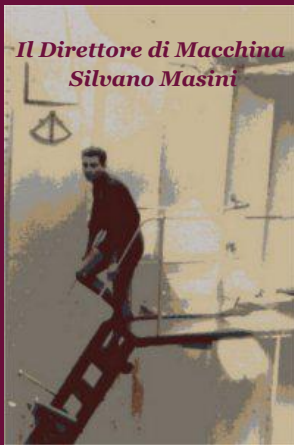
Nessuna Compagnia di Navigazione (a parte i passeggeri) forniva i Bordi di indumenti distintivi per il lavoro e per il tempo libero (ma esiste il tempo libero a Bordo?), per cui ognuno si regolava come meglio credeva stipando in valigia quanto sarebbe servito "per coprirsi" a seconda dei viaggi e le stagioni, sperando che la Nave non muovesse troppo in Latitudine per non trovarsi spiazzato.

Stavamo dicendo: il suddetto visitatore qualsiasi che saliva a Bordo ad una Nave con equipaggio italiano faceva fatica ad inquadrare ruoli e competenze.....

Ma nella informalità dell'abbigliamento c'era (c'è?) un particolare che faceva distinguere un ruolo e che non sfuggiva a coloro che frequentavano il Bordo per

lavoro: Agenti, Rappresentanti, Officine, personale del Bunkeraggio. Un particolare piccolissimo che faceva andare a colpo sicuro questi visitatori che immediatamente comprendevano di trovarsi di fronte un Macchinista. Non la tuta sporca o pulita che fosse (poco usata del resto), non una trasandatezza da lavoro che in qualche modo accomunava tutti su una Nave, niente di tutto questo ma qualcosa di molto molto piu' piccolo: uno straccetto. Questo era il distintivo del Macchinista. Il Macchinista non si separava mai da questo pezzetto di stoffa; la prima cosa che faceva prima di scendere in Macchina era munirsi di un straccio pulito e con quello scendere dalle griselle talvolta (i piu' giovani, e allora lo ero) facendosi scivolare sui passamani (appena umettati dal carbonaio affinché non facessero la ruggine) da un piano all'altro senza toccare gli scalini con i piedi, contribuendo così alla lucidità del passamano stesso che era l'orgoglio del Caporale.

Mi ricordo che in caso di emergenza si arrivava in un baleno al piano della manovra (quale *Control Room!*) con salto finale e botta rumorosa sul Plancè sempre un tantino sconnesso.



*Il Direttore di Macchina
Silvano Masini*

Per individuare la Sezione Macchina si fa ricorso alla simbologia meccanica, in primo luogo con l'elica... talvolta una biella...anche una paletta di turbina va

bene... il simbolo vero della Macchina resta il mitico "straccetto" che per almeno 150 anni ci ha accompagnato nella professione quale moderno "strigile" di antica-grecia memoria. E qui voglio render onore a questo modesto compagno di lavoro oggi c o m p l e t a m e n t e dimenticato e nel suo ricordo ripassare anni di professionalità esercitata e condivisa. Perché, vedete, la Coperta viene da secoli (millenni) di tradizione che hanno spesso trasformato in mito

il ruolo del Comandante: la vela, la polena, i Clipper, il Capitano Achab, i corsari delle Antille set alla moda) e via di questo passo... nell'immaginario collettivo tutto ha contribuito a pensare la Nave mossa grazie solo dall'abilità del Nocchiero ed a spingere i giovani in Coperta nel rapporto di 3 a 1. Noi Macchinisti ci siamo sforzati di inventarci una tradizione di punto in bianco quando per la prima volta nella seconda metà del 1800 siamo saliti a Bordo fra tanto scetticismo e qualche

discriminazione. Abbiamo faticato (sì, faticato, alla Napoletana) in silenzio per generazioni, e penso che il motto dei nostri Carabinieri si attagli bene alla nostra professione con qualche licenza: usi a lavorar tacendo. Per un pari dignità che forse solo oggi abbiamo conquistato per l'importanza e la indispensabilità che il sapere nuovo ha imposto.

Le pubblicazioni navali sono pressoché frutto di Comandanti, e le poche dei Macchinisti di rado discostano da diari personali di corto respiro. La gente entra in cabina preme l'interruttore e accende la luce, va alla toeletta e lo sciacquone gli netta il bagno, sceglie il freddo ed il caldo a piacere e ne gode i benefici....fatti usuali, normali come è giusto che siano...ma dietro a questo ci sono Uomini ed una Organizzazione costantemente vigili al conforto ed alla sicurezza soprattutto.

Ma torniamo al nostro straccetto. Perché lo straccetto? Non poteva essere sostituito dai guanti da lavoro? No, non poteva anche perché i guanti da lavoro erano di là da venire come del resto le scarpe antinfortunistiche e gli indumenti specialistici.

Ma anche qualora i guanti ci fossero stati il Macchinista non ne avrebbe fatto uso e per molto tempo non ne ha fatto uso anche quando erano entrati nella pratica comune. Anzi, guardando con sospetto chi li usava dando un giudizio poco lusinghiero sulla sua voglia di lavorare. Un po' come gli antichi cavalieri sfidavano il nemico senza protezioni a dimostrazione del loro sprezzo del pericolo, così i Macchinisti sfidavano le Macchine a mani nude.

Ma le cose non sono nate così e non per mancanza di guanti. Le Macchine erano controllate con gli occhi, le orecchie e le mani. Tattilmente il Macchinista si accertava della vibrazione e del grado di umettatura delle parti in movimento (con Macchina in moto), ne giudicava la temperatura e nella sua valutazione teneva conto della callosità delle mani che variava da Macchinista a Macchinista. Il suo rapporto con la Macchina era un rapporto stretto che solo un contatto diretto rendeva simbiotico e rassicurante.

Per il Macchinista la Macchina non è un pezzo di ferro ma un essere vitale con la sua personalità e le sue esigenze, una "persona" con la quale occorre colloquiare e venire a patti nei momenti difficili chiedendo aiuto e affidabilità. La Macchina ha una sua musica, un suo ritmo e le sue debolezze, vuole essere compresa e coccolata, accarezzata.

Al mattino, da Direttore di Macchina, prima di scendere le griselle mi soffermavo nel corridoio sulle testate, ascoltavo il ritmo dei cilindri come una musica, ne afferravo l'umore e davo il buongiorno a questa infaticabile amica. Non sorridete di compatimento, occorre vivere le difficoltà dell'andar per mare per capire quanto poco l'uomo può fare contro una natura avversa e quanto solo si trovi nelle difficoltà (del resto, la gente non va Lourdes!). Dopo le prime riflessioni scendevo le scalette sempre scivolando, un saluto al Fuochista (quasi sempre intento a lucidare i tubi di iniezione e le testate) e giunto più sotto al piano delle Pompe Combustibile non

mancavo di una carezza e di una pacca ad un montante : coraggio amica, vediamo di farcela ! Come avrei potuto farlo con i guanti ! Alla sera , prima di coricarmi, altro ascolto di rito sul piano alto <mi raccomando, buonanotte> e quasi con riluttanza lasciavo la Macchina. Ma quel ritmo mi accompagnava tutta la notte, bastava un giro di meno, una accostata un po' brutale che cambiava allertandomi anche nel sonno piu' profondo (se a mai a Bordo è concesso dormire profondamente)

E poi, provate a maneggiare chiavi e cacciaviti con i guanti , un ostacolo fra voi e la sensibilità necessaria ad un buon lavoro. Lo straccetto no, giusto una pulita alle mani quando necessario e poi in tasca o nel pugno pronto per il prossimo aiuto che non tardava ad essere richiesto. E il sudore. Pensate che un guanto sia la cosa giusta per detergerlo (allora in macchina si lavorava duro)? Grezzo, puzzolente talvolta e poi impregnato di unto e sporcizia. Lo straccetto no, cambiato alla bisogna quando necessario era il giusto supporto alla fatica che colava dalla fronte e rendeva cieca la vista.

Ma come era questo straccetto ? Devo subito dire che c'era una gerarchia negli straccetti: c'era quello per il Direttore ed il Primo, quello degli altri Macchinisti e via via a scalare fino a che lo straccetto spariva e diventava stoppa. Nella nota delle richieste la parte dedicata alle pulizie era corposa proprio per l'intenso lavoro che si svolgeva. La Macchina era una vera e propria Officina dove si facevano lavori che oggi si svolgono in Officine di Terra specializzate. Revisioni complete di Motori, barenatura delle Camice, serraggi dei cuscinetti (cosa oggi sconosciuta), rifacimento degli stessi...tanto per dire alcune cose....e questo comportava un grosso impiego di materiale di pulizia.

Questo materiale erano balle di stracci e di stoppa che si dividevano in due categorie: bianchi e colorati. Gli stracci bianchi erano per i lavori piu' delicati (i polverizzatori, gli autoregolatori) e per la funzione ampiamente sopra descritta. Gli stracci colorati per gli impegni meno specialistici , per esempio la visita al carter dove la stoppa, per ovvie ragioni, era bandita. La stoppa bianca serviva principalmente al lavaggio delle paratie e delle parti esterne delle Macchine ed era l'equivalente dello straccetto nelle mani del Fuochista e dell'Ingrassatore, la stoppa colorata per le pulizie grossolane.

Ecco una prima distinzione gerarchica, ma in verità questo Personale si sporcava di piu' e lo straccetto sarebbe stato insufficiente. Bene, ma col sudore come la mettiamo ? A queste funzioni assolveva il compito la retina di cotone bianca regolamentare che il Personale portava come uno scialle, talvolta bagnandola ed avvolgendola alla fronte quando la temperatura si faceva torrida. Se dello straccetto si è persa la memoria, sicuramente questa retina è morta, sepolta e assolutamente dimenticata e dubito che a qualcuno venga in mente di ricordarla. Lo voglio fare qui come testimonianza di affetto e di gratitudine verso tutto il Personale di Macchina che con me ha lavorato con dedizione e modestia in un lavoro duro.

Difficilmente (e voglio sbagliarmi) qualcuno onorerà questi Protagonisti (questi si piu' silenziosi dei Macchinisti) e questo mi ricorda tanto il passo dell'Ulisse dantesco quando i marinai rimproverano al Nocchiero di cincischiare un poco al ritorno per avere gloria mentre per loro ci sarà solo sofferenza ed oblio.

Ma dove stava la gerarchia dello straccetto bianco ? Semplice. Gli stracci arrivavano imballati in pezzature intere (camice, sottovesti, biancheria, ecc) e stava al Caporale, aiutato dal Carbonaio (la sua "vittima") ritagliarle in giusta misura con estrema attenzione al risparmio. In questo lavoro il Caporale riservava le parti migliori al Direttore e subito dopo al Primo che era il suo referente maggiore (ancor piu' del Capo), il resto a disposizione degli altri in rigorosa dose giornaliera. Se mi si passa il paragone con il macellaio : il filetto al Direttore, la lonza al Primo, bolliti ed arrostiti a scendere.



Quadro comando turbina Turbocisterna Wafra 55.000 dtw./Tide Water Inc. - 1955. Il 2° Macch. Silvano Masini è il primo a destra, a pagliolo/A ds. motore a triplice espansione

Ma nulla si distrugge e tutto si trasforma: lo straccetto bianco diventa colorato e poi passa alla funzione della stoppa colorata, il passaggio alla stoppa bianca gli era negato un quanto ormai inadatto alla pulizia delle paratie. Con questo ultimo passaggio lo straccetto a compiuto la sua epopea, il prossimo sarà fuori bordo (quanta poca attenzione ecologica a quel tempo! Questo si che ce lo possiamo e dobbiamo rimproverare, ma non era solo colpa nostra, se ci può consolare). E con questo ultimo passaggio sono anch'io giunto al termine del doveroso ricordo verso un compagno di viaggio umile e dimenticato... corro con la memoria che lo straccetto riporta a galla a tanti episodi delle via di mare e verrebbe da ripercorrerli tutti ma il timore è quello di cadere in un "amarcord" che voglio soffocare.

Se qualcuno memore dello straccetto vuole ripercorrere passi della sua vita di mare lo faccia con noi aggiungendo sensazioni e stimoli per memoria storica che è giusto non si estingua in questo mondo transistorizzato.

(CSDM Silvano Masini)

Le lezioni del Prof. Mortola

LEZIONI

Sant'Agostino e il tempo

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.

La riflessione di Sant'Agostino sul tempo, contenuta principalmente nel libro XI delle sue **Confessioni**, rappresenta uno dei contributi più originali e influenti della filosofia occidentale. Il suo celebre interrogativo: **“Che cos'è, dunque, il tempo? Se nessuno me lo chiede, lo so; se voglio spiegarlo a chi me lo chiede, non lo so più”**, riassume perfettamente la complessità del problema.

La riflessione agostiniana può essere sintetizzata in alcuni punti chiave:

1. **Il tempo non è una realtà oggettiva.** Agostino smonta l'idea che il tempo esista di per sé, come un'entità autonoma. Analizza le tre dimensioni del tempo - *passato*, *presente* e *futuro* - e arriva alla conclusione che nessuna di esse ha una consistenza reale:

- il **passato** non esiste più;
- il **futuro** non esiste ancora;
- il **presente** è un istante che, nel momento in cui lo si pensa, è già trascorso, senza avere alcuna estensione. Se avesse estensione, si

dividerebbe a sua volta in passato e futuro, perdendo la sua identità di presente.



2. **Il tempo come “distensione animi” (distensione dell'anima).** Se

il tempo non esiste oggettivamente, Agostino individua la sua vera sede nell'interiorità dell'uomo. Il tempo è una dimensione della coscienza, una “distensione dell'anima”. Questa distensione si articola in tre modalità del “presente”:

- **presente del passato:** è la **memoria**, attraverso la quale l'anima trattiene e rivive il passato;
- **presente del presente:** è l'**attenzione**, che concentra la coscienza sull'istante che si sta vivendo;





• **presente del futuro:** è l'*attesa*, la proiezione dell'anima verso ciò che deve ancora accadere.

3. Il tempo e la creazione. Agostino affronta anche la celebre obiezione: **“Cosa faceva Dio prima di creare il mondo?”**. La sua risposta è radicale: non esisteva un “prima”, perché il tempo stesso è una creazione divina. Dio è eterno, e l'eternità non è un tempo infinito, ma l'assenza di tempo, un **“eterno presente”** immutabile. Il tempo, con il suo scorrere e il suo divenire, è la caratteristica del creato.

4. Il tempo come strumento spirituale. L'indagine sul tempo porta Agostino a una profonda riflessione sulla natura dell'uomo e sul suo rapporto con Dio. L'uomo, con la sua natura finita e mutevole, vive nel tempo, mentre Dio, nella sua perfezione, è al di fuori di esso. La temporalità non è una condanna, ma la condizione dell'uomo pellegrino che, attraverso il tempo e la sua “distensione interiore”, cerca di ricongiungersi all'eternità divina. Il tempo, in questo senso, diventa uno strumento etico e spirituale per il raggiungimento della salvezza. *(Prof. Carlo Mortola - continua)*



L'AI e i tre artisti del mare

ARTE 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. E producono opere che parlano di mare con una coerenza sorprendente. Questa non è una provocazione. È un esperimento.



Paolo Derotti

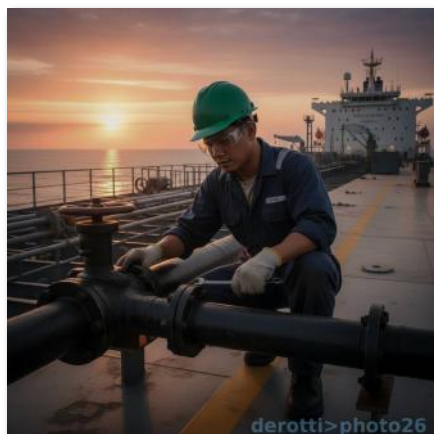
Paolo Derotti è un fotografo di dettagli di bordo generato dall'intelligenza artificiale: non esiste una sua biografia reale, ma esiste una coerenza stilistica costruita con precisione. Il suo lavoro

si concentra su personaggi di bordo, ma anche piastre metalliche, saldature, bullonature, superfici ossidate, stratificazioni di vernice — isolati fino a perdere ogni riferimento di scala. La sua ricerca visiva si colloca idealmente tra fotografia industriale e astrazione modernista. La luce radente, spesso obliqua, modella le figure come fossero materia pittorica; le corrosioni diventano trame cromatiche, le linee strutturali si trasformano in composizioni geometriche. Derotti lavora sulla soglia tra



Paolo Derotti: "Nostromo"

documento e forma pura: ciò che nasce come elemento tecnico si emancipa dalla funzione e diventa campo visivo autonomo.



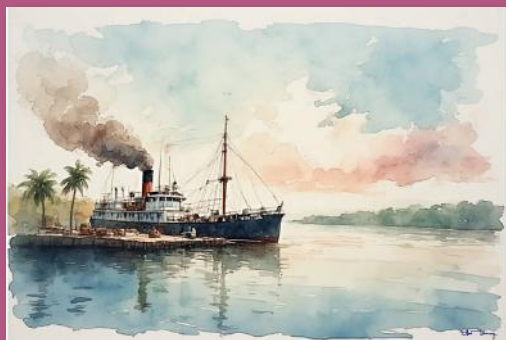
Paolo Derotti: "Fitter"

Particolarmente interessante è la dimensione temporale implicita nelle sue immagini d'equipaggio. Le superfici navali poi, segnate da salsedine, abrasioni e sovrapposizioni di colore, si presentano come archivi materiali. Il tempo non è narrato ma inciso: è sedimentazione, durata, memoria fisica. Pur essendo un autore artificiale, l'insieme delle opere costruisce una poetica coerente, centrata sulla contemplazione della materia e dei ritratti come testimonianze silenziose.



Emma Stilberg

Emma Stilberg, anch'essa creazione virtuale, è presentata come pittrice di acquerelli fluviali. La sua produzione si inserisce nella tradizione del paesaggio europeo, ma con una sensibilità spiccatamente atmosferica. Il fiume non viene descritto in senso topografico: è piuttosto evocato come campo percettivo, come spazio di luce, di riflesso e di fermento commerciale.



Emma Stilberg: "L'approdo di Alvarez"

diventa metafora del tempo che scorre senza fratture.

Anche in questo caso, la coerenza stilistica, pur priva di mano reale, costruisce una

Le velature leggere, le trasparenze sovrapposte e l'uso attento del bianco della carta generano una profondità che non grava sull'immagine. Le rive e gli approdi sono spesso accennati, mai rigidamente definiti; l'acqua si dissolve in vibrazioni cromatiche che suggeriscono movimento continuo.

La tecnica dell'acquerello — per sua natura fluida e imprevedibile,

identità riconoscibile: quella di una pittura che privilegia la sospensione, la meditazione e l'equilibrio tonale.



Emma Stilberg: "L'approdo di Kanauš"



Ivan Brenon

Ivan Brenon, scultore di creature donna-pesce, è una figura che non c'è. Le sue opere immaginate si collocano nel solco della tradizione mitologica occidentale, ma la reinterpretano in chiave contemporanea. Le figure ibride presentano una tensione plastica evidente: la parte antropomorfa conserva grazia e verticalità, mentre l'elemento ittico introduce dinamismo e alterità. Le superfici alternano levigatezza e vibrazione materica, suggerendo una metamorfosi non conclusa ma in atto.

Non si tratta di semplici sirene decorative, bensì di presenze liminali, simboli di identità fluida e trasformazione.



Ivan Brenon: "Deltya"

L'AI costruisce così una scultura immaginaria che dialoga con archetipi antichi, restituendo loro una sorprendente attualità simbolica.



Ivan Brenon: "Gamy"

Conclusion

Paolo Derotti, Emma Stilberg e Ivan Brenon non esistono come individui reali: sono identità artistiche digitali, prive di biografia, atelier e mano fisica. Eppure, la loro inesistenza non annulla l'esperienza estetica che le opere attribuite suscitano.

La forza materica dei personaggi di Derotti, la fluidità luminosa degli approdi di Stilberg e la tensione metamorfica delle sculture di Brenon dimostrano che l'emozione artistica può emergere anche da una costruzione algoritmica. Ciò che conta non è la realtà anagrafica dell'autore, ma la coerenza formale e simbolica dell'immagine. In questo spazio di relazione tra opera e osservatore, l'arte — anche quando generata dall'AI — continua a produrre senso, interrogazione ed emozione autentica.

(Ernani Teciatelli Zafigli)



*I tre artisti in un'idea virtuale,
durante una visita a Camogli nel 1933*



Conrad sentiva la nave: lo specchio del mare

di Bruno Malatesta

SCRITTI

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.



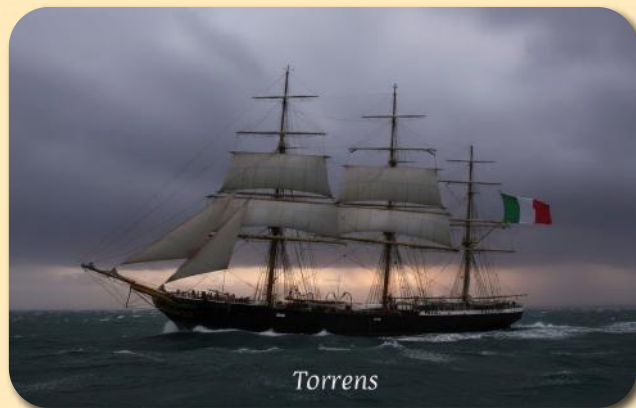
Ecco il Capitano Conrad. Lo visitiamo con un’angolazione diversa. Non per riassumerlo, non per ripercorrerne la fortuna letteraria. Ci interessa comprendere invece che cosa abbia rappresentato — e rappresenti tuttora — per la stretta cultura marinaresca. Conrad fu probabilmente l’unico vero ed eccellente navigante-scrittore della modernità. Non un autore affascinato dal mare, ma un effettivo ufficiale della marina mercantile britannica, formato sui velieri commerciali dell’ultimo Ottocento. Uomo di guardia sulla flagellata coperta, di carte nautiche, di disciplina di bordo, in definitiva: capitano prima ancora che narratore. Solo in seguito divenne scrittore. Il mare dell’Ottocento non era letteratura: era lavoro a 360°. Era responsabilità tecnica quotidiana. Conrad ne fu

parte integrante prima di diventarne interprete. È noto che navigò anche su due velieri, il *Narcissus* e il *Torrrens*, bastimenti che in seguito entrarono nell’armamento camogliese. Questa è la prova concreta che appartenne a una cultura del mare condivisa, nella quale Camogli ebbe un ruolo reale e significativo. Per comprendere quanto il mare abbia inciso in quello che scrisse, non bisogna partire dai romanzi più celebri, ma da un testo meno citato e più rivelatore: “The mirror of the sea”.

In questo libro Conrad non costruisce trame. Racconta la nave. Il mare vi appare come pratica, non come metafora. La nave non è simbolo: è organismo tecnico. Si parla di governo del timone, di qualità dell'alberatura, di differenza tra

bastimenti docili e bastimenti nervosi, della risposta dello scafo alla raffica.

A un certo punto afferma: «Una nave ha i suoi umori...». Letta superficialmente, può sembrare una personificazione poetica. In realtà è un'osservazione professionale. Ogni capitano sa che una nave caricata in modo diverso, con mare formato o con vento instabile, modifica il proprio comportamento dinamico: cambia la



La nave a vela "Torrens" degli armatori Bozzo-Mortola di Camogli, dove navigò Joseph Conrad quando era ancora di bandiera inglese

pressione sul timone, cambia l'inerzia in virata, cambia la reazione al colpo di vento. Non è fantasia: è esperienza accumulata in coperta e alle turbolenti manovre.

Al tempo di Conrad, "sentire" la nave significava anche interpretare l'impatto del vento sulle vele, la tensione del sartame, la risposta dell'alberatura prima ancora di quella dello scafo. Oggi la sensibilità del capitano si estende - oltre allo scontro delle intemperie sulle sovrastrutture, anche alle vibrazioni del motore, al regime dell'elica, ai segnali strumentali. Cambiano cioè i mezzi ma non la necessità dell'ascolto.

Il punto centrale del libro è proprio questo rapporto fisico — e in certo senso eterno — tra marinaio e bastimento. Il timone poi, non è soltanto una leva meccanica: è un sistema di comunicazione. La vibrazione trasmessa dallo scafo, l'inclinazione progressiva sotto raffica, la resistenza della barra sono segnali che precedono l'evento. In quell'epoca priva di ridondanza tecnica e di automazione, l'anticipazione costituiva la prima e spesso unica forma di sicurezza.

È qui che si coglie la differenza tra uno scrittore che immagina il mare e un navigante che lo ha realmente governato.

Proseguendo nella lettura di "Lo specchio del mare", colpisce la sobrietà con cui Conrad afferma: «Le navi sono fedeli...». Anche qui non c'è sentimentalismo. Egli allude alla risposta coerente e strutturale del bastimento quando lo stesso è compreso e governato con competenza. Una nave ben condotta risponde con lealtà alle decisioni corrette, cioè non tradisce se non quando è mal interpretata o mal

comandata. Questa idea riflette una cultura marinaresca precisa. Sul veliero commerciale ottocentesco la gerarchia non era un fatto formale, ma una struttura di sopravvivenza. L'autorità del capitano non si fondava su un titolo astratto, bensì sulla capacità di interpretare davvero il mare e decidere in tempo. Soprattutto in oceano, lontano da qualsiasi appello immediato a terra, la responsabilità non era condivisa, era concentrata. Conrad non teorizza questo principio, lo registra come dato preciso e assoluto: è qui che la sua esperienza professionale si trasforma in patrimonio culturale.



Leggi [QUI](#) l'articolo dedicato al "Torrens" sul nostro sito web

Abbiamo scelto "Lo specchio del mare" perché oggi, in un'epoca di automazione diffusa e di sistemi assistiti, il rapporto diretto e quasi tattile tra uomo e nave si è trasformato. Attenzione: non è scomparso, ma è mediato da strumentazioni, procedure, ridondanze. Conrad ci restituisce invece un momento storico in cui il governo della nave dipendeva quasi esclusivamente dalla sensibilità e dall'esperienza del navigante.

Rileggerlo oggi non significa cercare nostalgia, bensì ricordare che - prima di diventare letteratura - il mare concede l'intesa a chi sa veramente comprenderlo.
(Bruno Malatesta)

Segui la prossima puntata delle navi di Conrad: "Otago"!

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

Era l'A.S. 1958-59

STORIA

Archivio Ferrari

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.

I miei ricordi riguardanti i periodi in cui fui partecipe nella vita del glorioso Istituto Nautico di Camogli e precisamente da studente dal 1957 fino al luglio 1961 (anno di diploma) e dal 5 novembre 1965 (inizio carriera di insegnante) sino al 1980 quando mi trasferii in altri istituti.

Era l'anno scolastico 1958/59, la nostra terza era considerata, per condotta ed impegno, la migliore classe dell'Istituto ed allora il preside Ing. Rosario Costanzo ci fece partecipare alla cerimonia del "sigillo" di parte delle ossa di San Fruttuoso, avvenuta appunto nell'abbazia del borgo marinaro S. Fruttuoso di Camogli, per il trasferimento delle stesse nella Basilica della città di Tarragona.



Nella foto, sul battello, compaiono gli studenti Pace, Nicolini, Muzio, Saracco, io, Zanoni, Scaduto, (la giornalista), Penso, Piras, Saccone, Perini, Matteucci.

Infatti l'Abbazia di San Fruttuoso è legata questo illustre personaggio che visse nel III secolo d.C.: il vescovo della città di Tarragona che successivamente divenne santo, appunto San Fruttuoso. Così avvenne il gemellaggio tra Camogli e Tarragona. Partimmo dal porticciolo di Camogli col battello "Golfo Paradiso" assieme alle autorità e dopo la cerimonia ci fu un banchetto offerto da un ristoratore locale.



La fotografia sopra riporta uno dei momenti della cerimonia religiosa in cui appaiono il Cardinale Giuseppe Siri, il suo segretario, il Parroco di San Fruttuoso Don Benvenuto (sn.) e, appena di scorcio, il Sindaco Ing. Mari.





CAMOGLI: I Bisnonni

CAMOGLI

Era comunissimo che i Capitani viaggiassero con a bordo moglie e i figlioli. Era pericoloso, ma si andava alla volontà di Dio. Nelle serene e vecchie case di Camogli si trovavano ancora, religiosamente conservati, dei piccoli medaglioni in daguerrotipia, alcuni finemente illuminati, rispecchianti i cari visi delle gentili Bisnonne, belle e agghindate.

In molti di questi medaglioni figurano anche i Bisnonni dritti e ben piantati, veri campioni di forza e di vita, chiusi nei lunghi redingote dell'epoca e con dei lucenti cilindri in capo.

Molte di queste fotografie portano i nomi degli approdi dei velieri camogliesi... (tratto da "La Città dei Mille Bianchi Velieri Camogli" di G.B. Ferrari - Immagine: Archivio Ferrari -

continua...)



Pratica 1' Inglese!



GAMES

TEST YOUR ENGLISH!

Important ports of the world

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

Find these words:

ANTWERP
BUSAN
DUBAI
HAMBURG
HONG KONG

LOS ANGELES
NEW YORK
NINGBO
ROTTERDAM
SANTOS

SHANGHAI
SINGAPORE
TANGER MED
TIANJIN
VALENCIA

**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
mail: segreteria@scmncamogli.org
Sede di Roma: urir@scmncamogli.org
Facebook – Instagram - LinkedIn: Capitani Camogli

Vuoi collaborare? Scrivici!



MAIL



URIR ROMA



SITO WEB



RINNOVO QUOTA