

ELBANI ALLA VELA

di Fortunato Colella



SEATTLE (U.S.A.), 10 settembre 1906. — L'unica fotografia conosciuta dell'equipaggio della nave a palo *Italia* — Si riconoscono, da sinistra a destra, i seguenti marinai elbani: **Giovanni Spinetti** seduto in prima fila al fianco sinistro del salvagente, il nostromo **Stefano Russomanno** in seconda fila che tiene il salvagente, **Giuseppe Tacchella** con chitarra, **Dante Pisani** con mandolino e maglia a righe, **Giovanni Balestrini** in terza fila a sinistra in alto, **Giovanni Battista Battaglini** con le mani conserte e, al suo fianco **Angelo Batignani**

Il Comandante Flavio Serafini, un ligure (buon sangue non mente!) autore di numerose opere di carattere marinaro, ha presentato, or sono pochi mesi, un volume che per più ragioni ci interessa da vicino: la ricostruzione storica dell'ultima campagna oceanica dell'*Italia*, il più grande veliero italiano di tutti i tempi. *Naufragio nel Pacifico* è il titolo del libro che, a quanto ci risulta ha interessato un numero veramente notevole di lettori appassionati del mare o soltanto amanti di avventurose vicende, che avvincono dalla prima all'ultima pagina. Quanto alla scrupolosa attendibilità del narratore, basterà dire ch'egli, nel corso della sua carriera, ha raccolto puntigliosamente dati e documenti che altrimenti non sarebbero venuti alla luce. C'è anche da aggiungere che a Imperia ha fondato il "Museo Navale Internazionale" ed è insignito della Medaglia Internazionale al merito marittimo.

L'*Italia*, ammiraglia della flotta mercantile velica nazionale, venne costruita agli inizi del secolo nel cantiere del Muggiano di La Spezia; era armata a "nave a palo" (tre alberi a vele quadre ed il palo di contromezzana), misurava 100 metri di lunghezza e circa 15 di larghezza della sezione maestra, con un pescaggio di 23 piedi e una portata massima di 4.200 tonnellate.

Il 20 gennaio 1906, i giovani marinai arruolati per formare l'equipaggio, ascoltate negli uffici della Capitaneria di Genova, dalla viva voce dell'armatore, le condizioni d'imbarco, partirono per raggiungere in ferrovia Anversa non immaginando — scrive il Serafini — che là avrebbero messo piede sul più grande veliero di tutti i tempi.

Riportiamo testualmente dal libro del Serafini:

«Gli undici marinai elbani che facevano parte dell'equipaggio della nave a palo *Italia* alla partenza da Anversa, rappresentavano una genia di uomini che



Stefano Russomanno detto *Mangiamare* uno dei migliori italiani a bordo del *Regina Elena*

soltanto poche contrade marittime nazionali potevano vantare: Porto Maurizio, Camogli, Piano di Sorrento, Procida, Trapani e Lussino; tali erano le località che, unitamente all'Elba, fornivano i marinai dell'ultima vela oceanica italiana. Si trattava di gente dalle caratteristiche peculiari ed indiscutibili: erano

affidabili, generosi, lavoratori infaticabili e disciplinati. Nei vecchi registri delle matricole della Gente di Mare, tutti iscritti al Compartimento Marittimo di Portoferraio, i naviganti alla fine del XIX secolo erano ancora migliaia.

(...) Gli uomini dell'*Italia*: il Nostromo Russomanno ed i giovanotti Giovanni Balestrini, Angelo Batignani e Paolo Natucci erano proprio di San Piero; tutti gli altri: Dante Pisani, Giuseppe Tacchella, Battista Battaglini, Giovanni Spinetti, Ezio Battaglini, abitavano da qualche generazione a Marina di Campo. L'unico 'forestiero', Omero Adriani, era nativo di Marciana Marina, un altro piccolo borgo sulla riva Nord dell'Elba. Per decine di anni i marinai elbani erano imbarcati su piccoli bastimenti dediti al traffico mediterraneo, che dalla baia di Marina di Campo, esportavano il pregiato vino elbano, il moscato o l'aleatico, a Genova, sotto bordo ai transatlantici diretti a Montevideo o a Buenos Aires, oppure il caolino e il granito di cui era ricca l'isola».

Sotto il titolo *Ricordo di un Nostromo*, Serafini scrive: «Come una buona parte dei giovani e valenti marinai elbani, componenti l'equipaggio dell'*Italia*, anche il Nostromo Stefano Russomanno era nativo di San Piero in Campo, nido di marinai velici.

L'uomo che rivaleggiò in notorietà con lo stesso Capitano Marchese, aveva iniziato a navigare nel 1885 a soli undici anni. Sino al 1891 formò la sua perizia sulle bilancelle elbane che trafficavano fra l'Isola ed i porti di Livorno, Talamone, Genova e Spezia. Anni di duro lavoro ed imbarchi di breve durata nelle 'acque di casa' per il giovane mozzo e giovanotto! Passò quindi marinaio sui bastimenti al lungo corso quali il *Britannia*, *Vassallo*, *Omero*, grandi velieri a scafo di legno. Ventiseienne era già conosciuto a Banchi come uno dei più abili e sperimentati Nostromi e con tale qualifica navigò a bordo di ben quattro navi a palo italiane, caso unico nella storia della marineria velica nazionale. I capitani di questi grandi bastimenti si contendevano il Russomanno che oltre ad essere un marinaio di primissimo ordine, dimostrava una spiccata attitudine a mantenere la disciplina, valendo quanto un ufficiale. Ed alla tavola degli ufficiali tante volte si sedette, invitato dai Capitani. Nel novembre 1900 imbarcò a Genova sulla nave a palo *Fratelli Beverino* (Capitano Marselli) per una lunga campagna in Pacifico che terminò nel 1902.

Lo stesso Marselli lo volle sulla nave a palo *Principessa Mafalda*, sempre di casa a Beverino, per una campagna in Australia che si concluse a Genova il 9 novembre 1906. Russomanno doveva restare a casa solo tre mesi finché il Capitano Marchese dell'*Italia* si interessò per averlo con lui ed egli puntualmente imbarcò ad Anversa il 10 febbraio 1906, lo stesso giorno del Comandante.

Russomanno non ebbe la ventura di essere presente al naufragio del grande bastimento perché sbarcato in Australia per malattia.





I giovani marinai elbani di Marina di Campo **Giuseppe Tacchella** e **Angelo Batignani**

Nell'aprile 1909 seguì un nuovo, prestigioso imbarco sulla nave a palo *Regina Elena*, quarto veliero a quattro alberi in meno di un decennio. Soddisfazioni e pene su questo bastimento. Nell'uscita da Gibilterra, il veliero tutto invelato, con il Nostromo che incitava l'equipaggio, raggiunse i sedici nodi, superando tutti i piroscafi all'uscita dallo Stretto. E Russomanno, sempre duro e severo, si compiaceva di tanto spettacolo ed era intimamente soddisfatto. Taciturno e meticoloso, curava sempre i suoi uomini ai quali instancabilmente mostrava i rudimenti del mestiere, accompagnandoli egli stesso a riva. Soleva dire che "Nella vela la precisione era la vita!"

Due mesi più tardi, l'inutile tentativo di rimontare Capo Horn: settimane di bordeggio, cappa, iceberg, gravi danni e feriti a bordo; il *Regina Elena* fu costretto a poggiare a Montevideo e rimandare di qualche mese l'appuntamento con il Capo maledetto. Ma ormai la stagione delle navi a palo italiane volgeva al tramonto: il Russomanno sbarcò ad Anversa nel gennaio 1911, dando l'addio ai bastimenti al lungo corso velico. Aveva ben sostenuto il confronto con i quotati nostromi del Ponente Ligure, i portorini Leonardo Corradi, Leonardo Ribaudo e Giobatta Lavaggi, gli onegliesi Damiano Durante e Giuseppe Amoretti, il

cervese Giacomo Morchio. Divenne Padrone Marittimo, comandò golette elbane (*Gervasio*, *Maria G.*) e rimorchiatori, sino al 1928, quando si ritirò a godere una meritata pensione dopo 456 mesi di navigazione.

Ma anche quella fu attiva, dietro il banco del Caffè *Garibaldi*, gestito dal figlio Otello. Furono anni nei quali si illuminava incontrando i suoi marinai o quando, nella quiete di casa, usava sfogliare un atlante



Il marinaio **Dante Pisani** che tenne il diario sull'ultima campagna oceanica dell'*Italia*

geografico sul quale scorrevano i nomi dei porti del mondo ove doveva parlare la lingua inglese, diligentemente appresa nella camera dell'*Italia*; il ricordo di quel bastimento e del suo Capitano vivificava e rattristava nello stesso tempo il suo lento tramonto: entrambi non c'erano più.

(FLAVIO SERAFINI: *Naufregio nel Pacifico* - Editrice Incontri Nautici — Genova)

**LEGGETE E
DIFFONDETE
LO SCOGLIO**