

# 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:*



I.A. ed Equipaggio: la strana coppia  
di Bruno Malatesta



Arrivo a Sydney  
di Raffaele Broggi



L'esperienza del mozzo  
di Pro Schiaffino



# Benvenuti a bordo!

Da questa copia, iniziamo una nuova avventura! Al posto della parte "Games", sempre in inglese, introduciamo difatti l'avventura dei *comics* storici dedicati a Camogli e alla sua tradizione di mare! Un'eccellente *new entry* è poi Pro Schiaffino col suo racconto sul mozzo.

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

Negli ultimi anni - per professione o per passione - sono mutati 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 a rendere più accessibili e ordinate le conoscenze e le esperienze maturate nel tempo, senza ovviamente sostituirne però il valore umano e professionale.

Inoltre, il presente magazine telematico, pubblicato in forma occasionale, nasce per 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 rivelarsi 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 - maggio 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 Marinara

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: Ufficiali e Soci di Camogli radunati a Nassau negli anni '80. Da sn: Giorgio Balestra, Mario Casari, Roberto Volpi, Enrico Rosso e Antonio Rognoni. Sono ritratti sull'aletta della nave da crociera TSS "Mardi Gras".

### INDICE

- 2 Benvenuti a bordo! a cura dei Soci
- 4 IA e nave: la strana coppia di Bruno Malatesta
- 6 Arrivo a Sydney di Raffaele Broggi
- 8 Il caruggio di Masini a cura dei Soci
- 10 La galleria di Ruta di Carlo Mortola
- 13 L'AI e tre artisti del mare di E. T. Zafigli
- 16 Capo Creus di Bruno Sacella
- 18 Conrad sentiva la nave: *Palestine* di Bruno Malatesta
- 21 L'esperienza del Mozzo di Pro Schiaffino
- 23 Camogli di Gio Bono Ferrari
- 24 Comics: "The besiege of Camogli! - 1"

Leggi il numero pagina nel cursore sottostante





## IA & NAVE: LA STRANA COPPIA

di Bruno Malatesta

Alla scuola nautica di una volta ci dicevano che la navigazione marittima è l'arte di condurre un mezzo galleggiante da un punto di partenza a uno di arrivo attraverso vie non tracciate. Se il Capitano di allora era considerato un artista dipendeva dal fatto che quella navigazione poteva essere portata a termine in molti modi diversi. E come in ogni opera d'arte, si riconosceva la mano dell'autore, il suo stile. La nave, in questa allegoria, era evidentemente lo strumento di quell'artista.



Da allora, molta acqua è passata sotto la chiglia.

La tecnologia di bordo ha accelerato la sua evoluzione, soprattutto negli ultimi anni, e il

Capitano insieme con tutto l'Equipaggio ha dovuto adattarsi a trasformazioni sempre più rapide, tutte orientate a un unico scopo: completare con successo quel viaggio che avevamo imparato a conoscere sui banchi di scuola.

Oggi è evidente che l'Intelligenza Artificiale si sta inserendo a bordo in modo sempre più capillare. E forse non è un caso.



La nave è il più grande mezzo mobile creato dall'uomo. È anche quello con la più alta concentrazione di apparati tecnici che devono funzionare in modo coordinato, continuo e affidabile. È un sistema complesso, interamente strumentato, in cui

ogni parametro è misurato da tempo: posizione, assetto, consumi, sforzi strutturali. A questo si aggiungono le condizioni meteomarine in continua evoluzione, il traffico, l'apparato motore, il carico, le persone a bordo.

La nave è perciò un organismo tecnico che da decenni produce dati in modo continuo e disciplinato. In pochi altri ambiti esiste una concentrazione così elevata di variabili monitorate in tempo reale, tutte strettamente interdipendenti. E tutto questo deve avvenire nel rispetto della sicurezza delle persone e dell'ambiente.



È quindi naturale che, oggi, tra Equipaggio e Intelligenza Artificiale si instauri un rapporto fatto di *collaborazione e cautela*: da una parte l'apprezzamento per l'assistenza, dall'altra l'attenzione a non perdere il controllo della conduzione reale del mezzo. Ecco allora i continui “interfacciamenti” tra nave e ufficio a terra, 24/7. Con l'obiettivo di ottimizzare le prestazioni operative: navigazione, carico, vita di bordo, sicurezza a 360 gradi. E sullo sfondo, l'idea — ancora lontana ma sempre evocata — della nave autonoma.

In questo contesto diviene naturale chiedersi se i mestieri di bordo cambieranno.

Forse qualche mutazione è già iniziata a terra, dove le compagnie più grandi hanno team dedicati che seguono le operazioni 24 ore su 24. Se la tendenza a “sensorizzare” completamente la nave continuerà, a bordo serviranno figure tecniche adeguate a gestire questa nuova e complessa realtà.

Inevitabilmente, alcune competenze tradizionali tenderanno a scomparire, altre diventeranno sempre più specializzate.



Oggi stiamo sicuramente vivendo una fase di transizione, un vero e proprio limbo delle trasformazioni, sia a bordo sia a terra. Ed è proprio qui che la figura dell'Equipaggio assume un significato nuovo.

Non sarà più soltanto il gestore diretto delle manovre, della navigazione e dei servizi nel senso tradizionale. Diventerà sempre più il punto di sintesi finale di un sistema che produce continuamente scenari alternativi, raccomandazioni, ottimizzazioni. Più il sistema diventa automatizzato, sensorizzato e predittivo, più aumenterà il numero delle decisioni possibili. E più aumentano le decisioni possibili, *più diventerà centrale il ruolo di chi deve ridurle a una scelta unica e operativa.*

Non è quindi una sostituzione dell'Equipaggio, ma *uno spostamento della sua funzione: dalla gestione dell'informazione alla responsabilità della valutazione finale.*



In questo scenario, l'Intelligenza Artificiale e la nave non saranno perciò in competizione. Rappresentano invece una “strana coppia” funzionale: una produce scenari, l'altra assume decisioni.

E forse, proprio in questa distinzione, si trova la chiave per comprendere non solo il futuro della navigazione, ma anche il suo presente.

*Bruno Malatesta*

# Arrivo a Sydney!

di Raffaele Broggi

RACCONTI

Esistono momenti, nella carriera di un ufficiale, che rimangono impressi non per la complessità dei calcoli nautici, ma per la pura bellezza del contesto. Uno di questi è senza dubbio l'ingresso della *MSC Magnifica* nella baia di Sydney. Non è solo un arrivo in porto; è un rituale di eleganza che vede una gigante del mare confrontarsi con uno degli skyline più iconici del pianeta.



Per ragioni logistiche quella volta la *Magnifica* non ha potuto attraccare direttamente alla banchina del Circular Quay, ma ha dovuto scegliere la maestosità della **rada**. Gettare l'ancora in quelle acque significa posizionare la nave come un perno attorno al quale ruota l'intera baia. Dalla plancia, l'Opera House e l'Harbour Bridge sembrano quasi a portata di mano, ma è proprio qui che il lavoro si fa frenetico e la responsabilità aumenta.



Per un Allievo Ufficiale, l'ancoraggio in rada trasforma radicalmente la giornata. È il momento del servizio tender, per portare tutti i passeggeri a terra alla scoperta di questa meravigliosa città di mare. Guidare un tender nelle acque di Sydney non è una semplice manovra di routine. È una danza tra correnti imprevedibili, il traffico incessante dei traghetti locali e lo sguardo attento dei passeggeri che vedono in quella piccola imbarcazione il loro ponte verso l'Australia. Sentire la risposta dei motori sotto le dita, calcolare l'abbrivio mentre ci si avvicina al pontone e gestire l'imbarco con il rollio della baia richiede una certa concentrazione e impegno. *"C'è un brivido particolare nel governare il tender con lo sfondo dell'Harbour Bridge. Ti senti parte integrante di un meccanismo perfetto, dove la tecnica si fonde con lo stupore di chi, per la prima volta, vede la Magnifica stagliarsi bianca e imponente in mezzo al blu di Sydney."*

Quella giornata a Sydney non è stata solo "servizio". È stata una lezione di marineria d'altri tempi, fatta di sguardi costanti all'orizzonte e precisione millimetrica. Per chi ha vissuto quell'esperienza da Allievo, il ritorno a bordo dopo l'ultimo giro di tender, mentre il sole tramonta dietro la City, rappresenta la consapevolezza di aver solcato non solo un mare lontano, ma di aver compiuto un passo decisivo verso il comando. L'Australia ci ha accolto con il suo splendore, ma è stata la disciplina e l'emozione di quelle acque a lasciarci il segno più profondo.



# RIMORCHIATORE VORTICE: SALVATAGGIO NEL CANALE DI SICILIA!

**RACCONTI**

**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.*

Nel 1990, siamo a Trapani in attesa, con il gemello *Velox*, che il tempo consenta di portare sotto il *Vega* (una enorme piattaforma off-shore nel Canale di Sicilia) un grande modulo prefabbricato - imbarcato su una chiatta - da installare. C'è un maestrale che soffia da giorni... arriva arrabbiato dal Leone.... giù Ponente Sardegna... e che qui sta dando il meglio di sé con forza otto-nove. Da giorni nessuno si azzarda ad uscire dal Porto e tutti si godono la tranquillità del ridosso... non tutti.

Stiamo facendo uno scopone in saletta quando, verso le 15 arriva il Maresciallo del Porto intimandoci di uscire a soccorrere un peschereccio nel Canale di Sicilia. Gelo a Bordo. L'altro nostro gemello, il *Ciclone*, stava molto opportunamente eseguendo un lavoro in macchina e non era pronto.



Il rimorchiatore "Vortice"

Neanche un commento... rapido controllo della situazione del materiale di bordo... rizzaggio... casse nafta piene... olio nei pozzetti a posto... usciamo.

Mare tutto al traverso... un po' di ridosso sotto Favignana e poi il nulla. In macchina, arrumentati su una balla di stracci fra una corsa e l'altra a cambiare i filtri della nafta in rapido successivo intasamento per lo sbattimento delle casse.

A buio siamo in zona, con onde che non consentivano una qualche visuale... radar ballerino e inaffidabile... sul posto una nave olandese ci indica col fascio del proiettore la zona dell'imbarcazione che sul cavo dell'onda spariva alla vista; poi ci lascia. Ecco un grosso peschereccio di Mazzara del Vallo! Nonostante il tempo, si è mollato sconsideratamente dalla Tunisia per portare un pescato che da giorni il tempo negava al mercato. Un affare se... se... quando nel bel mezzo del Canale di Sicilia i marosi hanno invaso le casse nafta e a Bordo è calato il buio e la paralisi.

Giulio Poggi, il Comandante del *Ciclone*, studia la situazione e assaggia una prima volta di avvicinarsi con la prora contro-mare per arrivare a tiro di sagola, ma l'operazione non riesce perché il peschereccio alla deriva, sulla portata dell'onda, rischia di venirci

addosso. Il vento, la pioggia, il buio non consentono valutazioni precise. Giulio decide allora di presentarsi con la poppa, meglio pronto ad allontanarsi con un colpo di macchina avanti.

Passiamo nella *dog-house* da dove la manovra controlla lo specchio di poppa, il mio incarico è quello di manovrare il proiettore.

Si tesano delle cime sulla coperta spazzata dalle onde anche se in parte protetta dal cassero alle quali i marinai si assicurano. Sul peschereccio sono paralizzati dal terrore e non sembrano per nulla tranquillizzati dalla nostra presenza. Ci vuole del bello e del buono per rassicurali ed istruirli sulle operazioni di collaborazione indispensabili all'operazione: sulla sciabolata del proiettore che manovravo con fatica appaiono occhi stralunati e maschere di paura.



*La copertata d'acqua*

Tutto è pronto. Il mio sguardo corre fra il peschereccio ed il volto del Comandante Giulio, impassibile e concentrato al massimo. In nessuno di noi ci fu un momento di esitazione o di timore, tutti assolutamente pronti ad un ordine in una azione vissuta simbioticamente col Comandante e con la Barca stessa, c'era l'intima convinzione che l'avremo fatta. Nella *dog-house* fra me e Giulio non una parola, silenzio. Giulio si presenta in filo d'onda... attende quella buona con quanto basta di macchina per governare... poi, macchina ferma... scarrocciamo quel tanto che ci porta insieme al peschereccio nel cavo dell'onda... lancio della sagola... colpo deciso avanti con la macchina... tutto a posto... non più di un minuto... ma sembrano ore. Il più piccolo errore e saremmo franati sul

peschereccio con tutta la nostra mole.

Il resto sono bazzecole. Con la *messaggera* si fila il cavo di nylon, non serve il *troller* troppo pesante, gassa al gancio... avanti adagio... avanti mezza... alla via per il ritorno!

Quasi a congratularsi, il tempo dava un timido segno di miglioramento. Una manovra perfetta che avrebbe del miracoloso se non avessi conosciuto la bravura di Giulio: nessun miracolo ma grande professionalità e tanto talento naturale. Bravo! Una stretta di mano.

In tarda mattinata entriamo a Trapani con un sole splendido e con un vento che si stava decisamente calmando. Per molti giorni ci fu buon pesce in cucina.

*Silvano Masini (foto dell'autore)*



# LA GALLERIA DI RUTA



di Carlo Mortola

Il Tunnel (dopo la nevicata)

STORIA

Curiosando tra i miei ricordi fotografici, ho ritrovato uno scatto d'epoca che ritrae uno scorcio di Ruta di Camogli. Protagonista è la celebre galleria, che gli abitanti chiamavano affettuosamente in genovese “ō pertûzo”.

Nell'immagine sopra, la galleria nel 1904 collega il Golfo Paradiso al Tigullio. La fotografia appartiene a una nota serie di cartoline dell'epoca (*Edizioni A. Magnasco*), significativamente intitolata “Il tunnel dopo la nevicata”, che documenta l'eccezionale evento verificatosi proprio quell'anno a Ruta. Sulla destra si nota un muro di cinta privo del grande cancello monumentale che oggi segna l'ingresso alla strada per Portofino Vetta: quell'opera sarebbe stata realizzata solo poco tempo dopo, intorno al 1905.

L'edificio a sinistra, con le tipiche decorazioni liguri — seppur sbiadite nello scatto — ospitava una scuderia per il cambio dei cavalli, indispensabile per affrontare il valico con maggiore agio. In sostanza, stiamo osservando un'immagine di 122 anni fa, quando il tunnel, iniziato nel 1819 per volontà del governo sabaudo, costituiva un passaggio obbligato per le carrozze che percorrevano la Via Aurelia (*Archivio Carlo Mortola*).

Quell'opera fu un vero fiore all'occhiello dell'ingegneria stradale del tempo. Il progetto venne curato dal celebre architetto e ingegnere Carlo Francesco Barabino, al quale



Genova deve gran parte del suo assetto urbanistico, incluso il Teatro Carlo Felice. Ultimati i lavori, la galleria fu aperta al transito nel 1823. Prima della sua costruzione, il passaggio tra i due versanti del Monte di Portofino era estremamente difficoltoso e avveniva lungo ripidi sentieri. La galleria rese finalmente possibile il transito delle carrozze lungo quella che allora era chiamata “Grande Strada della

Un vivace momento di socializzazione nei pressi della galleria (*Archivio Carlo Mortola*)



Riviera”, oggi Via Aurelia. È affascinante constatare come, a oltre due secoli di distanza, la galleria conservi ancora dimensioni e aspetto originari, testimoniando così l'effettiva solidità dell'ingegneria stradale ottocentesca.



Nella foto a lato: *L'intensità del traffico stradale del primo Novecento. Si distinguono un'autovettura che imbocca via Gaggini varcando il portale d'ingresso alla strada per l'hotel Portofino Kulm e una corriera in procinto di entrare in galleria, diretta verso Levante (Archivio Carlo Mortola)*



Nella foto a lato: Riproduzione della targa di marmo originale che era situata sopra l'accesso della galleria - lato Genova. La stessa venne distrutta a seguito dei fatti narrati qui di seguito. *"Il re Vittorio Emanuele, con il dominio ricevuto in potestà del principato ligure, ha restaurato la via genovese verso nord e l'ha aperta verso est."*

Viaggiando rapidamente nel tempo, emerge un episodio particolarmente significativo del 1945, verso

la fine della Seconda Guerra Mondiale, che ebbe come teatro proprio la galleria. Protagonisti furono l'indimenticato Comandante Pro Schiaffino e un suo compagno dell'Istituto Nautico.

Pro, grazie alla sua sicura padronanza dell'inglese, fu inviato a Rapallo per svolgere un ruolo cruciale come interprete tra le truppe americane appena giunte e la popolazione locale. Il suo compagno, invece, animato da un coraggio forse inconsapevole ma certamente risoluto, compì un gesto eroico: correndo un rischio enorme, riuscì a disinnescare una mina collocata dai tedeschi in ritirata all'imbocco est della galleria, salvandola così dalla distruzione. Tentò poi la stessa impresa sul lato ovest, ma il tempo impiegato sull'altro versante non gli consentì di completare l'opera. Fu costretto a una fuga precipitosa per salvarsi la vita prima che l'esplosione squarciasse il monte. Sebbene il nome di quel giovane sia andato perduto, la sua impronta sul territorio resta indelebile. Le fotografie che seguono documentano non solo il dramma di quel momento, ma anche la successiva rinascita di un punto nevralgico per la viabilità locale:



- foto a sinistra (il passato): il lato ovest della galleria prima del crollo. Si distingue l'edificio con l'insegna "PASTA AGNESI", che fu poi completamente distrutto dalla deflagrazione provocata dai tedeschi in ritirata;

- foto al centro (la ricostruzione): la situazione odierna dell'edificio e della volta della galleria. Quest'ultima, a differenza del lato est salvato dallo studente, dovette essere interamente ricostruita nel dopoguerra;

- foto a destra (il miracolo): l'attuale stato del lato est, dove le strutture sono ancora quelle originali. Una condizione che, grazie al coraggio di quel giovane del Nautico di Camogli, è sopravvissuta alla furia della guerra. (C. Mortola)

# L'AI e tre artisti del mare

di Ernani Teciattelli 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.

## Bella Tanysland, scultrice di simboli



ARTE MARE



*B. Tanysland: Ancora di salvezza*

La cifra di Bella Tanysland non è l'oggetto marino, ma il segno marino fossilizzato nella materia. Le sue ancore, i timoni, i remi non sono citazioni decorative: sono reliquie simboliche, quasi resti archeologici di una civiltà che vive ancora, ma che lei tratta come se fosse già scomparsa. La ceramica è una scelta cruciale: non è neutra. È terra che ha conosciuto l'acqua e poi il fuoco. È un materiale che, più di ogni altro, porta in sé la stessa biografia del marinaio: modellato, bagnato, cotto, indurito.

Le forme astratte non negano la riconoscibilità, la spostano in una dimensione mentale. Il timone diventa concetto di governo, l'ancora concetto di attesa, il remo concetto di fatica. La sua scultura non rappresenta il mare: rappresenta ciò che il mare fa agli uomini.





*B. Tanysland: Timone consapevole*

Nelle sue opere non c'è movimento: c'è sedimentazione. Non c'è l'onda, ma il deposito lasciato dall'onda. Ed è proprio questa immobilità che rende il suo linguaggio potente: Tanysland lavora sulla memoria tattile del mare.



## **Genna Garbottini – Pittrice del mare surreale**



Genna Garbottini non dipinge il mare come lo si vede, ma come lo si sogna dopo averlo vissuto. La sua flora e fauna marina non appartengono a un ecosistema biologico, ma a un ecosistema psichico.

Il surrealismo qui non è un esercizio stilistico: è l'unico modo possibile per raccontare la verità del mare, che è sempre sproporzionata rispetto alla percezione umana. I suoi organismi si fondono, si ibridano, si confondono in composizioni che ricordano le tavole di un naturalista che abbia perso il senso della realtà dopo troppe traversate.



*Sopra: G. Garbottini: La palude di Dolphin;  
a ds: La stanza dei tentacoli*



Le alghe diventano architetture, i pesci diventano presenze simboliche, i fondali diventano spazi mentali. Nei suoi quadri il mare non è ambiente, è coscienza liquida. C'è una costante tensione tra bellezza e inquietudine: Garbottini restituisce quella sensazione che ogni marinaio conosce bene — la meraviglia che precede sempre un leggero disagio, perché il mare non è mai completamente spiegabile. Il suo lavoro è, in fondo, un atlante dell'invisibile marino.

## Philip Mc Dolton — fotografo del 1965



Mc Dolton è il cronista di un mare che non si concede allo spettacolo, ma alla resistenza. Fotografa vari e battesimi di navi da carico durante tempeste e nevicate: momenti in cui la celebrazione industriale si scontra con l'indifferenza della natura.

Il 1965 non è una data casuale: è l'epoca in cui la nave mercantile è ormai macchina, ma il mare resta elemento. Le sue immagini catturano esattamente questa frizione.

Non c'è romanticismo nei suoi scatti, ma una dignità operativa. Le navi emergono dalla neve, dalla pioggia, dalla schiuma come se stessero già combattendo la loro prima battaglia ancora prima di salpare.

Mc Dolton fotografa il momento in cui l'uomo presenta la propria opera al giudizio del mare. E lo fa scegliendo le condizioni peggiori, come se volesse dire: è qui che si misura il valore di una nave.

Le sue fotografie non celebrano il varo: documentano il primo esame di maturità.



*P. Mc Dolton: Battesimo della "Lady Purple"*



*P. Mc Dolton: Battesimo della "Gwyneth IV"*

## Conclusione

Questi tre artisti virtuali non illustrano il mare: ne interpretano le tracce, le visioni e le prove.

Bella Tanyland ne raccoglie la memoria nella materia, Genna Garbottini ne traduce l'inquietudine nell'immaginazione, Philip Mc Dolton ne testimonia il confronto con la realtà. Insieme compongono una sorta di trittico marino dove passato, percezione e esperienza convivono. Il loro essere "virtuali" non li rende meno veri: li rende, semmai, più liberi di cogliere l'essenza.

E questa essenza, coincide esattamente con ciò che il mare lascia nella gente.

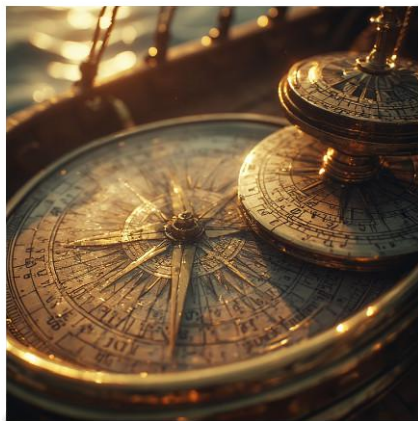




*La pittrice Genna Garbottini, il fotografo Philip Mc Dolton e la scultrice Bella Tanysland ritratti idealmente a Camogli nel passato.*

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)*



# Capo Creus

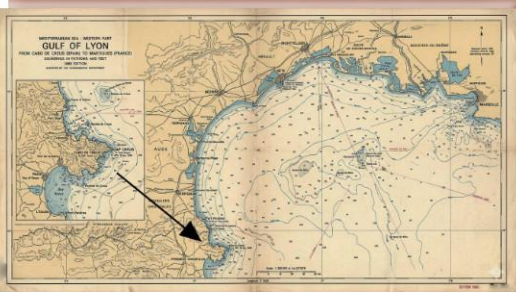
di Bruno Sacella

**RACCONTI**

Ecco un racconto di bordo del Comandante Bruno Sacella, già Direttore del Civico Museo Marinaro "Gio Bono Ferrari" di Camogli. In città ricoprì 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.

Capo Creus, l'ultimo faro della costa spagnola, prima del confine con la Francia, è rimasto indelebile nei miei ricordi di vecchio Capitano. Negli anni '50, durante un mio lunghissimo imbarco sul piroscalo camoglinese *Antonietta Bozzo*, sul quale ho fatto tutta la mia carriera da Allievo Ufficiale a Comandante, mi è capitato molte volte di andare "a vedere" Capo Creus. Era un modo di dire, per significare che si sarebbe passati vicini a costa e poter così affrontare in sicurezza il burrascoso Golfo del Leone.

tura e una saggezza umana che ancora mi porto dentro e dal quale ho imparato tutto, mi diceva sempre (naturalmente in genovese): "Non ti fidare mai del Leone, vai sempre un po' più in su, puoi perdere qualche miglio, ma ti assicuri la vita!"



Capo Creus all'entrata Sud del Leone

Arrivando dall'Atlantico, si procede lungo la costa spagnola e, superato Capo Formentor dell'isola di Maiorca, si può finalmente far rotta su Genova. Io, nonostante abbia fatto decine di volte la tratta Gibilterra - Genova, quella rotta non l'ho mai navigata.

Un vecchio Comandante con una cul-



Capo Creus - vista aerea

Ed effettivamente, tranne che in piena estate, quando lo prendevamo al largo, andavamo sempre a vedere Capo Creus. Da Capo Creus, appena messa la prua fuori, si sapeva cosa c'era da aspettarsi: se non c'era vento o addirittura il vento era dai quadranti meridionali, si poteva puntare dritti sul faro dell'isola di Porquerolles in Francia, ma se





*Elaborazione pittorica di Capo Creus*

c'era anche una sola bava di vento da Nord Ovest, cioè da terra, un piccolo "inchino" al Leone era consigliabile. Se poi lo stesso vento era già in atto, quella manovra era doverosa per evitare le insidiose onde presenti.

In pratica, si puntava su Sète, sulla costa francese e si costeggiava quasi tutto il golfo. Ricordo che, una volta, durante una *maestralata* persa, abbiamo randeggiato tutta la costa, passando a meno di mezzo miglio (circa 1 Km.) da Sète. Il mare era pressochè calmo, ma il

*liberty*, carico alla *marca di carbone*, navigava sbandato a dritta per forza del vento. Arrivammo felicemente a Genova con qualche ora di ritardo, facendo però un ottimo e sicuro viaggio.

Ricordo quel carissimo Comandante che mi diceva: "Mia nìn, che chi meue in Guascogna ò vā drīto in Paradiso, ma chi meue in tō Liòn ò vā all'inferno perchè ò l'è abelinou!" (*Guarda ragazzo, che chi muore in Guascogna va in Paradiso, ma chi muore nel Leone vā all'inferno perchè è sciocco!*")

Forse i giovani Capitani di oggi sorrideranno di questo nostro modo di navigare, ma io parlo di sessant'anni fa, quando il mare era sì lo stesso di oggi, ma le navi erano molto diverse.

Un piccolo inciso: durante questa chiacchierata ho parlato di inchino. Ecco, l'*inchino* al Leone è l'unico riconosciuto dai veri naviganti; l'*accostata* su Camogli o su altri centri marinari - in uso sino a tempo fa - si chiama "saluto".

*Bruno Sacella (tratto dal volume "Le storie nella scia")*



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: "Palestine"

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, seguendo sulle navi dove è stato imbarcato: abbiamo già visto il "Torrens" e l'Otago, oggi imbarchiamo sul "Palestine"!*



*Idealizzazione di Joseph Conrad sul Palestine*

Tra le esperienze che più profondamente hanno inciso nella formazione narrativa di Joseph Conrad, il servizio a bordo della nave *Palestine* (1881 - 83) occupa una posizione quasi germinale. Non si tratta soltanto di un episodio biografico, ma di un vero laboratorio esistenziale: un luogo dove l'elemento tecnico della navigazione si salda alla percezione drammatica del limite umano in mare.

Conrad, giovane ufficiale della marina mercantile, si imbarca sulla *Palestine* in un periodo ancora privo di riconoscimento letterario. L'esperienza, trasposta poi nella narrativa di "Youth", diventa una delle matrici del suo immaginario: non la navigazione come progresso ordinato, ma come successione di fratture, incidenti e resistenza.

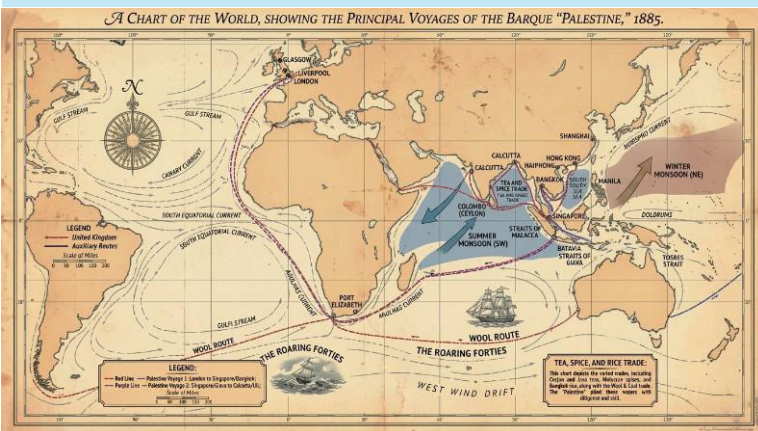
L'episodio centrale – l'incendio del carico e il successivo

abbandono della nave – assume una funzione quasi simbolica. Il fuoco che si sviluppa nella stiva non è soltanto un incidente tecnico, ma una forza che dissolve l'illusione di controllo. La nave, da macchina del commercio e della rotta, si trasforma in organismo instabile, in cui ogni procedura di bordo perde progressivamente efficacia. L'equipaggio è costretto a una gestione dell'emergenza che non è più "manovra", ma sopravvivenza pura.

È qui che si forma uno dei nuclei concettuali che Conrad porterà poi in tutta la sua opera: la crisi come rivelazione della vera natura del mare, cioè un ambiente in cui la competenza tecnica è necessaria ma mai sufficiente.

L'abbandono della nave segna il punto di rottura definitivo. Non è solo una perdita materiale, ma la sospensione del progetto stesso della navigazione.

Eppure, nella memoria narrativa di Conrad, questo momento non è soltanto fallimento. È anche resilienza operativa: la capacità dell'equipaggio di trasformare la catastrofe in continuità di vita, trasferendo la propria esistenza dalle strutture della nave alle imbarcazioni di salvataggio.



*A sinistra: carta che descrive i viaggi del Palestine in Oriente*



Questa dialettica tra perdita e sopravvivenza diventerà centrale in "Youth", dove il racconto non celebra la vittoria sul mare, ma la permanenza dell'uomo dentro la sua instabilità.

La trasposizione letteraria dell'esperienza della Palestine si trova in "Youth: A Narrative", dove Conrad introduce il personaggio di Marlow e costruisce una cornice memoriale.

Le fonti biografiche confermano che il racconto è una rielaborazione diretta dell'esperienza reale a bordo della nave, trasformata in struttura narrativa incentrata sul contrasto tra:

- \* l'entusiasmo giovanile;
- \* la logica impersonale del disastro marittimo.

Il mare non è più scenario romantico, ma spazio di verifica: ciò che resiste non è l'eroismo, ma la tenuta psicologica e tecnica dell'individuo.



*Illustrazione dell'incendio del Palestine nelle Molucche. La nave fu abbandonata.*



## Conclusione critica

La *Palestine*, nella genealogia conradiana, può essere letta come:

- \* una nave-soglia: tra esperienza reale e costruzione letteraria;
- \* un laboratorio di fallimento operativo controllato (incendio + abbandono);
- \* il primo nucleo della futura estetica del mare come sistema instabile;
- \* una matrice diretta della figura di Marlow e della memoria narrativa in *Youth*.

In altre parole: non è il successo della navigazione a generare Conrad scrittore, ma la sua interruzione violenta.



# Le Pagine di Pro

## L'esperienza del mozzo

RACCONTI

Insieme a Gio Bono Ferrari, Pro Schiaffino è stato uno dei grandi custodi della nostra tradizione marinara. I suoi lavori spaziano dalla storia di Camogli alla sua gente, fino alle radici più autentiche della sua cultura di mare. Come Bruno Sacella, fu Direttore del Civico Museo Marinaro "Gio Bono Ferrari" e Presidente della nostra Società. Il modo migliore per ringraziarlo è pubblicare in queste pagine alcuni dei suoi scritti più appassionati. Iniziamo con "L'esperienza del mozzo", un acquerello di cose di mare e di bordo che proporremo a puntate, così da rimanere ancora un poco in sua compagnia...

Alla fine della guerra aveva avuto la fortuna, il *nostro mozzo*, che nel frattempo aveva completato il periodo di navigazione per poter dare l'esame di patentino, d'imbarcare su una vecchia carretta di costruzione inglese, vetusta di anni e di esperienze. La guerra l'aveva sorpresa, carica di grano, in navigazione dal Sud America verso l'Italia nei pressi delle isole Canarie e si era rifugiata lesta in porto di Santa Cruz di Tenerife, approdo in cui rimase inoperosa per tutta la durata della guerra.



Alcuni componenti l'equipaggio erano stati

trasbordati d'*impero* su altre navi destinate a forzare il blocco inglese per raggiungere i porti atlantici della Francia, allora in mano agli alleati tedeschi. Alcuni tra loro furono affondati e perirono in mare, altri furono rimpatriati con viaggi avventurosi, ma la maggior parte rimase a bordo per tutto il tempo della guerra, abituandosi a lavorare sempre di meno, un pò per seguire l'andazzo del *descanso* delle isole spagnole e un po' perché avevano consumato tutto il materiale necessario alla manutenzione: cioè pitture, grassi, pezzi di rispetto, ecc., materiale che era quasi impossibile trovare in quell'oasi di pace nemmeno sfiorata dalla guerra, ma emarginata e non autosufficiente.

Le navi sono come certe persone, se uno non le cura in continuazione studiando e verificando i punti dove è più necessario intervenire, diventano tristi e degradano rapidamente; così era capitato alla vecchia nave che, malgrado vari tentativi, quasi impermalita per la lunga dimenticanza, rimase disordinata e quasi incapace a

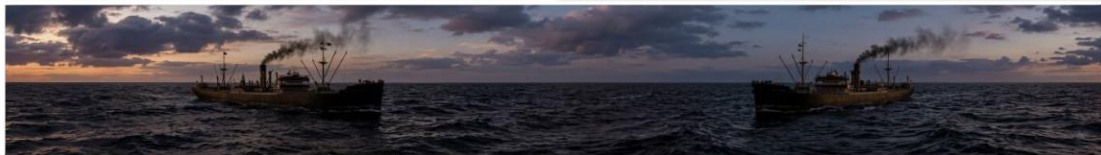
riprendere a vivere e a migliorare il suo look. Il ponte di comando, in confronto a quelli attuali del dopoguerra, era il più antico e primitivo che si potesse mai incontrare. Al centro dell'angusta timoneria vi era la bussola magnetica e, sistemata dietro, la ruota del timone di artistica fattura in mogano, ma con davanti una semplice colonna di ottone e uno striminzito indice con la scritta *star-port* (dritta - sinistra).



La ruota trasmetteva, attraverso una serie di ingranaggi, il movimento ad un asse chiamato *assiometro* che, con infiniti rinvii, giungeva alla macchinetta del

timone sistemata sul ponte di coperta a poppavia della macchina. L'assiometro attraversava il saloncino del Comandante, subito di prua della sua cabina.

Gli inglesi sono stati sempre dei fenomeni per mettere in condizione chi comanda di poter sorvegliare e naturalmente di essere disturbato da quelli che lavorano; secondo loro il Comandante durante il sonno avrebbe potuto benissimo svegliarsi per un cigolio un pò prolungato e balzare sul ponte per intervenire alla bisogna. Tutti questi rinvii erano garantiti da ingranaggi fissati da apposite chiavette. Una volta, su di un altro vapore, avvenne che casualmente una di queste chiavette, forse un po' lasca, si mollò e lasciò andare il timone tutto *alla banda*. Secondo la *legge del Murphy* che dice che se un incidente deve capitare, prima o dopo capita, di solito, a bordo, sempre nel momento peggiore e con le conseguenze più catastrofiche. Infatti il timone portò la nave a sinistra, proprio dove si trovavano delle secche e subì



notevoli danni. I periti dichiararono naturalmente che si trattava di forza maggiore, quelli della controparte, che l'avaria era stata causata da mancanza di manutenzione. La lite andò avanti per molto che i danni erano da dividersi una volta ragione ad un mio massima: *Se hai ragione accomodato, mentre se sei allora porta avanti più che massimo ti potranno dare la tutta*.

Più avanti nel tempo, credeva servisse soltanto per l'unto di gomiti dei marinai, *Ferma, Avanti adagio, Mezza forza e Tutta forza*; lo stesso per la marcia indietro. Non esistevano di certo le raffinatezze venute fuori in seguito del *Pronti e Finito in macchina, Molto adagio avanti o indietro*, forse anche perché la nave andava di norma già tanto piano che non poteva certo essere possibile diminuirne ulteriormente la velocità. Le comunicazioni erano garantite dai *tubi portavoce* che erano tappati con un fischio alle due estremità; bastava soffiare dentro al tubo per avvisare chi stava dall'altra parte del tubo e iniziare la conversazione.



tempo con la decisione finale in parti eguali, dando ancora amico ebreo che aveva per *cerca di concordare un convinto di avere torto marcio, puoi la lite in tribunale: al colpa, ma non certamente,*

il *telegrafo di macchina* che si essere ben lucidato con il *sidol* e portava unicamente le scritte

## A photograph of the facade of the Church of St. Martin in Dubrovnik. The church is constructed from light-colored stone blocks. It features a large, circular rose window with a radial pattern. Above the window is a small cross on the roof. The entrance is a simple arched doorway with a set of stone steps leading up to it. The church is surrounded by lush greenery, including a large cypress tree on the right and various shrubs in the foreground. The sky is blue with some clouds.

**CHINA**

CANTON

HAINAN

PARACEL ISLANDS

**CHINA**

**SEA**

**BORNEO**

Kouangitch

**JAVA SEA**

BATAVIA

BATAVIA (GAKARTA) ROADSTEAD

**LEGEND**

|                |     |
|----------------|-----|
| Red            | 100 |
| Lighthouse     | 1   |
| Bay            | 1   |
| Bay Type       | 1   |
| Bay Name       | 1   |
| Bay Settlement | 1   |
| Bay River      | 1   |
| Bay Lighthouse | 1   |
| Bay Hill       | 1   |
| Bay Road       | 1   |
| Bay Type       | 1   |

DATE OF SURVEY: 1845-1849.  
PUBLISHED: 1850.  
By Order of the Lords Commissioners of the Admiralty.

# DRAGUT BESIEGES CAMOGLI!

1810. THE BARBARY CORSAIR  
DRAGUT APPROACHES THE  
LIGURIAN COAST, INTENT ON  
SACKING THE TOWN OF CAMOGLI!

Prima puntata di "Dragut assedia Camogli!"  
Segui la continuazione sui prossimi quaderni!

THERE! CAMOGLI!  
RICH TOWN... EASY  
PREY!

DRAGUT WILL  
HAVE ITS GOLD!

BUT STANDING BETWEEN  
HIM AND PLUNDER IS  
CAPTAIN OLIVARI AND  
THE BARK "GIULIA ONETO"!

LOOK TO THE EAST!  
SAILS ON THE HORIZON!

FELUCCAS! MANY AND SWIFT...  
THE CORSAIR IS DRAGUT!

THEN WE SHALL  
GREET HIM WITH  
LIGURIAN STEEL  
AND ITALIAN  
COURAGE!

SET ALL SAILS!  
CLEAR FOR ACTION!  
GOD AND CAMOGLI!  
BE OUR WITNESS!

GIULIA ONETO  
CAMOGLI

continua

# 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