



STORIA DELLA NAVE-SCUOLA GIORGIO CINI (BELEM)

Il Cap. Riccardo Roemer ha voluto ricordare la storia della nave

Ultimamente la stampa specializzata ha dato risalto ad una ripresa piuttosto prossima nel mondo, nel campo delle auto, quindi nel settore specialistico delle "Carriers", dove si è sofferta la crisi. Dopo più di due anni di ferma, per ragione di età del naviglio che copre questo mercato mondiale, ci stiamo avviando ad un boom di ordini con le opportunità future offerte dal nuovo e più ampio Canale di Panama, che dovrebbe essere aperto nel prossimo oramai 2015.

Asia, Europa e America saranno sempre più vicine.

Ricordo, con nostalgia, quando nel porto di Savona, sempre all'avanguardia nel campo "auto" dovuto anche alla sua vicinanza con Torino, c'erano i magazzini degli zolfi Poggi & Astengo che servivano alla Züst-Ambrosetti per immagazzinare le automobili, che quando arrivavano le navi Anna Martini e la Luigi Martini avevamo il carico già pronto per essere imbarcato per la Sardegna. Questo è stato l'inizio di quello che cominciò dopo qualche anno. La guerra aveva creato ovunque grandi opportunità e la FIAT non si fece scappare le occasioni, prendendo spunto da quanto fatto a suo tempo, sfruttando l'esperienza Züst-ambrosetti, fu pensato di usare navi ben più grandi per spedire grandi quantitativi di automobili negli USA, le navi Carriers, non erano ancora state concepite, la Italnavi, società di navigazione partecipata dalla FIAT, fece trasformare, attingendo sul mercato delle "Liberty", alcune navi a buon mercato che davano una più che buona capacità. Nel 1957 si

cominciò a fare servizio da Savona, con la Italterra su base mensile su New York, la nave caricava circa 1000 auto dei vari modelli, per battezzare questo servizio intervenne a Savona, l'Ing. V. Valletta, Presidente della FIAT, che fu maestro dell'Avv. G. Agnelli. La richiesta auto per la FIAT dagli USA incrementava, ed allora ci furono con lo stesso tipo di navi altre due trasformazioni identiche la Italcielo e la Italmare. Questo tipo di linea continuò fino a tutto il 1965. A seguito della richiesta sempre più in aumento grazie ai modelli Alfa, duetto, FIAT 124 Spyder, Lancia beta specialmente per i mercati della Florida, California, e Texas, si creò un mercato che con il nascere degli Asiatici, Giappone e Corea, con i vari problemi legati ai vari autunni caldi non riuscirono mai più a ripetersi. Con accordi tra FIAT, Züst-Ambrosetti, Armatori Norvegesi, fu costruito laddove c'era stato il magazzino Poggi & Astengo, un Autosilo di 14 piani che conteneva circa 5.000 auto, quando tutto fu a regime si iniziò a caricare, sempre con la vecchia idea, ma con vere Car Carrier, da 5.000 auto come la "Laurita" che fu la prima, seguita, da Savonita, e da Torinita, navi gemelle, arrivando ad imbarcare 180.000 auto all'anno al ritmo di una nave da 5.000 auto alla settimana. Considerando che ci sono molti di noi, che appartengono a questi bei tempi, non sarà difficile trovare un po' di tristezza, anche se oggi il porto ha la sua leadership nel campo delle navi da Crociera.

Riccardo Roemer



UNA STORIA SOTTO TRE BANDIERE

IL PERIODO FRANCESE
(1896-1914)

La nave fu commissionata al cantiere Dubigeon di Chautenay-sur-Loire nel 1895 dall'armatore Fernand Crouan che voleva una nave da carico in acciaio con alberatura in legno. Fu varata nel giugno del 1896. Il suo armamento originale era di "brigantino a palo" cioè con l'albero di trinchetto e quello di maestra a vele quadre e l'albero di mezzana equipaggiato solo da vele auriche.

Il suo armatore le diede il nome di "Belem" come la città brasiliana dove Crouan aveva fondato all'inizio del secolo XIX una società commerciale. La nave, dalle forme ben proporzionate ed aggraziate, aveva una lunghezza al galleggiamento di 48 metri, una larghezza di 8,80 ed un pescaggio di 4,90. Uno scafo dalle dimensioni ridotte ma robusto, fine ed elegante che poteva trasportare 675 tons di prezioso carico: il cacao soprattutto per conto del famoso chocolatier "Menier". Il motto che portava a poppa era: "Ordem e Progresso", lo stesso del Brasile.

La nave fu costruita in meno di sei mesi e varata il 10 giugno 1896 e per le sue linee eleganti prese ben presto il soprannome di "Yacht dell'armamento Crouan".

Venne impiegata in navigazioni atlantiche sulla linea Nantes-caraibi-sud America.

**EVENTI TRAGICI
E INASPETTATE FORTUNE**
Fin dalla sua prima campagna commerciale, il Belem fu messa alla

prova. Sopravvisse, in Brasile, ad un furioso incendio a bordo in cui 115 dei muli che trasportava morirono nell'incidente.

Pochi anni dopo, la nave miracolosamente sfuggì all'eruzione del Monte Pelée, che ha devastato il porto di St. Pierre in Martinica.

8 maggio 1902, alle 8 del mattino, si alzò una nuvola vulcanica che avrebbe distrutto in 90 secondi, la città, i suoi 30.000 abitanti e tutte le navi del porto. Il giorno prima il Belem, per la mancanza di spazio sulle banchine si era dovuto ormeggiare alla fonda in un'altra baia; questa "disavventura" che aveva fatto arrabbiare il suo comandante, il capitano Julien Chauvelon, salvò lui ed il suo equipaggio...

LE SUE NAVIGAZIONI

Belem avrebbe attraversato l'Atlantico fino al 1914, facendo 33 "campagne" -viaggi che duravano fino a sei mesi- prima sotto la bandiera Crouan, poi per l'armatore Demange infine per gli "Armatori Coloniali". Poi agli esordi di una guerra mondiale che avrebbe visto la distruzione di tanta parte della marineria velica, un'altra vita.

SOTTO BANDIERA INGLESE
(1914-1951)

Nel marzo del 1914, dopo 13 anni a bordo di Belem, il capitano Chauvelon prese il comando della nave per l'ultima volta. Le fece attraversare la Manica per consegnarla al suo nuovo proprietario, il Duca di Westminster.

Non era certamente l'impossibilità

Il Nautico di Savona è stato trasferito integralmente all'I.T.I.S. perdendo definitivamente la centenaria sede storica. L'ultimo piano attualmente è ancora impegnato come "Museo" che raccoglie reperti storici nautici ma è forse destinato, nel prossimo futuro, al trasferimento. I politici savonesi e le nuove direzioni considerano tutto obsoleto e di semplici retaggi storici. I nuovi alunni, al termine del corso, escono con un diploma tecnico molto generico. Il Nautico di Savona è ormai morto.

Sabato 20 Dicembre

- ore 16.30: Assemblea dei soci A.L.P. per cooptazione-conferma consiglieri.
- ore 17.00: Proiezione di documenti sulla Savonesità di C. Colombo. Relatore Franco Icardi.
- ore 17.30: Brindisi augurali.

1° e 3° Martedì del mese

- ore 17.00: Incontri soci A.L.P.

di scegliere una barca nuova che aveva spinto Hugh Richard Arthur Grosvenor, secondo duca di Westminster, capo di una delle famiglie più ricche delle isole britanniche, a mettere gli occhi sul Belem ma "per Giove! Linee eleganti, dimensioni ragionevoli e la manovrabilità di Belem lo avevano stregato". Per quanto riguarda il lusso e il comfort, però, c'era molto da fare. Il Duca quindi intraprese una importante lavoro di "refitting" per trasformare la nave in uno yacht di piacere, degno del guidone dello Royal Yacht Squadron che alzava a riva. La nave

venne dotata di due eliche e due motori Bolinder svedesi, la parte bassa degli alberi di legno sostituiti da pali in acciaio, furono costruite cabine in mogano cubano, la vecchia stiva divisa in due da un falso ponte sul quale vennero costruite altre cabine, alloggi equipaggio sotto il ponte di prua, e ai piedi dell'albero maestro un salone. Piccola fantasia post-vittoriana del Duca: una balaustra di colonne bianche che elegantemente chiudevano la poppa.

E così il Belem era in grado di ospitare comodamente circa 40 persone, tra proprietari, ospiti ed equipaggio, solcando i mari d'Europa all'indomani della Grande Guerra, sotto la bandiera di Sua Maestà.

Tanto che un giorno la nave fa una nuova conquista: il ricco produttore anglo-irlandese Ernest Sir Arthur Guinness. Poco abituato a darsi per vinto, Sir Arthur non smise di insistere per ottenere quello che tanto gli piaceva, riuscendo a convincere (la storia non dice come) il Duca di Westminster a vendere Belem nel 1921.

CON GUINNESS LA NAVE CAMBIA NOME (1921)

Guinness rinominò la nave Phantom II, con l'ortografia francese. Il minimo che si possa dire è che tra il produttore di birra e la sua tre alberi ci fu davvero una grande storia, che si è conclusa alla morte di Guinness. Durante tutti questi anni, usò il suo yacht anche per lunghe navigazioni, organizzando la nave per permettergli di lavorare, ricavando il suo ufficio nell'attuale quadrato ufficiali.

Per un anno, dal marzo 1923 al marzo 1924, con la sua nave fece il giro del mondo attraverso il Canale di Panama rientrando attraverso il Canale di Suez, sfuggendo il grande terremoto che distrusse il porto di Yokohama. Un anno dopo, era nel ghiaccio delle Spitzbergen. Visitarono Marsiglia e risalirono il Guadalquivir fino a Siviglia.



Nel 1938, Phantom II e il suo proprietario celebrarono l'incoronazione di Re Giorgio VI nel porto di Montreal. Feste, regate, i raduni prestigiosi, tutto questo ormai faceva parte dell'esistenza "d'oro", l'elegante tre alberi. Ma nel 1939, all'alba di una nuova guerra mondiale, il destino della nave sarebbe cambiato. Il Phantom II venne messo in disarmo presso l'Isola di Wight, nel porto di Cowes. Li sarebbe rimasto 12 anni. Durante la guerra ospitava un tempo il quartier generale delle Forze Francesi Libere, sezione motovedette. Un bombardamento distrusse i pennoni e le vele. Rimase lì semidistrutto e dimenticato fino al 1951.

SOTTO BANDIERA ITALIANA (1951 - 1979) - IL MIO PRIMO INCONTRO CON LA NAVE

il Conte Vittorio Cini, aristocratico e mecenate italiano, era alla ricerca di una nave che potesse servire come nave scuola per il centro marittimo ospitato nel seno di una grande fondazione che aveva istituito in memoria del figlio, Giorgio, morto in un incidente aereo, ripristinando completamente l'isola di San Giorgio Maggiore nel bacino di San Marco a Venezia, facendola diventare un grande spazio culturale.

Il "Centro Marinaro" ha ospitato nel tempo circa 600 orfani di marinai e pescatori, educando i giovani ai mestieri del mare. Il conte quindi individuò nel Fantome II la nave adatta alle sue esigenze, acquistandola dagli eredi Guinness. Ed ecco che ora il tre alberi riparte per nuovi orizzonti, questa volta sotto la bandiera italiana.

Ancora una volta, subisce cambiamenti significativi per accogliere una sessantina di giovani apprendisti marinai, i "Marinaretti" appunto. Perde i pennoni dell'albero maestro e modifica l'armamento in Nave-Goletta (Trinchetto con vele quadre e maestra e mezzana con vele auriche). La nave con il nuovo nome

di Giorgio Cini naviga il Mediterraneo con i suoi giovani marinaretti.

Non possiamo non ricordare in questa sede la figura del comandante Giovanni Barbini (medaglia d'oro al valor militare), al comando del Centro Marinaro e della Nave scuola dal 1956 al 1962.

Nel settembre 1962 per la popolare testata per ragazzi il giornalista Alessandro Mossotti pubblica su "il Corriere dei Piccoli" un bel articolo sulla crociera del 1962 appena conclusa.

Chi scrive, allora era un ragazzino di 13 anni che legge l'articolo sul settimanale e comincia a sognare... "voglio assolutamente provare l'esperienza di una navigazione su una nave a vela così bella". La fermezza con cui chiedo di frequentare quella scuola mi porta a frequentare un corso di "padrone marittimo al traffico ed alla pesca". Arrivo a San Giorgio Maggiore nel ottobre del 1966.

Purtroppo il tempo corre veloce e già nel 1965, la nave era considerata troppo vecchia, troppo pericolosa per continuare la navigazione. Da alcune fonti si apprende che nel 1966 la nave avrebbe fatto una crociera estiva per i cadetti della Guardia di Finanza. L'ultima.

Successivamente rimase ancorata a San Giorgio Maggiore, la sua presenza sul molo della scuola, fu per me molto importante: il senso della tradizione nel mestiere che mi accingeva ad intraprendere. Rimase su quella banchina ancora per qualche anno, fino a quando fu venduta all'arma dei Carabinieri per una lira (simbolica). I Carabinieri si impegnarono in un serio restauro, ma dovettero rinunciare per mancanza di mezzi finanziari.

La nave venne ceduta nel 1976 ai cantieri navali di Venezia che continuarono i lavori, ripristinando l'armo originale della nave e installando nuovi motori FIAT. Tuttavia, nei primi anni '70 era già accaduto un evento che avrebbe cambiato, ancora una volta, il

destino della vecchia nave. Un vecchio appassionato di vela francese, Dr. Luke Gosse, durante un soggiorno a Venezia, ha visitato la nave ormeggiata a San Giorgio, scoprendo sulla parte anteriore della prua il segno del precedente nome: Belem.

Tornato in Francia, il dottor Gosse cercò di allertare l'opinione pubblica francese abbastanza indifferente sull'esistenza di questa nave che proveniva da un cantiere navale di Nantes.

Nel 1977, i cantieri navali di Venezia mettono la nave in vendita. Con il sostegno della ASCANF (Associazione per la protezione e la conservazione di antiche navi francesi), il dottor Gosse raddoppiò gli sforzi: Jérôme Pichard, delegato generale dell'Unione Nazionale delle Casse di Risparmio di Francia, si interessò il progetto di restituzione dello scafo alla Francia.

Così, nel gennaio 1979, l'acquisto venne concluso. Nel mese di marzo, il Ministero della Difesa si è impegnò a garantire il traino della nave in Francia. Il 15 agosto, al limite delle acque territoriali italiane, Belem (così era stato rinominato) è stato consegnato alla Marina francese.

Il Belem acquistato dalle Casse di Risparmio Francesi, lascia la laguna di Venezia

Dieci giorni dopo, entrava nel porto di Tolone, l'ultimo passo prima di entrare Brest trainato da Rimorchiatore Elephant.

Inizia una nuova vita sotto la bandiera francese. Ma questa è un'altra storia...

Sandro Feruglio dal blog www.sandroferuglio.com

BIBLIOGRAFIA

- Fondation Belem - Storia di Belem
- Marina Militare- storia e cultura - la nostra storia- Medaglie d'oro al V.M.
- Istituto luce