



*In copertina:* Napoli - Jack La Bolina con i ragazzi della Nave-Scuola "Caracciolo"

# JACK LA BOLINA

*al servizio del mare italiano*



**S.B.T.**

*a cura di*

Gigi Anelli e Giuseppe Merlini

LUIGI (GIGI) ANELLI. Sambenedettese. Laureato in Giurisprudenza. Esperto in gastronomia marinara. Cultore di cose di mare, ha pubblicato *Ricette Anarchiche* (2008) racconti intorno al mare ed alla cucina di mare.

Con Giuseppe Merlini, per la Lega Navale Italiana di San Benedetto del Tronto, ha pubblicato *Oltre lo stretto* (2009) dedicato ai marittimi della pesca oceanica e *Vele Ritrovate* (2009), immagini inedite di uomini e barche della costa picena tra '800 e '900.

Con Maria Perla De Fazi, ha pubblicato *Manoscritto 22 - Paesaggi mediterranei* (2010), rara cartografia del mediterraneo orientale. Ha curato (2010-2011) la mostra documentale su *Jack La Bolina* a San Benedetto del Tronto e a Fermo. Nel 2011 gli è stato attribuito, dalla sezione della L.N.I. di San Benedetto del Tronto, il riconoscimento di "Angelo delle Acque" per l'attività culturale svolta. Attualmente è impegnato nel recupero, nella valorizzazione e nella tutela del m/p *Geneviève* ultimo scafo della gloriosa marinaria oceanica sambenedettese.

GIUSEPPE MERLINI. Sambenedettese. Archivist. Ricercatore storico con particolare interesse per il *mare del passato*. Ha pubblicato diverse monografie, tra cui *Il Nostro mare - Storie, fatiche e passioni* (2004) edito dall'Amministrazione Provinciale di Ascoli Piceno, *Tipografi e periodici Piceni tra '800 e '900 - Stampa di mare dal fondo Traini* (2008), *Adriatic Seaways - Le rotte dell'Europa adriatica* (2008), *Cultura adriatica e tradizioni marinare nel Piceno attraverso le fonti* (2008), articoli su riviste, su periodici e ricerche in volumi collettanei.

E' laureato in Storia e Conservazione dei Beni Culturali, indirizzo Archivistico-Librario, con una tesi dal titolo "Le Capitanerie di Porto - evoluzione istituzionale e produzione documentaria", ritenuta meritevole, nel 2007, dal Ministero della Difesa-Marina, del premio nazionale "La Marina Militare Italiana nella storia contemporanea".

*Si ringraziano per la preziosissima collaborazione: Elena Bertelli, Franco Cinturino, Fam. Cassioli Pizzetti, Laura Ciotti, Alberto De Angelis, Emidio Di Gaspare, Fam. Biso Fabbricotti, Piero Fabbricotti, Enrico Impastaro, Roberta Jannaccone, Nadia Ginelli, Raffaella Lamponi, Bruna La Sorda, Angelo Leonardi, Francesca Mascaretti, Daniela Mazzucchelli, Sandro Nulli, Roberto Palumbo, Tiziano Panello, Paolo Rastrelli, Pierangela Romanelli, Natalia Tizi, Nunzia Vagnoni, Marco Valeri, Biblioteca Civica "S. Giampaoli" di Massa, Biblioteca Ragazzi "De Amicis" di Genova, Ufficio Storico della Marina.*

*Ricordo tra gli altri uno scrittore  
che si firmava Jack La Bolina:  
parlava sempre di cose di mare*

"Vita di Moravia", Alain Elkann, Bompiani, 1990





*Jack (che in inglese vale Giannetto) è l'appellativo dei marinai anglo-sassoni tra loro come frè quello tra i genovesi, fratuzzo tra i siciliani. La bolina è un cavo di attrezzatura delle vele quadre; ma non per questo significato lo scelsi tra gli altri cavi della manovra. In tempi antichi, ma non poi antichissimi, quando ancora vigevano nel codice primitivo del mare le pene corporali, usavasi far correre la bolina. Il meschino condannato doveva camminare fra due ranghi di marinari, i quali, brandendo un cavo della portata di una bolina di gabbia, con esso lo colpivano sulle nude spalle. Il rovescio di fortuna che avevo patito io me lo raffiguravo come una bolina a correre.*

*Jack Le Boring*





Quando Gigi Anelli mi ha chiesto di realizzare questo libro sulla vita e le opere di Vittorio Augusto Vecchi, alias *Jack La Bolina*, mi sono reso subito disponibile, perchè la sezione di San Benedetto del Tronto della Lega Navale Italiana, presente sul territorio con innumerevoli iniziative sportive e culturali, organizza da ben 14 edizioni la regata intitolata proprio a *Jack La Bolina*, nostro comprovinciale, di cui, per la verità, poco sapevamo.

Fondatore della Lega Navale Italiana, *Jack La Bolina* scrisse numerose opere che spaziano dalla letteratura marinara per ragazzi a trattati di storia e di tecnologia navale ed ora, con questa monografia, Jack prende nuovo slancio.

La sua opera è stata ed è rivolta soprattutto ai giovani cercando di infondere loro l'amore per il mare e per la sua vita che sotto e sopra di esso si svolge.

Un particolare ringraziamento all'amico dott. Giuseppe Merlini, valente storico e archivist, che ha supportato Gigi Anelli nelle ricerche archivistiche e bibliografiche in diversi istituti culturali della penisola.

Grazie, per la sensibilità mostrata, alla Fondazione Cassa di Risparmio di Ascoli Piceno e al suo Presidente, dott. Vincenzo Marini Marini, che ha contribuito alla realizzazione dell'opera e soprattutto per l'attenzione dimostrata alla valorizzazione delle persone e cose del nostro territorio.

*San Benedetto del Tronto, maggio 2011*

*Il Presidente L. N. I.  
San Benedetto del Tronto  
Sandro Nulli*

# Jack La Bolina

*un uomo della nostra terra al servizio del mare italiano*

a cura di Gigi Anelli & Giuseppe Merlini

15-30 maggio 2010

Palazzina Azzurra

San Benedetto del Tronto

Orario 10,00-13,00; 17,00-20,00 - Lunedì chiuso



Poste Italiane. Annullo speciale realizzato dalla locale sez. della L.N.I. in occasione della mostra "Jack La Bolina - un uomo del nostro territorio al servizio del mare italiano" allestita a San Benedetto del Tronto nel mese di maggio 2010.

La curiosità e l'interesse per Vittorio Augusto Vecchi, alias *Jack La Bolina*, è nata dalla scoperta di un consistente numero di suoi libri nella collezione privata del capitano della Marina Mercantile e di m/p della flottiglia atlantica sambenedettese, Pier Cesare Gobbi - detto Cecè - poi donata alla Biblioteca Comunale "G. Lesca" di San Benedetto del Tronto. Libri a contenuto marinaresco, sia di storia che di racconti e novelle. Per appassionati di cose di mare, un invito alla lettura e a ripercorrere le tracce di uno scrittore forse poco conosciuto ai più.

La scoperta delle sue origini, radicate nel nostro territorio, l'importanza che il padre Candido Augusto ha avuto nell'epopea Risorgimentale, l'amicizia ricambiata con Garibaldi, la conoscenza delle problematiche legate al mare ed alla pesca - che nei primi anni del secolo scorso andava modernizzandosi - hanno dato vita, nel 2010, ad una mostra bio-bibliografica su *Jack La Bolina*.

L'attualità dei suoi racconti e delle novelle per i ragazzi ha prodotto un interessante lavoro a cura degli studenti delle scuole primarie di San Benedetto del Tronto, che hanno elaborato gli scritti di *Jack La Bolina* in disegni, testi e manufatti esposti anch'essi in mostra.

Nel 2010, a cura della casa editrice il Pirata, sono stati ristampati in anastatica ben quattro libri di *Jack La Bolina*: *Leggende di mare*, *Romanzo di un negriero*, *Nuove leggende di mare* e *Storia del mare*, dimostrando il crescente interesse per questo scrittore.

Anche nella lettura attenta della sua opera di pubblicista si trovano spesso riferimenti al territorio piceno che considerava la sua terra d'origine. Ne *Il mare d'Italia* si parla dei pescatori sambenedettesi che ebbe, più volte, a stimolare incitandoli soprattutto all'ammodernamento dei sistemi di pesca e della conservazione del pescato.

*La miseria morale e materiale dei nostri pescatori (la quale è appena superata dalla loro ignoranza), vietando loro di esercitare l'industria lontano dalla costa, e mal persuadendoli a rastrellare incessantemente gli stessi luoghi perturbandovi la riproduzione dei pesci, è stata la cagione per cui si è andata, dietro i loro lamenti, radicando l'idea che il nostro mare non sia pescoso. Esso è, invece, un mare impoverito presso alle coste a cagione di una pesca imprevedente e condotta con la ignoranza onde i selvaggi atterrano un albero rigoglioso per spiccarne le frutta dai rami, anziché coglierli arrampicandosi lungo il tronco. Vi sono poi al largo pesci mangerecci*



*dimoranti in acque profonde... tali sono alcuni merluzzi di gran mole riscontrati dal Figlioli in Adriatico e di cui qualche raro esemplare, incappa, a mia notizia, nelle reti dei pescatori di San Benedetto del Tronto, audaci tra gli audaci, ignorantissimi tra gli ignoranti: E sia lecito trattarli così duramente ad un loro comprovinciale. Ben castiga chi ben ama.*

Nella descrizione della figura del vice ammiraglio Napoleone Scrulli da Tropea, si trova la notizia del naufragio della pirofregata Torquato Tasso, da lui comandata, avvenuto nel febbraio del 1860, alla foce del fiume Tronto. Il relitto è ancora lì, a pochi metri dalla riva in attesa del possibile recupero di alcuni reperti.

La ricerca sulle tracce di Jack inizia all'Archivio di Stato di Torino, dove sono

stati rintracciati alcuni documenti della Regia Scuola di Marina di Genova, fondo "Marina", utili a rettificare alcune inesattezze.

Sono state consultate varie istituzioni culturali in possesso di carte e corrispondenza tra Vittorio Augusto Vecchi e personalità dell'epoca; ne vengono riprodotte alcune (Fondo Carducci, Fondo Rosselli, Archiginnasio, ecc.).

Presso l'Archivio Fabbricotti, conservato nella Biblioteca Civica "S. Giampaoli" di Massa, si è recuperato e riprodotto il dattiloscritto, molto interessante, dal titolo *Origine e sviluppo del diporto nautico in Italia*; ancora più interessante se si pensa che Jack è stato tra i fondatori e primo presidente del "Regio Yacht Club Italiano" e che ha organizzato le prime regate veliche. A Bocca di Magra (ove *Jack La Bolina* trascorreva le estati ospite presso il castello dei Fabbricotti), la squisita gentilezza della famiglia Biso-Fabbricotti, ha consentito, oltre al recupero di alcune foto dello scrittore, di verificare l'esistenza di alcune piante di oliva ascolana che furono innestate negli anni 1927/28 su iniziativa del Vecchi.

Sempre a Bocca di Magra, tra le vecchie foto ne sono state rintracciate alcune raffiguranti le prime imbarcazioni di sambenedettesi che lì si trasferirono, nei primi anni del '900, in cerca di nuove opportunità.

A Fermo, nell'antica biblioteca "Spezioli", oltre ai rarissimi libri del padre Candido Augusto, è conservato il *carteggio Vecchi* contenente le istanze e documenti per il riconoscimento del titolo di "patrizio" che le figlie apporranno, impropriamente, nel ricordino mortuario di Vittorio Augusto.

Il fortunato incontro con Nadia Ginelli, appassionata ricercatrice della vita e delle vicende di Elena Vecchi, figlia secondogenita di Jack, immortalata nel celebre quadro "Sogni" di Corcos, ha offerto nuovi spunti di indagine e fornito ulteriore documentazione.

Infine, a Forte dei Marmi, ci si è subito resi conto che nessuno aveva mai sentito parlare di *Jack La Bolina*; a malincuore si è constatato che nessuna lapide e nessuna via lo ricorda, e, cosa ancor più grave, si è verificato che: - la tomba, in cui nel 1932, era stata tumulata la salma di Vittorio Augusto Vecchi, ubicata nel *Cimitero Nuovo-Tombe di contenimento lato monti identificata dal n.167*, risulta ad oggi essere occupata dalla salma di *omissis*, deceduto nel 2001, e tumulato nella stessa nel giugno del 2002, a seguito di concessione, repertoriata con il n., per anni novantanove alla sig.ra *omissis* moglie del defunto *omissis*.

- La concessione della tomba, in cui era tumulata la salma di Vittorio Augusto Vecchi, è stata revocata ai sensi dell'art. 90, comma 1, del vigente regolamento di Polizia Mortuaria, adottato con deliberazione n. 246 del 31.05.2001 (in quanto dichiarata in stato di abbandono) e successivamente rientrata nella piena disponibilità del Comune che ha proceduto poi a rivenderla;

- per quanto riguarda la salma originariamente tumulata nella stessa, a norma, il Comune avrebbe dovuto accollarsi l'onere della estumulazione e riduzione, per poi posizionare i resti di Vittorio Augusto Vecchi nell'ossario comune.

I resti mortali di Jack sono dunque andati dispersi?

Forse bastava navigare in internet per sapere chi era stato Vittorio Augusto Vecchi, sepolto, tra l'altro e non a caso, vicino all'amico Vice-Ammiraglio Morin (1841-1910).

A Forte dei Marmi esiste "Casa Bolina" (concessione n. 151 del 1927 intestata ad Elena Vecchi - via Roma Imperiale 23) la casa, che con sottoscrizione nazionale, la Lega Navale Italiana voleva regalare allo scrittore per la sua lunga attività di divulgatore di cose di mare.

Le ricerche non sono terminate. Su "Casa Bolina" qualche chiarezza è stata fatta. Purtroppo non si è riusciti a trovare l'archivio di Jack forse andato disperso, in compenso ci si è potuti avvalere di brani autobiografici - in questa pubblicazione riproposti in corsivo - tratti da: *Ricordi di fanciullezza*, *Racconti Marinaireschi*, *Memorie di un Luogotenente di Vascello* e *Al Servizio del Mare Italiano*.

La maggior parte della documentazione ricercata e raccolta viene pubblicata con l'intento rivolto, soprattutto, ai ragazzi a leggere l'opera di *Jack La Bolina*; per questo, unitamente alla Lega Navale di San Benedetto del Tronto, abbiamo deciso di farne dono alle biblioteche pubbliche e scolastiche della provincia di Ascoli Piceno e di Fermo, grazie alla "Fondazione Cassa di Risparmio di Ascoli Piceno" che ebbe tra i suoi fondatori proprio il nonno di *Jack La Bolina*, Candido Vecchi.

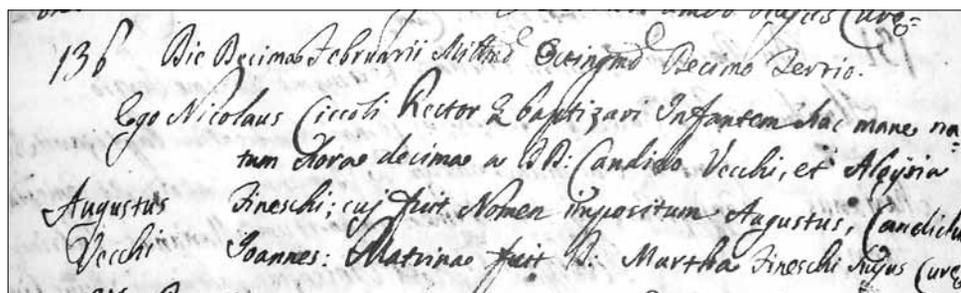


## La famiglia Vecchi

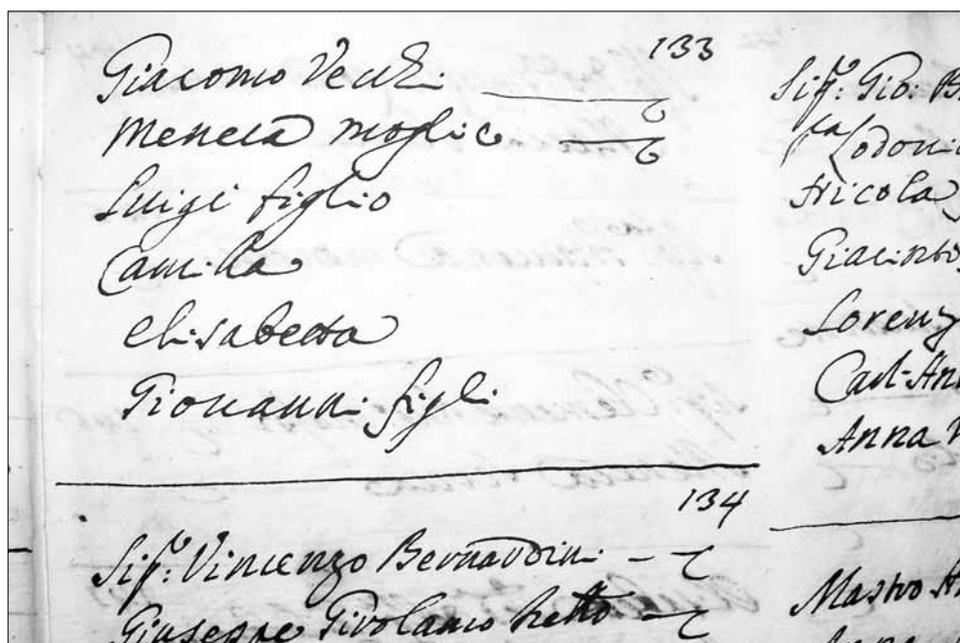
La famiglia Vecchi, originaria di Penna S. Giovanni, nelle Marche, ha nel capostipite Giacomo Antonio (vulgo "vecchio") il suo primo rappresentante documentato a Fermo sin dai primissimi anni trenta del XVIII secolo. Falegname di professione, egli viveva, assieme a Domenica, sua moglie, e ai figli Luigi, Camilla, Elisabetta, Giovanni Innocenzo, Maria Antonia e Pietro Paolo, nel quartiere facente capo alla Parrocchia di S. Francesco. Nessuna ascendenza blasonata, come è stato sostenuto in passato, ma una comunissima famiglia legata al contesto artigianale.

Usciti i figli più grandi di casa, alla morte di Giacomo Antonio avvenuta nell'ottobre del 1748, la vedova e l'ultimogenito Pietro Paolo, presa ormai dimora in Contrada S. Martino, ebbero ad ospitare a più riprese, in casa propria, "forestieri" provenienti dall'Olanda, dalla Germania e dal più generale contesto Sassone.

Giovanni Innocenzo, il quartogenito, convolato a nozze nella parrocchia di S. Zenone il 30 aprile del 1764 con donna Maria Teresa, figlia di Francesco Serafini da Fabriano, ascende con rapidità all'interno del tessuto sociale e civile fermano. Oltre ad Elisabetta, Elena, Lucia, Aldegonda, Reginalda, maritate con i migliori partiti fermani o del territorio circostante, Giovanni Innocenzo ebbe pure Luciano Giacomo, impiegato dell'Intendenza di Fermo presso il magazzino al Porto, ove morì celibe il 30 novembre 1853, Anna, monaca poi svestita, e Candido.



Archivio Arcivescovile di Fermo, Archivio storico della Parrocchia di S. Martino, Atto di Battesimo di Candido Augusto Vecchi, 10 febbraio 1813.



Archivio storico della Parrocchia di San Francesco di Fermo, Stato delle Anime, famiglia di Giacomo Vecchi.



### **Candido Vecchi**

Nasce a Fermo il 7 dicembre 1779. Da ragazzo fu avviato alla vita religiosa ma presto ne uscì pur con una discreta preparazione culturale; fu dedito ai commerci. Tra gli anni 1804 e 1809, lo troviamo a vendere vino, acquavite e soprattutto carta, sia a Costantinopoli che a Odessa. Nel 1811 sposa Luisa Fineschi, di madre inglese, appartenente ad una ricca famiglia fiorentina.

A Fermo, dopo il breve periodo murattiano, fu restaurato il potere pontificio.

Candido è additato dalle autorità locali come carbonaro. Rimasto vedovo, si trasferisce ad Ascoli Piceno per poter vivere una vita più tranquilla. Lo seguono, oltre ai figli Candido Augusto ed Aurora, la suocera Marta Duxon e la cognata Maddalena che diventerà presto sua moglie dandogli altri cinque figli. Ad Ascoli Piceno rileva prima



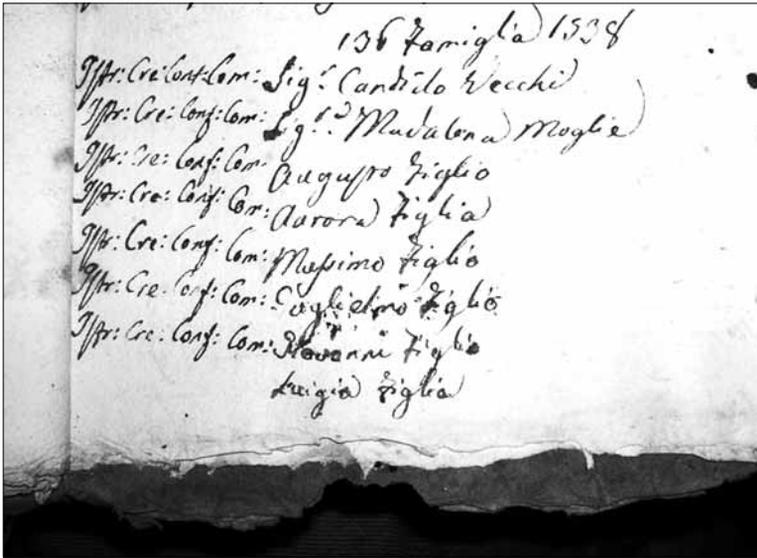
Archivio storico della Parrocchia di San Martino di Fermo, Stato delle Anime, famiglia di Domenica Vecchi.

una quota poi l'intera gestione della cartiera papale, innovandola e rendendola produttiva. Aderente alla "Giovine Italia" incappò nella repressione del 1834. Fu incarcerato a Castel Sant'Angelo e processato. Se la cavò grazie alla speciale protezione del suo concittadino, coetaneo ed amico di giochi, il cardinale Segretario di Stato Bernetti.

Ad Ascoli Piceno partecipò alla realizzazione del nuovo teatro Ventidio Basso e fu tra i 105 cittadini sottoscrittori che diedero vita alla locale Cassa di Risparmio. Era l'anno 1842.

Candido muore nel 1861 a L'Aquila, ove si era recato per affari.

Tra i suoi figli ricordiamo - oltre a Candido Augusto e Aurora - Luigia, monaca convivitrice del "Bambin Gesù".



Archivio storico della Parrocchia di S. Vittore di Ascoli Piceno, Stato delle Anime, famiglia di Candido Vecchi.



## **Candido Augusto Vecchi**

Nasce a Fermo il 10 febbraio 1813. Dopo gli studi ad Ascoli Piceno e nel collegio Calasanziano di Chieti, segue il padre nei suoi viaggi d'affari e intanto scrive vari articoli di contenuto letterario per il *Giornale Abruzzese*. A Napoli frequenta vari circoli culturali e pubblica due libri: *Centuria Prima* e *Savonarola*, messi all'indice dalle autorità sia borboniche che papaline.

Deve fuggire dal regno di Napoli e si rifugia in Toscana sotto la protezione del granduca Carlo Ludovico di Borbone.

A Napoli aveva conosciuto una bella ragazza di origine ebraica, nativa di Pesaro, Vittoria della Ripa, appartenente ad una agiata famiglia di banchieri operanti in Firenze.

L'amore tra i due giovani è contrastato soprattutto dalla famiglia di lei. Vittoria tenta il suicidio gettandosi in un laghetto; ristabilitasi, la famiglia la manda in Francia, a Marsiglia, dove Candido Augusto la raggiunge e la sposa



con rito civile. Candido Augusto si dedica, per mantenere la famiglia, all'attività di scrittore e di pubblicista. Si trasferisce presto a Parigi dove assiste ai moti del 1848. Il 5 marzo 1848 partecipa alla costituzione della Associazione Nazionale Italiana, voluta e presieduta da Mazzini, divenendone "Verificatore dei conti". Nello stesso anno torna in Italia e si arruola nel battaglione modenese partecipando alla battaglia di Governolo; dopo l'armistizio di Salasco conosce Garibaldi e combatte con il Medici a Morazzone.

Nasce sui campi di battaglia la fraterna amicizia con Giuseppe Garibaldi. Nel suo libro "*Garibaldi a Caprera*" racconterà degli incontri e della vita quotidiana condivisa sull'isola.

E' nominato il 21 gennaio 1849, rappresentante del Popolo per l'Assemblea Costituente Romana dai conterranei della provincia ascolana.

Il 26 gennaio 1849 fu in Ascoli Piceno a fianco di Giuseppe Garibaldi; lo scortò fino a Rieti insieme a quel Matteo Costantini, conosciuto come Sciabolone, collega di cospirazione nel 1833. Partecipa alla difesa della Repubblica Romana combattendo a Velletri; sarà lui ad accompagnare Anita Garibaldi dall'albergo, ove trovavasi, a Piazza San Giovanni in Laterano dove l'aspettavano il Generale Garibaldi ed Angelo Brunetti, conosciuto come Ciceruacchio.

Nella "*Storia di due anni*" racconterà minuziosamente gli eventi della Repubblica Romana. Nel 1855 dopo la morte della moglie Vittoria prende in affitto Villa Spinola, nei pressi di Genova, dove Garibaldi, suo ospite, preparò la spedizione dei Mille.

Nel settembre del 1860 è a Napoli con Garibaldi. Tornato nella sua Ascoli Piceno si dedica agli studi storici e di archeologia pubblicando il libro "*Pompei*".

Nel 1862 fu eletto deputato al Parlamento Italiano. Nel 1866, partecipa alla terza guerra d'indipendenza con il grado di colonnello e con funzione di Capo di Stato Maggiore del Generale Avezzana.

Deluso dalle vicende belliche, torna nuovamente nella sua Ascoli Piceno, dove muore il 27 gennaio 1869 a soli 56 anni lasciando scritto sull'Eco del Tronto: *persuadiamoci tutti che gran parte dello avvenire del nostro paese dipende da noi, dai nostri sforzi continovi, crescenti, non rallentati mai: E*



*così saliremo al grado di una nobile parte d'Italia nostra. Amici della libertà e miei. Vi raccomando il paese. Vi raccomando la cosa vostra.*

Nel novembre del 1898, ad Ascoli, per opera di dodici giovani calciatori, venne fondata la "Candido Augusto Vecchi", prima società sportiva delle Marche. Nel 1905, soprattutto per motivi politici, questa Società cambiò nome in "Ascoli Vigor".

Dal 1907 i resti mortali di Candido Augusto Vecchi furono posti nel *Famedio* del Cimitero Comunale, grazie all'interesse dell'allora custode che li aveva rintracciati in una bara posta dentro la sacrestia della chiesa. Il 2 gennaio del 1908 Vittorio Augusto Vecchi (*Jack La Bolina*), donò al Municipio ascolano il tricolore e la sciabola che suo padre aveva avuto in dono da Garibaldi. Nello stesso momento i cugini avvocati Serafino e Massimo Luciani, donarono la rivoltella dello zio e la medaglia di bronzo di rappresentante del popolo della Costituente (9 febbraio 1849). Nel 1926, sul Gianicolo, a Roma venne collocato un busto mar-

moreo di Candido Augusto Vecchi ed altro busto è attualmente conservato presso il *Palazzo dell'Arengo* di Ascoli Piceno.

Al Colonnello garibaldino è oggi intestato il Circolo Culturale Candido Augusto Vecchi di Ascoli Piceno.

Ebbe due figli: il primogenito, lo scrittore di cose di mare *Jack La Bolina*, al secolo Vittorio Augusto, e Lionello Pio (direttore dell'Educatario "Principe di Napoli" di Ascoli Piceno dopo aver partecipato, anche lui, alla terza guerra di Indipendenza).

A Candido Augusto Vecchi è stata intitolata una via a Genova, una a Fermo ed una ad Ascoli Piceno.

# Famiglia Vecchi

Giacomo Antonio

N. ≈ 1700

+ 10.10.1748

Fermo

Nicola  
N. ≈ 1728  
sposa 15.11.1764  
Frontoni Maria  
Vittoria

Camilla  
N. ≈ 1730

Elisabetta  
N.19.11.1733  
Fermo

Giovanni  
Innocenzo  
N.26.12.1735  
+ ≈ 1815  
Fermo  
sposa  
30.04.1764  
Fermo

Elisabetta  
N.09.04.1765 Fermo  
sposa 21.10.1789  
Fiorani Pacifico

Luciano Giacomo  
N.14.12.1766 Fermo  
+ 30.11.1853 Porto San Giorgio  
Impiegato dell'Intendenza di  
Fermo presso il magazzino  
al Porto

Elena  
Caterina  
N.28.04.1769  
Fermo  
sposa 24.09.1799  
Giustozzi Serafino

Lucia  
N.12.01.1772  
Fermo  
sposa 22.02.1805  
Orlandi Saverio

Aldegonda  
N.18.01.1774 Fermo  
sposa 14.06.1703  
Amici Francesco  
di Monte San Giusto

Augusto  
Candido  
N.10.02.1813  
Fermo  
+ 26.01.1869  
Ascoli Piceno

sposa  
02.03.1842  
Marsiglia

Della Ripa  
Venturina detta Vittoria  
di Giuseppe e Morpurgo Allegra  
N. 20.12.1814 Pesaro  
+ ott. 1855 Genova

Aurora  
N. ≈ 1815  
+ 29.05.1893  
Ascoli Piceno  
sposa 02.03.1840  
Luciani Serafino

Massimo  
N. ≈ 1818  
sposa Vulpiani  
Luigia

Vittorio Augusto  
(Jack La Bolina)  
N.22.12.1842 Marsiglia  
+ 06.09.1932 Forte dei Marmi

sposa  
15.10.1870  
Fossano

Tesaurus di Meano  
Honorine  
di Francesco e Avogadro  
Lascaris di Valdeno Elodia  
N. 28.07.1846 Torino  
+ 20.05.1879 Sarzana

Lucia  
(Cia)  
N.02.09.1871 La Spezia  
+ 03.12.1966 Firenze  
Istitutrice presso la famiglia  
Da Cepparello Pasquali  
e poi presso i Principi  
Guicciardini di Firenze

Elena  
N.17.07.1873  
La Spezia  
Insegnante e  
traduttrice di testi  
in lingua inglese

Vittorio Emanuele  
Augusto  
N.26.02.1876 La Spezia  
emigra nel 1922  
in America

sposa

**Domenica**

N. ≈ 1709  
+ 13.12.1785  
Fermo

**Serafini Maria**

**Teresa**

di Francesco da Fabriano  
N. ≈ 1748  
+ 28.04.1805  
Fermo

**Maria Giovanna**

**Antonia**

N.14.06.1738 Fermo  
sposa 04.09.1764  
Sbragia Agostino

**Pietro Paolo**

N. ≈ 1740

**Francesco**

N.03.02.1776  
Fermo

**Reginalda**

N.18.01.1778 Fermo  
sposa 25.11.1802  
Guglielmi Francesco  
di Sant'Elpidio a Mare

**Candido**

N.01.12.1779  
Fermo  
+ 1861  
L'Aquila

sposa

**Fineschi Luisa**

di Vincenzo e Duxson Marta  
N. ≈ 1791 Firenze + ≈ 1816 Fermo

**Anna**

N.09.07.1782  
Fermo  
Monaca  
poi svestita

in II nozze  
sposa

**Fineschi Maddalena**

di Vincenzo e Duxson Marta  
N. ≈ 1800 Firenze  
+ 27.11.1842 Ascoli Piceno

**Guglielmo**

N. ≈ 1820

**Giovanni**

N.01.11.1824  
Ascoli Piceno

**Giacomo Beniamino**

**Benvenuto**

N.08.07.1832  
Ascoli Piceno  
+

**Luigia**

N.09.11.1835  
+ 20.08.1914  
Ascoli Piceno  
Monaca Convittrice  
del Bambin Gesù

**Lionello Pio**

N.14.10.1847 Parigi  
+ 11.12.1903 Ascoli Piceno  
Direttore dell'Educatario  
Principe di Napoli

sposa

**Pelilli Beatrice**

di Giacomo e Guidotti  
Maria  
N.27.06.1855  
Ascoli Piceno

**Vittoria**

N.03.07.1877  
Ascoli Piceno  
emigra nel 1927  
a Bologna

**Ivo**

N.08.04.1879  
Loreto Aprutino

**Ada Paolina**

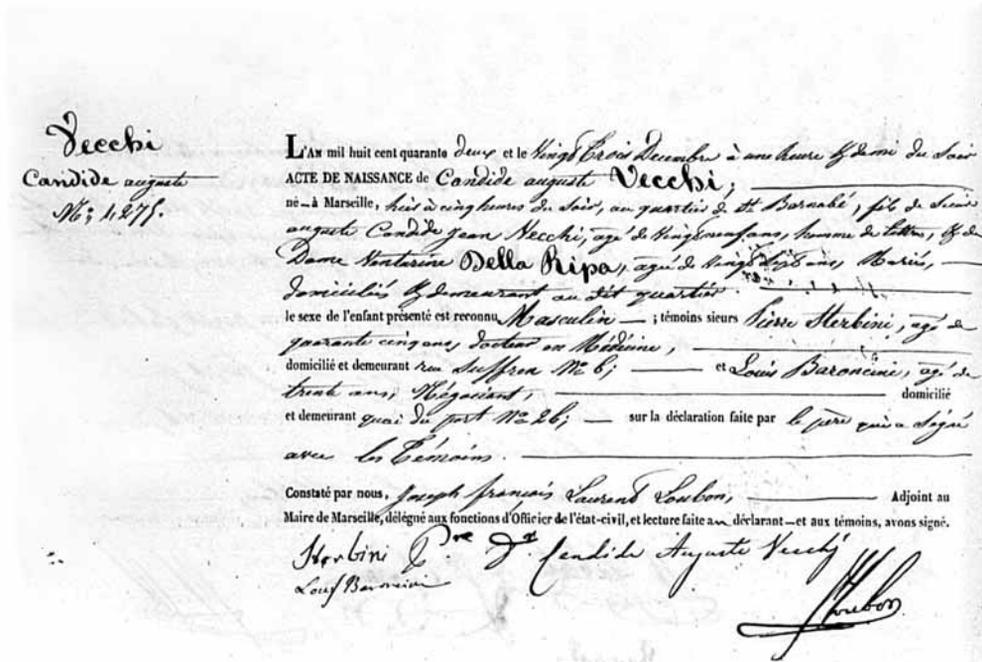
N.27.12.1881  
La Spezia



## La fanciullezza 1842-1856

**1842** – 22 dicembre. Vittorio Augusto nasce a Marsiglia da Candido Augusto Vecchi e Venturina (Vittoria) della Ripa. Avrebbe dovuto chiamarsi Lionello (questo nome sarà imposto al fratello che nascerà a Parigi nell'autunno del 1847) ma non fu possibile per il regolamento dell'anagrafe francese essendo quel nome né biblico né storico. Nell'atto di nascita lo troviamo registrato con il medesimo nome del padre, certamente un errore.

*“mio padre era esule volontario, non forzato all'espatrio. Francia, il paese che aveva prescelto, perché l'unico dove la immortale rivoluzione del 1789 e le sue conseguenze più prossime a noi, avevagli concesso di formarsi una famiglia secondo le aspirazioni del suo cuore aperto a tutti i nobili sentimenti.”*



**1843** – Settembre. La famiglia Vecchi si trasferisce a Parigi ove rimane sino al 1848; torna in Italia seguendo il padre impegnato sui fronti di guerra, prima nell'esercito sabaudo poi in quello garibaldino. Vittorio vive per brevi periodi a Bologna e a Spezia.

**1850** – La famiglia si trasferisce a Torino dove Vittorio inizia ad avere una istruzione continuativa nelle scuole pubbliche.

Casa Vecchi è frequentata da molti emigranti e fuoriusciti politici, tra cui antichi ufficiali della marina veneta che, con i loro racconti dei viaggi in Levante, affasciano tanto Vittorio e i suoi che *fu una cosa decisa ch'io dovessi prepararmi a suo tempo per entrare nella Scuola di Marina di Genova.*

E' in questo periodo che legge i romanzi a sfondo marittimo di Cooper e di Marryat che tanto influenzeranno la sua opera di scrittore.

Per volere della madre impara il latino, l'inglese e perfeziona il francese.

Per la prima volta, bambino, incontra il Generale Giuseppe Garibaldi di cui il padre era stato luogotenente durante il breve periodo della Repubblica Romana.

**1854** – Dopo un breve soggiorno a Firenze, Vittorio Augusto va a Genova per sostenere gli esami di ammissione alla Regia Scuola di Marina. Qui incontra per la seconda volta il Generale Garibaldi:

*Capelli corti, biondo come la barba, chiuso in un soprabito abbottonato di panno nero. Voce dolce ed insinuante, le carezze, ed anche un piccolo esame d'aritmetica ch'egli mi fece.*

Al primo esame di ammissione, nel mese di ottobre, Vittorio fu bocciato.

La famiglia aveva già deciso il ritorno a Torino ma volle trattenersi ancora qualche giorno per dare un pranzo agli amici. Il '54 fu l'anno del colera che infuriò nell'estate e mieté vittime a migliaia dappertutto in Europa, ma a Genova con particolare violenza dove su 5.000 casi circa, si verificarono ben 2.600 decessi. Nell'albergo della Vittoria, il Vecchi e sua moglie invitarono a cena Carlo Pisacane e la sua compagna, con alcuni altri amici, fra i quali il gen. Masi e il magg. Fontana, ma



una subitanea indisposizione della Signora Vecchi obbligò i convitati ad andarsene; infatti la Signora Vecchi morì poche ore più tardi, vittima di un fulmineo attacco di colera. La figura di Pisacane, biondo, stempiato, occhi celesti, tipo tutt'altro che napoletano, rimarrà tenacemente impressa nel ricordo di Vittorio.



Archivio di Stato di Ascoli Piceno, Archivio Storico Comune di Ascoli Piceno, cartellino anagrafico di Jack La Bolina che accerta la sua residenza ad Ascoli tra il 1866-1870.

**1855** – Candido Augusto e famiglia si trasferiscono a Genova, prendendo in affitto “Villa Spinola”, per stare vicino a Vittorio intento alla preparazione degli esami di ammissione alla Regia Scuola di Marina.

*Un giorno ch'ero a casa nostra a Quarto provai piacere anche maggiore che quello di andar in darsena. Il generale Garibaldi aveva comprato metà dell'isola di Caprera ed un cutter inglese chiamato Emma. Dopo aver diboscato la sua parte dell'isola, si diede a vender la legna ai suoi amici; e tra questi mio padre: Giunse un giorno a Sturla con la sua navicella, scaricò la legna che certi carri portarono alla villa Spinola; poi quando ogni cosa fu pronta, trasportò il babbo e me da Sturla a Genova a bordo del cutter. Menotti, suo figlio, era semplice marinaio a bordo; lo ricordo benissimo, coi pantaloni rimboccati sino a mezzo polpaccio e coi piedi nudi buttar buglioli d'acqua sul ponte e lavarlo colle granate di scopa come un giorno dovevo fare io pure.*

**1856** – Giugno. Agli esami di ammissione alla Regia Scuola di Marina, Vittorio viene rimandato in matematica.

**1856** – Ottobre. Vittorio è finalmente ammesso, con ottimi voti alla Regia Scuola di Marina ed è il migliore del suo corso.

*L'uscio della Scuola di Marina mi era dischiuso; anzi addirittura spalancato. Provavo un legittimo orgoglio per questa mia prima vittoria scolastica la quale mi dava diritto alla mezza pensione. Infatti io godetti del privilegio accordato dai regolamenti a chi entrava primo, e non costai a mio padre che la metà della somma che annualmente si pagava allo stato per diventare ufficiale di marina. Il sogno della mia famiglia ed il mio si approssimavano a diventare realtà. La vita del mare colle sue lusinghe, colle sue rosee promesse e colle sue seduzioni, m'invitava, ed io mi accingevo a percorrerla. Avevo circa quattordici anni ed ero assai piccolo di statura per quella età.*

1896

# Scuola di Marina

## Esami di postulanti l'ammissione ad Allievi nella medesima

---

Nomina ad allievi dei Sig: Vecchi Vittorio

Qualterio Enrico / visita medica /  
Milletine Pio Batt.  
Bö Enea / visita medica /  
Serra Eugenio / Don. Do. /

---

31. Ottobre 1896. Al Consiglio Sup: Militare di Sanità Pl: 9300.  
1.º gombu id Comando Gen: " 9306.  
2.º detto id Comando Gen: " 9318.  
6.º detto id Consiglio Sup: Mit: di Sanità " 9338.  
7.º detto id Sig: Conte Serra Contr. Ammiraglio " 9352.  
13 detto al medesimo " 9374.

# Regia Scuola di Marina.

Estratto del Verbale della Seduta N. 121.

Sotto la Presidenza dell' Illmo Sig. Comandante, nella sala della Biblioteca, il giorno 19 luglio 1857, alle ore 11 antimeridiane, si è radunato il Consiglio Superiore di questa Regia Scuola, con intervento di tutti i Professori dello Stabilimento, ad oggetto di assegnare i premi e le distinzioni agli Allievi, che si sono trovati meritevoli. Procedendo colla norme in f. n. n. capo tenuto nella scorsa anno, il Consiglio deliberò dover si conferire:

## Per la parte Teorica

il premio nella prima Brigata, all' Allievo Mannati, e la menzione onorevole all' Guardia Marina Costa & Noce; e nella seconda Brigata, il premio all' Allievo Cini e la menzione onorevole all' Allievo Vecchi.

## Per la parte Pratica

il premio nella prima Brigata all' Guardia Marina Cancraro, e la menzione onorevole all' Allievo Persano D'Oniccu; e nella seconda Brigata, il premio all' Allievo Conti, non assegnando però in questa Brigata nessuna menzione onorevole per la parte pratica.

Il Prof. di Disegno	I Professori di Lettere Italiane	Il Prof. di francese	Il Prof. di inglese	
f. Cambiagio	f. Bertolami, Serante	f. Parato	f. Stevenson	
Il Prof. di Fisica	Il Prof. di Storia	Il Prof. di Lettere Greche	Il Prof. di Meccanica	
f. Herard	f. Boccardo	f. Defante	f. D. Ciconia	
Il Prof. di Navigaz.	Il Prof. di Geom.	Il Prof. di Algebra	Il Prof. di Diritto degli Uomini	
f. Piccone	f. Boasso	f. Majda	f. Montevideo	f. Cardy
		Il Comandante Presidente		
		f. Riccardi		

Renovato il 20 luglio 1857.  
Per copia conforme  
N. Il Comandante della Scuola  
f. Niccolò





## La Regia Scuola di Marina 1856-1861

**1856** – La Regia Scuola di Marina di Genova era situata a mezza costa del colle alle cui falde si distende la piazza dell'Acquaverde. Era un antico convento di monache dell'ordine di Santa Teresa.

Vita dura quella dei cadetti.

La sveglia suonava alle cinque. Dalle cinque alle otto, pulizia personale, studio, preghiere mattutine, colazione (due michette e mezzo di pane).

Alle otto iniziavano i corsi di matematica (due ore) poi un'ora di studio. Infine prima del pranzo controllo delle mancanze e relative punizioni che andavano dal senza vino e frutta alla prigione sino ad un massimo di otto giorni.

Pranzo abbondante rispettando il mangiare di magro nei giorni prescritti. Breve ricreazione (mezz'ora) e poi scuola sino alle quattro del pomeriggio (storia, geografia, belle lettere).

Dalle quattro alle cinque, esercizi al cannone, al fucile o ginnastica.

Di nuovo lettura dei castighi, un po' di ricreazione, preghiere della sera e cena.

Dalle sette alle nove ancora studio ed infine si andava a letto.

La frequenza era dietro il pagamento di una retta e gran parte del vestiario era a carico delle famiglie.

**1857** – Estate. Vittorio è imbarcato per la prima campagna di mare sulla corvetta *Aquila*. Da Genova verso i porti di Tolone, Algeri, Lisbona (all'epoca travagliata da una epidemia di febbre gialla), il Ferrol, Cadice, Porto Palma, il golfo di Palmas, Spezia ed infine ritorno a Genova.

La vita dei cadetti a bordo non era dissimile da quella della scuola.

Sveglia alle 6 e poi: *successivamente, lavaggio del cassero, lettura del servizio, colazione, esercizi militari, e studio; ancora esercizi, pranzo, ricreazione, riduzione della velatura per la notte, preghiera e infine servizio di guardia, tanto di giorno quanto di notte. Coloro che, dopo una giornata così bene impiegata, montavano di guardia alle otto della sera per smontare a mezzanotte, dormivano appena sei ore. Coloro che li rilevavano a mezzanotte per scendere alle quattro del mattino e alzarsi dopo aver dormito due ore. Ogni tre giorni si dormiva senza interruzione dalle otto della sera alle quattro del mattino seguente... semprechè non accadesse...*

# Riparto dell'istruzione nella R. Scuola di Marina.

- 1° anno di corso. Aritmetica ragionata - Elementi d'Algebra - Grammatica Italiana - Lingua francese - Elementi di Geografia - Disegno - Calligrafia.
- 2° anno di corso. Geometria piana e solida - Trigonometria rettilinea - Navigazione per stima - Esercizj di calcoli algebrici - Lettere italiane - Storia del medio Evo - Lingua francese - Elementi di geografia - Disegno - Calligrafia.
- 3° anno di corso. Algebra superiore - Trigonometria sferica - Geometria descrittiva - Geografia fisica e Storia naturale - Fortificazione ed arte militare - Lettere italiane - Storia del medio Evo - Lingua francese - Disegno.
- 4° Anno di corso. Fisica sperimentale, e primi elementi di Chimica - Geometria analitica e calcolo infinitesimale - Esercizj di osservazioni astronomiche e di calcoli trigonometrici - Disegno di architettura Navale - Lingua inglese - Storia moderna - Geografia Politica, Statistica, e Commerciale.
- 5° Anno di corso. Fisica Sperimentale e primi elementi di Chimica - Meccanica razionale colle sue applicazioni alla teoria della nave e delle Macchine - Esercizj di osservazioni astronomiche, di calcoli trigonometrici - Disegno di architettura navale - Lingua inglese - Storia moderna e Geografia Statistica, Politica, e Commerciale.
- 6° anno di corso. Astronomia nautica - Idrografia - Ortografia - Elementi di Istruzione Navale - Lingua inglese - Storia moderna - Geografia Politica, Statistica e Commerciale - Elementi di diritto internazionale. Etica navale e Regole.



Corredo dell'Allievo al momento della Sua entrata alla  
Regia Scuola di Marina

Oggetti	In Danaro	In natura
Cappotto di panno	1.	"
Sottabito di panno	1.	"
Vesti di panno	3.	"
Pantaloni di panno	3.	"
Pantaloni di Saetta bigia	1.	"
Sottovesti di panno	1.	"
Sottovesti di Saetta bigia	1.	"
Borsette di panno una delle quali con piccolo gallone in oro	2.	"
Cappello da marinajo per uso di bordo	1.	"
Vesti di rigatino	3.	"
Pantaloni id	3.	"
Pantaloni di tela bianca	1.	"
Sottovesti di bambace bianco	3.	"
Farroletti di tela nera da collo	"	2
Cappotto di tela incerata per uso di bordo	1.	"
Camicie di tela di cotone (Blouse) per lavori di manovre	2.	"
Moutande di tela	"	6.
Camicie di tela di Lino	"	16.
Id di tela di cotone	"	4.
Id di tela di cotone a righe	6.	"
Farroletti di tela bianca di lino	"	12.
Scuola di tela di lino di due tele e metri 3 di lunghezza	"	6.

Oggetti	In Danaro	In natura
Fodere di Guanciale di tela di lino di M. <sup>o</sup> 2.62 di lung. <sup>o</sup> e M. <sup>o</sup> 0.44 di larghezza	"	6.
Beande per la notte di tela di lino	"	6.
Covagli di tela di lino di M. <sup>o</sup> 2.50 di lunghezza e M. <sup>o</sup> 1.50 di larghezza	"	2
Covaglioli di tela di lino	"	12.
Districatoj di tela di lino	"	10.
Mattre falsi di lino pajal	"	18.
Materassi di lana in peso ch. <sup>o</sup> 20.	"	2
Guanciali di lana	"	1.
Coberte di Lana ad una piassa	"	2
Coberte bianca di cotone per l'istate	"	1.
Sparrole da abiti, testa, gunti, pettini, unghie forbici	8.	"
Pittini	1.	"
Attuccio di pelle per pettini e sparrole	2	"
Tosata d'argento con coltello	1.	"
Uguale d'uniforme con cintorino di pelle	1.	"
Merri stivali pajal	2	"
Surpe pajal	2	"
Beande di tela stona per bordo	2	"
Lavo di tela stona	1.	"
Paule di pelle	"	1
Attuccio completo di matematiche	"	1.
Sapici da Disegno Dorrini	8.	"
Industro di China perri	"	2.
Penicilli per aquarelle	"	6.

Oggetti	In Danaro	In natura
Temperini	.	2.
scagole di legno	.	2.
Scuadre di legno	.	2.
Libro di pugniera	1	.

### Disposizioni particolari

Gli oggetti numerati nella prima colonna sono e sune forniti in danaro: quelli numerati nella seconda colonna possono e sune forniti, o in danaro o in natura ad arbitrio dei parenti.

Ogni anno il consiglio d'amministrazione stabilisce i prezzi di tutti gli oggetti notati in questa tabella.

Nel caso di promozione dell'Allievo a Guardia Marina di 2.<sup>a</sup> classe i parenti forniranno al medesimo i capi di corredo fissate per l'uniforme di detto grado.

Gli oggetti che venissero forniti in natura dovranno e sune nuovi e non inferiori in bontà e qualità al campione che ne verrà stabilito.

V. d'approvato  
 Torino li 12 Aprile 1847  
 Il Ministro di Marina  
 sup. L. C. Harner

**1858** – Seconda campagna di mare, terminata nel mese di novembre: destinazione Isole di Hyères, Cartagena, Lisbona, Gibilterra, Cagliari, Asinara, Maddalena, La Spezia.

A sedici anni, nella primavera del 1858, superati gli esami fa proprio il primo grado della gerarchia militare della marina: "guardiamarina di seconda classe".

*Il mal di mare è l'unico del quale non si muore, del quale si guarisce appena toccata la terra; ma è dolorosissimo perché chi ne soffre rimane umiliato dinanzi a sé medesimo. Non è vero però che tolga qualunque energia.*

*Realmente credo ci siano due modi di soffrire il mal di mare, quello dei terraioli e quello dei marinai. I nuovi, i terraioli si "rendono" (come dicevamo noi) il che vale si riducono all'impotenza assoluta. I marinai possono tra una racata e l'altra compire abbastanza bene il loro dovere. Sono stato in cattivo tempo all'estremità del pennone di contromezzana a prendere l'impuntura del basso terzarolo; dovevo badare a non cascar giù e a eseguire un lavoro manuale che esige una certa forza e molta destrezza.*

*E lo feci mentre pativo: ma ormai già rotto alla vita di bordo pativo da marino, non da terraiolo.*

*Si dice comunemente che vi sono stomaci che non riescono mai ad abituarsi al mare; ho udito dire spesso che anche Nelson patisse. Credo invece che con il continuo navigare ogni stomaco si rinforzi: infatti i marinai mercantili ed i pescatori non soffrono mai il mare, laddove i marinai di guerra, i cui soggiorni nei porti sono prolungati oltre misura, talvolta non possono prestar buon servizio allorché il tempo si guasta per davvero.*

**1860** – Un giorno di marzo, Vittorio, era andato a trovare il padre a Villa Spinola quando arrivò il Generale Garibaldi. Il tempo di un saluto e poi vi fu una riunione riservata in un salotto appartato.

Alcuni giorni dopo il padre, Candido Augusto, si recò alla Regia Scuola di Marina *mi prese a parte e mi disse sottovoce, in francese, che Garibaldi preparava un'impresa di liberazione dei fratelli schiavi; che stava a casa nostra con parte dei suoi amici, che egli, mio padre, mi domandava licenza di spendere parte della mia sostanza per codesta impresa. E' bene sapere che mio padre era usufruttuario del mio patrimonio allora bastevolmente vistoso. Ma la sua delicatezza estrema lo spinse a chiedermi una licenza della quale non aveva davvero bisogno. Gli risposi che facesse pure, che egli non poteva nulla fare che buono non fosse.*

Vittorio è imbarcato sull'*Euridice* verso Beirut, sulle coste della Siria, per missione finalizzata alla protezione dei Maroniti estromessi dalla loro terra dai Drusi. Al ritorno, a La Spezia, il 29 ottobre ebbe la nomina di guardiamarina di prima classe.

*A rischio di scandalizzare le anime pie dichiaro senza vergogna che non ho serbato verun dolce ricordo dei cinque anni di scuola di marina. Anzi, tutti amari come tossico... l'istruzione teorica e la pratica vi erano impartite ammirevolmente...*

Regia Scuola di Marina.

Verbale del Consiglio della Scuola degli esami annuali dati agli Alunni  
del 5.<sup>o</sup> e 3.<sup>o</sup> anno di Corso

L'anno 1857 ai 10 Luglio il Consiglio Superiore della Regia Scuola  
composto di membri ordinari e due Professori di Economia si è radunato sotto la  
Presidenza del Sig. Comandante per prendere cognizione degli esami dati agli Alunni del  
3.<sup>o</sup> anno ed ai Guardie Marina del 5.<sup>o</sup> anno.

Veduti i risultati consegnati nelle Copie inserite nel rubricato Registro  
n. 55/56 ha stabilito.

1.<sup>o</sup> Che i Sig. Guardie Marina Costa, Sambuy, Rossi, Cherardi, Ca-  
nevare, Magnacchi, De Bottoni, Morin, Dent, Cruce, i quali  
nell'esame subito sulla materia del 5.<sup>o</sup> anno di corso hanno superato l'ap-  
prensione vengano presentati all'esame di promozione a Guardia Marina di 1.<sup>o</sup> Classe giusta  
l'art. 2.<sup>o</sup> S. 1. del Decreto 31 Dicembre 1853.

2.<sup>o</sup> Che i Sig. Allievi Mannati, S. Ambrogio, D'Oncieu, Centu-  
rione, Pilo Manca, Luserna, Milton, Puliga, Sargosco, i quali ha-  
no superato l'esame dell'insegnamento avuto nel 3.<sup>o</sup> anno di corso sieno presentati  
all'esame di promozione a Guardia Marina di 2.<sup>o</sup> Classe, secondo l'art. 7.<sup>o</sup> del Rego-  
lamento 1851.

Il Professore di Economia Il Professore di Storia e Geog. politica Il Professore di Matematica  
F. Rognato F. Baccardo F. D. Cincin

Suff. di Ingegneria Il Direttore degli Studi  
F. di Monale F. Caray

Il Comandante Regio  
F. Rivardi

Genova li 10 Luglio 1857.

Presopia conforme.

Il Comandante della Scuola

F. Rivardi

# Regia Scuola di Marina.

Relazione sull'andamento degli studi della suddetta per l'anno  
scuolastico 1856-57.

L'insegnamento dato in quest'anno fu conforme a quello dell'anno  
precedente, e si rinnovò nella parte della letteratura italiana, l'istruzione poetica, e scien-  
tifico ripartita e continuata anche in Guardia Marina del quinto anno dopo l'abbandoni-  
mento d'un secondo professore di Lettere. Così fu dato procedere ad un bisogno dall'anno  
tempo debito e sul quale il Consiglio della Scuola aveva richiamato l'attenzione del  
Ministero. E poiché secondo lo spirito del Regolamento gli esami finali interni del  
loro aggirarsi sulle materie che hanno formato l'oggetto di studio nel corso dell'anno, così  
in Guardia Marina del quinto anno furono fatti posti nella Scuola ad un esperimento  
sulle lettere italiane, nello stesso modo che si era praticato per Guardia Marina del  
quarto anno fin da quando si fecero continuare di detto insegnamento.

Circa agli esami interni e a quelli di promozione, vari cambiamenti si fa-  
cevano a desiderarsi, ma questi collegandosi da un lato col sistema d'istruzione, intorno al  
quale argomentò il Consiglio nelle relazioni degli anni scorsi, ha espressa la propria opinio-  
ne, e dall'altro richiedendo la riforma di tutto il Regolamento, il Consiglio aspetta che  
l'autorità superiore giudichi del tempo opportuno ad operare siffatte modificazioni.

Con quest'anno l'esito degli esami fu in generale soddisfacente. E  
dici Guardia Marina del quinto anno, superato gli esami interni, vararono per essere a  
questi teorici di promozione a Guardia Marina di 1.° Classe tre candidati, uno dei quali  
nominato dal Ministero, e si pose in onore.

I sette Guardia Marina del quarto anno furono promossi al corso del quinto.  
Degli undici alunni del 3.° anno, uno non fu ammesso agli esami per aver  
disgrazia di farsi male agli, ed un solo non ottenne l'idoneità. E nove candidati fu-  
no presentati agli esami di promozione a Guardia di seconda classe e si ebbe prima  
approvazione.

Per gli studii d'Allicei del 2.<sup>o</sup> anno, dei Superiori sono le prove degli esami, quattro debbono ripetersi il corpo, ed uno ha dovuto essere di appartenenza alla Scuola, giu-  
stato l'art. 22 del Regolamento per essere stato rimandato dagli esami del 1855.

Per gli studii d'Allicei del primo anno, uno non fu presentato, ed i esami per disposizione Superiori di due ragioni altra volta dal Consiglio d'Allicei, ed un  
erano ripetersi il corpo, e gli altri dieci furono ammessi alla Classe successiva.

In quest'anno come nei trascorsi, avvenne che il numero di studii d'Allicei  
ed i rispetti trovansi nel secondo anno. Ciò non dipende da alcuna causa dal fatto sull'ia-  
segnamento, poichè il Consiglio non può che lodarsi della zelo e dell'abilità dei Professo-  
ri cui sono affidati, ma bensì dalla gravità e dalla molteplicità delle materie, dalla ri-  
strettezza del tempo, dalla troppa tenera età e talvolta dalla poca attenzione che si mani-  
festa per parte dei giovani, per la parte più elevata degli studii d'Allicei.

Nell'assegnarsi i premi e le menzioni onorevoli, si sono seguiti le seguenti norme  
dell'anno scorso.

Nella prima Prigala d'Allicei il premio per gli studii di Sig. Fabio Mammali  
Alliceo del 3.<sup>o</sup> anno e conseguirono menzione onorevole il Sig. Paolo Costa Guardia  
Marina del 5.<sup>o</sup> anno e il Sig. Luigi Nacci Guardia Marina del 4.<sup>o</sup> anno. Per la  
parte pratica il premio fu conferito al Sig. Napoleone Canavaro Guardia Marina  
del 5.<sup>o</sup> anno ed ebbe menzione onorevole il Sig. Eusebio Persano Guardia Marina  
del 4.<sup>o</sup> anno e il Sig. Alessandro D'Onicci Alliceo del 3.<sup>o</sup> anno.

Nella seconda Prigala il premio per gli studii fu dato al Sig. Giovanni Cini  
Alliceo del 2.<sup>o</sup> anno, e la menzione onorevole al Sig. Vittorio Vecchi Alliceo del 1.<sup>o</sup>  
Per la parte pratica il premio venne assegnato al Sig. Edoardo Conti Alliceo  
del 2.<sup>o</sup> Anno.

Il Professore di Geometria

f. Basso

Il Professore di Meccanica

f. D. Gioacchi

Il Professore di Storia e Geografia politica

f. Pucciaro

Il Direttore degli studii

f. Carzj

Il Comandante Provinciale

f. Riccardi

Anno 22 luglio 1857

Partecipato con primo

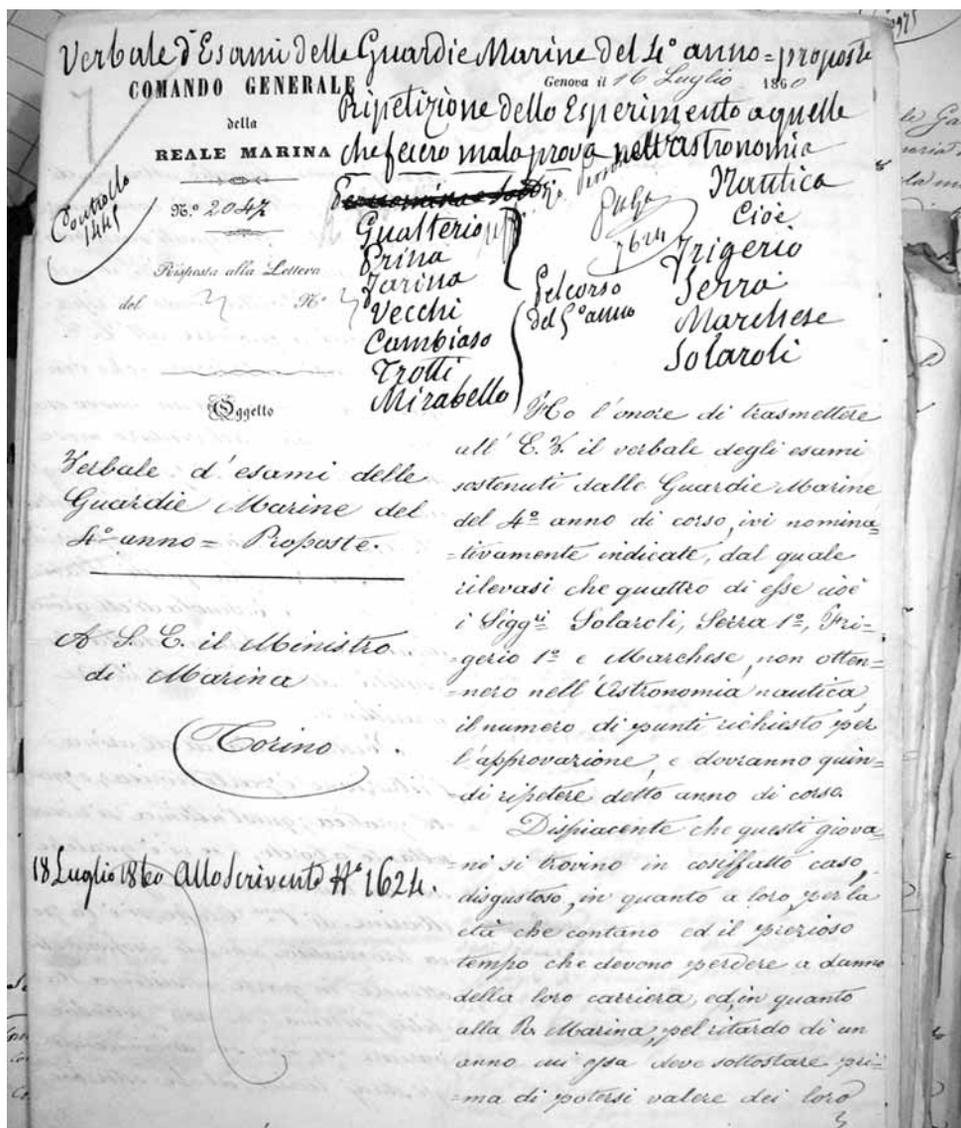
f. Il Comandante della Scuola

f. Riccardi





L'educazione militare era procurata per via dell'esempio dei nostri superiori, ma non da altro... rimanga a lode dei nostri superiori che essi palesaronsi sempre insuperabilmente equi. La loro mano di ferro pesava ugualmente su tutte le spalle. I figli di ministri, di aiutanti di campo del Re, di uomini che coprivano cariche pubbliche altissime non godettero mai di alcun privilegio. I nostri ufficiali erano dunque gente che consideravamo fieramente come nostri pari sotto il riguardo sociale, e nostri superiori secondo il riguardo militare, e nostri maestri in cose professionali.



servizi come Guardie Ultrarine di  
1<sup>a</sup> Classe, nelle attuali contingenze,  
specialmente, nelle quali sarebbero  
stati di grandissima utilità, io, nel  
desiderio di veder modo di ripa-  
rarsi, sarei a proporre all' E. S.  
di degnarsi autorizzare che ven-  
gano ammessi ad un nuovo esa-  
me alla fine del venturo mese  
di Ottobre, come si pratica negli  
altri stabilimenti militari dello  
Stato, sebbene siavi una esponen-  
te differenza fra questi Stabi-  
limenti e la R. Scuola di Marina,  
differenza che deriva dalla spe-  
cialità del servizio militare  
marittimo.

Nella Scuola di Marina  
l'istruzione è parte teorica, e par-  
te pratica; quest'ultima si riceve  
soltanto a bordo, e se vi è qualche  
cosa da lamentare nelle Guardie  
Ultrarine di 1<sup>a</sup> Classe, si è la po-  
cca loro pratica, che solo possono esse  
ottenere in parte col sistema sta-  
bilito, sistema che non potrebbe  
variare se non se diminuendo  
gli studj teorici, al che osterebbe

la necessità di coltivare gli sta-  
biliti studj scientifici.

Affinchè potessero le quattro  
Guardie Ultrarine, su menzionate,  
sostenere nuovi esami con sicuro  
fondamento di buona riuscita, sa-  
rebbe mestieri fossero lasciate alle  
proprie famiglie, ma questa dis-  
posizione farebbe ostacolo le seguen-  
ti considerazioni:

1<sup>o</sup> Che si vorrebbe a stabilire un  
precedente che potrebbe essere poi  
invocato in appoggio, come princi-  
pio, in analoghi casi, con pregiudizio  
della pratica istruzione, e con danno  
per molte famiglie, sia dal lato  
delle spese per l'istruzione dei già-  
vanti, spese che tutte non potrebbero  
certo sopportare, che da quello  
della vigilanza da prestarsi loro  
in una età in cui hanno certo  
bisogno di maggior cura, non do-  
vendosi oltre ciò tralasciare di  
curatore che di non lieve dispen-  
dio tornerebbe il corredo borghese  
di cui dovrebbero fornirli per non  
farli passeggiare in pubblico in  
piena libertà coll'uniforme di  
Stabilimento del Governo.

2<sup>o</sup> Che siccome un favore che si

concede ugli uni, debbesi necessaria-  
-mente accordare anche agli altri,  
sarebbe indispensabile far pure la  
stessa disposizione per Six allievi  
del 1<sup>o</sup> anno di corso i quali già si co-  
-nosce che, come le suddette 4<sup>e</sup> imbarc<sup>e</sup>,  
dovranno ripetere l'anno di corso.

Per gli esposti motivi io mi permet-  
-to adunque di suggerire all' E. V. lo  
-espedito di autorizzare che le stesse  
Commissioni che hanno ora examina-  
-to i giovani dei varj anni di corso  
della R.<sup>a</sup> Scuola di Marina, possano  
dare un nuovo esame, alla fine del  
p.v. 8<sup>mo</sup>, a tutte le Guardiebarine  
ed allievi rimandati in questo espi-  
-mento, senza derogare alla disposti-  
-zione del loro imbarco, e lasciando  
che possano a bordo rivedere, colla  
assistenza del professore imbarcato,  
i fatti studj, ed occuparsi anche da  
per loro, in modo però che ciò non  
debba interrompere in nulla gli  
esercizj e studj pratici, essendo questo  
il piccipuo scopo per cui sono desi-  
-gnati a fare la solita annua  
Campagna d'istruzione.

Il Comandante Gen<sup>le</sup> della R. Marina

# Regia Scuola di Marina

## Consiglio Superiore

L'anno 1860 il giorno 15 di luglio il Consiglio Superiore della R. Scuola di Marina composto dei Membri ordinari e dei Professori di Navigazione, del Capitano sotto la Presidenza del Sig. Comandante Della Souda per presiedere e reggere negli esami del 1.º Corso di Marina del 1.º grado si univa

Per i risultati conseguiti nella Pratica inferita nel relativo registro al N.º 37 il Consiglio delibera

Che i Signori Prina, Cambiase, Vecchi, Parina, Quatterio, Miraballo e Crotti, i quali nell'anno studiato delle materie del 1.º corso di corso hanno ottenuto l'approvazione, siano ammessi al corso del 2.º anno.

Che i Signori Vigoriti, Serra, Marchese e Solaroli, i quali non ottennero nell'anno 1859 l'approvazione, e il numero di punti richiesto per l'approvazione, debbano ripetere il corso del 1.º anno giunto al disposto dal R. Decreto del 10 ottobre 1858.

Il Professore di Storia      Il Professore di Navigazione      Il Prof. di Meccanica  
f. Pignatelli                      f. Pignatelli                      f. Bianchi

Il Direttore degli Studi      Il 2.º uff. di Ispezione  
f. Caviglioli                      f. Solari

Il Comandante Presidente  
f. Ruggi

Per copione conforme  
Comandante 15 luglio 1860.  
f. Della Souda

## Campagna d'Istruzione 1858

La campagna d'istruzione di quest'anno al pari di quella dell'anno scorso riuscì gloriosa vantaggiosa agli Alunni in quanto concerne la parte marinara scilicet sia per contrarietà di tempi con venti gagliardi e mare grosso, che per le variate manovre diverse che si furono la conseguenza. Malgrado una simile navigazione poco propizia per gli studii e lavori da tuolo, il Luogotenente di Vercello Sig. Arminjon coll'instancante suo zelo ad impedire profittando il più possibile delle ore favorevoli di sera e di giorno adempì all'insegnamento della parte teorica affittatagli in modo lodevolissimo.

### Parte Curia!

La Meridiana Marina furono divisi in due Classe: la prima composta di giovanetti che partirono dal 1.<sup>o</sup> al 3.<sup>o</sup> anno e coloro che giugno subirono in parte gli studii di promozione (a Guardia) Marina di 1.<sup>o</sup> Classe, la seconda si compose di quelli che partirono dal 3.<sup>o</sup> al 4.<sup>o</sup> anno di corso. I primi furono esercitati particolarmente nei calcoli di nautica. Essi regolarono deronometrici in quasi tutti i porti, determinarono pure il loro stato assoluto in mare, con rispettate osservazioni di distanze latitudini.

E' uopo notare che simili calcoli quando vengono fatti per la prima volta a bordo da calcolatori navigii possono riuscire spesso lunghi o di richiesta molta esattezza.

Si procuro sempre di aver risultati previsi e di utilita pratica incontes tabile. Perciò si dovette in parte rinunciare a quei lavori di didrono lineare che da qualche anno si facevano a bordo sempre con aiuto del Professore di cui il utile è senza dubbio minore dell'apparenza.

L'idrografia occupa parte del tempo destinato allo studio. Nei porti si distinguono carte e piani - in mare lo studio delle coste - Non si pote' levar piani atteso la breve permanenza della Corvetta nei porti. Tuttavia nel Golfo di Palmas (Sardigna), e Guardia Marina fecero gli studi per uno schizzo di Carta (Mendrosia) e piani (e) adiacenti.

I Guardia Marina del 1.° anno che non hanno ancora studiato la nautica fecero esercizi di calcolo sulle materie studiate. Si volle eziandio osservare i giovani Guardia Marina a notare sul loro giornale le osservazioni meteorologiche (e) così utili in mare) pel progresso dell'idrografia e per le indicazioni che ne trae il marinaio sullo stato del tempo. Cotali oggetti si fecero stampare in quaderni di chiesola presso a poco sul modello proposto dal Congresso marittimo di Bruxelles, e durante la campagna si fecero regolarmente tutte le osservazioni indicate e per quanto lo permiseero gli strumenti posseduti dalla Scuola.

Il giornale generale tenuto dagli Allievi, ordinato e copiato in pulito la prima volta quest'anno, potrà rimanere al Comando della Scuola come documento delle cose fatte nella Campagna.

Il Professore della Regia Scuola Sig. Maissa fu alcune volte impedito di occuparsi degli Allievi sofferendo il mare, ma ogni volta che gli fu dato di attendere agli affidatigli insegnamenti, lo fece con impegno. Erano sotto la disciplina gli Allievi del 1.° 2.° e 3.° anno. Questi ultimi si occuparono di questioni d'algebra e trigonometria coll'intendimento di mantenere presenti alla loro memoria le principali teorie scolte nello scorso anno scolastico. Non pochi fra i problemi da loro risolti, particolarmente di trigonometria, furono scelti col doppio scopo, di render famigliari agli Allievi le formole piu' importanti della scienza, e di far loro vedere quanto sieno importanti nelle applicazioni pratiche. Costruirono eziandio alcune carte, onde iniziarsi in lavori di questo genere.

Gli Allievi del 2.<sup>o</sup> anno trattarono parecchie questioni di Geometria elementare, però all'oggetto di rendersi preparati a seguir con frutto le lezioni di matematica dell'entrante anno scolastico, si è creduto esercitarli di preferenza nel calcolo algebrico.

Gli Allievi del 1.<sup>o</sup> anno si occuparono di funzioni e problemi di Arithmetica, e si tennero esercitati nell'applicazione della principale regola con affissi e calcoli numerici.

### (Parte Pratica)

Per tutto generale gli Allievi fecero progressi nella pratica di costruir de' Sipi, furono ripartiti in tre guardie per la navigazione, e la manovra dell'altre. Il Mazzano venne esplicitamente distinguato, ed in detto ordine, e i tempi furono destinati di più anziano a far il servizio di Socchiera, e gli altri in ordine di capacità ed anzianità, a quella di Capo Cabbiere, Cabbiere e lezioni di manovra.

Con apposito arario venivano regolati per tutto gli esorcizii di cannone, di fucile, scherma, scandaglio, attrazzatura e costruzione pratica.

Tutti gli ufficiali ed alcuni Maji' ufficiali ebbero parte in simili istruzioni.

Il Luogotenente del Dittaglio Cav. Morale si occupò della parte disciplinare con molto zelo ed interesse.

Il Luogotenente di Vascello Sig. Cappellini incaricato dell'istruzione teorico-pratica d'Artiglieria, il Sottotenente Sig. Cav. Malayse incaricato affidato la direzione della scuola di attrazzatura e il Sottotenente di Vascello Cav. Cervera quella di costruzione pratica, attesero sempre con zelo ed impegno alle istruzioni loro affidate.

Il Socchiere Pintor Giovanni, il Capo Cannoniere Chiodo Pasquale, il 2.<sup>o</sup> Socchiere Agapito, il Cinomiere Alba ed il Sergente Saettono avendo concorso per l'istruzione degli Allievi in modo soddisfacente.

Allicci del 3.<sup>o</sup> anno di corso.

- Sig. **Vecchi Vittorio** Sana costituzione, indole buona, pronta intelligenza, mediocrementi studioso, atto alla vita di bordo.  
1.<sup>a</sup> Campagna
- Sig. **Pina Giovanni** Sana costituzione, di bellumore, studioso opai, buon indole, atto per la vita di mare.  
3.<sup>a</sup> Campagna
- Sig. **Cambiaso Luigi** Sana costituzione, intelligente, studioso, buon indole, atto per la vita di mare.  
3.<sup>a</sup> Campagna
- Sig. **Parina Eustico** Sano e robusto, bellumore, studioso opai, carattere poco spiegato, atto alla vita di mare.  
3.<sup>a</sup> Campagna
- Sig. **Quatterio Enrico** Sana costituzione, pronta intelligenza, studioso, buon indole, atto alla vita di bordo.  
2.<sup>a</sup> Campagna
- Sig. **Marchese Carlo** Sano e robusto, intelligente poco studioso, carattere buono, atto alla vita di mare.  
3.<sup>a</sup> Campagna
- Sig. **Mirabello Pio (Bitta)** Debole costituzione, mediocre intelligenza, studioso, carattere un po' irascibile, passabilmente atto alla vita di mare.  
3.<sup>a</sup> Campagna
- Sig. **Solaroli Davide** Sano, poca intelligenza, mediocrementi studioso, indole buona, poco riuoia per la vita di mare.  
4.<sup>a</sup> Campagna
- Sig. **Trigerio Eugenio** Sano, buona intelligenza, studioso, indole buona, atto alla vita di mare.  
4.<sup>a</sup> Campagna

# Regia Corvetta Aquila.

Rapporto sulla campagna d'istruzione dell'anno 1859.

Nell'ultimata campagna venne seguita il medesimo piano d'istruzione degli altri anni;

Però per la mancanza di un ufficiale incaricato dell'istruzione delle Guardie Marine sul calcolo ed osservazioni di Astronomia Nautica che solitamente ogni anno imbarcato oltre detto Stato Maggiore, il Professore difficilmente avrebbe potuto accudire ogni giorno a 53 Allievi se il Cappellano non avesse volontariamente contribuito ad alle viate alternando le lezioni con esercizi di conversamento in Italiano ad più piccioli.

## Parte teorica.

L'istruzione teorica dovendo consistere nell'esercitare gli Allievi nell'applicazione delle teorie studiate nei rispettivi corsi, venne adottata una serie di problemi combinati in modo che la risoluzione di essi rendesse necessario riflettere sui principii generali studiati dagli Allievi e nel tempo istesso offerisse sufficiente campo allo sviluppo di calcoli numerici e di trasformazioni algebriche. Tutte le parti della Matematica comprese nell'insegnamento concorsero a formare il soggetto: Il calcolo infinitesimale e la Geometria analitica per gli Allievi del 4.º anno, l'Algebra e la Trigonometria per gli Allievi del 3.º anno, i primii elementi d'Algebra e la Geometria per quelli del 2.º anno, e l'Arithmetica per quelli del primo.

Quantunque per la mancanza di spazio si fosse costretti far lavorare i giovani a pochi per volta, riguardando il disegno come utile diversione, si procurò occuparli anche in simili studi e si fece copiare o ridurre in diversa scala dagli Allievi del 4.º anno parecchi modelli che sembrarono i più opportuni; alcuni di segurarono dal vero qualche parte del bastimento. Oltre ciò venne costruita da due Allievi del 3.º anno la carta del viaggio, e furono promissamente impartiti agli Allievi del 3.º e 4.º anno otto determinazioni del punto di stima. Profittando poi dell'oppor-

dell'Acquinta, all'Isola d'Asinara per far levare il piano della Costa di Ponente della  
Guardia Marina del 11. anno, lavoro che venne portato a compimento per le vigilanze  
del Professore Monteverde, ma che rimase imperfetto dal lato della finitura del  
segno stante la ristrettezza del tempo.

### Parte pratica!

Gli Allievi furono ripartiti come gli altri anni, in due guardie per la manovra  
gagione e d'in quattro per il porto. Egli manovrarono, in ogni caso, l'ancora e anche in  
tempo l'albero di mezzana e sempre porgevano conti. Marinaro per la prontezza ed  
esecuzione delle manovre!

Le Guardie Marina del 11. anno però, essendo già al principio dell'anno  
gna, destinate a prendere il barco su altri legni e a lasciare la scuola in modo definitivo,  
essi non entrarono nella distribuzione generale dell'albero di mezzana, ma furono invece  
distribuiti al picco degli altri due alberi per dirigere le stazioni di un uomo o salire nelle  
casse con il Capit. Labicci!

Alle Guardie Marine del 11. anno erano troppo giovani per che si potesse  
senza istruttori affidar loro il governo di un albero.

Due Circonvallanti per guardia furono prescelti a prestare servizio alla mezzana  
guidaron' gli Allievi in tutte le circostanze per modo da poterli servir che in occasione  
qualcuna si avessero indugi del tutto convenienti. Grande abilità si ricercava in  
questo sistema, divenuto indispensabile per la mancanza delle Guardie Marine  
anziani.

Stante la deficienza del già menzionato Ufficiale incaricato di attendere agli  
studi teorici delle Guardie Marine, questi non ebbero un'istruzione di calcolo così  
stesa come l'anno scorso, ma non mancarono di far ogni giorno il punto per mezzo  
del Cronometro. Egli furono considerati in servizio come se già avessero ottenuto  
il grado di Guardia Marina del 11. Classe furono inoltre addetti al dettaglio del bastone  
e rinvierono sommamente utili servendo in modo regolare i registri ed i manovrari  
del 11. Legazione, durante tutta la campagna, non ebbe segretario. Per ringraziar tutti

questi giovani alle pratiche del servizio, e varii rami del dettaglio furono ripartiti fra loro, ed essi si mostrarono assai zelanti e degni di lo adempier le funzioni assegnate.

Le Guardie Marina del 1.<sup>o</sup> anno guidarono gli Allievi, come Capie Guardia o Capie Sabbieci; essi tennero il giornale della Scuola, annotando regolarmente le osservazioni nautiche e meteorologiche e si composarono in modo soddisfacente, tenuto conto della giovane loro età.

Tutti gli Allievi furono pratici ripartiti fra nove istruttori, cioè sei per la pratica d'artiglieria, uno per la scandaglia, uno per il fucile, e uno per il cannone.

L'istruzione dell'artiglieria fu diretta dal Luogotenente di Vascello Sig.<sup>o</sup> Cappellini.

L'istruzione pratica in generale fu diretta dal Luogotenente di Vascello Sig.<sup>o</sup> Mata.

L'esercitazione della manovra di fucoria fu diretta dal Luogotenente di Maggiore Sig.<sup>o</sup> Fornelli.

Tutti i suddetti ufficiali si adoperarono con molto zelo nelle affidate istruzioni e cooperarono moltissimo al buon andamento della campagna d'istruzione.

Tutti i suddetti ufficiali si adoperarono con molto zelo nelle affidate istruzioni e cooperarono moltissimo al buon andamento della campagna d'istruzione.



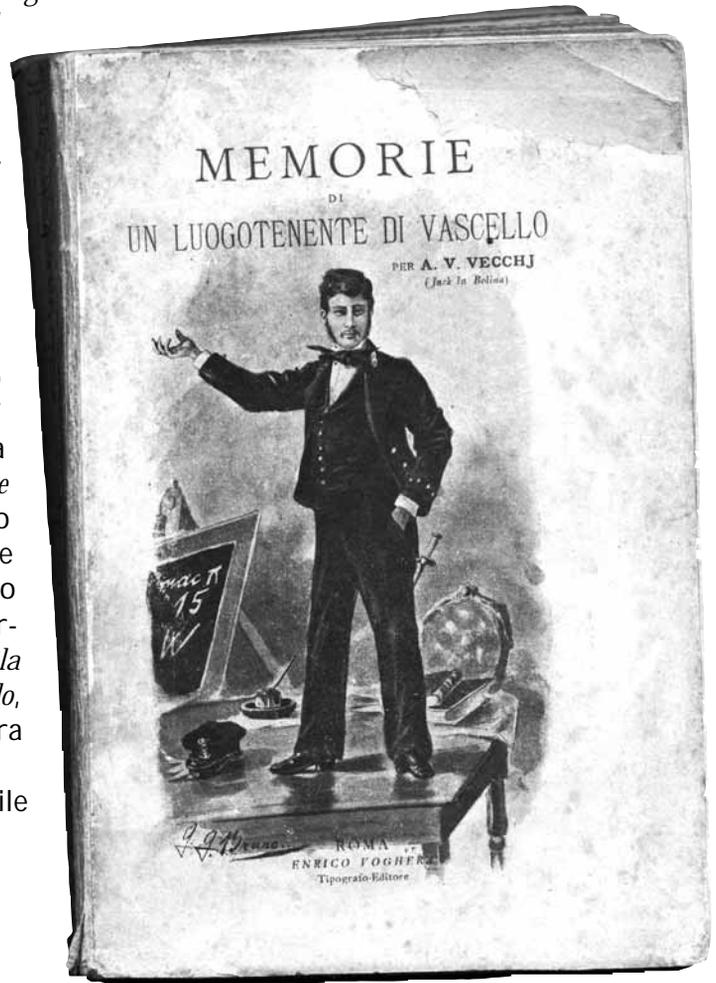
## La vita militare 1861-1872

**1861** – 17 marzo. Proclamazione del Regno d'Italia. L'atto ufficiale di costituzione della Marina Militare unificata porta la data del 1° aprile 1861: Regio Decreto n. 4827 "Ordinamento della marina Militare dello Stato".

**1861** – 4 giugno. Con il giuramento di fedeltà, Vittorio entra nei ranghi della Regia Marina.

*Il giuramento pronunciavasi allora appena erasi conseguito il grado di ufficiale, perché non c'era obbligo di ferma. Potevasi la dimane dell'esame andare a casa propria, non tornare più, e non essere minimamente disturbato, tanto che il Codice penale marittimo allora vigente non contemplava nemmeno il caso di diserzione dell'ufficiale; questo era considerato dimesso se per qualche mese non andava a ritirar la paga; dimesso, ma non disertore. L'antico ordinamento aristocratico vigeva dunque tuttavia.*

Pochi giorni dopo il giuramento, il 1° luglio 1861, riceve la "bassa" (carta) d'imbarco per la fregata *Vittorio Emanuele* e subito in rotta verso Atene per accompagnare il neo console Terenzio Mamiani. Nuovi imbarchi sull'*Aurora*, sull'*Aquila* sull'*Euridice*, sull'*Intrepido*, sul *Daino* ed infine ancora sul *Vittorio Emanuele*. Toccherà terra il 15 aprile 1863.



**1862** – E' nominato sottotenente di Vascello.

Sui brigantini o corvette di quegli anni *ho imparato davvero il mio mestiere per ciò che riguarda la manovra; ai brigantini debbo il nome che ho acquistato, e che nei ricordi dell'armata mi è rimasto, di ardito manovriere sotto vela. Il piccolo naviglio è la scuola dei giovani sotto ogni rapporto.*

Vittorio è imbarcato sul *Daino* nave ripetitore. *Il servizio di ripetitore era la miglior scuola che dar si potesse... nella marina veliera esigeva che esso fosse fuor dalla colonna a portata d'ordini della nave comandante, da sopravvento; che ne recasse le ambasciate verbali, che poi tornasse a riferire. Ora carico di tela, ora in panna, ora a velatura ridotta, il ripetitore manovrava più che la squadra intera. Sbarca il 15 aprile 1863.*

**1863/1864** – Vittorio è addetto all'ufficio dell'ammiraglio Boyl come aiutante di bandiera. Vita spensierata, donne e gioco. Una sera, a teatro, vede due amiche su un palco *mi fanno segno. Salgo su e distinguo al fianco della bella ostinata l'ammiraglio Persano, il capo supremo della marina. Mi fo rosso come una peonia, Persano mi toglie d'imbarazzo con un sorriso benevolo... Durante tutta la sera l'ammiraglio fu - come era suo costume fuor di servizio - una vera sirena. Qualunque fossero le sue deficienze come capitano, nonché le sue debolezze come privato, è indubbio che il mondano fu insuperabile. Niun altro ammiraglio dei miei tempi sarebbe stato in cotali contingenze meco cortese.*

A causa di una perdita al gioco di ben 2000 lire, Vittorio pensa bene di chiedere un lungo imbarco. Prende il largo sul *Voltorno* con rotta "Nuova York" per trasportarvi l'equipaggio e lo stato maggiore del *Re del Portogallo* che andava a ritirare la corazzata *Re d'Italia*, lì costruita dal celebre cantiere Webb.

Viaggio avventuroso. All'isola di Fayal imbarcarono Miles Gates di Thomaston, simpatico vecchio che qualche giorno prima del loro arrivo nell'isola vi era giunto naufrago. *Miles Gate è uno degli esemplari eroi del mare dei quali niuno parla; eppure innanzi ai suoi pari impallidiscono assai gli eroi militari! Gates tornando d'Inghilterra, sorpreso dal cattivo tempo, aveva abbandonato il suo clipper con quanto gli rimaneva dell'equipaggio. Aveva abbordato una nave francese già dal proprio equipaggio abbandonata. Malgrado ogni sforzo, abbandonò questo secondo clipper non potendo reggere alla violenza della tempesta, Gates s'era dunque affidato ad una barca e con essa era riuscito a pigliar terra. E tutto questo dramma narrava come la cosa più semplice del mondo. Una sola volta lo vidi triste e commosso. Quattro giorni prima d'avvistare Long Island ci passò d'appresso una magnifica nave americana tutta coperta di vele; si d'appresso che ne potemmo leggere il nome scritto in oro sulla poppa. Passeggiavo col capitano Gates sul caseretto; e mi disse: "Vedete? È come quella che ho perduta dopo cinquanta traversate d'Oceano!" e l'occhio grigio-azzurro gli si inumidì.*

*Quella bella nave poi non giunse mai a destinazione. Fu incendiata dall'Alabama di Semmes.*

**1864** – Vittorio è imbarcato sulla fregata *Principe Umberto* al comando dell'ammiraglio Acton con il compito di far sventolare la bandiera italiana nei mari del Sud-America, lungo la costa Atlantica e dell'Oceano Pacifico. La fregata ormeggia nei porti di Rio de Janeiro, Montevideo, Valparaiso, Lima, Coquimbo poi, passando attraverso lo stretto di Magellano, doppia Capo Hoorn.

*Il Principe Umberto fu la prima nave di guerra italiana che penetrasse nello stretto di Magellano; e siccome ciò ebbe luogo d'inverno, lo spettacolo che presentavano le due rive ammantate di neve era davvero stupendo.*

**1866** – A Montevideo, Vittorio sostiene gli esami per l'ottenimento del grado di Luogotenente di Vascello. Nel mese di marzo la *Principe Umberto* fa rotta verso Genova. A Gibilterra, con la corrispondenza, arriva la nomina a Luogotenente di Vascello. A Genova c'è appena il tempo di far carena; e subito in Adriatico: è la terza guerra d'Indipendenza contro l'Austria.

*Qualche giorno dopo, sotto il fuoco, quantunque non riuscissi a frenare un rapido chinare del capo ogni qualvolta udivo il sordo sibilo delle palle rotonde, o quel rumor d'ali di palomba caratteristico dei proiettili ogivali... Abbastanza inoltrato negli anni per dare un consiglio ai giovani ufficiali d'oggi... dico loro:*

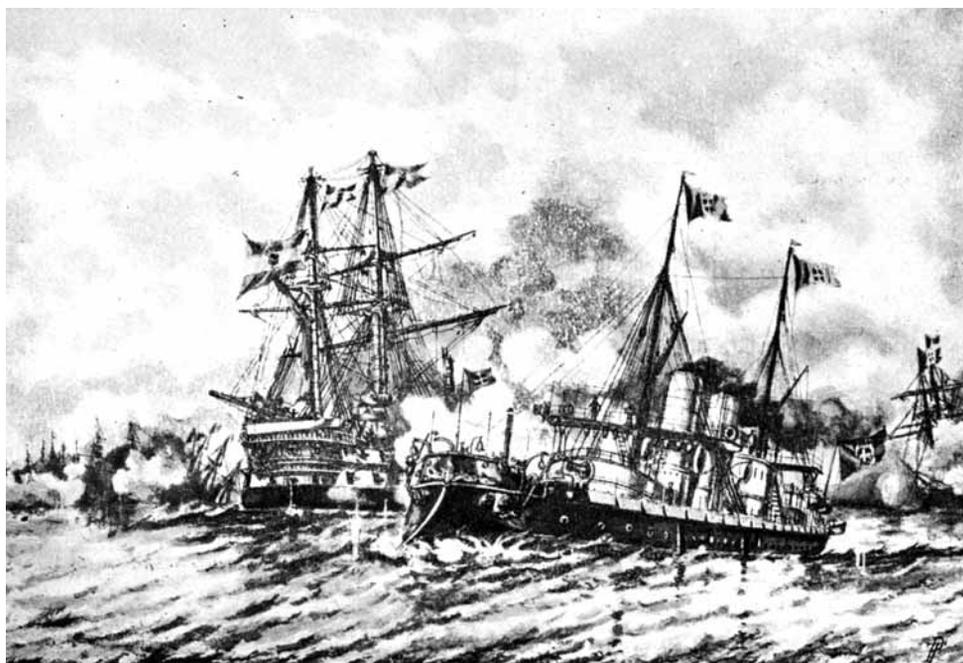
*quando siete chiamati al compito di servire la patria in qualsivoglia faida, chiamate al soccorso della carne, che è debole, lo spirito. Questo mirate a rinforzarlo, il come non importa: qui sta la parte individuale della questione. Chè se la fede religiosa, o l'amor della gloria, o il senso dell'onore, o il culto della patria, o l'orgoglio gentilizio, o l'ambizione indomita, o la passione per una donna, o il rispetto per qualsivoglia persona, non monta. Interrogate sinceramente l'elemento che in voi predomina e, per volontà, esaltatelo. Se non vi sentite da tanto, se in voi il Tirteo interno è muto, oh! Allora in nome di quanto avete di più caro al mondo, deponete la spada; non è fatta per voi.*



**1866** – 18-19-20 luglio. Partecipa a bordo del *Principe Umberto* alla battaglia di Lissa.

Da protagonista, raccontò quei giorni nella *Storia Generale della Marina Militare*, spiegando i fatti, non incolpando alcuno ma motivando le ragioni di quella sconfitta, della “vittoriuola” austriaca, come ebbe a definirla anni dopo D’Annunzio.

Ultima battaglia navale dei “cavalieri del mare”. Vittorio ci racconta che quando il *Prinz Eugen* comandato dal Barry tentò di tagliar la via al *Principe Umberto* comandato dall’Acton, la *Maria Pia* del marchese Del Carretto s’interpose. *Scambiaronsi le fiancate e poi si serrarono siffattamente d’appresso, che i primi serventi dei pezzi d’ambo le navi non si diedero a scovolare ed a caricare per non esporsi ad essere freddati a colpi di pistola. Tanto il Barry che il Del Carretto stavano furi della torre di comando, interamente esposti al fuoco. Si*



Duello tra il *Kaiser* e l'*Affondatore*.

(Da un acquerello del marchese Tomaso Pilo capitano di vascello).

*scambiarono un cortese saluto col berretto. A pace fatta vollero conoscersi.*

**1866** – Settembre. A Palermo è scoppiata la rivolta contro i piemontesi. La Marina è chiamata ad intervenire. A Vittorio è affidato il comando di parte dell’artiglieria consistente in sette sezioni di due pezzi ciascuna.

Il 18, 19 e 20 combatte per le strade della città di Palermo.

*Chi non ha visto il marinaio combattere in terra non ha visto la cosa più eroica ed insieme la più buffa di questo mondo. I marinai a terra possiedono cento qualità e cento e uno difetti. Per le prime meritano tutti i riguardi del mondo, per i secondi pedate a carra... Gli è appunto per l'ostinazione dei marinari a rimanere a contatto col nemico che essi formarono la retroguardia; mentre i soldati erano docili ai segnali di ritirata, i marinari non ne volevano sentir parlare.*

**1867/1868/1869** – Vittorio è imbarcato, per brevi periodi, sul *Principe di Carignano*, sul *San Michele*, sul *Duca di Genova* e sul *Re Galantuomo*.

A bordo del *Re Galantuomo*, durante un ballo di gala, incontra *colei che doveva colle bianche sue braccia trarmi via dal mare. Quell'imbarco decise della mia vita, v'intrecciò un laccio che parve tenue cosa al principio, ma che si mutò in dolce catena.*

**1870** – 15 ottobre. Vittorio sposa Honorine Thesauro di Meano, dalla quale avrà tre figli.

*Il mito della sirena è eterno. V'ha il marinaio che, seguendo il consiglio di Ulisse, si riempie le orecchie di cera. Egli è il savio. V'ha quell'altro che subisce l'incanto delle dolci note e voga verso terra e dice al mare l'eterno addio, pur ricordandolo come padre amoroso e come maestro incomparabile. E' anche quello un savio. V'ha infine un terzo che cerca, ma indarno, la insolubile combinazione di due amori, che vuole spartirsi tra la nave e la famiglia, tra il servizio e le cure domestiche: questi non è un savio.*

**1871** – 2 settembre. Nasce Lucia, Augusta, Elodia, chiamata affettuosamente "Cia" che morirà a Firenze nel 1966.

**1872** – Vittorio lascia la Marina. La vita militare mal si concilia con quella familiare. Si dedica alla cura delle proprietà di famiglia. *Vollì migliorare la mia condizione ed il mio stato economico e, siccome l'esperienza dei cosiddetti affari mi mancava, essi mi furono funesti. Il patrimonio paterno era anche più vistoso nominalmente che in realtà. Mio padre soldato, poeta e garibaldino della frange nobile - quella che non presentò il conto per il saldo a cose fatte - aveva trascurato l'amministrazione dei suoi beni. Non ne faccio alla memoria di lui il minimo rimprovero, perché l'onore di essere il figlio di Candido Augusto Vecchi non si paga mai abbastanza caro. L'Italia è stata fatta da pochi attori, mentre molti spettatori stavano a guardare. Gli attori erano assetati di ideali, gli spettatori affamati di realtà. Ciascuno fece la sua parte in coscienza.*





## Lo scrittore 1874-1932

**1873** – 17 luglio. Nasce Elena, Augusta, Lionella; sarà insegnante di inglese e traduttrice.

**1875** – Vittorio inizia l'attività di scrittore.

*Per via di un certo possesso che la mia famiglia aveva nell'antico reame di Napoli, e situato nei pressi di Loreto Aprutino (esso consisteva in una cartiera e in un mulino) dovetti andare a passare tre mesi laggiù... le distrazioni erano poche... Se provassi a scrivere le mie impressioni di bordo?... Proviamo; se non riuscirò, pazienza. Sul finire del 1875, Vittorio porta alla Gazzetta d'Italia i suoi primi racconti a sfondo marinaresco.*

Con l'approvazione del direttore sono pubblicati prima sul giornale e poi in un volumetto: nasce il primo libro di Jack, *Bozzetti di mare*.

*Certo che la soddisfazione provata quando il Pancrazi accettò i miei bozzetti fu vivissima, ma durò poco: le tenne dietro una solenne paura di far un fiasco anche più solenne. A questo timore obbedii tanto che mi martellai il cervello nella ricerca di un nome di guerra dietro e sotto il quale nascondere il mio cognome, deciso a custodire e serbare gelosamente il segreto se le cose andassero male ed a rivelarlo ad alta voce se invece volgessero al bene.*

*La struttura del nome che intendevo di prendere, tolsi da Cooper. Nel last of the Mohicans c'è quel David La Gamme tra i personaggi, il cui nome mi piacque, Jack La Bolina n'è la derivazione. Siccome in molte circostanze è stata domandata l'origine del mio pseudonimo, non temo di essere accusato di peccato di vanità col narrarne la genesi.*

*Jack (che in inglese vale Giannetto) è l'appellativo dei marinai anglo-sassoni tra loro, come frè quello tra i genovesi; fratuzzo tra i siciliani. La bolina è un cavo di attrezzatura delle vele quadre; ma non per questo lo scelsi tra gli altri cavi della manovra. In tempi antichi, ma non poi antichissimi, quando ancora vigevano nel codice primitivo del mare le pene corporali, usavasi far correre la bolina. Il meschino condannato doveva camminare fra due ranghi di marinai i quali, brandendo un cavo della portata di una bolina di gabbia, con esso colpivano sulle nude spalle.*

*Il rovescio di fortuna che avevo patito io me lo raffiguravo come una bolina a correre. Le migliaia di lire che non avevo più, le vedevo come altrettanti colpi successivi che mi avevano percosso le spalle... e al tentativo per rimettere a sesto il mio patrimonio volevo - forse anche superstiziosamente - accoppiare il ricordo della circostanza che mi aveva indotto, ma piuttosto condotto, a tentare la via delle lettere.*

*Scrissi dunque al Pancrazi mandandogli tutti i dieci bozzetti e dicendogli che li avrei firmati Jack La Bolina; vi aggiunsi la preghiera di non rivelare il mio nome.*

**1876** – 26 febbraio. Nasce Vittorio Emanuele Augusto Lionello che emigrerà in America nel 1922. Jack inizia la collaborazione con il *Fanfulla*, organo delle classi dirigenti che, guidate da Re Vittorio Emanuele e da Cavour, *avevano legato lo spirito rivoluzionario di Mazzini e di Garibaldi al carro dei propri fini.*

**1879** – 20 maggio. Muore a Sarzana l'amatissima moglie Honorine. *Colpito negli affetti più cari, sovraccarico di lavoro... scrivevo allora in moltissimi giornali e in tre riviste (la Rivista marittima, la Nuova Antologia e la Rassegna Nazionale) mentre studiavo accuratamente quanto in fatto di marina facevasi all'estero. La salute, la quale partecipa colla libertà il vanto d'esser bene supremo, minacciò di abbandonarmi. Insonnie indomabili alternate con sogni agitati mi tormentavano il cervello, il crampo dei letterati mi tormentava la mano destra. La pagina non veniva; mi intendono i confratelli d'arte che gli eccessi di quel male hanno tormentato. Da un vivissimo desiderio della morte lentamente, a grado a grado, passai al sogno dell'uccisione dei miei figli ed al suicidio, sino ad accarezzare collo sguardo un'arma all'uopo prescelta.*

**1880-1882** – Jack è professore di storia a Pavia poi, a Livorno, all'Accademia Navale.

**1882** – Jack scrive, su incarico dell'editore Zanichelli, la biografia di Giuseppe Garibaldi - *Vita e gesta di Giuseppe Garibaldi* - attingendo dai suoi ricordi personali e di famiglia e da alcuni "quaderni di appunti" del padre, poi andati dispersi. Nel 1910 una nuova edizione vede riuniti in un unico volume sia la biografia scritta da Jack sia quella scritta dal padre prima dell'epopea dei Mille: *Garibaldi a Caprera*.

Nella presentazione editoriale della prima edizione è riprodotta la lettera di Giosuè Carducci, datata Bologna, 21 giugno 1882: *Caro signor N. Zanichelli, per due ragioni non potei tener la promessa di scrivere la storia del generale Garibaldi; 1) difetto di documenti e notizie intorno a fatti troppo importanti; 2) difetto anche in me di cognizioni almeno pratiche per esporre alcuni di quei fatti. Approvai che, mancando io, Ella invitasse il signor Vacchi a far ciò che io non potei; egli era designato e raccomandato dalle memorie di famiglia, dalle attinenze sociali, dalla vita sua parte d'azione e parte di studi. Scegliemmo, mi pare bene. Parecchie pagine, che veggio stampate, dell'opera del signor Vecchi, offrono assai di nuovo, risvegliano i fremiti e gli entusiasmi di tempi per sempre gloriosi, e sono di uomo onesto e franco, anche per chi non pensi in tutto come lui.*

**1885** – La catastrofe. Jack viene arrestato e incarcerato per ben undici mesi per un presunto caso di spionaggio che coinvolge anche il fratello

Lionello. *Siccome entrai in carcere assolutamente sicuro della mia innocenza e la verità si fece strada e dissipò tutto un edificio costruito non dalla malignità umana, ma bensì dall'ignoranza che, negli effetti, la equivale quando non la supera; siccome dal carcere uscii senza rancori, da cui il mio temperamento è alieno, ma non senza dolore cui sono sensibile, ... un passo della mia vita, durante il quale la sorte ha voluto che l'animo mio si temprasse nell'esercizio delle tre virtù: la fermezza, la pazienza e la temperanza, in punizione d'aver dimenticato di obbedire ai dettami della quarta che è la prudenza.*

**1889** – A febbraio Vittorio emigra da Livorno a Firenze - in via Guerrazzi, 28 - con miss Elizabeth Newton, l'istitutrice inglese che aveva scelto per l'educazione dei figli e che gli rimase vicina fino al 1897.

**1892** – Jack scrive la "Storia generale della Marina Militare" in tre volumi. *Vi offro breve compendio di tale istoria che non tre, ma cento volumi esigerebbe; non il cuore e la mente di un solo autore, ma di mille. Dall'opera dei molti miei nobili antecessori ho per voi tratto il midollo, pago d'aver fatto secondo le mie forze, non secondo la volontà, e dolente che volere e potere rado s'accordino nel lavoro umano, quantunque affermino diverso i superficiali moralisti.*

**1895** – Jack La Bolina scrive al ministro della Marina Militare proponendo la costituzione di una società per la valorizzazione delle attività marinare: la futura Lega Navale Italiana. Ne riceve immediata risposta:

*Roma, 27 febbraio 1895*

*Egregio Cavaliere,*

*Ho pensato all'idea da lei manifestatami di organizzare una società o Lega, a similitudine di quanto si è fatto recentemente in Inghilterra per influenzare sulla opinione pubblica e chiamare l'attenzione del paese sullo stato della nostra Marina Militare e mercantile e convincerla che sul mare è il suo avvenire.*

*Certo lo scopo che lei si prefigge è eminentemente buono. Perché se per l'Inghilterra si tratta di conservare un predominio marittimo indiscutibile, per noi si tratta di provvedere alla sicurezza stessa ed alla esistenza del paese.*

*Ma, purtroppo, credo che quel che in Inghilterra è possibile, da noi cadrebbe nel vuoto. Da noi certe quistioni si lasciano esclusivamente al Governo e credo difficile commuovere l'opinione pubblica per esse. Il Momento mi pare non sia molto favorevole. Una campagna per la Marina militare e mercantile porterebbe alla conseguenza di nuove*

*spese e credo che l'opinione pubblica accoglierebbe freddamente tale proposta.*

*In ogni modo il mio concorso per una simile campagna nocerebbe all'esito di essa, poiché si farebbe, contro mio desiderio, entrare la politica in una questione che rappresenta un grande interesse nazionale che deve stare a cuore ad ogni partito.*

*Ho pensato molto a chi si potrebbe affidare un simile incarico, essendo cosa non facile trovare chi abbia competenza e amore per le cose marittime e sia conosciuto in paese e voglia di più sobbarcarsi al non lieve compito.*

*Io non conoscerei altro nome che quello di De Amezga che risponda a questi concetti. Egli è attivo e buon scrittore, conosciuto in paese e, coadiuvato da lei, potrebbe forse tentare la cosa, rivolgendosi alle persone più competenti per organizzare una simile Lega.*

*Del resto Ella potrà meglio giudicare della cosa e veder chi altri potrebbe scegliersi. Tanti saluti*

*Devotissimo*

*B. Brin*



**1897** - 12 giugno. Viene costituito a La Spezia il Comitato Centrale della Lega Navale Italiana e, nel 1899, si svolgerà - sempre a La Spezia - la prima Assemblea Generale della L.N.I., che approva lo Statuto dell'Associazione. E' nominato presidente nazionale il conte Emilio Renaud di Falicon; segretario generale è il tenente di vascello Gaetano Limo. Nello stesso anno vengono fondate le prime Sezioni L.N.I. a Milano, a Roma e Venezia.

Jack pubblica *Memorie di un luogotenente di vascello*.

*Libercolo scritto da vecchio che guardia addietro nel libro aperto della sua gioventù. Va tra i giovani per cui ti ho vergato. Penetra dentro la terra a richiamare al patrio mare le energie sparse, i sognanti la gloria, gli immaginosi... Va e scuoti qualche cuore... A non altro tu miri.*

Jack La Bolina collabora con numerose testate giornalistiche e diverse riviste (*Nuova Antologia, Rivista Marittima, Fanfulla, Caffaro, Il Giornale dei bambini, Il giornalino della domenica, etc.*). La più importante di queste collaborazioni fu con la *Rivista Marittima* che durò quasi sessanta anni. Nel gennaio 1868 venne alla luce il primo numero della *Rivista Marittima*, un fascioletto a copertina azzurra sulla quale campeggiava il nostro bottone d'uniforme riprodotto alquanto male. La pubblicò il Ministero colla mira palese di aprire agli intellettuali dell'armata una palestra come aveva fatto la Francia sin dal 1853 col fondare *La Revue Marittime et Coloniale*.

Negli anni della maturità, prosegue l'opera di divulgatore interessandosi anche di pesca e di nuove tecnologie ad essa legate. Caldeggia l'introduzione dei frigoriferi a bordo delle barche pescherecce, diffondendo in Italia quanto veniva realizzato in altri paesi europei più avanzati.

**1898** – Esce, edito da Paravia di Torino, il romanzo avventuroso *Al lago degli elefanti* considerato il suo capolavoro. Viene più volte ristampato. Numerose ristampe ebbero anche altri due romanzi fortunati: *I giovani eroi del mare* e *Caccie su terra e su mare*.

E poi ancora *Storia del mare, L'Arcipelago Toscano, Il libro dei prodigi* ed infine, nel 1928, l'opera autobiografica che ripercorre l'intera sua esistenza *Al servizio del mare italiano*.

Quella che segue è la vasta produzione bibliografica di Jack La Bolina tenendo conto delle eventuali lacune. Infatti questa bibliografia non può ritenersi esaustiva nonostante la consultazione di numerosissimi cataloghi cartacei e on-line di Biblioteche e Istituzioni culturali italiane nonché gli esemplari di proprietà di Gigi Anelli, identificati con un asterisco (\*).

\**Bozzetti di mare*. Firenze. Tipografia della Gazzetta d'Italia, 1875.

*Primo libro di lettura per il marinaio italiano*. Firenze, Tip. della Gazzetta d'Italia, 1877.

\**Saggi storico-marinareschi*. Genova, Tip. del R. Istituto sordomuti, 1877.

\**Bozzetti di mare; il taccuino di Giorgio Biondi*. 2. Ed., Genova, Tip. del R. Istituto de sordo-muti, 1878.

\**Leggende di mare*. Bologna, N. Zanichelli, 1879.

\**Preboggion*. Bologna, Zanichelli, 1880.

\**(La) vita e le gesta di Giuseppe Garibaldi / precedute da una lettera di Giosue' Carducci*. Bologna, Zanichelli, 1882.

\**Leggende di mare*. 2. Ed., Bologna, Zanichelli, 1883.

*A Lepanto: uomini e cose 1571*. Livorno, Tip. edit. Giusti, 1883.

\**Nuove leggende di mare: Preboggion*. 3. Ed., Bologna, Zanichelli, 1883.

\**Leggende di mare*. 3. Ed., Bologna, N. Zanichelli, 1887.

\**Racconti di Mare e di Guerra di Sindbad Al Bahari*. Firenze, Paggi Edit., 1887.

\**Racconti di mare e di guerra di Sindbad Al Bahari / Illustrati da Enrico Mazzanti*. Firenze, Paggi, 1887.

\**(Le) fortune della indipendenza italica dal 1815 al giorno d'oggi / narrate da Jack La Bolina ai fanciulli italiani*. Roma, G. B. Paravia, 1888.

\**(Le) fortune della indipendenza italica dal 1815 al giorno d'oggi: narrate al popolo italiano*. Roma, Paravia, 1888.

*(La) Riforma dell'Armata: Quattro Lettere a B. Brin*. Torino, F.lli Bocca Edit., 1888.

*Nozioni di fisica e storia naturale per la Quarta classe elementare, secondo gli ultimi programmi*. Firenze, Felice Paggi Edit., 1889.

*Nozioni di fisica e storia naturale per la quinta classe elementare secondo gli ultimi programmi*. Firenze, Felice Paggi Edit., 1889.

*\*Racconti, fiabe e fantasie: Libro utile e dilettevole per ragazzi / illustrato da Enrico Mazzanti.* Firenze, Felice Paggi Edit., 1889.

*(Le) donne di Garibaldi: conferenza letta il di 8 giugno 1890 all'Esposizione Beatrice in Firenze.* Firenze, Tip. C. Ademollo Fu Gio., 1890.

*Ironie blande ed altre scritture.* Genova, Tip. dell'Istituto sordomuti, 1890.

*\*Racconti di mare e di guerra di Sindbad Al Bahari.* 2. Ed., Firenze, R. Bemporad & Figlio, 1892.

*\*Racconti fiabe e fantasie: libro utile e dilettevole per ragazzi / illustrato da E. Mazzanti.* 2. Ed., Firenze, Bemporad & figlio, 1892.

*\*Storia generale della Marina militare.* Firenze, Tip. Cooperativa Edit., 1892.

*(Il) mare: antologia di prose e poesie di moderni e antichi scrittori originali e tradotte / A. V. Vecchj, Giov. Targioni-Tozzetti.* Livorno, R. Giusti, 1893.

*(Il) pericolo è dal mare.* Firenze, Tip. Bruscoli, 1893.

*Vieux souvenirs del principe di Joinville.* Roma, Forzani e C. Tip. del Senato, 1894.

*\*(La) educazione geniale del corpo: passeggiata, nuoto, remo, vela, danza, velocipede ed alpinismo.* Roma, Società editrice Dante Alighieri, 1894.

*(Il) mare: antologia di moderni e antichi scrittori originali e tradotte ad uso degli istituti nautici / A. V. Vecchj, Giov. Targioni-Tozzetti.* Livorno, R. Giusti, 1894.

*\*(La) Marina Mercantile.* Milano, Tip. Della Casa Edit. Dott. Vallardi, 1894.

*\*(La) Marina militare.* Milano, Tip. Della Casa Edit. Dott. Vallardi, 1894.

*Stanley in Africa / storia narrata ai ragazzi da Jack La Bolina.* Torino, Paravia, 1894.

*In viaggio lungo le coste d'Italia: libro di lettura per la 5. classe elementare.* Genova, Tip. r. Istituto sordo-muti, 1895.

*Stanley in Affrica: Storia narrata ai ragazzi.* Torino, Stamp. Reale Della Ditta G. B. Paravia e C. Edit., 1895.

*\*Storia generale della marina militare. Seconda edizione riveduta, corretta ed accresciuta.*

ta. Livorno, Raffaello Giusti, Tip. Edit., 1895.

*\*Caccie su terra e su mare: lettere di due giovani esploratori / con illustrazioni di C. Chessa.* Torino, Paravia, 1896.

*\*Ricordi di fanciullezza.* Milano, Brigola, 1897.

*\*Memorie di un Luogotenente di Vascello.* Roma, E. Voghera, 1897.

*\*Ricordo del dono della bandiera di gala alla Regia nave Carlo Alberto: aprile 1898.* Como, A. Patarchi, 1898.

*\*Bozzetti di vita di bordo: libro per la gioventù.* Firenze, Bemporad, 1898.

*\*(L) Italia marinara e il Lido della patria: Libro di Lettura per le classi Quarta e Quinta delle scuole elementari delle regioni Cilento, Calabria tirrena e Sicilia. Operetta pubblicata per disposizione del Ministero della pubblica istruzione.* Bergamo, Istituto Italiano D'arti Grafiche Edit., 1899.

*\*(L) Italia marinara e il Lido della patria: Libro di Lettura per le classi Quarta e Quinta delle scuole elementari delle regioni della Calabria ionica, puglie e Marche. Operetta pubblicata per disposizione del Ministero della pubblica istruzione.* Bergamo, Istituto Italiano D'arti Grafiche Edit., 1899.

*\*(L) Italia marinara e il Lido della patria: Libro di Lettura per le classi Quarta e Quinta delle scuole elementari delle regioni della Liguria e Toscana. Operetta pubblicata per disposizione del Ministero della pubblica istruzione.* Bergamo, Istituto Italiano D'arti Grafiche Edit., 1899.

*\*(L) Italia marinara e il Lido della patria: Libro di Lettura per le classi Quarta e Quinta delle scuole elementari delle regioni della Romagna e Veneto. Operetta pubblicata per disposizione del Ministero della pubblica istruzione.* Bergamo, Istituto Italiano D'arti Grafiche Edit., 1899.

*\*(L) Italia marinara e il Lido della patria: Libro di Lettura per le classi Quarta e Quinta delle scuole elementari delle regioni del Lazio, Campania e Sardegna. Operetta pubblicata per disposizione del Ministero della pubblica istruzione.* Bergamo, Istituto Italiano D'arti Grafiche Edit., 1899.

*\*(La) marina contemporanea / A. V. Vecchj (Jack La Bolina) e Lorenzo D'Adda.* Torino, Fratelli Bocca, 1899.

*\*(I) giovani eroi del mare: racconti e novelle / con illustrazioni di C. Sarri.* Torino, Stamp. Reale Della Ditta G. B. Paravia e C. Edit., 1900.

*\*Al lago degli elefanti: avventure di un italiano in Africa.* Torino, Paravia, 1901.

- (II) *telegrafo tragico*. Lanciano, R. Carabba Tip. Edit., 1901.
- (La) *navigazione fluviale*. Padova, Società Cooperativa Tipografica, 1902.
- \**(II) romanzo d'un negriero: avventure marinaresche*. Roma, Calzone e Villa, 1902.
- (La) *storia di una celebre scommessa*. Lanciano, R. Carabba Tip. Edit., 1902.
- (La) *Marina nel periodo preparatorio del Risorgimento*. Città di Castello, S. Lapi, 1903.
- (L) *esportazione marittima della Toscana, Conferenza tenuta in Firenze nella Sala della borsa il 15 febbraio 1903*. Firenze, Stab. Tip. G. Carnesecchi e Figli, 1903.
- \**Sotto il mare della patria: racconto d'avventure marinaresche / illustrato da Gino Gustavo*. Roma, Calzone-Villa, 1903.
- \**(L) Italia marinara e il lido della patria: ad uso delle classi complementari e secondarie inferiori*. Bergamo, Istituto italiano d'arti grafiche, 1905.
- Venezia e la navigazione fluviale: conferenza*. Venezia, Tip. F. Garzia e C., 1905.
- \**Al lago degli elefanti*. 2. Ed., Torino, Paravia.
- Dante marino*. Milano, libreria editrice lombarda Tommaso Antongini.
- \**(I) giovani eroi del mare: racconti e novelle / con 20 illustrazioni di C. Sarri*. Torino, Paravia, 1908.
- \**Vita di bordo: bozzetti / libro per la gioventù*. Ed. definitiva, Firenze, R. Bemporad & f., 1909.
- \**Caccie su terra e su mare: lettere di due giovani esploratori / con illustrazioni di C. Chessa*. Torino, G. B. Paravia e C., 1910.
- \**(La) scoperta portentosa (novella fantastica) / con due acquerelli di Sarri*. Palermo, Casa editrice Salvatore Biondo, 1910.
- \**(La) vita e le geste di Giuseppe Garibaldi. Garibaldi e Caprera*. Nuova ed. Bologna, N. Zanichelli, 1910.
- \**(II) mare d'Italia: I suoi prodotti e la sua ricchezza*. Bologna, Zanichelli, 1911.
- \**Memorie marinaresche di Jack La Bolina: dal bordo del Principe di Carignano al*

- processo per alto tradimento (1867-1885)*. Roma, Rivista di Roma, 1911.
- \*Le vicende della Repubblica Romana narrate dal Rappresentante del Popolo Candido Augusto Vecchi*. Firenze, Casa Editrice A. Quattrini, 1911.
- \*In grembo al Mare: Oceanografia popolare*. Bologna, N. Zanichelli, 1912.
- Italia figlia del mare*. Roma, E. Voghera, 1912.
- Un viaggio di propaganda peschereccia in Sicilia*. Roma, Direzione della Nuova Antologia, 1912.
- (I) giovani eroi del mare: racconti e novelle*. Torino, G. B. Paravia e C., 1913.
- \*(II) libro dei prodigi*. Milano, Istituto Editoriale Italiano, 1913.
- Livorno*. Firenze, Lumachi, 1913.
- Un eroe italo-argentino il colonnello Silvino Olivieri*. Roma, Tip. Voghera, 1913.
- \*(L') arcipelago toscano: con 86 illustrazioni*. Bergamo, Istituto italiano d'arti grafiche, 1914.
- \*(La) guerra sul mare: Definizioni, marine in attuale conflitto, le marine in guardia, gli ausiliarii della marina*. Firenze, Libr. Internazionale A. Beltrami, 1914.
- \*(La) guerra sul mare*. 2. Ed., Firenze, R. Bemporad & Figlio.
- (La) virtù bellica Abruzzese nel 1798-99*. Roma, Tip. E. Voghera, 1915.
- (L') Italia marinara e il lido della patria: ad uso delle classi complementari e secondarie inferiori*. Bergamo, Istituto italiano d'arti grafiche, 1916.
- (II) mare: antologia di prose e di poesie, originali e tradotte di moderni e antichi scrittori / [per cura di] A. V. Vecchi e G. Targioni Tozzetti*. Terza edizione rinnovata. Livorno, R. Giusti, 1916.
- Come si diventa marinaio italiano*. S.I., Ufficio speciale del Ministero della marina, stampa 1917 (Roma, Tip. Coop. Sociale).
- Considerazioni sui porti di commercio dopo la guerra*. Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1918.
- Agostino Barbarigo*. Genova, La Marina Mercantile Italiana, 1918.
- Caccie su terra e su mare: lettere di due giovani esploratori*. Edizione: 5. Rist. Torino, Paravia, 1920.

*\*Cronachette del Risorgimento italiano.* Firenze, F. Le Monnier, 1920.

*Leggende di Mare ed altre scritture.* Bologna, N. Zanichelli, 1921.

*(Il) mare: antologia di prose e di poesie originali e tradotte di moderni e antichi scrittori / A. V. Vecchj < e > G. Targioni-Tozzetti.* 4. Ed. riveduta. Livorno, Giusti, 1921.

*Al lago degli elefanti: avventure di un italiano in Africa.* Torino, G. B. Paravia e C., 1922.

*\*Esempi di virtù navale italiana.* Torino, G. B. Paravia e C., 1922.

*\*Storia del mare con prefazione di Pino Fortini.* Torino, Paravia, 1923.

*Vita di bordo: bozzetti libro per la gioventù.* Firenze, R. Bemporad & f., 1923.

*(L) Italia marinara e il Lido della patria: Letture geografiche ad uso delle scuole medie.* Bergamo, Istituto Italiano D'arti Grafiche, 1924.

*\*Tre garibaldini: Ippolito Nievo, Rosalino Pilo, Agostino Bertani.* Milano, Istituto italiano per il libro del popolo, Morrelae, 1924.

*(I) giovani eroi del mare: racconti e novelle.* Torino, Paravia, 1925.

*Esempi di virtù navale italiana.* Torino, Paravia, 1926.

*\*Al servizio del mare italiano.* Torino, Paravia, 1928.

*(I) giovani eroi del mare: racconti e novelle.* Torino, G. B. Paravia & C., 1928.

*(II) romanzo di un negriero: Avventure marinaresche.* Torino, Paravia, 1929.

*Sotto il mare della patria: racconto d'avventure marinaresche.* Torino, Paravia, 1929.

*\*Caccie su terra e su mare: Lettere di due giovani esploratori / con illustraz. di C. Chessa.* Torino, Paravia, 1931.

*\*Racconti marinareschi.* Nuova edizione. Firenze, R. Bemporad e Figlio Edit. Tip., 1931.

*Bozzetti di vita di bordo.* Torino, G. B. Paravia e C. Edit. Tip., 1932.

*Caccie su terra e su Mare: Lettere di due giovani esploratori. Con illustrazioni di C. Chessa.* Torino, G. B. Paravia e C., 1932.

(I) *giovani eroi del mare: racconti e novelle*. Torino, G. B. Paravia e C., 1932.

(L) *uomo sulla nave attraverso i secoli*. Torino, Paravia, 1932.

\**Storia del mare I con prefazione di Pino Fortini*. Edizione: Prima ristampa. Torino, G. B. Paravia e C. Edit. Tip., 1932.

*Padre Alberto Guglielmotti: ricordo del varo del R. sommergibile Padre Alberto Guglielmotti*. Genova, A. Barabino.

## COLLABORAZIONI

FIACCHI, Luigi. *Favole e sonetti pastorali / Luigi Clasio; aggiuntevi alcune favole scelte di Lorenzo Pignotti / illustrata da E. Mazzanti ; con prefazione e note di A. V. Vecchj*. Firenze, Felice Paggi (Tip. Moder), 1888.

*La conquista del molo di Zeebrugge / traduzione dall'inglese di Jack La Bolina*. Firenze, Stab. lito-tipografico ditta A. Francolini, 1918.

\*GONNI, Giuseppe. *Cavour ministro della marina / prefazione di Jack La Bolina*. Bologna, Zanichelli, 1926.

PELLICANO, Massimo. *Tra le luci e le ombre / prefazione di Jack La Bolina*. Firenze, A. Rossini, 1924.

\*THOMAS, Lowell. *I corsari degli abissi / versione dall'inglese del comandante A. V. Vecchj (Jack La Bolina)*. Firenze, A. Salani, 1932.

CORAZZINI, Francesco. *Osservazioni sopra una nuova storia generale della Marina militare: storia generale della Marina militare, per V. A. Vecchi, Jack La Bolina*. Firenze, 1892. Catania, Tip. Di F. Martinez, 1892.

\*GIARELLI, Francesco. *La storia la marina e gli eserciti di Jack La Bolina*. Milano, F. Vallardi, 1903.

*Il mare: antologia di prose e poesie, originali e tradotte, di moderni e antichi scrittori / [a cura di ] A. V. Vecchi, Giov. Targioni-Tozzetti*. Livorno, A. Giusti, 1905.

VESCOVINI GOLDONI, Barberina. *Un topo a bordo: libro per ragazzi con 100 illustrazioni fotografiche / prefazione di Jack La Bolina*. Firenze, Bemporad.

## RIVISTE

*La lista del ritiro*, Rivista Marittima, 1870.

*L'Italia marittima secondo le recenti statistiche 1873-74*, La Nuova Antologia, luglio 1875, n. 29, p. 528.

*La marina da guerra. Le Torpedini*, Nuova Antologia, ottobre 1875, n. 80, p. 111.

*La creazione di una marina militare nel 1600*, Rivista Marittima, 1875.

*Sulla strategia navale dell'Italia*, Nuova Antologia, aprile 1876, n. 81, p. 801.

*Marina Americana*, Rivista Marittima, 1876.

*I progressi dell'artiglieria e delle corazzate, e il nuovo cannone da cento*, Nuova Antologia, gennaio 1877, n. 84, p. 69.

*Giulio Cesare ammiraglio*, Nuova Antologia, giugno 1877, n. 35, p. 331.

*Ruggero Loria e Corrado Lancia ammiranti di casa Aragona - Andrea Doria*, Rivista Marittima, 1877.

*La ricchezza del mare. Un'industria abbandonata. La coltivazione delle ostriche*, Nuova Antologia, luglio 1878, n. 39, p. 112.

*La spedizione artica dell'Alert e del Discovery, traduzione della relazione ufficiale del Comandante Nares*, Rivista Marittima, 1878.

*Frate Ruggero Megaduque*, Rivista Marittima, 1878.

*La legge della rotta*, Rivista Marittima, 1878.

*La guerra colle torpedini*, traduzione per D. D. Porter, Rivista Marittima, 1879.

*Sistemi offensivi e difensivi nella guerra di mare*, traduzione per Hobart Pascià, Rivista Marittima, 1879.

*Note storiche sulla marineria savoina*, Rivista Marittima, 1880

*La marineria da diporto e le corse di Nizza*, Rivista Marittima, 1880.

*Le gesta di un corsaro nel XIV secolo. "El Victorial"*, Rivista Marittima, 1880.

*Una dinastia di ammiranti*, Rivista Marittima, 1880.

*Curiosità navali*, Rivista Marittima, 1884.

*Saggio critico su "La marine des anciens"*, Rivista Marittima, 1884 (del vice-ammiraglio Jurien De La Gravière).

*Cenno bibliografico su "La piraterie dans l'antiquité"*, Rivista Marittima, 1884 (di J. M. Sestier).

*L'araldica del mare*, Rivista Marittima, 1884 (lettura del Signor J. K. Laughton).

*Le memorie di un uomo da remo*, Rivista Marittima, 1884.

*La marineria mercantile e i recenti provvedimenti*, Nuova Antologia, giu. 1885, n. 81

*Cristoforo Colombo e l'opera di Justin Winsor*, Rivista Marittima, 1892.  
*L'armatella di scoperta (anno 1492)*, Rivista Marittima, 1892.  
*La fine dell'armada*, Rivista Marittima, 1893.  
*La lirica popolare marinaresca*, Rivista Marittima, 1893.  
*Il romanzo marittimo Mayrrat e Pierre Loti*, Rivista Marittima, 1893.

*Un cochrane della marina vaporiera. Il luogotenente comandante W. B. Cushing*,  
Rivista Marittima, 1894.  
*La evoluzione moderna della nave da diporto*, Rivista Marittima, 1894.

*La marina da diporto nel 1894*, Rivista Marittima, 1895.  
*Maurice Loir e la sua opera letteraria*, Rivista Marittima, 1895.  
*I fasti del Cotre a suola di scaroccio "Sorceress" di una tonnellata marina*, Rivista  
Marittima, 1895.  
*Ricordi navali su Napoleone*, Rivista Marittima, 1895.  
*Don Cesare Fernandez Duro e l'opera sua storica*, Rivista Marittima, 1895.  
*La nuova "Valkyrie" e il "Defender"*, Rivista Marittima, 1895.  
*Storia generale della marina militare: per una critica*, Rivista Marittima, 1895.

*La gratitudine italiana a G. Garibaldi nel 1846*, in Riv. stor. del Risorgimento ital.,  
I (1895-1896), pp. 321 ss.  
*Il dramma navale nell'Estremo Oriente*, Rivista Marittima, 1896.  
*La proroga della legge sulla marina mercantile*, Rivista Marittima, 1896.  
*La marina mercantile in Francia*, Rivista Marittima, 1896.  
*L'Empia Alleanza*, Rivista Marittima, 1896.

*Sulle memorie di un luogotenente di vascello*, Rivista Marittima, 1897.  
*Lo sviluppo commerciale marittimo del Giappone*, Rivista Marittima, 1897.  
*Navigazione commerciale fra l'Oriente e l'Occidente per il canale di Suez, durante l'an-  
no 1896*, Rivista Marittima, 1897.  
*La letteratura nello sviluppo della Marina*, Rivista Marittima, maggio 1897.  
*L'equipaggiamento dell'armata*, Rivista Marittima, novembre 1897.  
*Roncagli G.*, Rivista Marittima, 1897.

*Collaborazione degli aderenti*, La Lega Navale, giugno 1898, n. 7, pp. 164-165.  
*Letica del comando*, Rivista Marittima, ottobre 1898.  
*Gli italiani alla conquista del "Diamond Rock"*, Rivista Marittima, 1898.  
*Maham e Callwell*, Rivista Marittima, 1898.  
*Farrabut e Nelson secondo Mahan*, Rivista Marittima, 1898.  
*Amerigo Vespucci*, Rivista Marittima, 1898.  
*Le drammatiche vicende delle Filippine*, Rivista Marittima, 1898.  
*Letica della vittoria: riflessioni ed appunti navali*, Rivista Marittima, 1898.

*Il naviglio ausiliario nella marina moderna*, Rivista Marittima, 1900.  
*Funzioni della marina militare in tempo di pace*, Rivista Marittima, 1900.

*L'uomo e la nave*, La Nuova Antologia, giugno 1901, n. 177, p. 653.  
*Fisiologia e psicologia della legge d'avanzamento*, Rivista Marittima, 1901.

*Un poeta marinaio Yann Nidor*, Nuova Antologia, agosto 1902, n. 184, p. 423.  
*Evoluzione della disciplina*, Rivista Marittima, 1902.  
*L'azione sociale della marina nella storia*, Rivista Marittima, 1902.

*La pesca e la coltivazione delle acque marine*, Rivista Marittima, 1903.  
*Un rapporto inedito dell'Armada nella Biblioteca Vaticana*, Rivista Marittima, 1903.  
*La marina nel periodo preparatorio del risorgimento*, Rivista Marittima, 1903.

*La nostra decadenza marittima*, La Lega Navale, febbraio 1904, n. 4, pp. 81-83.  
*Loceanografia e il "Mare Nostrum"*, La Lega Navale, mar. 1904, n. 6, pp. 124-127.  
*Il commercio della frutta e la Marina Nazionale*, La Lega Navale, aprile 1904, n. 7  
*La navigazione fluviale in Italia*, La Lega Navale, aprile 1904, n. 8, pp. 172-174.  
*I disastri marittimi e il giornale l'Esercito Italiano*, La Lega Navale, maggio 1904, n. 9, pp. 196-198.  
*Chioggia e i Grimsby*, La Lega Navale, maggio 1904, n. 10, pp. 223-227.  
*Un insegnamento dall'Oriente*, La Lega Navale, giugno 1904, n. 12, pp. 269-271.  
*La lezione che i Giapponesi c'impartiscono*, La Lega Navale, luglio 1904, n. 14

*La conservazione dei prodotti del mare e l'insegnamento della pesca*, Rivista Marittima, 1905.  
*Un problema da risolvere*, Rivista Marittima, 1905.

*Dante marino*, Il Rinascimento, aprile 1906, n. 11.  
*Eroine del remo*, Il Giornalino della Domenica, giugno 1906, n. 1.  
*Come Marryat passò all'esame di luogotenente di Marina*, Il Giornalino della Domenica, luglio 1906, n. 3.  
*Come si fa un nave*, Il Giornalino della Domenica, settembre 1906, n. 12.  
*Come si fabbrica una piastra di Corazza*, Il Giornalino della Domenica, settembre 1906, n. 13.  
*Il disastro di Hong-Kong*, Il Giornalino della Domenica, settembre 1906, n. 15.  
*Ancora un'eco sul "Sirio"*, Mare Nostrum, ottobre 1906, n. 10, pp.10-11.  
*Genova della mia gioventù*, Nuova Antologia, ottobre 1906, n. 209, p. 451-460.  
*Come si fabbrica un cannone e il suo proiettile*, Il Giornalino della Domenica, ottobre 1906, n. 17.  
*Come si fa una macchina di Automobile*, Il Giornalino della Domenica, novembre 1906, n. 20.

*Da Spezia a Napoli in autoscafo*, Il Giornalino della Domenica, dic. 1906, n. 27.  
*Da Spezia a Napoli in autoscafo (II parte)*, Il Giornalino della Domenica, 1906, n. 28.

*Una necropoli di marinai*, Rivista Marittima, 1906.

*Annual (The naval)*, Rivista Marittima, 1906.

*Brassey T. A.*, Rivista Marittima, 1906.

*Dictionnaire*, Rivista Marittima, 1906.

*Furno Albertina*, Rivista Marittima, 1906.

*Del Rosso Raffaello*, Rivista Marittima, 1906.

*Soè G.; Dupont Y.; Roussin O.*, Rivista Marittima, 1906.

*Il reclutamento navale e il marittimo*, La Lega Navale, aprile 1908, n. 4, p. 2.

*L'azione dell'armata del 1859*, Rivista Marittima, luglio-agosto 1909.

*Roma navale*, La Lega Navale, ottobre 1909, n. 10, pp. 4-5.

*Le ricompense alla virtù navale*, La Lega Navale, ottobre 1909, n. 10, pp. 12-14.

*La nostra marina in Siria*, La Lega Navale, ottobre 1909, n. 12, pp. 4-5.

*L'evoluzione del sommergibile*, La Lega Navale, novembre 1909, n. 13, pp. 7-9.

*Riordinamento della navigazione interna*, La Lega Navale, novembre 1909, n.14, pp. 11-12.

*I fratelli Bandiera secondo una recente interpretazione*, Rivista Marittima, 1909.

*Riflessioni sul comando navale*, Rivista Marittima, 1909.

*Troppa roba per esplorazione?*, La Lega Navale, giugno 1910, n. 12, pp. 182-183.

*Navi e basi navali*, La Lega Navale, giugno 1910, n. 12, pp. 195-196.

*Un cantiere che lavora*, La Lega Navale, agosto 1910, n. 15/16, pp. 231-232.

*La Marina nei Mille*, La Lega Navale, agosto 1910, n. 15/16, pp. 242-243.

*I nuovi trionfi del motore a combustione interna*, La Lega Navale, sett. 1910, n. 17

*Il convegno peschereccio di Genova*, La Lega Navale, ott. 1910, n. 19, pp. 295-297.

*Il vice ammiraglio C. E. Morin, (1841 1910)*, La Nuova Antologia, ottobre 1910, n. 233

*La pesca a vapore in Inghilterra*, La Lega Navale, novembre 1910, n. 22, pp. 331-332.

*Garibaldi uomo di mare*, Rivista Marittima, 1910.

*Italia e Argentina*, Rivista Marittima, 1910.

*Jane T. F.*, Rivista Marittima, 1910.

*Milanesi Guido*, Rivista Marittima, 1910.

*Garibaldi e Caprera*, Rivista Marittima, 1910.

*La vita e le gesta di Giuseppe Garibaldi*, Rivista Marittima, 1910.

*Garibaldi nel suo poema autobiografico*, Rivista Marittima, feb. 1911, pp. 237-243.

*Le case di asilo degli emigranti*, La Nuova Antologia, agosto 1911, n. 238, p. 464.

*Dubois Marcel*, Rivista Marittima, 1911.  
*Gavotti Giuseppe*, Rivista Marittima, 1911.  
*Le Génie civil*, Rivista Marittima, 1911.

*La marina commerciale austriaca*, La Nuova Antologia, giu. 1912, n. 243, p. 519.  
*Un viaggio di propaganda peschereccia in Sicilia*, La Nuova Antologia, ottobre 1912, n. 245, p. 634.  
*Un viaggio di propaganda peschereccia in Sicilia*, Nuova Antologia, Roma 1912.

*Per la navigazione interna*, La Lega Navale, nov. 1914, n. 22, pp. 571-574.

*Il Riparto Navale al Museo di S. Martino*, L'Italia Marinara, luglio 1915, n. 14, pp. 531-533.  
*La difesa contro i sommergibili*, L'Italia Marinara, ott. 1915, n. 19, pp. 724-727.  
*Studio in iscorcio su gli sbarchi*, L'Italia Marinara, dicembre 1915, n. 23, pp. 892-895.

*Il Reno e il Po*, La Nuova Antologia, ottobre 1916, n. 269, p. 428.  
*Il paese della pesca e della coltivazione delle acque*, Rivista Marittima, 1916, pp. 228-240.

*Il meccanismo dei trasporti nell'industria marittima*, Rivista Marittima, 1917.  
*Rilievi sui metodi della Germania nei riguardi marittimi*, Rivista Marittima, 1917.  
*La coltivazione delle acque nazionali: mitilicoltura*, Rivista Marittima, 1917, pp. 101-114.

*Riformatori marittimi, Navi-asilo, Navi-scuola*, La Lega Navale, gen. 1918, n. 1  
*Provvedimenti riguardanti la pesca nei paesi esteri*, La Lega Navale, feb. 1918, n.2  
*Considerazioni sui porti di commercio dopo la guerra*, Rivista Marittima, 1918.  
*Ricordo del varo del R. sommergibile Agostino Barbarigo*, La Marina Mercantile Ital. 1918.

*Come col caldo si fabbrica il freddo*, Il Giornalino della Domenica, gennaio 1919, n. 1.  
*L'asilo degli orfani dei marinai in Firenze*, Il Giornalino della Domenica, febbraio 1919, n. 7.  
*Storia della nave nei secoli (I parte)*, Il Giornalino della Domenica, agosto 1919, n. 34.  
*Storia della nave nei secoli (II parte)*, Il Giornalino della Domenica, agosto 1919, n. 36.  
*Storia della nave nei secoli (III parte)*, Il Giornalino della Domenica, settembre 1919, n. 39.

*Storia della nave nei secoli* (IV parte), Il Giornalino della Domenica, ottobre 1919, n. 42.

*Storia della nave nei secoli* (V parte), Il Giornalino della Domenica, ottobre 1919, n. 44.

*Storia della nave nei secoli* (VI parte), Il Giornalino della Domenica, novembre 1919, n. 48.

*Storia della nave nei secoli* (VII parte), Il Giornalino della Domenica, dicembre 1919, n. 51.

*La redenzione della miseria mediante il mare*, Il Giornalino della Domenica, gen.1920, n. 2.

*Giornalista ed educatore*, Il Giornalino della Domenica, dicembre 1920, n. 49.

*L'opera della Marina Mercantile nella guerra del Risorgimento*, L'Italia Marinara, 1921

*La pesca marittima nelle Marche*, Rivista Marittima, dicembre 1921.

*Il Fotoscopigrafo Tonelli registratore della rotta*, Rivista Marittima, 1921.

*Il diritto marittimo medioevale nell'Adriatico del Prof. G. Bonolis*, Rivista Marittima, 1922.

*La pesca e il suo insegnamento*, Rivista Marittima, 1922.

*Un principe oceanografo*, Rivista Marittima, 1922.

*Breve memoriale sulla pesca in Calabria*, Rivista Marittima, 1923.

*Le carte da pesca nel Mar Toscano*, Rivista Marittima, 1923.

*Saggio sulle origini dello spirito navale in Italia*, Rivista Marittima, 1924.

*Alberto Ballin, principe degli armatori italiani*, Rivista Marittima, 1924.

*Per un lessico marinaresco militare e commerciale*, Rivista Marittima, 1924.

*Il varo dell'Enfola a Limite sull'Arno*, L'Italia Marinara, febbraio 1925, pp. 10-11.

*La coltivazione delle conchiglie perlifere nelle acque dell'Eritrea*, L'Italia Marinara, luglio 1925, pp. 18-21.

*L'anima del marinaio attraverso le età*, L'Italia Marinara, novembre 1925, pp. 36-40.

*Venticinque anni di vita della "Lega Navale Italiana"*, Rivista Marittima, 1925.

*The Naval Side of British History, by G. Callender*, Rivista Marittima, 1925.

*Le Perle di L. Boutan*, Rivista Marittima, 1925.

*Creatures of the Sea, by F. T. Bullen*, Rivista Marittima, 1925.

*Per il sottotenente macchin. R. Accardi perityo sul "Venier"*, L'Italia Marinara, gennaio 1926, pp. 17-19.

*Giuseppe Orlando - Ingegnere navale*, L'Italia Marinara, marzo 1926, pp. 7-9.  
*Un esempio ammirevole di energia e di disciplina - Il viaggio della barcaccia del "Bounty" (29 aprile - 14 giugno 1789)*, Rivista di Cultura Marinara, 1926.  
*I nostri babbi veneti*, Rivista di Cultura Marinara, 1926.

*Italiani a Tripoli dal 1785 al 1806*, Rivista di Cultura Marinara, 1927.  
*Antonio Pigafetta Navigatore*, Rivista di Cultura Marinara, 1927.  
*Roma Marinara*, Rivista di Cultura Marinara, 1927.  
*Roma imperiale. I barbari del mare*, Rivista di Cultura Marinara, 1927.

*Un pilota italiano a bordo della squadra americana a Tripoli nel 1804: Salvatore Catalano*, Rivista di Cultura Marinara, 1928.  
*I precursori di Cristoforo Colombo*, Rivista di Cultura Marinara, 1928.  
*Santo Francesco, il crociato trionfatore*, Rivista di Cultura Marinara, 1928.  
*Messer Zaccaria Benedetto e la scuola spagnuola*, Rivista di Cultura Marinara, 1928.  
*I Pessagno e la Scuola portoghese*, Rivista di Cultura Marinara, 1928.  
*Il mistero della vita navale di Antonio Pigafetta*, Rivista di Cultura Marinara, 1928.  
*Di alcuni problemi degli Oceani: Che cosa contiene l'acqua del mare*, Rivista di Cultura Marinara, 1928.

*Lo sviluppo delle marine commerciali e militari dal 1831 al 1850*, Rivista di Cultura Marinara, 1929.  
*L'azione preponderante del dominio del mare nel periodo 1859-60-61*, Rivista di Cultura Marinara, 1929.  
*La Flotta italiana alla conquista dell'Adriatico*, Rivista di Cultura Marinara, 1929.  
*Il rinascimento navale e il marittimo*, Rivista di Cultura Marinara, 1929.  
*I rischi nel mercanteggiare di F.Carletti nel '600*, Rivista di Cultura Marinara, 1929.  
*La cronaca gloriosa dei Q. Ships*, Rivista di Cultura Marinara, 1929.

*Virgilio nautico*, L'Italia Marinara, gennaio 1931, n. 3.  
*Lettere tirrene*, L'Italia Marinara, febbraio 1931, n. 5, p. 9.  
*Nelle aiuole fiorite delle lettere marinaresche*, L'Italia Marinara, luglio 1931, n. 21, p. 1.  
*Saggio di Storia del sommergibile in guerra*, Rivista di Cultura Marinara, 1931.  
*I Guardiamarina (Noterelle storiche)*, Rivista di Cultura Marinara, 1931.

*Il capitano Enrico d'Albertis*, L'Italia Marinara, febbraio 1932, n. 6, p. 5.  
*Garibaldi, Uomo di mare*, Rivista di Cultura Marinara, 1932.  
*Il Capitano Enrico Alberto D'Albertis*, Rivista Marittima, 1932.  
*La vita di Lord Orazio Nelson scritta da un ammiraglio italiano*, Rivista Marittima, 1932.

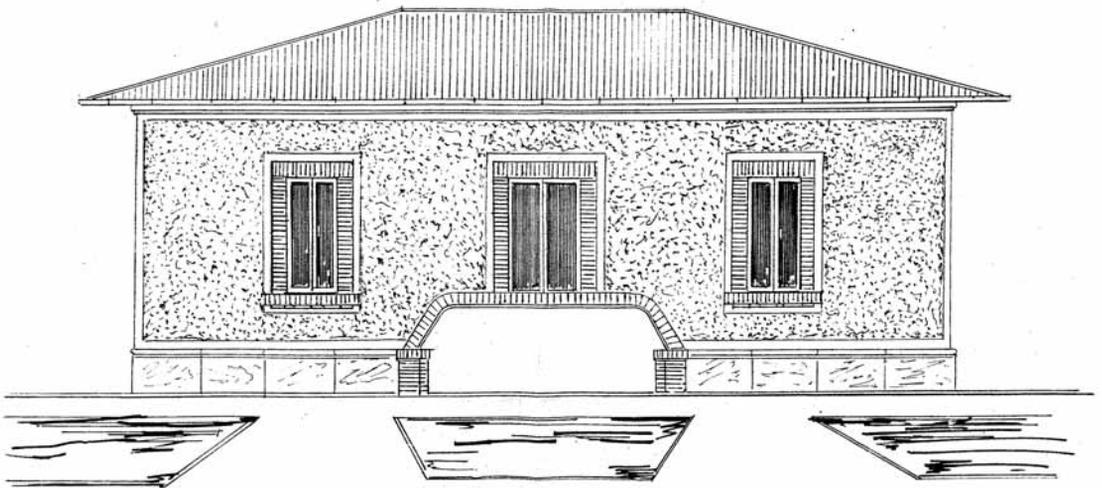


JLB

## Casa Bolina

Il suo ampio studio, nella casa di via Guerrazzi 28 a Firenze, era in mogano scuro in stile vecchia marina. Un grande tavolo nel mezzo, una macchina da scrivere, un divano addossato alla parete. Appesi sotto un grande quadro del Panerai, rappresentante una fiorita flotta internazionale alla fonda a Genova, un gran numero di fotografie e di cimeli. Due quadretti di De Martino col *Principe Umberto* di ritorno dal Pacifico dopo aver doppiato Capo Horn; la fotografia di Jack in tenuta da aspirante; D'Albertis, il recluso di Montegalletto, sul ponte del *Corsaro*; il serio viso di Carnevaro. Ed inoltre, sempre appese, le condizioni per la sottoscrizione di una spada a Garibaldi; una lettera del 23 agosto 1860 nella quale era descritto lo sbarco. Una libreria con pochi libri, ma buoni, quasi tutti di mare e di storia navale.

VILLINO VECCHI  
Scala 1:50



ILL.MO SIGNOR PODESTA' del Comune di

FORTE DEI MARMI

La Ditta sottoscritta a nome e per cento della Signora VECCHI ELENA Domiciliata in Firenze Via Guerrazzi N° 28, rivolge rispettosamente domanda alla S.V. ILL.MA affinché venga concessa il Nulla Osta per la costruzione di un villino di proprietà della suddetta Signora Vecchi Elena come da pianta e progetto acclusi da erigersi sul terreno della Soc. An. Cooperativa "ROMA IMPERIALE" in Forte dei Marmi.

Con osservanza

p. L'Impresa F.lli Biondetti  
*F.lli Biondetti*



Forte dei Marmi li 15 Ottobre 1927 (Anno V°)

COMUNE DI FORTE DEI MARMI

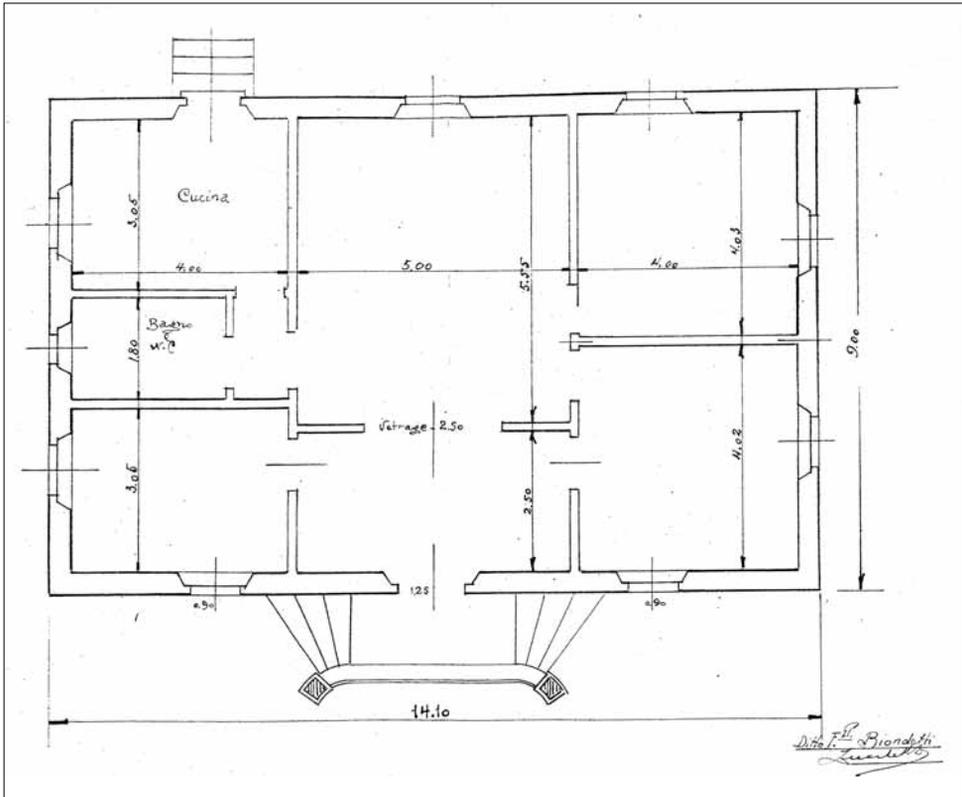
Nulla osta per la Costruzione

Forte dei Marmi li 15 OTTOBRE 1927

N. 151 IL PODESTA'

E' il 1929 quando in seno alla Lega Navale si concretizza l'idea di regalare a Jack una casetta in riva al mare per allontanarlo, a giusto riposo, da una città troppo bella come Firenze ma comunque lontana dal mare. La Lega Navale, infatti, si fa promotrice di una sottoscrizione fra tutti coloro che vivevano sul mare e che dal mare traevano risorse economiche. La sede nazionale sottoscrisse immediatamente 1000 lire e contestualmente pregava i fiduciari provinciali di far versare ai propri soci contributi non inferiori ad 1 lira, in modo che l'omaggio fosse, oltreché spontaneo, il più partecipativo possibile. Una speciale Commissione, composta dall'Ammiraglio Marzo, sub-commissario della Lega Navale, da Francesco Aponte

e da Pino Fortini, veniva istituita in modo da provvedere alla raccolta. Le offerte arrivarono di continuo e da ogni parte della penisola, da grandi città litoranee, da centri dell'interno come Bergamo e Piacenza e da centri costieri più o meno vicini, come Rovigno d'Istria e Isola delle Femmine. La sola compagnia "Navigazione Libera Triestina" - che grazie ai suggerimenti di Jack iniziò l'importazione delle banane dalla Somalia, tramite 4 piroscafi con celle frigorifere - offrì 5000 lire. La sottoscrizione nazionale fruttò 110 mila lire circa, ma la Presidenza credeva opportuno assegnare a Jack una rendita vitalizia in considerazione del fatto che egli da tempo soggiornava, durante le belle stagioni, a "Casa Bolina", grazioso villino che sua figlia Elena aveva fatto edificare nel parco Roma Imperiale a Forte dei Marmi. Infatti sin dall'ottobre del 1927 Elena Vecchi aveva presentato domanda e relativo disegno per l'edificazione del villino di proprietà da far eseguire all'impresa F.lli Biondetti. Nel luglio del 1929 i Fabbricotti, amici di Jack, fecero impiantare nel giardino di "Casa Bolina", circondato da una folta pineta, oleandri e rose. Oggi, su una delle colonne del cancello d'ingresso di questa casa, c'è ancora la targa "La Bolina".





## Jack La Bolina e la Civiltà Marinara Picena

di Gabriele Cavezzi

Con un lavoro apparso su "CIMBAS" del Marzo 1998 e con uno successivo su "Flash", il prof. Ugo Marinangeli, da tempo impegnato nella ricerca e divulgazione delle fonti per la storia della mariniera picena, ebbe a riportare all'attenzione della pubblica opinione la figura di Augusto Vittorio Vecchi. La sua produzione di letterato e tecnico del mare, di conferenziere e di sperimentatore, è stata spesso sottovalutata dalla critica letteraria, talvolta giudicata solo di livello meramente divulgativo, alla stregua di quanto è sempre avvenuto in Italia per altri epigoni ed iniziative rivolte al mare, per via della scarsa attenzione che la cultura imperante e la politica che da questa discende, hanno riservato ai problemi del mare. Ma l'opera del Vecchi è stata accolta freddamente, se non con sospetto, anche in molti ambienti dove le innovazioni da lui prefigurate e le analisi compiute, arrecavano disturbi a privilegi consolidati, o ai pregiudizi, figli dell'ignoranza.

Ricordiamo, al riguardo di questi attributi, un'affermazione fatta dal Vittorio Vecchi nel suo lavoro, edito da Zanichelli nel 1911, *Il Mare d'Italia. I suoi prodotti e la sua ricchezza*, dove riferendosi alle nostre marine da pesca in generale, rimarcando i ritardi nella motorizzazione delle barche, dichiara a pag. 7... *la miseria morale e materiale dei nostri pescatori (la quale è appena superata dalla loro ignoranza), vietando loro di esercitare l'industria lontano dalla costa, e mal persuadendoli a rastrellare incessantemente gli stessi luoghi perturbandovi la riproduzione dei pesci, è stata la cagione per cui è andata, dietro i loro lamenti, radicando l'idea che il nostro mare non sia pescoso. Esso è, invece, un mare impoverito presso alle coste a cagione di una pesca imprevidente e condotta con la ignoranza onde i selvaggi atterrano un albero rigoglioso per spiccarne le frutta dai rami, anziché coglierli arrampicandosi lungo il tronco...*

Alla luce di quanto è accaduto nel mondo della pesca italiana e nel rapporto della nostra nazione con il mare, dobbiamo dire che per molte delle sue intuizioni (in alcuni casi erano soltanto comparazioni con quanto avveniva in paesi più progrediti), egli è stato un precursore delle scelte che si sarebbero adottate nel prosieguo. Un profeta illuminato dalla consapevolezza, anche se alcune convinzioni su cui si fondavano i suoi vaticini si sono rivelati abbastanza vulnerabili: su tutte quella della inesauribile disponibilità delle risorse alieutiche e della fiducia incondizionata nel progresso scientifico e tecnologico, cosa questa peraltro comune a molte correnti di pensiero di allora. Chi avrebbe mai pensato che il raschiello a mano del vongolaro si sarebbe evoluto nel tempo, nelle



forme e nelle capacità del Caterpillar galleggiante che abbiamo conosciuto di recente?

Ma veniamo a quanto il nostro personaggio scrive nella sua relazione sulla pesca marchigiana, commissionatagli dal Governo:

*Quando una ventina di anni orsono intrapresi lo studio della riforma e del rinnovamento nazionale della pesca in Italia, esortando i miei concittadini nelle riviste tecniche e nei giornali politici a sostituire la forza meccanica alla muscolare, sia nella pesca diretta, sia nel trasporto del raccolto delle reti dalla barca al mercato di consumo, il mare che i quattro nostri indicai quale il più adatto ad attestare la virtù dell'arte peschereccia rinnovata fu l'Adriatico, perché quello più somigliante al Mar del Nord, il mare europeo nelle cui acque la pesca già nell'anno 1891 era praticata (per quanto all'industria inglese si riferisce) da 459 pescherecci a vapore. Essi salirono nel 1900 sino a 1238.*

*Nell'indicare...coloro che impegnarono denaro e fatiche per migliorare le sorti della pesca nelle Marche...dopo aver citato ...il curato Scicchetti di San Benedetto del Tronto, il marchese Trionfi di Osimo, il Cav. Bronzi di Porto San Giorgio ...aggiunge ... i signori di Ascoli mia che sborsando cinque milioni di lire hanno formato il capitale della "Società Adriatica di Pesca e Trasporti".*

*Questa Società era stata ...costituita in Ascoli Piceno con rogito del dott. Bernardino Ulpiani in data 11 giugno 1917, e ne spiega i contenuti amministrativi.*

**Prima visita a Senigallia.** Ivi la società di pesca sorta in Ascoli e che, avendo assorbito parecchie cooperative locali, erasi stretta nel pugno le energie industriali da La Cattolica sino a Molfetta concentrandole nelle Marche, già evangelizzate dal mio vecchio amico curato Sciocchetti, e a Porto San Giorgio dal cav. Bronzi col quale sono in rapporti da vari anni, era riuscita a fondare uno stabilimento per la fabbricazione di conserve alimentari.

Le une di arselle condite con la salsa di pomodoro, le altre di calamaretti conci. Trovai chiusa la fabbrica di Senigallia, ma ebbi modo di sincerarmi che i prodotti erano buoni e degni di andar diffusi tra i buongustai. Non mi è riuscito appurare quali ostacoli si siano opposti alla continuazione di un'industria promettente. Non potevasi attribuire l'arresto alla mancanza di arselle e di calamaretti. Questi sono abbondantissimi nell'Adriatico, quelle si raccolgono in quantità nelle acque basse che si protendono tra Fano e Senigallia e anche più a tramontana. Di arselle ne ho vedute moltissime in vendita al mercato di Sinigallia stessa.

Quindi passa a descrivere la situazione della pesca locale:

Tra barche a vela per la pesca e barche a remi per la raccolta delle arselle il compartimento di Senigallia segna circa 150 scafi equipaggiati da 317 iscritti. Di questi, poco più di una dozzina si è costituita in Società organizzata e ufficialmente riconosciuta. Ciò prova che il vantaggio della solidarietà professionale non è inteso, né tampoco apprezzato dalla classe peschereccia.

Pure attenendosi a sistemi di pesca antiquati e limitando, come costumano, il loro campo di lavoro ad una zona costiera che non si estende al largo oltre 15 chilometri, il delegato del porto mi affermò che il mercato di Senigallia potrebbe ricevere 10 quintali di pesce per ogni giornata peschereccia.

...Le informazioni datemi da pescatori stessi confermavano l'esattezza delle informazioni datemi dal delegato; **ma essi non mi avevano detto che, per mantenere alto il prezzo del pesce, si accontentavano di esercitare la pesca costiera avvicinata, non mai passando la notte in mare;** cosa che il delegato mi affermò. In altri termini essi mettono in opera il minimo sforzo personale: anzi lasciano che fanesi più intraprendenti, peschino lungo la marina senigallese, facendo loro concorrenza vittoriosa. Il guadagno individuale raggiunge oggi 12 lire per una giornata di pesca. Né ai pescatori né ai proprietari di barche, con i quali dividono il guadagno, perché colà, come suol dirsi, si va alla parte, conviene pescare intensivamente. Sono tutti d'accordo nel non caricare il mercato di troppa merce perché l'abbondanza ne farebbe calare il prezzo. **Non balena in mente a quella gente svogliata che l'industria nella pesca ha nella collaterale industria del freddo il suo complemento necessario, anzi indispensabile.**

Concludendo amaramente:

Da quanto potei dedurre, dietro le dimande che rivolsi alla ventina di uomini che interrogai, e da quanto mi confermò il delegato del porto, la classe peschereccia non è animata affatto dal desiderio che le condizioni mutino. L'affluenza dei bagnati alla spiaggia davvero bellissima e frequentatissima, procurando nella stagione estiva molti e svariati guadagni, non è estranea a ciò che chiamerò il torpore pesche-



reccio della popolazione di Senigallia. Constatato quindi che a Senigallia non avesse ...nulla più efficace da fare... si reca a **Fano**, luogo conosciuto dal Vecchi e ... nel quale, sotto gli auspici del defunto conte Rodolfo Castracane...era andato molti anni prima a studiare per proprio conto... le condizioni della pesca.

A Fano ha modo di accertare che ... circa 700 pescatori sono costituiti in Società professionale che, pur possedendo barche del proprio, esercita la pesca e nel tempo stesso ha assunto il monopolio della vendita del pesce. Si reca ...in grembo alla società nella sua sede che è la Casa dell'Unione dei Marinari".

E prosegue nella sua narrazione: *Notificata ai suoi componenti la natura del mio compito ebbi visione di statuti, di registri e di tutti gli altri documenti atti a farci comprendere l'andamento della Società. La maggior parte dei soci era in pesca. La flottiglia fanese si compone di 130 barche grosse per la pesca al largo e di lancette per la pesca costiera. Sono tutte del solito tipo adriatico adatto per le spiagge e per i porti canali. La società registra circa 700 aderenti. La pesca con le paranze grosse fanesi la si esercita nell'alto Adriatico a coppie, trascinandosi i tartaroni e spingendosi sino al Quarnero ove, a secondo del vento, ora si accostano ai porti istriani per vendervi il pesce, e ora ritornano ai porti della nostra costa. Le lancette praticano la pesca più ravvicinata al lido, pur sempre spingendosi al quanto fuori ed usando, per mandare a terra il pesce, un battello veliero per ogni coppia di lancette.*

Ma malgrado tanta lodevole orga-

nizzazione, anche a **Fano** Jack La Bolina riceve una forte delusione. Recatosi ..a vedere i sei battelli a motore ormeggiati nel canale di Fano, posseduti dalla "Società di pesca e trasporti" e che essa tiene colà disarmati e, apparentemente almeno appena custoditi, un giovanotto che l'accompagnava, ... che tornava dall'aver partecipato alla guerra navale in cui si era distinto sui MAS di cui magnificò non solo l'azione bellica, ma eziandio la bontà e la sicurezza dei motori... gli disse subito ...che i motori non andavano bene, che i battelli acquistati, a quanto mi asserì, sulla costa opposta, erano disadatti alla pesca, e che la Società non era riuscita a trarne rendimento alcuno: ragione per cui li aveva disarmati e ne tentava la vendita. In altri termini sostenne che per la pesca in Adriatico non erano usabili. Poi mi aggiunse che la Società, aveva rinunciato a fornire gli equipaggi fissi; che i soli meccanici vi erano inamovibili e che ogni qual volta i battelli uscivano a mare se ne reclutava l'equipaggio peschereccio lì per lì e viaggio per viaggio.

Questo mi sembrò segno sicuro che il pregiudizio avesse a Fano la sua radice profonda nel misoneismo del pescatore locale.

Amara constatazione, quest'ultima, di un tenace sostenitore della pesca a motore che non riesce a capacitarsi dell'insuccesso dovuto ...all'ottusità ed al pregiudizio dei pescatori...derivanti ...da un interesse male inteso e dall'ignoranza...malgrado il notevole progresso manifestatosi con ...i pescherecci a vapore...in Inghilterra, in Francia ed in Irlanda.

Un po' di consolazione e soddisfazione lo studioso le prova a **Cupra Marittima** ove si imbatte ...in un tale Censi, armatore di un trabaccolo che, spendendo 30.000 lire, lo ha corredato di un motore a testa calda. Egli commercia di frutta marchigiana che vende sulla opposta costiera. Mi ha detto che l'uso del motore gli offre modo sicuro di giungere sul mercato di Fiume prima dei suoi emuli; per cui loda molto dell'acquisto fatto.

E commenta: Non vi è ragione plausibile per dichiarare che la testa calda di Censi funzioni bene e che i sei motori analoghi delle barche della Società di pesca e trasporti funzioni male.

Da Fano mi sono recato ad Ascoli Piceno, sede della Società Pesca e Trasporti. Volli informarmi presso chi la dirige, intorno alle cause del fallimento della pesca a motore dell'alto e medio Adriatico lungo la costa occidentale. Il comm. Francesco Merli, anima di quella società, mi ha procurato le informazioni che desideravo, confermando i miei i criteri desunti dalle conversazioni tenute con i pescatori di Senigaglia e di Fano. Ostinatamente ligio alla tradizione secolare, il pescatore marchigiano, secondo il Merli, ha visto nel materiale nuovo l'ostacolo a ciò che, supinamente, crede sia il suo interesse economico. Uso a navigare alla parte, il che costituisce la negazione di quella disciplina che è l'anima di qualsivoglia industria, egli rifugge il lavoro a stipendio. Abituato ad aver seco a bordo altra gente mentalmente è sua pari, il macchinista gli è diventato odioso; questi lo ha ripagato col disprezzo che l'uomo sente sempre per coloro che reputa suoi inferiori. Per questa ragione principale e per molti minori, ma pur sempre dalla prima dipendenti, il disarmo delle sei barche s'impose come una necessità.



Accerta poi...*Nemmeno fu possibile adibire alcuni dei sei motoscafi al servizio di trasporto del pesce, dal largo al mercato. Sul campo di pesca le coppie veliere evoluendo su di uno spazio alquanto vasto, spesso si trovano l'una da l'altra di soverchio discoste, per cui riesce malagevole al motoscafo portatlato di raggiungerle, fuor che a costo di coprire molte miglia e, per conseguenza, di consumare molto carburante. Così accade che il portatlato a motore riesce di esercizio più costoso che la lancetta a vela attribuita dalla usanza tradizionale a ciascun paio di coppie veliere in pesca.*

*La società rinunziò dunque, dopo l'esperimento fallito, tanto alla pesca diretta quanto al trasporto del pesce mediante i suoi battelli autonomi.*

*E afferma...Il comm. Merli ebbe a dirmi di esser convinto ormai che occorrevano pescatori di mentalità nuova per il naviglio nuovo. Di questa conclusione del Merli ho avuto poi conferma nella mia visita ulteriore a Porto S. Giorgio e a S. Benedetto del Tronto.*

*Va detto che già nel maggio 1912 un sacerdote, il ricordato don Francesco Sciocchetti, era riuscito a far scendere in mare la prima barca portapesce con motore a bordo (il portatlato del Vecchi) per consentire un più facile trasporto a terra del pescato ed alle barche una maggiore continuità nella pesca. Sempre don Sciocchetti realizzava, nei locali della sua parrocchia della Madonna della Marina, corsi per la preparazione dei motoristi, di coloro che avrebbero poi azionato i motopescherecci che nei decenni successivi sarebbero*

subentrati in modo definitivo nell'attività peschereccia nazionale e sambenedettese in particolare. Tale iniziativa, promossa attraverso l'utilizzo di giovani maestranze tratte dal seno delle stesse famiglie marinare, avrebbe contribuito a quell'amalgama, peraltro non sempre agevole in una categoria impregnata di pregiudizi e di consuetudini radicate nella prassi quotidiana, tra vecchie e nuove generazioni impegnate sul mare. Ciò dava un'ulteriore forte connotazione alla classe marinara locale, altrove decisamente più divaricata da quelle remore segnalate dal Vecchi. Mentre va detto che il sistema "alla parte", che lo studioso vede come elemento di scarsa coesione, rimarrà tale sin dopo la seconda guerra mondiale e costituirà, nel modello economico peschereccio sambenedettese, un elemento portante del fattore forza-lavoro. Prosegue la relazione:

*Riassumendo qui le ragioni, le quali condussero la "Società di pesca e trasporti" ad abbandonare il disegno di adoperare le barche a motore, espostemi in forma diversa a Senigallia, a Fano, a Ascoli, a S. Benedetto, a Porto S. Giorgio, a Grottammare e a Cupra Marittima, oltre a quelle già da me esposte, ve ne ha una la quale, purtroppo, ha valore altissimo. Alludo al peso soverchio del motore che, per vero dire, non ostacola la pesca propriamente detta, ma piuttosto la tiratura a spiaggia delle barche nei luoghi non provvisti di porto che sono i più numerosi in cui la pesca si esercita.*

*Tali, per esempio, S. Benedetto del Tronto, Porto S. Giorgio, Porto Recanati e La Cattolica. La medesima ragione pur non di meno non regge per i porti-canali di Fano, Senigallia, Pesaro e per il porto di Ancona. In quest'ultimo i pescherecci, qualunque siano le dimensioni ed il modello architettonico, trovano, di ritorno dal largo, facile approdo. Ed aggiunge...Il peso delle barche scemerebbe se i motori adoperassero benzina anziché petrolio da ardere, o meglio naftetine: ma in ambedue i casi il costo del miglio da percorrere risulterebbe soverchio.*

E Jack La Bolina ritorna sul *dissidio morale tra meccanici e pescatori* considerandolo *insanabile al presente come unanimemente affermato*. Ed esprime la speranza che *in futuro assai prossimo nel quale morti i pescatori di oggi (generalmente attempati) verranno sostituiti a bordo da una generazione marinaresca che, avendo attraversato la scuola, abbia loro affinato il cervello mercé l'istruzione e l'educazione.*

Dopo l'esame delle varie situazioni, Jack La Bolina afferma che *...allo stato presente delle cose il miglior consiglio oggi è collegare fra loro le varie cooperative esistenti ed agevolarne il funzionamento. E' quello cui si adoperano appunto i sigg. Merli e Bronzi.*

*Il collegamento delle cooperative peschereccio ha base solida nei due luoghi principali, cioè S. Benedetto e Porto S. Giorgio. Nel primo ha seminato sapientemente il curato Sciocchetti, nel secondo il Cav. Bronzi.*

In proposito è bene ricordare che, ad opera principalmente del primo e del marchese Riccardo Trionfi di Iesi, si era costituita la FEDERAZIONE MARCHIGIANA DELLE SOCIETÀ DELLA PESCA - Società anonima

cooperativa a capitale illimitato - riconosciuta dal Tribunale di Ancona con Decreto 13.4.1901.

Lo studio prosegue con la descrizione della condizione e dell'attività di Porto S. Giorgio ...*altro luogo di spiaggia aperta, dove è indispensabile tirare le barche a terra per sottrarle alla furia del mare e del vento foraneo...ed ove ...la cooperativa erasi fusa nella "Società adriatica di pesca e trasporti" sedente in Ascoli. Il cav. Bronzi sta ora ricostituendo l'antica cooperativa con 70 marinari che non hanno barche del proprio. All'uopo si ricompreranno dalla società di Ascoli cinque paia di paranze, di cui tre della portata di 14 tonnellate per ciascuno e due di 9 e 10 tonnellate. A codesta flottiglia atta a pescare al largo andrà annesso un portalatto.*

L'esame della situazione della pesca nelle Marche si conclude con la visita a S. Benedetto del Tronto di cui il Vecchi compie una lusinghiera descrizione:

**San Benedetto**, *alla costruzione del di cui porto si sta lavorando (e si potrebbe dargli il carattere specifico di porto peschereccio come Geestemunde in Germania, Grimsby in Inghilterra, Boulogne in Francia, nella adatta proporzione al campo di pesca s'intende), annovera 53 coppie di lancette e 9 di paranze di 800 tonnellate complessive, equipaggiate da 730 uomini. Questa gente pratica la pesca otto mesi all'anno, essendo essa interrotta dall'alaggio delle barche alla spiaggia. Si considera che in quei 240 giorni lavorativi la pesca produca 20 quintali giornalieri.*

*Il paese ne consuma tre e mezzo, il rimanente si esporta nella media quantità di 4.000 quintali all'anno. Tanto l'alaggio a spiaggia quanto al varo che lo segue importano una spesa piuttosto grossa. Per una coppia di lancette sale a 60 lire; e le lancette si tirano a terra 6 volte l'anno. Per una coppa di paranze la spesa sale a 200 lire: salvo eccezioni, occorre tirare a terra le paranze tre volte all'anno.*

**S. Benedetto** è il centro di una importante industria di funi e tele di canapa; vi si lavorano annualmente 5.000 quintali di funi di cui 400 si consumano in paese, il resto si esporta e ne va anche all'estero. Alla tessitura delle reti lavorano in casa propria circa 400 donne e 100 nei laboratori. Cinquanta donne tessono vele e 50 le cuciono. Esistono dunque a S. Benedetto elementi di prosperità che la costruzione del porto accrescerà senza dubbio.

Avviandosi alla conclusione del suo studio, l'autore espone le ultime considerazioni:

*Nonostante che l'esperimento del naviglio a motore abbia avuto esito favorevole, non so piegarmi all'idea che in un mare che ha tanti punti di rassomiglianza con il Mare del Nord, punti i quali ho esposto nelle prime righe di questa scrittura, quel naviglio non debba acquistarvi diritto di cittadinanza. A questo proposito mi sia lecito tradurre dal "Annual Report of Sea Fisheries" dell'anno 1913 il brano seguente:*

*"Tra i vantaggi che i pescherecci a motore possiedono riguardo a quelli animati dalle vele o dai remi esclusivamente, uno principale è che possono esser manovrati da un equipaggio più ridotto. Inoltre possono portare e mettere in opera una maggiore quantità di reti o di altre attrezzi da*

pesca; dipendono meno dalle correnti e dai venti; possono scegliere il loro tempo per la partenza e per l'arrivo; ed infine possono allontanarsi di più, frequentando così un più vasto campo in cui non solo pescare, ma altresì vendere la loro pesca”.

*A parte anche dalla loro possibilità di percorrere in lungo e in largo il terreno di pesca, il motore è di un vero aiuto nella pesca diretta. Per esempio, se il motore è abbastanza potente possono i battelli a motore adoperare la rete laterale (trawl) senza preoccuparsi del vento e della marea; se invece impiegano i palangari possono, aiutandosi con l'elica, trascinare una lunga cordicella di palangari calumati quando la corrente ed il vento sono nella stessa direzione. Contro questi vantaggi vi è l'inconveniente del maggior peso in paragone con battelli velieri o con remieri di ugual mole. Un altro ostacolo è il maggior costo iniziale, un altro è il costo del cammino. Per quello che si riferisce al peso l'inconveniente si palesa solamente nel caso in cui i battelli si debbano tirare a spiaggia.*

Questa, che viene posta quale ultima circostanza limitante, rappresenterà invece una delle più ostative presso i pescatori degli approdi del medio Adriatico, sprovvisti di qualsiasi riparo o riparo insufficiente.

Si affida quindi alle proposte anche auspicio per il domani:

**S. Benedetto del Tronto e Porto S. Giorgio**, distanti l'uno dall'altro pochi chilometri, oggi spiagge aperte entrambi, ma di cui il primo in tempo che giova sperare breve godrà delle provvidenze di un porto in seno al quale navi peschereccie possono ancorare ed ormeggiarsi al sicuro, sono chiamati a formare sistema, spartendosi istituti e lavoro. Così accade in parecchi distretti pescherecci della costa orientale d'Inghilterra in cui ogni porto è per così dire, complementare al contiguo. Esempi: Great Yarmouth e Lowestoft, Grimsby e Hull. Così in San Benedetto il porto, il frigorifero, la lavorazione dei sottoprodotti della pesca e delle conserve, la fabbrica dei cordami, la prossimità nella vicina Fermo della presenza di un fiorentissimo Istituto di Arti e Mestieri, la Scuola professionale di pesca teorico e pratica insieme, da cui non è necessario escano provetti biologi, ma anzi tutto manipoli di capi pesca, impraticati nell'uso di comuni strumenti di oceanografia, familiari ai pescatori di tutti i paesi dove già la professione viene esercitata razionalmente e dove ricompensa degnamente chi li segue. Colla scuola il frigorifero, complemento indispensabile oggi, non solo nella pesca, ma altresì della agricoltura, di cui numerosi prodotti (segnatamente le frutta e gli erbaggi) trovano facile mercato lungo la sponda opposta. Al sistema S. Benedetto del Tronto e Porto San Giorgio potrebbe accedere anche Porto Recanati, ancor esso luogo di spiaggia aperta in cui i battelli non trovano rifugio fuorché, tempo permettendo, in Ancona.

Ora che esiste il “Consorzio italiano cooperativo dei pescatori”, aderente alla “Confed.ne coop.a italiana”, non dovrebbe essere difficile aggruppare in federazioni locali i luoghi che hanno comunanza di interessi.

Fano, Senigallia, Pesaro, Riccione e La Cattolica potrebbero comporsi in sistema, come i luoghi situati a mezzogiorno di Monte Conero, testé da me segnati.

Tutti gli innegabili titoli di superiorità del materiale autonomo in confronto al mate-

*riale veliero e remiero, non si manifestano, ne si possono manifestare fuorché sotto la condizione di un pescatore rinnovato. E questo la scuola solamente lo può preparare. Più oltre: Non è da oggi che credo indispensabile la scuola professionale condotta su linee teorico-pratiche. La scuola è l'unica via per la quale la pesca verrà rinnovata nei nostri mari metropolitani e coloniali...come è avvenuto in Francia, in Belgio ed in Inghilterra.*

*Ed allora propone: L'Adriatico ne può giustificare tre: una a Chioggia, l'altra a Porto S. Giorgio (cui gioverà di certo la prossimità nella vicina Fermo della presenza di un fiorentino Istituto di Arti e mestieri), la terza a Barletta o a Molfetta, luoghi questi da cui si può procedere per lavorare l'ampia distesa del Mare Ionio, estendersi anche verso la Tripolitania, appena colà saranno costruiti i porti indispensabili per il rifugio e per l'appoggio dei battelli nostrali.*

*E nella serie di proposte giunge persino all'idea di...fomentare un movimento intellettuale verso la scienza, non solo tra i pescatori, ma eziandio in grembo alla cittadinanza dei paesi marittimi delle Marche con la presenza in Adriatico di una squadriglia sperimentale. Essa potrebbe, non fosse altro, rendere alla pesca, quale al presente è, un servizio sussidiario.*

*Ed amaramente sentenza: In conclusione la pesca nelle Marche, tuttocì coi prezzi di oggi remunerati sufficientemente i pescatori, è ben lungi dal rispondere alla speranza che i rinnovatori dell'industria nutrivano. La colpa fu innanzitutto nei pescatori, non fu di coloro che impegnarono denaro e fatiche per migliorarne le sorti. Il curato Sciocchetti di San Benedetto, il marchese Trionfi di Osimo, il cav. Bronzi di Porto S. Giorgio e i signori di Ascoli mia sborsando cinque milioni di lire hanno formato il capitale della "Società adriatica di pesca e trasporti" non sono riusciti che in parte limitata nell'intento. L'ostacolo incontrato fu l'ossequio servile alla tradizione appoggiata alla ignoranza supina.*

Poco tempo dopo, su "Picenum. Rivista Marchigiana Illustrata" La Bolina darà un'ulteriore testimonianza della sua "appartenenza" alla nostra regione, oltre quella della sua presenza propositiva, con un articolo intitolato "La pesca nell'Adriatico", in cui esordisce dicendo: *Mantengo la promessa e scrivo per la bella Rivista della mia regione e che da essa s'intitola, due note-  
relle di pesca. Le marine Picene sono state dunque prime ad iniziare la riforma del  
naviglio. Il padre Sciocchetti a S. Benedetto del Tronto ed il signor Bronzi a Porto  
S. Giorgio hanno indotto le rispettive Società Cooperative tra pescatori del luogo a  
promuovere il passo lungo il sentiero, che, nuovo per gli italiani, è già battuto dai  
nostri confratelli spagnoli. Ho seguito da lontano le due liete feste, a guisa di colui  
che, non essendo invitato al banchetto, s'indugia ad accompagnare collo sguardo la  
sfilata gioconda delle persone che la zuppa fumante attende. Eppure, a questo movi-  
mento verso il bene manifestatosi nelle mie Marche, sento di non essere estraneo.  
Infatti né a S. Benedetto del Tronto, né tampoco a Porto S. Giorgio niuno pensava  
a trasportare il pesce mediante un portaletto a motore, allorché sul finire del  
1907, se la memoria non mi tradisce, io portai nei due paesi adriatici un disegno di*

*battello costruito dal cantiere Fiat S. Giorgio e che qual si voglia armatore da me sollecitato avrebbe potuto acquistare a condizioni eccezionalmente favorevoli. In ambedue i luoghi mi studiai di bandire il vangelo nuovo e dai più non fui ascoltato. Certo che in cinque anni una mutazione radicale nel materiale peschereccio animato da motore ha trovato luogo; ed ora non consiglieri davvero ai miei provinciali di adoperare un battello a benzina come quello che nel 1907 rispondeva alle contingenze del tempo e della tecnica.*

Più avanti riferisce come nelle isole britanniche, nel breve spazio di un anno, si sia realizzato l'impiego di oltre... 2000 piroscafi che esercitano la pesca d'altura e che ciò non esclude dalle acque costiere la pesca a motore. Cita altre esperienze nei mari del Nord e conclude...*Mi farò un dovere in dinnanzi d'informare mediante il Picenum i miei provinciali dei progressi continui che hanno luogo all'estero in fatto di pesca nella speranza che dalle Marche si sviluppi la nuova arte peschereccia, poiché l'antica ha fatto addirittura fallimento.*

Jack La Bolina amò la nostra terra, il suo mare e la sua gente e certamente va ascritto tra gli uomini che hanno contribuito alla formazione della civiltà marinara italiana e picena.

le saggie disposizioni dell'autorità ecclesiastica colei che si ostinava ad indossare l'abito monacale per meglio nascondere il proprio disonore e sulla questura la quale, diciamo così per essere con essa oltremodo benevoli, per un falso concetto della libertà, ha permesso che la Fumagalli potesse liberamente questuare e tenere aperto un immondo fondaco cui dava il nome di Istituto.

Lo scandalo di Milario è un triste episodio della lotta che da molti anni si combatte in Italia contro la Chiesa.

Se l'autorità civile appoggiasse quella ecclesiastica nelle disposizioni che questa vuol dare e contro le false monache e contro i cattivi preti, bramasse che non nascano degli scandali, o per lo meno non spiegasse una protezione sfacciata a favore dei ribelli, la Chiesa ne avrebbe un gran vantaggio, la società Civile non dovrebbe lamentare fatti che assolutamente disonorano l'umanità, ed oggi innocenti fanciulle non piangerebbero la perdita del loro più prezioso tesoro, cioè la purità dell'anima e del corpo.

Teniamo inoltre a dichiarare che la Fumagalli non aveva solamente forti proiezioni nel personale della questura, ma pur negli alti uffici dei Ministri.

Pubblichiamo a proposito due biglietti da visita del Comm. Salice ex capo di Gabinetto del Ministro Giolitti. In uno egli diceva: *Caro Ceola*, (come è noto il Ceola è stato questore di Milano). *Ti raccomando questa Suora Giuseppina Fumagalli, perchè possa questuare per le sue povere orfanelle.*

Nell'altro indirizzato alla stessa Fumagalli, le scriveva: *Reverenda madre, le rimetto lire 50 perchè faccia pregare le orfanelle per me.* Con queste protezioni qual meraviglia che una donna astuta e cattiva qual'era la finta monaca, se la ridesse degli ordini delle autorità Ecclesiastiche?

In conclusione nel caso per cui si è tanto gridato allo scandalo in questi giorni, le autorità ecclesiastiche avevano fatto completamente tutto il loro dovere, non potevano fare assolutamente di più: la falsa monaca ed i cattivi preti, qualora essi fossero rei, erano stati evidentemente segnalati al popolo: tutta la responsabilità ricade sopra le autorità civili che l'hanno protetto e sugli anticlericali che l'hanno difeso.

### Battello a vapore per il trasporto del pesce

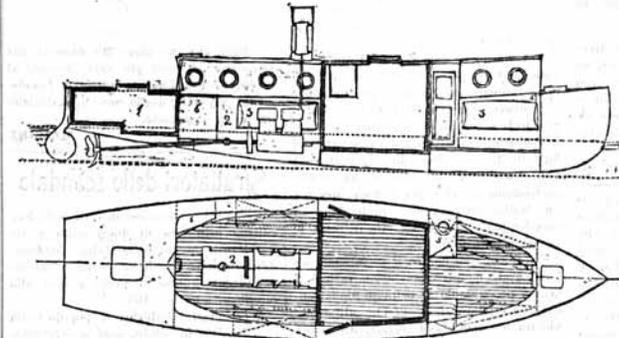
Richiamiamo l'attenzione degli industriali di pesce sull'articolo che riproduciamo dall'ottimo periodico Rivista Nautica riservandoci di tornare sull'argomento.

È noto a tutti che in Inghilterra, in Olanda, in Francia ed in altre nazioni, dove la pesca è sviluppata con criteri industriali e commerciali moderni, è stato riconosciuto di grande importanza il poter avere la flotta peschereccia fissa sul luogo di pesca e correlarla con autoscafi rapidi e sicuri, i quali prendano il pesce appena pescato, e lo portino, al più presto, ai centri da dove viene spedito ai principali mercati.

In tale modo si riesce ad utilizzare, meglio e continuamente, gli attrezzi pescherecci, e si può portare con un forte anticipo sui posti di consumo pesce freschissimo, che può essere venduto ad un prezzo maggiore.

Riteniamo pertanto far cosa grata ai nostri lettori riprodurre in questo fascicolo il progetto di un autoscafo *Trader* per la pesca, eseguito dalla « Fiat-Muggiano » per incarico di una Società Ungherese del Lago Balaton.

Questo autoscafo ha le seguenti dimensioni:



Dimensioni:	
Lunghezza	m. 12
Larghezza	» 3
Immersione col massimo carico	» 0,88
Carico massimo trasportabile	tonn. 6
Potenza del motore	HP 16-24 24-40 60
Velocità oraria corrispondente	nodi 6 8 11
Quantità di combustibile sufficiente per un moto a tutta forza di	ore 60 40 20

La barca è costruita completamente in lamiera d'acciaio Martin-Siemens, zincato — tutte le chiodature sono fatte pneumaticamente — ed il lavoro è della massima accuratezza.

Lo scafo è diviso in cinque compartimenti:

L'estremo prodrero è destinato come magazzino attrezzi e per le catene dell'ancora.

Il seguente, n. 4 in figura, è chiuso da una copertina in legno con *cablota* e serve come cabina e per posto del timoniere.

Internamente a questa cabina sono adattate alle murate due cuccette abitabili (3) per due uomini dell'equipaggio. V° posto per un tavolo pieghevole, ed attiguo a questo locale vi è uno spazio comodo che può servire o per un W. C., oppure per una cucina od un deposito viveri.

La parte centrale della barca è occupata da un'ampia ghiacciaia (1), costruita coi più moderni sistemi, foderata di zinco e munita tutta all'ingiro di scaffoli per tenervi le ceste col pesce.

Segue il locale macchina (2) nel quale trovano posto, oltre il motore con tutti i meccanismi accessori, anche due cuccette (3) abitabili per il personale di macchina che però è sufficiente sia un solo individuo.

Il compartimento estremo di poppa (1) dovrà servire per deposito del ghiaccio da impiegarsi per conservare il pesce depositato nella ghiacciaia centrale.

Riassumendo, l'autoscafo, che abbiamo descritto, risponde ai seguenti requisiti:

1° Essere marino, cioè capace di tenere

il mare anche quando è agitato.

2° Avere una piccola immersione in modo da poter entrare anche nei porti canali dove i fondali sono limitati.

3° Avere la maggiore velocità compatibile coi requisiti innanzi esposti e colla maggiore economia di combustibile.

4° Avere adattamenti che permettano di portare fino a sei tonnellate di pesce, opportunamente conservato in un locale uso ghiacciaia.

5° Avere un conveniente deposito di ghiaccio per supplire la ghiacciaia-deposito anziletta.

6° Avere comodi alloggi per l'equipaggio, il quale dovrebbe essere quasi continuamente in mare e possedere qualche cuccetta per trasportare a terra quei malati o feriti delle barche pescherecce obbligate a stare al largo per lungo periodo di tempo.

7° Avere forza sufficiente per rimorchiare due e più coppie di barche pescherecce.

Fissiamo con un esempio i vantaggi che

ne potrebbe trarre una società di pesca, che avesse a sua disposizione un autoscafo simile a questo.

Supponiamo che la flotta peschereccia si trovi lontana dal più prossimo porto di circa 20 miglia marine, appena le reti sono salpate il pesce viene raccolto sull'autoscafo e messo nella ghiacciaia centrale, e, mentre la barca fila verso il porto, è preparato nelle ceste, pronto per essere spedito in ferrovia.

Dopo tre ore, che è stato estratto dal mare, il pesce è a terra, e può essere subito mandato a destinazione.

Se l'autoscafo ha un motore da 24hp HP, il suo consumo è di circa kg. 9 di benzina all'ora e per le tre ore necessarie a percorrere le 20 miglia suaccennate non avrà consumato kg. 27 che, al prezzo attuale della benzina in Italia, circa 80 cent., ammonta a L. 21,60.

Nei luoghi ove non v'è dazio sulla benzina il costo di questa sarebbe di circa 30 centesimi al kg., basterebbero, cioè, L. 8,10.

Mettendo a calcolo che la barca abbia percorso 20 miglia per recarsi sul porto ove trovansi le barche, consumando quantità di benzina uguale a quella prevista per il viaggio di ritorno, e che occorrono circa L. 5 d'olio di lubrificazione nei due viaggi anzidetti, si possono calcolare a L. 60 il costo totale di un viaggio completo di 40 miglia marine per il nostro autoscafo.

Per essere ancora più scrupolosi poniamo L. 5 per personale e per viaggio, ed esagerando altrettanto per ammortamento del capitale, arriviamo a L. 70.

Ammettendo che in ogni viaggio si portino a terra in media kg. 3000 di pesce, cioè la metà di quanto può portare l'autoscafo, si vede che il costo di ogni kg. di pesce sarà elevato, per spese di trasporto in mare, solamente di circa L. 0,025, somma che si ricaverà decuplicata, almeno, riuscendo ad arrivare sul mercato con molto anticipo, con merce freschissima e spesso con primizie.

Facciamo voti che anche da noi ci si persuada, e presto, del vantaggio dell'impiego di questi autoscafi, che hanno bisogno per essere adoperati, solamente di un meccanico, di un marinaio e di un perzone, che hanno poca spesa di combustibile, che consumano essi usivamente quando sono in moto, e che possono anche rendere utilissimi servizi come rimorchiatori.

La « Fiat-Muggiano », avendo ormai organizzato i suoi stabilimenti, sebbene questi non siano ancora i suoi definitivi, può produrre, in pochissimo tempo, numerosi esemplari di questi autoscafi e consegnarli per un prezzo veramente conveniente specialmente tenendo presente la qualità superiore del materiale impiegato, la finezza, la sicurezza e la durata dei suoi prodotti.

novino ».

E più oltre:

« Roma e l'Italia tutta sono inondate da nuove congregazioni religiose di tutti i colori e di tutte le nazionalità, le quali non hanno altra mira che l'educazione a l'istruzione dell'infanzia, a scopo, si intende, clericale, quando non è per quello che si è scoperto a Varazze »

La *Tribuna*, proseguendo, sostiene la necessità di mettere gli istituti clericali in istato di inferiorità, sia gravando le congregazioni di tasse, sia non concedendo i permessi ad istituti condotti da congregazioni estere, sia migliorando le scuole laiche ed accrescendole di prestigio. (*Vuol dire che ora manca*).

Si mira a preparare il terreno per la guerra civile e la lotta religiosa come in Francia.

## CRONACA

Per la pesca.

Nell'*Operaio* del 28 Luglio riportammo il disegno di un battello a vapore per il trasporto del pesce, richiamando l'attenzione dei padroni di barche sull'utilità di questo battello.

L'illustre e celebre scrittore della marineria italiana lack la bolina ci fornì il periodico *Rivista nautica* da cui rilevammo il disegno. Il Vecchi se ama il mare, come ben tutti sanno, predilige in modo speciale la nostra provincia di cui è uno dei figli più distinti. Di ritorno da Ascoli, sua patria, passando per S. Benedetto del Tronto ammirò l'attività della nostra popolazione marinara, ne rimase entusiasmato e si augurò che le moderne invenzioni per l'industria della pesca si mettessero in pratica nella nostra marina come nelle altre nazioni.

Tornato a Firenze, l'insigne letterato si occupò colla *Fiat*. S. Giorgio di Muggiano per la costruzione di un battello per il trasporto del pesce, come uno dei primi sassi indispensabili per lo sviluppo dell'industria.

Coi primi di Ottobre sarebbe pronto il battello della lunghezza di metri 12 e della velocità di nodi 10 all'ora.

Non occorre che noi insistiamo per far rilevare i vantaggi che l'industria riceverebbe da questa innovazione.

1. Si abolirebbero i battelli che costano circa L. 1500 ciascuno ed il personale potrebbe adibirsi al servizio delle paranze.

2. Il pesce si avrebbe sempre fresco; e tutti sanno che specialmente di estate per le continue bonacce si è costretti molte volte a gettare il pesce od a venderlo a prezzo irrisorio.

3. Per i pescivendoli sarebbe sicuro che il pesce, pescato dai Sambenedettesi, venga sempre nella nostra piazza, e cesserebbe l'inconveniente che quando spira sciocco il pesce nostro vada nelle altre piazze.

Dai conti della nostra Cooperativa per la pesca dal 1 Gennaio 1906 al 31 Agosto 1907 risulta un incasso totale lordo di oltre lire 35000 con la vendita di pesce fuori paese per circa L. 13000, ossia più di un terzo del nostro pesce è stato venduto fuori paese con danno dei nostri pescivendoli e di

tutti quelli che ricavano la sussistenza da questa industria.

Il battello con macchina a petrolio, e perciò grossolana, non esige l'opera di un meccanico, ma di un pescatore facilmente addestrabile ed è capace di portare circa 3500 chilogrammi di pesce.

Perché il progetto possa effettuarsi è necessario che non la sola Cooperativa per la pesca si avvalga del battello, ma che tutti i padroni di paranze si uniscano e ne approfittino.

Tutti siamo d'accordo che questa industria, vita del nostro paese, non deve decadere; ebbene uniamoci senza distinzione di parte e con ponderazione ma anche con slancio si accettino quei miglioramenti che il progresso scientifico ci addita.

### Teatro La " Favorita ", e il " Trovatore " .

Anche quest'anno il nostro Teatro si è aperto per la stagione lirica estiva con la *Favorita* e il *Trovatore*; e le due popolari opere hanno incontrato abbastanza il favore del pubblico. Spettacoli in complesso buoni ove non risaltassero qua e là alcune incertezze nell'esecuzione ed una certa deficienza nell'allestimento scenico e nei cori.

Tra gli interpreti emergono distintamente la soprano sig. Elisa Petri nome ben noto negli annali dell'arte lirica, la signa Albini artista provetta ed efficacissima nell'interpretazione della parte di Azucena nel *Trovatore* e la sig. Angeloni che fa le sue prime armi nella carriera della scena rivelandosi fornita di eccellenti qualità artistiche.

Il baritono Galeffi dalla voce robusta e simpatica, il Parigi, i tenori Bergonzini e Rastelli e il basso Palazzi riscuotono seralmente frequenti applausi.

Dato questi elementi artistici non dubitiamo che se l'impresa volesse occuparsi seriamente a rimediare i difetti cui sopra accenniamo l'esecuzione delle due opere potrebbe chiamarsi sotto ogni aspetto soddisfacente ed il pubblico accorrerebbe al nostro Teatro ancor più numeroso.

### Mancato Fratricidio

Il carbonaio Piattoni Giuseppe tornando nel pomeriggio di Martedì dal vicino paese di Acquaviva ove era stato a vendere il carbone, si fermava nel terreno del proprio padre per cogliere un grappolo d'uva.

Tale fatto non piacque al suo padre Gioacchino ed a due suoi fratelli minori non essendo in buona armonia col rispettivo figlio e fratello per affari di famiglia.

Uno di questi per nome Antonio, armatosi di fucile sparava contro di lui un colpo ferendolo leggermente alla faccia ed alla spalla. Colla messaggeria di Acquaviva venne trasportato al nostro ospedale ove si ebbe le cure del Dott. Fantozzi.

Il feritore ed il padre arrestati dai nostri R.R. Carabinieri, Venerdì mattina venivano rilasciati in libertà provvisoria.

### Nettezza

Le guardie fanno il loro dovere e flocano le contravvenzioni ai cittadini. Ci auguriamo che seguittino, ma saranno costretti a mettere in contravvenzione gli spazzini comunali perché non vanno toglien-



## Letteratura di mare per i ragazzi

di Maria Perla De Fazi

*“Alle volte verso il tramonto siete lì che navigate coi più rosei pensieri nella mente e colle maggiori speranze nel cuore; i raggi obliqui del sole imporporano il mare tranquillo e lucido, una bavetta d’aria che non smorzerebbe un fiammifero vi carezza le tempie, il cielo puro, l’aria tiepida e molle, la costa si disegna lontana con frastagliamenti di valli e di montagne: giurereste che quel tempo sì bello sarà eterno!”*

Questo quadretto per chi vive del mare o per chi vive sul mare può essergli familiare in quanto, spesso, ha avuto modo di viaggiare con il pensiero stando di fronte al mare. Per Augusto Vittorio Vecchi, sicuramente il mare è stato la sua musa, ispiratrice di storie vissute o cercate nella tradizione della letteratura del mare.

Pochi, forse, lo conoscono, ma se siete arrivati a leggere fino a queste pagine un po’ di più ora ne sapete della sua vita.

Di origine marchigiana ma non di nascita, possiamo definirlo l’unico scrittore italiano di letteratura marinara dell’Italia post-unitaria.

Come molti giovani del suo tempo crebbe, in un ambito familiare, fortemente intriso di idee e di principi rivoluzionari, ma che mescolati alla sua natura curiosa e avida di novità assumono una forma meno ribelle e più vicina ai reali desideri di cambiamento della società a lui contemporanea. Lo spirito garibaldino che aleggiava tra la gioventù sicuramente non lo sfiorò, ma anzi con entusiasmo e speranza, probabilmente a volte anche ingenua, lo travolse trasformando anch’egli in un patriota orgoglioso.

Era un giovinetto quando la famiglia decise di fargli intraprendere la carriera militare in marina, un destino al quale molti ragazzi non potevano sottrarsi e tanto meno lui che era cresciuto con un papà appartenente a quella categoria di uomini che più da vicino avevano inalato il respiro ansimante dell’uomo simbolo del Risorgimento: Giuseppe Garibaldi.

Tuttavia, ebbe l’intuito di capire che la strada da percorrere per un vero patriota non è solo quella delle armi, infatti presto egli decide di imbracciare l’arma della scrittura per continuare la sua battaglia in difesa della libertà e del progresso civile.

È vero, iniziò a scrivere per mantenere sé e la propria famiglia dato che sbagliati investimenti lo avevano portato al collasso, ma non si può scrivere se non si ha qualcosa da dire. Jack aveva molto da raccontare, un po’ per la sua ricca esperienza in mare, un po’ perché la sua lunga esistenza gli ha permesso di guardarsi intorno attentamente e di riflettere sui più svariati aspetti della vita.

La vita di mare l'aveva conosciuta bene in tutta la sua crudezza e meraviglia, alcune volte fu anche testimone di morte e di accesi sentimenti di delusione, situazioni che lo segneranno profondamente, ma mai si è sentito un vinto, piuttosto un uomo che ancora giovane può trasmettere ad altri giovani il valore della forza navale.

Infatti, possiamo affermare che per alcuni aspetti Jack considerò la sua scrittura con intento missionario, non solo per fini patriottici, ancor più spesso per "...invitare i bambini ed i giovinetti alla curiosità...". La curiosità, il motivo dominante della sua opera letteraria nonché della sua personalità. Egli trattò di storia, di scienze naturali, di tecniche scientifiche, di geografia, di antropologia, di psicologia, di sociologia, di sentimenti e di poesia. Argomenti vari accomunati da uno stesso scopo, scriverà Jack nella prefazione ai *Racconti di mare e di guerra* (poi ristampato con il titolo *Racconti Marinareschi* dalla stessa casa editrice Bemporad di Firenze): quello di parlare ai bambini perché, *divenuti uomini, siano degni del loro tempo e del loro paese; questo e quello chiedono una istruzione larga ed aperta.*

Così:

*Se a qualche fanciullo, dopo la lettura della Lacrima della Bice, sorgerà il desiderio di studiare nelle pagine di Maury la Geografia fisica del mare, io reputerò di aver riportato una non lieve vittoria.*

*Se le avventure di una Camicia di lana azzurra indurranno un ragazzino a prendere in mano, durante le vacanze, un libro di viaggi nell'estremo Oriente, io mi reputerò avventurato.*

*Se nel Granellino di cotone, nelle Avventure di Bobino sarò riuscito ad ispirar nei fanciulli un po' di compassione per i bruti, avrò ragione e motivo di esserne lieto.*

Il mare, quindi, e tutto il suo mondo ne è lo sfondo e la scenografia prediletta, dove personaggi, situazioni, dialoghi, pensieri, stati d'animo, amori, passioni, trovano in un corretto equilibrio posizione.

La Bolina non si limitò a scrivere racconti di mare di genere avventuroso, come molti scrittori da lui letti e in alcuni casi conosciuti personalmente: Federico Marryat, Pierre Loti, Fenimore Cooper, Salgari. Certamente le assidue letture, anche dei classici della letteratura, lo hanno portato a prenderne spunto, ad esempio nella scelta dei nomi dei personaggi o nella descrizione dei loro caratteri. Ma ciò che distingue nettamente Jack La Bolina dagli altri è che quello che lui narra lo ha realmente vissuto o sentito raccontare. È uno scrittore che certamente si è documentato, ma poi quando leggiamo di battute di pesca sul mare Adriatico, allora, qualche dubbio che egli possa aver solo letto ci sovrviene.

*Guardate i nostri pescatori dell'Adriatico, alla partenza. Col loro trabaccolo essi lasciano il loro villaggio nativo. Hanno già alzate le vele ed attendono fuori che un'altra paranza li raggiunga. Essi pescano colle reti a strascico, dette anche tartaroni. Ora vi spiegherò che cosa è questo modo di pescare<sup>2</sup>.*

L'autore attraverso queste parole vuole trasmettere delle sue conoscenze per istruire i bambini e i giovani e infondere in loro la passione per il mare e per la sua gente, e lo fa non in modo accademico, ma con uno stile brioso e veloce, alternando spiegazioni tecniche al racconto di situazioni realistiche e proprio per questa natura coinvolgenti e piene di passione.

*(...) Ma cala la notte, l'aria si fa brutta, e quelle povere navi da pesca non sono troppo ben costruite; la voglia di pigliar qualcosa, che sovente è figlia dell'assoluto bisogno, hanno fatto prolungar troppo il soggiorno in alto mare e le due povere paranze finiranno male, perché s'alza il mare a grossi cavalloni e sibila il vento con una lamentevole voce di malaugurio, ed i poveri bambini dei marinai che stamani hanno salutato con la voce e con il fazzoletto i babbi che alzavano le vele, ora che è notte odono i gridi della gente che si è adunata sulla spiaggia per prestar soccorso alle paranze che il mare trascina contro la spiaggia<sup>3</sup>.*

Nel 1875 vengono pubblicati *Bozzetti di mare* dal direttore della "Gazzetta d'Italia" Carlo Pancrazi. A questa prima pubblicazione ne succedettero altre tre: nel 1877 a cura delle Edizioni dell'Istituto Sordo Muti di Genova, nel 1898 edita da Bemporad di Firenze dal titolo *Bozzetti di vita di bordo- Libro per la gioventù*, con una prefazione firmata da Guido Biagi e con illustrazioni di Clemente Origo, infine nel 1923 con la stessa casa editrice e titolo. *Bozzetti di mare* si presenta come una raccolta di brevi racconti sulla vita di bordo narrati allo scopo di ...*condurre al mare, alle sue perigliose venture, alle sue vicende gioconde o dolorose, la gioventù del mio paese.... Se il libro istigherà qualche giovinetto a servir la patria sul mare, reputerò aver operato bene....*

*La bussola - La branda - Questioni di vento - Casi di navigazione - Come si diventa marinai - Fuoco a bordo - Ballo a Bordo - Consiglio di guerra* sono alcuni dei ventitre racconti riportati nel libro e che, come ben si può intendere, riportano descrizioni di situazioni che si possono verificare quando si naviga, sia per motivi militari che per diletto. Ma ciò che rende questo primo lavoro dell'autore interessante è che ha ricordato nei diversi brani nomi di personaggi realmente vissuti e conosciuti, mettendo in evidenza attraverso loro il carattere dominante della gente di mare: coraggiosa fino a sprezzare il pericolo, solidale a volte anche con il nemico, spensierata e ingenua.

Nell'anno 1879 e nel 1923 La Bolina pubblica per la Zanichelli *Leggende di mare*.

Nel 1883, sempre per la Zanichelli, il libro *Preboggion e nuove leggende*. Quest'ultimo è una revisione del primo, infatti molte leggende coincidono e solo alcune nuove vengono inserite.

Il termine Preboggion significa in vernacolo ligure zuppa di erbe ci dice l'autore nella prefazione al libro. In effetti è un pourpuri di racconti di

carattere e stile diverso. Alcuni hanno origini dalla novellistica araba, ad esempio *Il Prezzo di Stambul* (novella osmana), ambientata a Bagdad al tempo del sultano Murad; racconta di un un ex marinaio a lui nemico ormai divenuto un *bekri*, ossia ubriacone in turco, che catturato dai yenitzeri viene portato al cospetto del Sultano il quale gli chiede il prezzo di Stambul, il poveretto accetta di pagare ma prima offre al Padiscià una tazza colma di vino di Samo, quest'ultimo lo beve e accortosi che non lo ha voluto avvelenare diventeranno amici e combatteranno insieme altre battaglie in difesa di Allah.

Altri racconti, invece, prendono l'idea da avvenimenti veramente accaduti sui quali Jack La Bolina, poi, costruisce storie di marinai che combattono con popoli semiconosciuti per la conquista di tesori o di terre ricchissime e realmente esistenti .

*Ciò che accadde a Pitcairn*, leggenda ambientata nell'anno 1796, prende avvio dall'ammutinamento di una dozzina di marinai a bordo della nave inglese Bounty. Questi una volta sgozzati gli ufficiali e rapite alcune donne approdano in una piccola isola sperduta del Pacifico : l'isola di Pitcairn. Qui il piccolo manipolo dà vita ad una tribù di uomini e donne sereni e mai turbati dalla brama di denaro fino a quando un uomo di nazionalità italiana andò proprio a naufragare in quell'isola. Questi, che disse di chiamarsi Antonio Zandrinelli, era un avvocato e come tutti quelli della sua professione appena si orientò meglio in quell'isola pensò subito di riformare alcune usanze non troppo "civili", ma soprattutto ebbe presto l'occasione di istituire un tribunale per far giustizia tra le piccole scaramucce che gli isolani erano soliti perdonarsi con qualche regalia. Alla fine il popolo di Pitcairn ritornerà in Gran Bretagna a bordo della Coquette.

Comunque lasciamo che ognuno abbia modo di leggere la storia perché, l'autore scrive che sarà contentissimo se il si lettore di questa fiaba una volta terminata la lettura gli dirà sorridendo: - *Jack, dove le avete radunate tante castronerie?*

Altri ancora sono brevi narrazioni storiche alle quali sono legati alcuni nomi noti come il doge veneziano Enrico Dandolo che, nella omonima leggenda, conduce i crociati alla conquista di Zara e di Costantinopoli; oppure la leggenda del coraggioso Annibale il Rodio che per vendicare il rapimento dell'amata Maltha si arruola nell'armata di Amilcare e libera la città di Lilibeo assediata dai romani; o anche quella intitolata *La Ca' Polo* nella quale i protagonisti sono i mercanti Nicolò e Marco Polo.

Quest'ultima leggenda, dalla struttura spiccatamente boccaccesca, narra, con brio ed eleganza di stile, il ritorno, dopo tanti anni, a Venezia dei Polo dalle terre del *Cataio* e di *Cipango*.

Il giorno della vigilia della Candelora dell'anno 1295 sbarcarono sulla spiaggia vicino alla piazza di San Marco i messeri Marco, Nicolò e Maffeo Polo e subito si recarono nella loro vecchia casa, qui incontrarono madon-

na Fiordalisa che non li riconobbe come suoi parenti e tanto meno suo marito Orso. I tre viaggiatori riuscirono a farsi ospitare nella Ca' Polo purché avessero dimostrato con delle prove di appartenere alla famiglia. I tre non avevano prove ma pregarono i padroni di casa di invitare otto dei loro consanguinei per farsi riconoscere. Così venne organizzato un banchetto e i tre mercanti più volte cambiarono di abito ed uno era sempre più prezioso dell'altro, la tanta ricchezza convinse non poco i conviviali tanto che cominciarono a vedere negli ospiti somiglianze tra i loro parenti. Ma alla fine del banchetto Marco, Nicolò e Maffeo Polo si rivestirono con gli abiti da viaggio e poi parlarono ai loro congiunti dicendogli che loro li avevano visti con questi abiti così sordidi senza sapere che sono i più ricchi perché racchiudevano in un farsetto di panno nero una abbondante quantità di gemme preziose e diamanti acquistati durante i lunghi viaggi. La notizia si sparse tanto a Venezia e donna Fiordalisa e messer Orso non fecero altro che vantare la bontà dei loro parenti.

Durante la stesura delle opere sopra citate il Vecchi non smise mai di scrivere articoli per alcune testate giornalistiche del suo tempo come: "La Nuova Antologia", la "Rivista Marittima", "Rassegna Nazionale", il "Fanfulla", il "Caffaro" e dal 1882 anche per il "Giornale dei Bambini", fondato a Roma da Ferdinando Martini. Durante questa collaborazione ebbe l'occasione di collaborare con nomi come Fantasio, Collodi, Emma Perodi e Guido Biagi.

Inoltre, si cimentò anche nella scrittura di brevi novelle per la "Bibliotechina aurea illustrata", una collana di novelle, fiabe, viaggi, avventure edita dalla casa editrice Salvatore Biondo di Palermo, dedicata ai ragazzi e alle ragazze di *buona condotta e profitto nello studio*. Ogni volumetto era composto da circa ventiquattro pagine egregiamente illustrate da Corrado Sarri, pittore, acquerellista, incisore e caricaturista, che ottenne un facile successo nella società fiorentina di fine Ottocento, ma ancor più noto fu fra le due guerre come uno dei grandi illustratori-caricaturisti.

La Bolina nel 1910 pubblicherà per la "Bibliotechina" *La scoperta portentosa - novella fantastica* con due acquerelli di Corrado Sarri.

La novella in maniera del tutto nuova non presenta il tema del mare, infatti è riconducibile all'aspetto più scientifico di tutta l'opera del Vecchi. *La scoperta portentosa* è il racconto di una scoperta scientifica che il protagonista della novella fa quasi per caso, studiando alcuni insetti portatori di una sostanza capace di addormentare qualsiasi essere vivente. Una sorta di anestetico che il Dottor Savio ha somministrato al bambino della signora Caterina per farlo dormire per ben cinque anni così che, al risveglio, avrebbe potuto usufruire dell'eredità del padre.

Un racconto che potremmo definire fantascientifico e perciò sicuramente apprezzato dal pubblico per il quale la novella era stata scritta, ma nello

stesso tempo conforme al pensiero vecchiano sull'importanza della ricerca scientifica per il progresso anche quando questa può inizialmente destare sospetto o incredulità.

Nel 1898 Jack La Bolina scrive il suo capolavoro, anch'esso legato alla letteratura per la gioventù: *Al Lago degli Elefanti- Avventura di un Italiano in Africa*, casa editrice Paravia di Torino. Il suo primo romanzo avventuroso, genere tanto in voga tra gli scrittori del suo tempo. Il grande successo portò la stessa casa editrice a ristamparlo nel 1939, sette anni dopo la morte dell'autore.

*Al Lago degli Elefanti* è un romanzo che si articola su otto capitoli e l'epilogo. Narra la storia di Giorgio Varini, un ragazzo della Torino borghese che studia nel collegio di Cantù, ma che per *sventure domestiche* è costretto a lasciare. Il direttore del collegio, il signor Ceroni, garibaldino e buon conoscitore della vita, consiglia a Giorgio di partire per l'Africa occidentale per andare a lavorare nella fazenda di un suo caro amico che molto gli insegnerà, inoltre potrà guadagnare abbastanza per risollevarne le sorti della famiglia. Il giovane accetta con un entusiasmo misto alla paura per l'ignoto. Si imbarca a Genova a bordo della Enotria con destinazione Camerun. Il signor Millich, padrone della fazenda, accoglie Giorgio con affetto paterno e subito lo istruisce nel lavoro, poi lo presenta ad un altro suo collaboratore, impiegato in una fazenda non troppo lontana dalla sua che da quel momento in poi diventerà la sua dimora. In Camerun il giovane dovette subito confrontarsi con il clima umido e soffocante, con le sterminate distese di piantagioni e con i negri.

I negri, *il legno d'ebano*, la merce preziosa per i lavori nei campi dal XVI secolo. L'Enotria era partita proprio per un carico di negri che dall'Africa sarebbero giunti in America o chissà dove. Ma era giusto così, come spiegò il capitano della nave Giuseppe Ponza al giovane torinese: *-tratta i negri con dolcezza, però sempre tenendo conto della loro morale inferiorità-*.

*Ed invero, tra la miserabile vita che i negri trascrivano nei loro paesi d'origine, sotto l'arbitrio dei capi indigeni, capricciosi e talvolta anche pazzi, e la vita di schiavitù nelle colonie francesi, inglesi, portoghesi e spagnole, questa era sempre da preferirsi. La schiavitù era lungi da cagionare loro le sofferenze che risentono le creature umane cui la libertà è consueta.*

In Africa il Varini prese prima confidenza con la fazenda e poi con le tribù locali più docili: i cru ed i dualla. Da queste si fece aiutare per la prima spedizione nelle sterminate foreste del Camerun dove ebbe un incontro non tanto felice: *...L'elefante lo aveva raggiunto e presolo colla proboscide lo faceva dondolare sopra la sua testa. La scena era terribile. La vita di Giorgio dipendeva dal capriccio dell'animale.*

L'avventura finì bene, ma fu la prima di tante altre molto più perigliose e forti per la morale di un ragazzo di buona famiglia. Infatti, dopo poco

tempo, partecipò ad una spedizione per incontrare la tribù nemica dei Bakunku con l'intento di concertare accordi pacifici, ma il viaggio si trasformò in un'avventura tragica dato che fu costretto ad aprire il fuoco durante un agguato di quest'ultimi uccidendo il capo della tribù.

Un'esperienza che porterà il ragazzo a scrivere alla madre queste parole:

*Se tu sapessi, mamma, come bisogna combattere il male europeo quando si è in Africa!*

L'incontro con i Bakunku, quindi, si trasformò in una battaglia fino a quando Giorgio e i suoi compagni non raggiunsero un lago abitato dagli elefanti, infatti lo chiamarono Il Lago degli Elefanti, che separò loro dalla tribù nemica perché questa non proseguì dato che considerava il lago infestato da un feticcio con il potere di fulminare chiunque lo avesse passato. Le avventure però non finirono, oltrepassare il lago non fu semplice, costruirono una zattera facendo attenzione a non essere toccati dai pesci siluro che in quelle acque guizzavano e davano piccole scosse al contatto. Giunti alla città di Bakon presero contatti pacifici con il popolo Mricum e poi iniziarono il viaggio di ritorno. La fame portò la spedizione a varie battute di caccia, anche quella con gli elefanti. Giorgio pensava di aver visto molto, se non tutto, ma quando fu catturato dagli arabi, abili mercanti di schiavi che spesso si trovavano a capo delle tribù africane più feroci, capì che il peggio doveva ancora arrivare. Fatto prigioniero Giorgio fu ben accolto dal capo tribù tanto che lo volle costringere a sposare la figlia o qualsiasi altra donna le piacesse. Ciò non era tra i desideri del ragazzo e fortuna volle che una giovinetta, Wataba, di origine dualla, che si trovava a vivere in quella tribù perché venduta dal padre, fin dal primo momento che lo vide decise di aiutarlo a liberarsi. Difatti gli organizzò la fuga e nell'attesa di cercare aiuto lo sfamò, dato che era molto brava a reperire cibo. Un giorno, la ragazza, in una delle sue peregrinazioni sulla montagna alla ricerca di provvigioni si imbatte in alcune pepite d'oro, e ignara della ricchezza di quella scoperta le porta a Giorgio. Il ragazzo al settimo cielo per la felicità volle subito che Wataba lo accompagnasse nel luogo dove aveva trovato l'oro. Una volta arrivato Giorgio si trovò di fronte ad una meravigliosa cava di quarzo aurifero e così si mise a raccogliere quante più pepite poteva e grandi pezzi di quarzo. Alcuni giorni dopo la ragazza accompagnò il Varini ad un villaggio vicino che lei conosceva e il caso volle che lì incontrò il signor Peterson mandato dal signor Millich alla ricerca del ragazzo. Gli uomini una volta ritrovatosi decisero di formare una società con a capo Giorgio, "La Wataba Gold mining Company". Questa società risollevò le sorti della famiglia Varini e il ragazzo poté ritornare a Torino accompagnato dalla giovane dualla.

Questo breve riassunto di certo non trasmette la suspense e la partecipazione emotiva che si possono ricevere dalla lettura del libro, tuttavia mette in evidenza alcuni elementi ricorrenti nella narrativa d'avventura di fine ottocento: la descrizione di luoghi lontani dalla civiltà occidentale; l'one-

stà e il coraggio del protagonista in opposizione ad altri personaggi che lo aiutano o gli sono nemici; il tempo della storia che è quella della tratta degli schiavi e delle scoperte di risorse minerarie, che portarono negli anni venturi all'arricchimento di molti europei; la conclusione a lieto fine.

Il tema della tratta degli schiavi, La Bolina lo ripropone in maniera più dettagliata anche nel *Romanzo di un negriero*, edito per Paravia nel 1929. È un'opera ambientata nella prima metà dell'800 che vede come protagonista un giovane piemontese, Giovanni Barelli, il quale per sfuggire ai moti di liberazione dell'Italia dagli austriaci si ritrova a dover viaggiare da esule in vari paesi fino a quando giunge ad Odessa. In questo paese incontra il capitano di un brigantino, Pablo Ramas, che stava per rientrare in Europa, precisamente in Spagna, per portare il suo carico di grano. Barelli giunto in Spagna viene invitato a casa dall'amico Pablo che lo presenta a suo padre, Don Hermenegildo, navigato capitano di brigantini attrezzati per la tratta, e a sua sorella, la bellissima Consuelo della quale presto il giovane italiano se ne innamorerà perdutamente. Difatti, Giovanni Barelli chiede subito la mano della ragazza al padre, ma questi gliela concederà solo se dimostrerà di essere un valido capitano e mercante come tutta la sua famiglia. L'occasione per dimostrare le sue abilità di capitano e quindi ricevere l'amore di Consuelo gliela dà l'amico Pablo che subito lo promuove a primo capitano della nuova nave di casa Ramas: la Consuelita. Così Pablo e Giovanni presto si imbarcheranno nella nuova nave con destinazione la Costa d'Africa, dove, con grande delusione e smarrimento da parte di quest'ultimo, verrà catapultato nel commercio degli schiavi, il prezioso "legno d'ebano".

I lunghi dialoghi, di cui questo romanzo è composto, tra Pablo e Giovanni, tra Giovanni e Don Hermenegildo, tra Giovanni e i capi tribù, tra i capi tribù e altri commercianti di schiavi, tracciano non solo lo sviluppo delle vicende, ma anche il pensiero dell'autore sul tema della tratta.

A tal proposito viene riportato un dialogo tra Pablo e Giovanni nel quale La Bolina denuncia il falso perbenismo europeo, ma soprattutto britannico, più di ogni altro *rivestito di filantropia e civilismo*, che fin dagli albori del fenomeno, in verità, ha puntato lo sguardo sui lauti guadagni che le terre d'Africa e del Nuovo Mondo potevano portare nelle casse della più progressiva delle monarchie.

Giovanni:-*Ma codesto traffico è infame!*

Pablo:-*Juanito, infame è una parola che riempie la bocca, ma non ha nessun senso! Le colonie spagnole di Cuba e Porto Rico hanno bisogno di lavoratori delle piantagioni di zucchero e caffè e di tabacco. Codesto lavoro non può essere fatto dai bianchi...*

Giovanni:-*Ma i grandi oratori del Parlamento britannico che hanno tronato dalla tribuna della "Tratta"... , ma i pubblicisti di Francia e d'Italia e di Spagna...*

Pablo:-....*non parlare di questa dozzina d'ipocriti e di meschini, che hanno così bene saputo volgere il sentimento a pro dei loro interessi. Hanno fatto votare l'abolizione della tratta per impedire che la maggiore e più ricca delle Antille, che è Cuba, si popolasse in tal misura da produrre la massima quantità di quelle derrate coloniali che nelle isole possedute dall'Inghilterra non possono allignare fuorchè insufficientemente. Pura questione d'interesse e di concorrenza!...*<sup>4</sup>

Un libro, quindi, che si distanzia dalla produzione precedente per la sua monotematicità, ma che non perde la possibilità di riportare descrizioni di situazioni avvincenti quasi all'estremo dell'immaginazione per il piacere dei giovani lettori, che dalle parole dell'autore vogliono saziare quell'infantile desiderio di curiosità per l'ignoto, il lontano e il macabro. La crudezza di alcuni momenti del racconto, come la prigionia degli schiavi o il sacrificio di alcuni per l'esaltazione dei capi tribù, infantilmente feroci o resi tali dalla cupidigia dell'uomo bianco, hanno sicuramente lo scopo di far crescere nella gioventù la voglia di conoscere, forse, per evitare che possano continuare a manifestare, nella storia futura, la loro parte più brutale.

*I Giovani eroi del mare - racconti e novelle*, illustrate da Corrado Sarri e successivamente da Carlo Nicco, è formato da due racconti: *Una missione rischiosa* e *Raffaele Settembrini*. Anch'essi scritti per infondere nei giovani la passione per il mare e, più di ogni altro racconto, questi hanno la potenza di suscitarlo. Descrivono in maniera intensa, breve e snella due episodi drammatici che comunque non riescono a turbare il lettore, ma lo rendono partecipe di luoghi e costumi marinari che abbracciano molti paesi europei e d'oltre oceano. E quando le osservazioni hanno un chiaro punto di vista italiano questo non viene presuntuosamente imposto, ma riportato con garbo, facendo trasparire l'amore per la propria patria. Il narratore, inoltre, in questi racconti spesso è portatore di verità, ma al lettore ciò sembrerà finissima ironia. Diverse sono le descrizioni degli ambienti marinari, dei personaggi e delle vicende, che il più delle volte raccontano emozionanti situazioni da far incantare e commuovere il giovane cuore del lettore o lettrice.

Un altro fortunato romanzo di Jack La Bolina, in quanto più volte ristampato fu *Caccie su Terra e su Mare- Lettere di due Giovani Esploratori*, con illustrazioni di C Chessa, casa editrice Paravia. Si presenta con una struttura narrativa consueta nell'Ottocento, ossia l'epistolario. Jack La Bolina nel romanzo è il destinatario delle lettere che due giovani fratelli gli scrivono per raccontargli le loro avventure. I giovani sono i figli del signor Bertolini, gentiluomo che sapendo delle importanti conoscenze del nostro autore raccomanda i suoi due figli affinché, prima di adempiere agli obblighi militari, possano irrobustire i rispettivi caratteri *con qualche lavoro genia-*

*le alla loro indole e nel medesimo tempo un po' rischioso* possibilmente lontano dalle città italiane, ma in qualche parte del mondo così da poter meglio conoscerlo, *per acquistare esperienza e rispetto di se stessi.*

I fratelli Achille e Ettore Bertolini così presentati dal signor Jack ad un ricco commerciante di bestie feroci e di pelli di animali, partono: il primo per la caccia su terra in Africa, il secondo per la caccia di cetacei in America settentrionale.

Naturalmente lo scopo del libro, scrive lo stesso La Bolina, nel commiato non ha lo scopo esclusivo di dilettere i giovani, ma di insegnare loro a cogliere *qualunque propizia circostanza per diventar destri: la destrezza giunge sempre a taglio nei casi della vita...*

*Ricordatevi che la vita è una battaglia continua: la vince chi sa; e chi sa, può. E chi non sa? E chi non può? Ahimè! Colui è vinto.*

*Educatevi dunque ad essere vittoriosi.*

*Sapete per qual ragione i vostri babbi hanno conseguito la liberazione della patria? Perché, stanchi di appartenere ad una nazione di vinti, hanno educato se stessi alla vittoria: e l'hanno raggiunta.*

La Bolina è consapevole che quando i suoi giovani leggeranno questo romanzo vivono già in una patria libera, ma conoscendo bene l'ardore di chi ha combattuto per ottenere ciò, desidera che ci siano ancora giovani volenterosi, risoluti e destri per continuare degnamente l'impegno dei loro padri.

La prima pubblicazione del libro *Sotto il Mare della Patria*, risale all'anno 1903, edito da Calzone e Villa, Roma, con illustrazioni di Gino Gustavo, poi ristampato nel 1929 da Paravia con il sottotitolo *Racconto d'Avventure marinaresche*. Quest'ultima edizione riporta una divertente pseudo prefazione firmata dalla signora Marianna Denti di Piratino che dedica al suo amico Jack. Più volte l'autore dedica i suoi libri a donne sue amiche e questa volta avviene il contrario.

Il romanzo narra, le avventure di alcuni giovani rampolli della società bene dell'epoca su uno yacht-peschereccio di proprietà del signor Mariano Cellini, figlio di un ricco editore italiano. Thalassos, il nome dello yacht, sarà il protagonista silenzioso di tutto il racconto perché, a bordo di esso Mariano, Dino, Michele, Enrichetta, Giuseppina, Mamozio, Morosof, guidati dal Capitano Bresca, navigheranno sopra e sotto i mari italiani con l'intento di esplorarli e di conoscerne i segreti, spesso cantati da leggende intrise di superstizioni. Verranno coinvolti in numerose esperienze di pesca e di navigazione, alcune volte divertenti e tante altre intessute da ben poche delizie. Un giorno qualcuno di loro si improvviserà palombaro e proverà la noia del lungo rito della vestizione, seguita, subito dopo, dall'ansia di incontrare giù giù negli abissi i mostri marini, presto disillusa perché nulla di mostruoso c'era, solo buio e tanto silenzio. Oppure meteorologi, alle prese con un nuovo apparecchio che gli permetterà di indivi-

duare il tempo dai segni della luna, o di individuare la direzione dei venti dalla voce del mare.

Quindi, un libro ricco di nozioni e di istruzioni per tutti i giovinetti che di navigazione e di mare volessero saperne di più, reso divertente e di facile lettura da una struttura narrativa ricca di dialoghi e di descrizioni coinvolgenti e affascinanti.

Terminiamo questa carrellata di opere, (di certo non esaustiva di tutta la produzione vecchiana, ma significativa per ciò che ci eravamo proposti di fornire ai nostri lettori), con il *Libro dei Prodigj* edito nel 1930 dall'Istituto

Editoriale Italiano di Milano con fregi di Duilio Cambellotti.

Ricordando ciò che si era scritto di Augusto Vecchi all'inizio, ossia che si occupò di vari argomenti, dalla storia alla scienza, passando per le tecniche di navigazione e le esplorazioni marine, riproponendoli più volte come in un tessuto formato da un ordito che è la sua curiosità e da una trama che è la sua esperienza.

Questo libro è un po' di tutto: storia, leggenda, ricerca, scienza, tecnica, esplorazioni, riflessioni, documenti, geografia, documentazione, fotografia, poesia e ecologia, sì, perché anche di quest'ultimo argomento si occupò La Bolina in tempi ancora lontani dal problema, ma non per la mente di un uomo così lungimirante e sempre al passo con i tempi il cui obiettivo principe era sensibilizzare l'opinione pubblica e, in particolare, le nuove generazioni ad una maggiore attenzione nei confronti del mare e della vita di mare, scrigno da sempre di storia e di sentimenti umani.



Il giornalino  
della Domenica  
Anno VII N. XXV.  
Prezzo: UNA LIRA

#### NOTE

<sup>1</sup> Jack La Bolina, *Preboggion*, N. Zanichelli, Bologna 1880, pag. 205.

<sup>2</sup> Tratto dal racconto *La caccia alla Balena* di Jack La Bolina, *Racconti Marinari*, Bemporad, Firenze 1931, pag. 10

<sup>3</sup> Idem, pag. 11

<sup>4</sup> Jack La Bolina, *Romanzo di un negriero*, il Pirata, 2010, pag. 65.

# Il giornalino della Domenica

Direttore: LUIGI BERTELLI (*Vamba*)

Anno VII - N. 33

DIREZIONE e AMMINISTRAZIONE: Firenze, Via dei Conti, 5 - Telefono 9-04

3 Agosto 1919

## LO SCRITTORE DEL MARE

**Q**UANDO l'Italia — cui vari e svizzerati amici han sempre tentato di circondare d'un tenero abbraccio impadronendosi del mare che tutt'intorno la bagna — si accingeva alla difesa Libica (che si chiama a torto *impresa coloniale*, mentre la Patria nostra ha questa grande superiorità di fronte alle altre nazioni, tutte più o meno rapinatrici, di aver fatto sempre e solamente *guerre di difesa*) Emilio Bodrero scrisse nel *Fanfulla della Domenica* un articolo col titolo che ho messo qui sopra, giustamente attribuendolo a chi al mare ha dedicato tutta la sua prodigiosa attività di scrittore e tutto il fervido slancio d'uomo d'azione: ad Augusto Vittorio Vecchi, a *Jack la Bolina* che tutti voi certamente conoscete, se non per altro per uno de' suoi libri a voi dedicati, *Il mare*, un vero gioiello fra tanta bigiotteria di volumi scolastici e di così detta amena lettura.

Il mare: ecco la metà del binomio che deve regnare nei vostri cuori e nei vostri cervelli, cari ragazzi, base di matematica evidenza e di inconfutabile sicurezza del vostro programma di italiani dell'avvenire, riassunto in questi due nomi, *Terra e Mare*, nomi d'irresistibile amore e di incomparabile gloria della nostra stirpe nei secoli che furono e, certo, in quelli che saranno.

Interessarvi, dunque, all'Agricoltura e alla Marina è uno dei compiti maggiori e migliori che si propone *Il Giornalino della Domenica* e che si prepara ad assolvere nel modo più degno. E per cominciar proprio bene a tener viva la vostra passione per il mare, il *Giornalino* inizierà nel prossimo numero una serie di articoli scritti espressamente per lui appunto da *Jack la Bolina* col titolo generale: *Storia della nave nei secoli* — un titolo, come vedete, che non ha bisogno d'altre spiegazioni.

Ma è bene far precedere alla pubblicazione del primo capitolo di questa storia un cenno intorno all'opera dello scrittore del mare: e il cenno lo prendiamo pari pari dal citato articolo del Bodrero.

Nel 1843, quando il Vecchi nasceva, la navigazione rappresentava ben poco di più di quel che essa fosse stata ai tempi della battaglia di Lepanto, se non forse indirettamente le avean giovato i progressi delle scienze nel seicento e nel settecento, se non forse la recente applicazione del vapore e l'invenzione delle corazze potevan far presagire la rivoluzione successiva. Ma allora il mare era pur sempre la vela, era lo spirito pratico, quasi l'istinto del navigatore, era l'affetto per l'immensità pericolosa e fascinatrice: ancora noi abbiamo udito vecchi marinai trattar con disprezzo i meccanismi inestetici ed impersonali degli agili, rapidi, sicuri, precisi transatlantici moderni. Ma nel 1861 il Vecchi, a pena uscito dalla scuola reale di marina di Genova, doveva prepararsi a sentir raccontare il duello meraviglioso del *Merrimac* e del

*Monitor*, l'episodio della guerra americana onde doveva nascere la trasformazione prodigiosa delle marine moderne: da quella guerra titanica in poi, sino a Zuscima, sino alle *dreadnoughts*, la storia navale ha vissuto in una continua, febbrile riviluzione.

Della quale presso di noi il Vecchi è stato assiduamente l'informatore ed il commentatore, con ogni magistero di opera intelligente e affettuosa, se stesso evolvendo con la marina, come colui che educato in una scuola di mare *ancien régime*, partecipò alla battaglia di Lissa, vide trasformarsi l'armata, seppe ogni meravigliosa novità della tattica e dell'industria navali moderne. Il cinquantenario della marina coincide con quello dell'uscita del Vecchi dalla scuola di Genova; cinquant'anni non videro mai così straordinarie mutazioni come quelle alle quali il Vecchi ha assistito, operandovi, con mirabile potere progressivo di adattamento, sì che la sua voce, per i suoi scritti, sembra recarci un'eco di tempi storicamente lontani, ed insieme l'espressione della più moderna realtà. Poichè egli, letterato o giornalista, tecnico o storico, professore o critico, ha sempre saputo rimaner contemporaneo ed insieme aver dinanzi tutto il passato, per essere sempre presente alla pubblica necessità che richiedeva l'opera sua, per adempiere a quel dovere di scrittore che la nostra marina pareva avergli confidato. Ed ha scritto per tutti, per i fanciulli e per i marinai, per i politici e per gli alunni, per i giornali e per gli ammiragli, per gl'ingegneri e per i ricercatori del passato, così che, non solo per l'argomento marinaresco, è egli in tanti anni d'attività divenuto uno fra i più popolari scrittori d'Italia, egli che uscito dall'epopea garibaldina ancora rappresenta a tanta distanza uno dei nostri intelletti più moderni.

Ed in fatti in tutte le sue pagine vibra una fede che di lui fa l'apostolo di uno spirito che solo da qualche tempo sembra rifiorisca tra noi, lo spirito marinaro, cara e tremenda passione che freme in noi mediterranei forse con più vigorosa poesia che non in altri popoli, dal favoleggiato viaggio d'Ulisse in poi; meraviglioso impulso fatto d'ardimento e di fascino, d'affetto e di forza, che nel mare fa sentir l'uomo come in un elemento proprio, che però convien conoscere per amare. Non è più il tempo, come è stato detto recentemente, che una nave si guida a occhio; ma non è però ancora quello, che forse non verrà mai, in cui l'algebra sola sappia fare un uomo di mare, chè sempre occorre in chi dell'onda ha fatto la seconda patria, che è strumento della prima, un intuito possente e vigilante, un amore costante ed esclusivo, un sentimento profondo e complesso, che è come una seconda natura, anche questo strumento della primitiva. All'incremento di questo spirito il Vecchi ha dato tutte le sue nobili forze; le sue fantasie marinare, come i suoi scritti più severi, ma specialmente i suoi deliziosi ricordi, dai *Ricordi di fanciullezza* alle *Memorie di un luogotenente di vascello* e da

queste alle *Memorie di uno scrittore navale*, non solo ci raccontano una vita utilmente spesa per la nazione e per la marina, ma ci rappresentano anche una delle esplicazioni più singolari di questo spirito marittimo e navale, dal robusto incremento del quale l'Italia ha ancor tanto da aspettare.

Se nel Guglielmotti noi abbiamo, fino ad un certo segno, il nostro Jurien de la Gravière, e nel De Amicis per certi rispetti il nostro Loti, noi abbiamo nel Vecchi un tipo originale di scrittore che la passione dell'Oceano, del mare nostro, dell'armata, sentita come un mondo d'azione e di poesia, ha saputo trasfondere nell'energia di una multiforme anima latina. La storia della nostra nuova marineria lo ha avuto a compagno, sin dal suo risorgere, infaticabilmente vigoroso ed acuto, onde anche oggi le sue pagine antiche si ricercano, le sue parole attuali si ascoltano come emanazione di una cultura, di un'esperienza, di un affetto, di un intelletto, che son garanzia di saggio e sicuro consiglio. Nel 1880 il Vecchi rivide Garibaldi, che del padre suo era stato fraternamente intrinseco amico, ed il Generale, salutandolo, ebbe a dirgli: « So che « scrivete di cose marittime. Bene, continuate così; « è opera necessaria e santa ». E l'esortazione non è andata perduta.

*Opera necessaria e santa* — disse Garibaldi con quella concisione di tutti i grandi uomini d'azione. E a quest'opera il *Giornalino* è felice e orgoglioso di aprir le sue pagine, sicuro che i suoi lettori sapranno nell'avvenire darne i frutti migliori alla Patria, allora finalmente signora fra i due mari.

*Il giornalino della domenica*

---

## A proposito d'un processo per alto tradimento

Lettera aperta a *Vamba*.

Gettiamo il buon seme: feconderà.  
FIDUCIA, art. N. XXIX.

Caro *Vamba*, il buon seme comincia a fecondare. Tu vedessi le lettere che mi son giunte questi giorni! Non è precisamente « la montagna » di *Vamba*, ma insomma è una quantità considerevole. E tutte plaudono al mio articolo del N. XXIX, benchè, a voler esser giusti, non è il mio articolo che merita plauso, bensì la cara lettera di Cesarina Lorenzoni che gli ha



## Il processo delle spie

di Lino Palanca

Nell'agosto 1885 comparve nella stampa italiana una notizia che sconcertò l'opinione pubblica. Il questore di Roma, Serrao, il 13 di quel mese eseguì l'ordine di arresto di un nobiluomo francese, Charles des Dorides e di Lionello Pio Vecchi, impiegato alla Commissione per gli esperimenti di artiglieria di La Spezia; il 19 seguente toccò al fratello di Lionello, Vittorio Augusto, il nostro Jack La Bolina.

Con molto interesse il giornalista portorecanatese Attilio Valentini seguì per *La Riforma* di Roma e *L'Italia* di Milano, un processo che fece epoca e la cui consistenza, però, fu inversamente proporzionale al clamore suscitato<sup>1</sup>.

*L'affaire*, all'apparenza, non era dei minimi, l'accusa essendo di alto tradimento per cospirazione contro lo Stato attraverso la trasmissione di segreti militari a una potenza straniera. Si profilava un caso Dreyfus *ante-litteram*. Ma non sarà così, la faccenda si dimostrerà un bluff, una montatura e gli accusati saranno assolti con formula piena dopo un anno di carcere preventivo.

Dei due veri protagonisti della vicenda, va dedicato un momento di attenzione a Charles des Dorides, senz'altro meno noto di Jack La Bolina.

Il transalpino viveva a Roma da esule volontario. Poco prima del 1860 era stato accolto nelle Guardie Pontificie, grazie all'amicizia di suo padre con il generale Lamoricière. Il 18 settembre di quell'anno partecipò alla battaglia di Castelfidardo, ma, a suo dire, assisté soltanto allo scontro senza prendervi parte attiva. Tuttavia, gli bastò per essere nominato capitano dell'esercito pontificio.

In seguito a causa dell'ostilità del padre verso la donna di cui si era innamorato, una Conti, romana, che poi sposò, gli furono tagliati i sussidi, il che lo costrinse a cercare un altro lavoro.

Diventò giornalista, fece il corrispondente estero de *L'Italie* di Roma, lavorò nel *Journal de Rome* e nel *Fanfulla*, fondò con Luigi Cesana il *Courrier de Rome*, scrisse per *Le Moniteur de Rome*, *Le Courrier d'Italie* e un giornale militare francese, *L'avenir militaire*<sup>2</sup>.

Difficile vedere in lui un fanatico attentatore alla sicurezza interna del Regno, come lo descrive la stampa governativa. Rimasto presto vedovo, padre di sette figli, era soprattutto uno che cercava di guadagnarsi da vivere con la penna. Le sue cose migliori apparvero nel *Fanfulla* sotto lo pseudonimo *Parvolus*.

Uno squattrinato, in definitiva, che tirava avanti alla meno peggio nell'indolente Roma umbertina<sup>3</sup>.

Quando la brutta avventura finì, andò a trovare il vecchio padre a Nantes dove tutti gli consigliarono di restare. Non so che cosa abbia deciso in proposito. Certo fu che spentesi le luci della ribalta sul teatrino del processo-farsa, svanirono anche le sue tracce.

Charles fu raccomandato a Vittorio Vecchi dal milanese Luigi Cesana, co-fondatore de *Il Messaggero* (1878). L'accordo fu che Jack gli avrebbe mandato quattro lettere al mese, da pubblicare sul *Courrier d'Italie*, relative alle problematiche della Marina Militare e della Marina Mercantile italiane. Per ogni lettera Vecchi avrebbe ricevuto un compenso di 25 lire, salite poco dopo a 30.

Un pacco di queste lettere, sotto semplice fascia, Des Dorides lo dimenticò un giorno sul bancone della tabaccheria romana sita di fronte al Ministero della Marina. Un impiegato del Ministero lo vide, ne sbirciò il contenuto e lo consegnò ai suoi superiori. Fu così che cominciò la bizzarra vicenda.

Il fratello del Vecchi, Lionello Pio, era nato nel 1847, aveva combattuto sia sul Garda contro gli austriaci che a Palermo nel 1866; seguiva un'attività commerciale che la famiglia aveva in Abruzzo dove, a 19 anni, gli scoppiò in mano una cartuccia di dinamite lasciandolo monco del braccio destro.

Prestò servizio militare nella Marina dove rimase in forza come impiegato civile. Nel 1880, andò a vivere con la sua famiglia a Sarzana, probabilmente proveniente da Napoli, si prese cura dei figli del fratello maggiore, destinato alla cattedra di un istituto superiore di Pavia. Vittorio gli lasciò anche, un po' alla volta, a partire dal 1882, la cura della corrispondenza con Des Dorides. Quella fu l'alba grigia della *catastrofe*<sup>4</sup>.

Così Vittorio chiamò la vicenda assurda nella quale sarebbe precipitato, con l'accusa di essere un traditore della Patria. Lionello, all'inizio, fu assai contento dell'incarico ricevuto e dell'apertura di credito del suo ormai famoso congiunto; si sentiva scrittore anche lui e qualche prova di possedere una certa predisposizione per l'arte nobile dello scrivere pensava di averla pur data<sup>5</sup>.

Su tutti i giornali, alla metà di agosto del 1885 scoppiò il caso Vecchi-Des Dorides. Se ne occuparono i quotidiani italiani di un qualche peso, con in testa i giornali romani, specie quelli, come *La Tribuna*, di deciso orientamento anticlericale e antifrancese. Scese in campo anche *La Civiltà Cattolica*, né il fatto venne trascurato all'estero, basti citare tra i giornali stranieri (*La Liberté* di Friburgo, orientamento cattolico, e *Le Journal de Genève*, laico), tra gli italiani, *L'Italia* di Milano e a *La Riforma* di Roma, con gli articoli di Attilio Valentini.

A Ginevra la notizia fu pubblicata il 19 agosto del 1885. I lettori vennero informati che il Ministro della Marina Benedetto Brin aveva ordinato un'inchiesta per appurare se fosse vero che il governo francese era venuto in possesso, nell'ordine:

- dei progetti della nuova corazzata *Morosini*, in costruzione a Venezia;
- dei piani delle fortificazioni e delle difese sottomarine di La Spezia;
- della formula chimica dei proiettili da 45.

Conseguenza dell'indagine: arresto di Lionello Vecchi e di Des Dorides con l'accusa di cospirazione contro lo Stato.

Tre giorni dopo, lo stesso giornale riportò un articolo de *La Tribuna*, avvelenatissima contro gli spioni al soldo del *nemico* transalpino; la prova del tradimento era individuata dalla testata romana nel fatto che pur non mancandone nessuno, negli uffici dell'arsenale di La Spezia molti documenti erano stati cambiati di posto. Niente meno!

Sempre *La Tribuna* e *Il Pungolo* di Napoli, rivelarono che su Lionello si erano subito accumulati i sospetti per via della sua corrispondenza con Des Dorides, che il giornale romano qualificava come aiutante di campo del generale Lamoricière.

Il 23 agosto, il *Journal* rilevò che le faccende si complicavano; sentendosi accusati, i francesi avevano reagito arrestando un ufficiale italiano a Chambéry: *Tout cela nous semble un peu puéril*, commentarono gli svizzeri, ma la polemica non si arrestò, anzi. *La Nazione* annunciò trionfante che Des Dorides era reo confesso non potendo negare di inviare a un giornale militare francese le sue corrispondenze<sup>6</sup>.

*La Liberté* prese posizione il 25 agosto dichiarando che tutta la faccenda sembrava davvero poco verosimile; informò pure della pubblicazione, sulla *Gazzetta di Livorno*, di una lunga lettera del sig. Vittorio Vecchi, fratello dell'arrestato, che spiegava come Lionello fosse entrato in relazione con Des Dorides.

Mentre *La Liberté* scriveva che Vittorio veniva a sua volta rinchiuso ai Domenicani di Livorno e poi trasferito alle Carceri Nuove di Roma.

Nello stesso mese di agosto era stato contattato, presso i celebri Bagni Pancaldi di Livorno, da un funzionario del ministero dell'interno di nome Butturi. Costui l'aveva pregato di seguirlo in questura dove c'era stato un colloquio con il questore Galimberti<sup>7</sup>.

Nell'occasione, Vecchi venne a sapere che il fratello era in prigione.

Poi, il 19, la visita di un poliziotto in via Nazionale, dove Jack abitava, l'invito a seguirlo, l'ammannimento in carrozza, corredato dai modi zotici e irridenti del questurino, e l'ingresso nel carcere dei Domenicani. Le tradizioni famigliari non si smentiscono; nel passato pure il nonno e il padre di Vecchi erano stati incarcerati a Livorno, dalla polizia del granduca di Toscana, e anch'essi sulla base di falsi sospetti.

*L'affaire* bollì per quasi un anno. Di tanto in tanto una voce, più o meno controllata, una soffiata o una nuova ipotesi architettata in qualche stanza del potere ne ricordavano l'esistenza agli italiani.

È quel che fece, per esempio, *La Riforma* nel febbraio '86, mentre il più stretto riserbo circondava le indagini<sup>8</sup>.

Una prova *decisiva* in possesso della polizia sembrava fosse una lettera spedita da Vienna il 15 agosto 1885, stranamente transitata per Berlino e poi inviata a destinazione a Roma, nella quale un misterioso austriaco rivelava il complotto ordito dal Vaticano e dal governo francese contro l'Italia.

Evidentemente il documento era subito apparso una bufala poiché la stessa *Riforma* dovette considerarne la possibilità: anche ammesso, sostenne però il giornale, che si trattasse di un documento apocrifio ... *non sarà ancora dimostrato che il Vaticano fosse completamente estraneo ai maneggi del Des Dorides*.

Con ciò il foglio crispino e i suoi ispiratori politici rivelavano il vero obiettivo, il Vaticano appunto, perché il ragionamento che seguiva era tutto incentrato sulla criticità dei rapporti tra le due sponde tiberine.

Si erano stesi tappeti d'oro per il Papa, lamentava a sua volta *La Tribuna*, ma questi aveva risposto raddoppiando le sue cupidigie politiche e di potere, cercando di isolare l'Italia tra manovre oscure e accordi segreti con altri stati (la Francia, chi se no?). E ancora *La Riforma*, quasi le due testate corressero una staffetta passandosi a vicenda il testimonio: *Non dice forse nulla il dominio che il Vaticano è andato riprendendo nella vita italiana? Nulla dice il credito che esso ha acquistato all'estero?*<sup>9</sup>.

E lo Stato a dormire sopra, incapace di vigilanza e fermezza. Il Vaticano, continuava il giornale, non avrebbe più provato a chiamare lo straniero in Italia, certo che no; ... *Ma chi può sorprendersi che esso fornisca agli stranieri armi con cui combatterci, pur di riuscire, almeno, ad indebolirci?*<sup>10</sup>.

Lo stesso giorno, *La Tribuna* rivelò che la lettera era stata spedita da Vienna, a firma Schliemann, il 15 agosto, come anticipato poco fa, vale a dire poche ore dopo l'arresto di Des Dorides (il 13 agosto); l'argomento fu ripreso dal *Capitan Fracassa*, che affermò la sua poca fede nella veridicità della missiva, un *escamotage* davvero poco credibile, secondo il direttore Luigi Arnaldo Vassallo.

Jack cercò di farlo capire subito agli inquirenti di Roma che tutti quei documenti di cui si faceva un gran parlare ... *si distribuivano liberamente e che (quando ve n'era soverchio numero) si vendevano come carta da involgere per sgombrarne l'ufficio*<sup>11</sup>.

Gli undici mesi passati nel carcere romano furono sopportati nella serena convinzione della propria innocenza, anche se Vittorio si rodeva perché nemmeno era informato su quale fosse la reale natura delle accuse che gli venivano rivolte.

Inviò lettere a un gran numero di persone, compresi il Re Umberto I e Tommaso di Savoia, duca di Genova; per il sovrano rispose il marchese Pes di Villamarina, intendente della Casa di S. M. la Regina, il quale, per la verità, non andò proprio al di là di generiche attestazioni di stima nei confronti del prigioniero.

Vecchi interessò Bernardo Arnaboldi Gazzaniga, che sarà senatore del Regno nel 1911; l'amico si recò personalmente a Monza, dal Re, ricevendone anche lui espressioni di dispiacere per la situazione che si era creata. Niente di più.

Gli scrisse il generale Enrico Cialdini, sicuro che sarebbe riuscito a scagionarsi; e Olindo Guerrini e Emilio Pinchia, cercarono di incoraggiarlo facendo appello alla sua forza di volontà<sup>12</sup>.

Intanto, la contessa Clementina Malabaila, dama d'onore della duchessa di Genova, gli inviava libri presi dalla biblioteca della stessa Altezza Reale.

Vecchi poté prendere visione degli atti processuali solo nel giugno 1886 (forse anche a fine maggio), dopo nove mesi che era in cella.

Fece sapere in giro di essersi fatto, beato lui!, una grande risata dopo aver letto gli interrogatori dei suoi presunti complici e esaminato le famose prove a suo carico.

Alla fine, tra un ritorno di fiamma e l'altro, arrivò il processo, aperto presso la Corte di Assise di Roma il 25 luglio 1886, presidente Piero De Vecchi. Durò tre soli giorni. Il pubblico ministero ritirò l'accusa e gli avvocati di Jack non dovettero pronunciare verbo<sup>13</sup>.

*L'Italia* annunciò il dibattimento come quello delle *presunte* spie: Valentini e Dario Papa, suo direttore, si erano già fatti un'idea precisa sull'inconsistenza delle accuse mosse dalla Procura del Re e dalla stampa governativa<sup>14</sup>.

Il giornale riportava l'interrogatorio dell'imputato francese: Des Dorides parlando con voce fioca, eccepì contro la qualifica di avventuriero attribuitagli nell'atto di accusa e raccontò così i suoi contatti con Jack: *Chiesi al Cesana (allora a Il Messaggero, n.d.a.) delle corrispondenze su cose navali, e il Cesana mi propose Vittorio Vecchi, che accettò, mandandomi corrispondenze relative alle discussioni marittime nelle Camere, ai bilanci della Marina e ai progressi degli armamenti navali ... Le corrispondenze si stampavano nelle riviste marittime francesi e parecchie volte venivano poi riprodotte nei giornali italiani.*

Quelle notizie - ribadì Des Dorides - *non erano segrete per nessuno perché non costituivano materia militare, bensì industriale, egli le aveva sempre inviate, oltre che ai giornali, alla ditta Claparède, interessata alla produzione di congegni meccanici per navi.*

Quindi, quale cospirazione contro lo Stato? Quali trame col Vaticano? Perché si erano voluto mettere in mezzo alti prelati come il cardinale Luigi Galimberti e monsignor Gabriele Boccali, stretto collaboratore di Leone XIII? In più, sapeva la corte che il famigerato Schliemann era un pregiu-

dicato e suo avversario personale in quanto corrispondente del rivale *Journal de Rome*?<sup>15</sup>.

La Corte lo sapeva e più di un dubbio serpeggiava tra i giudici, stante la ripetitiva e poco convincente esposizione dei fatti da parte dell'accusa.

Alla sbarra Lionello Vecchi. Il cadetto di Jack disse che la faccenda gli era precipitata sul capo senza che lui ne avesse il minimo sentore. La sua coscienza era tranquilla, in nessuna circostanza gli era capitato di rivelare segreti militari a Des Dorides del quale, aggiunse, nemmeno si fidava gran che. Se si era ravvisata qualche inesattezza nelle sue dichiarazioni durante gli interrogatori, se ne scusava, ma non si poteva pretendere assoluta coerenza testimoniale da un uomo in quel momento impaurito come lui.

Vittorio Vecchi confermò tutto quanto aveva già detto suo fratello. Ad Attilio Valentini apparve ... *alquanto dimagrito dall'anno scorso. Ha i capelli alquanto diradati, tuttavia ha colorito vivace ed occhio brillante e indagatore. Barba rossiccia, corta ed accurata; veste con eleganza e semplicità. Porta abito bleu scuro e cravatta analoga; tiene i guanti nella mano*<sup>16</sup>.

Circa la sua personale posizione *nell'affaire*, Jack affermò di aver commissionato articoli e ricerche al fratello Lionello su questioni per niente affatto coperte da segreto militare e specificò che dopo il 1881 aveva confidato l'intera corrispondenza a Lionello, non occupandosene più.

Il 2 agosto Valentini annotò che il processo continuava a sgonfiarsi: *È una bolla di sapone un po' sporca e un po' fangosa; ma è una bolla di sapone*<sup>17</sup>.

Lo diventò ancor di più quando fu clamorosamente dimostrato che i piani delle navi italiane ... *erano stati tutti esposti pubblicamente a Milano nel 1882, a Torino nel 1884 ed erano in viaggio per la mostra di Liverpool* ...<sup>18</sup>.

E nessuno teneva in conto il fatto che segreti militari inerenti la Marina non potevano proprio esserci perché l'Italia, salvo scafi e macchine, tutto il resto lo comprava all'estero: cannoni, siluri, esplodenti, polveri da sparo. Punte di comicità involontaria furono raggiunte durante l'interrogatorio dell'ammiraglio Carlo Alberto Racchia (1833-1896), segretario generale della Marina. Alla domanda se si costruissero cannoni per la Marina in Italia, rispose che lo domandassero al direttore generale della Marina; non ricordava quando Benedetto Brin divenne ministro della Marina succedendo a Guglielmo Acton; non sapeva quale fosse l'entità dei rapporti mensili inviati da La Spezia al ministero. La perla: *Qual'era il compito della Commissione per La Spezia? – Non lo so, non me ne intendo. E il presidente della Commissione per La Spezia è stato proprio lui*<sup>19</sup>.

Lo stesso Vecchi lo definisce ... *facile a montarsi la testa, uomo di cuore, ma di limitato cervello*<sup>20</sup>.

La Marina che contava davvero fu compatta nella difesa di Vittorio Vecchi. Sfilarono come testimoni a suo favore gli ammiragli Cesare Cerreti, Lovera De Maria, Luigi Fincati, Augusto Albini. Con loro, il generale

conte Bartolomeo Galletti, combattente della Repubblica Romana, i deputati Arnaboldi e Paolo Borselli, il sottosegretario alla pubblica istruzione Ferdinando Martini, i giornalisti Bino Avanzini, Yorick (Paolo Coccoluto Ferrigni), Arnaldo Vassallo; l'ingegner Salvatore Orlando, direttore del cantiere navale di famiglia a Livorno e il marchese Gioacchino Cattaneo, direttore dell'Ansaldo di Sampierdarena.

Le accuse furono tutte ritirate e gli imputati assolti con formula piena. Ammiragli e funzionari avevano testimoniato che i documenti esibiti non erano per niente segreti, né rivestivano particolare importanza. Ma in prigione, un anno, gli imputati c'erano ben stati. Colpa, secondo Vecchi, della ... *credulità facilona della magistratura inquirente ... nonché ... della frenetica esaltazione della stampa quotidiana*<sup>21</sup>.

Lo rimarcò *La Liberté* del 7 agosto, parlando di *fiasco complet* e del bluff dei più grandi segreti della Marina italiana.

Troppa stampa, osservò pure il *Journal de Genève* del 4 settembre aveva abusato di informazioni incontrollabili.

La chiosa la fece la *Civiltà Cattolica*, irridendo alla stramberia di tutta la faccenda nella quale, comunque, era stata montata una campagna di stampa contro il Papa e i Gesuiti, accusati entrambi di ordire trame anti-italiane<sup>22</sup>.

Si poteva ben credere che il proscioglimento sarebbe stato accolto con soddisfazione da tutti e Jack si aspettava qualche manifestazione di stima. Soprattutto perché aveva sempre tenuto una condotta tale da dover essere creduto, anche da noi, oggi, quando scrisse che lasciava il carcere ... *senza rancori, da cui il mio comportamento è alieno, ma non senza dolore cui sono sensibile ...*<sup>23</sup>.

Illusione. La stampa di opposizione cominciò a dare addosso al presidente De Vecchi, ai testimoni e a Vittorio stesso.

Nell'opera di linciaggio morale eccelse Rocco De Zerbi, fondatore nel 1868 de *Il Piccolo* di Napoli e suo direttore fino al 1888.

De Zerbi definì Jack : ... *un Tirteo a venti centesimi per linea ... augurandosi ... che si sfracellassero gli ammiragli e i comandanti che (mi) si erano offerti testimoni a favore*<sup>24</sup>.

Il paragone con Tirteo stava bene assai a Vittorio, quanto ai venti centesimi, scrisse che *Il Fanfulla* non gliene aveva mai dati tanti: ... *noi redattori si aveva quindici centesimi per linea*. La penna, in Italia, commentò, ... *procura gloria, ma denaro poco*<sup>25</sup>.

Si chiuse così il sipario su una delle più bizzarre avventure della giustizia e della politica nel nostro Paese. In un modo che fece onore a pochi tra i protagonisti dello scandalo, di sicuro a Vittorio Vecchi.

Era stato messo in piedi un parco di menzogne, dai sentieri tortuosi e dagli

alberi contorti, un labirinto di faziosità, ignoranza, malignità e imperdonabili leggerezze.

In quei sentieri si vide transitare di tutto. Una lettera anonima che parte da Vienna, passa da Berlino e arriva a Roma tra le pieghe di un giornale, firmata da uno Schliemann, che al cognome illustre univa le discutibili qualità di *falsario, matto e birbante* secondo l'opinione del *Moniteur de Rome*<sup>26</sup>. Un'altra che proviene da Parigi, ispirata, sembra, da Henri de Houx, giornalista ultramontano, nemico giurato della politica di cauta, molto cauta apertura del Pontefice al Regno d'Italia, talmente invasato da propagandare l'idea del complotto vaticano pur di nuocere a Leone XIII e al suo Nunzio a Vienna, mons. Galimberti: peggio va, meglio è.

Giornali *governativi* pronti a vendersi anima e corpo alle richieste del potere, senza il minimo rispetto né per la dignità delle persone né per la verità. L'Italia di oggi potrebbe dire alla vecchia: *Oimé, quanto somiglia / al tuo costume il mio! ...*<sup>27</sup>.

E poi: anonimi nemici ginevrini, ammiragli senza memoria, politici ingrati (nemmeno queste ultime due sono novità), magistratura inquirente sovrastata dalla propria dabbenaggine, testimoni d'accusa reclutati tra i delinquenti comuni, con fedina penale infinita, mentre altri loro colleghi, prezzolati, scompaiono quando il castello di bugie che hanno cercato di mettere su va in pezzi<sup>28</sup>.

Insomma, un gran pasticcio italiano, un'infinità di fumo e di clamore sul nulla.

Con in mezzo, incolpevole, Vittorio Vecchi, che sembra guardare a tutto la baraonda che gli vortica intorno con l'occhio smarrito del vecchio di *Amarcord* avvolto nella nebbia, timoroso che quella sia davvero l'anticamera della morte<sup>29</sup>.

Però, a differenza dei suoi detrattori, o almeno di molti di loro, Jack La Bolina disponeva di un'arma potente: era un uomo onesto, fedele al suo dovere, amante del fare, che non si limitava alle elaborazioni teoriche, alle chiacchiere o, addirittura, ai pettegolezzi, persuaso com'era, nel rispetto di tutti nonostante tutto, che ... *L'Italia è stata fatta da pochi attori, mentre molti spettatori stavano a guardare. Gli attori erano assetati di ideali, gli spettatori affamati di realtà. Ognuno fece la sua parte in coscienza*<sup>30</sup>.

Jack aveva cercato di fare l'attore; molti degli spettatori e delle comparse da lui incontrate nell'assurda vicenda del suo arresto, invece, non conoscevano nemmeno la sceneggiatura della storia che pretendevano di interpretare.

NOTE

<sup>1</sup> Attilio Valentini (1859-1892) fu giornalista de *L'Italia* di Milano e de *La Riforma* di Roma; di orientamento radical-repubblicano, polemista formidabile quanto impulsivo, nel 1887 assunse la direzione de *La Provincia di Mantova*, nel 1888 quella de *Il Democratico* di Cremona e nel 1889 fu a capo de *L'Epoca* di Genova. Nello stesso anno partì per l'Argentina, chiamato a dirigere il più importante giornale in lingua italiana di Buenos Aires, *La Patria Italiana*. Morì laggiù, in un duello alla pistola, nel 1892, ucciso da un collega da lui sfidato per offese all'onore italiano. È sepolto nel cimitero di Porto Recanati.

<sup>2</sup> Queste informazioni si leggono ne *L'Italia* del 28 luglio 1886. La famiglia Des Dorides apparteneva alla piccola nobiltà del *midi*. Il padre di Charles, però, viveva a Nantes, in Bretagna. Nel blasonario della nobiltà appaiono le *armes* della famiglia e il motto: *Tiens la foy*, mantieni la parola data.

<sup>3</sup> Vittorio Vecchi si era fatto un'idea positiva del personaggio Des Dorides: lo considerava *onesto, leale*, per quanto un po' *cocciuto* (v. Jack La Bolina, *Memorie marinaresche*, Roma, Libreria Editrice della Rivista di Roma, pp. 138-139).

<sup>4</sup> Jack La Bolina, *Memorie marinaresche*, cit., p. 125.

<sup>5</sup> Nel 1885, nell'imminenza della tragi-comica commedia buffa del processo, pubblicò un volume in cui descriveva gli aspetti salienti di un suo viaggio in Sudamerica: *Uruguay, Paranà, Paraguay - 1870/1873: bozzetti*, Genova, Tipografia Sordomuti.

<sup>6</sup> Il già citato *L'avenir militaire*.

<sup>7</sup> I Bagni Pancaldi, in attività dal 1840, erano diventati *regi* nel 1870 e potevano vantare una clientela di prim'ordine. Il pittore Guglielmo Micheli fece un celebre disegno a matita su carta che ritraeva la terrazza dei Bagni. Nel '900 anche il pittore Giovanni March li rese oggetto di un suo olio su tela.

<sup>8</sup> Nella fotocopia della pagina del giornale romano fornita dalla Biblioteca Nazionale di Roma non si decifra il giorno.

<sup>9</sup> *La Riforma*, febbraio 1886. Il giornale era stato fondato ... a Firenze nel giugno 1867 dal gruppo facente capo a Benedetto Cairoli, a Bertani e a Crispi (con un programma di democrazia legittimista ...); *La Tribuna*, invece, nacque nel 1883, anch'essa da deputati dell'opposizione liberale; col tempo, divenne il giornale governativo per eccellenza (v. Valerio Castronovo, *La stampa italiana nell'età liberale*, Bari, Laterza, 1979, alle pagg. 30 e 92).

<sup>10</sup> c.s.

<sup>11</sup> Jack La Bolina, *Al servizio del mare italiano*, Torino, G.B. Paravia, 1927, p. 403.

<sup>12</sup> Guerrini, noto con lo pseudonimo Lorenzo Stecchetti, fu poeta e prosatore; il conte Emilio Pinchia, deputato liberale di Ivrea, diventerà noto per l'opposizione alla guerra di Libia e perché si arruolò tra gli alpini nella prima guerra mondiale, all'età di 67 anni.

<sup>13</sup> I legali erano: Narciso Feliciano Pelosini (1833-1896), pisano, scrittore, amico di Puccini e Carducci, senatore del Regno; Teodorico Bonacci (1838-1905), nato a Jesi, senatore anche lui e ministro della giustizia nei governi Giolitti I (1892-1893) e Starrabba V (dal primo al 29 giugno 1898, uno dei ministeri più brevi della storia parlamentare italiana); infine, il piemontese Biagio Alasia (1852-1931), senatore come gli altri due e nipote di Quintino Sella.

<sup>14</sup> *L'Italia* del 28 luglio 1886.

<sup>15</sup> Luigi Galimberti, 1836-1896, sarà fatto cardinale da Leone XIII nel 1893.

<sup>16</sup> *L'Italia* del 29 luglio 1886.

<sup>17</sup> *L'Italia* del 2 agosto 1886.

<sup>18</sup> Jack La Bolina, *Al servizio del mare italiano*, cit., p. 406.

<sup>19</sup> *L'Italia* del 2 agosto 1886.

<sup>20</sup> Jack La Bolina, *Al servizio del mare italiano*, cit., p. 400.

<sup>21</sup> Jack La Bolina, *Al servizio del mare italiano*, cit., p. 413.

<sup>22</sup> *Civiltà Cattolica*, anno XXXVII, Firenze, Manuelli, 1886.

<sup>23</sup> Jack La Bolina, *Memorie marinaresche*, cit., p. 125. Nello stesso volume (p. 133), aggiunse



poi una considerazione che rimarca la causa prima di quel dolore: *Latrocità di un'accusa, oltre il suo valore assoluto, ne ha uno relativo e particolare all'individuo che ne è vittima. Un cristiano praticante troverà più svergognante l'imputazione di sacrilegio che quella, per esempio, di omicidio e la giudicherà in espiabile. Così a mio fratello e a me, egli ufficiale civile in un arsenale italiano, io veterano dell'armata, pur non appartenente ai quadri, e che delle sorti dell'armata avevo fatto argomento di studio continuo, l'accusa del crimine così detto di "alto tradimento" doveva bruciare l'anima come ferro incandescente.*

<sup>24</sup> Jack La Bolina, *Al servizio del mare italiano*, cit. p. 418.

<sup>25</sup> Jack La Bolina, c.s., p. 419. De Zerbi fu implicato nello scandalo della Banca Romana. Morì nel 1893, subito dopo che nei documenti apparve il suo nome. Si sospettò il suicidio del giornalista. Il commento di Jack sui vantaggi della penna è a p. 349.

<sup>26</sup> Jack La Bolina, *Memorie marinesche*, cit., p. 139. Si chiamava Heinrich Schliemann (1822-1890) l'imprenditore e archeologo scopritore dei resti dell'antica Troia, sulla collina di Hissarlik in Anatolia.

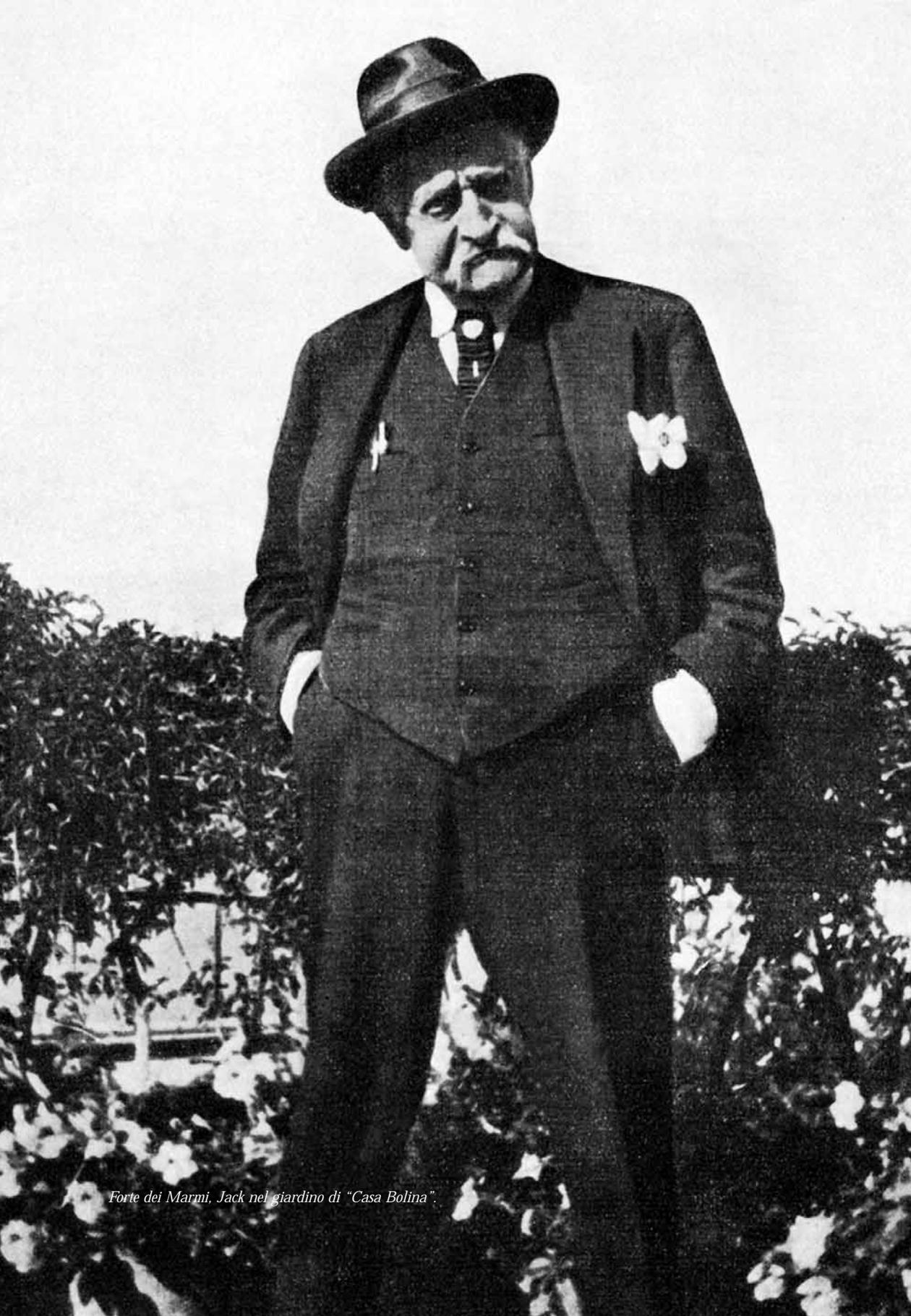
<sup>27</sup> Giacomo Leopardi, *Il passero solitario*, vv. 17 e 18.

<sup>28</sup> Su certa magistratura, in *Memorie marinesche*, p. 160: *Nelle postille di mio pugno scritte all'atto del testo (l'atto di accusa, n.d.a.), quando nell'estate del 1886 mi fu dato esaminarlo, occorre spesso l'appunto di "pazzia" presso ad alcune allegazioni del magistrato. Non credevo, scrivendole, d'esser tanto sicuro giudice del mio accusatore. Me ne accorsi allorquando, sul finire dell'anno 1886, cinque mesi circa dopo la mia liberazione, lessi nei giornali la notizia che Nicola Trua, un tempo imbastitore del famoso processo contro il generale Medici prefetto di Palermo, e poi a suo tempo del processo Vecchi-Des Dorides, era morto matto alla Lungara ove giaceva ricoverato. Riposi in pace!*

Tra i testi squagliatisi con eccezionale tempismo, Jack citò certi Van Esse, Scieri e Croce, tutti esempi di preclare attitudini a delinquere.

<sup>29</sup> Il personaggio felliniano risolve i suoi dubbi con un eclatante gesto dell'ombrello, cosa che Vecchi, ufficiale e gentiluomo, si sarebbe ben guardato di fare.

<sup>30</sup> Jack La Bolina, *Al servizio del mare italiano*, cit., p. 321.



*Forte dei Marmi, Jack nel giardino di "Casa Bolina".*



## Jack La Bolina e la Marina

di Alberto Silvestro

Augusto Vittorio Vecchi è essenzialmente un uomo di mare animato dalla passione di conoscerne tutte le caratteristiche e di farle conoscere soprattutto ai bambini in età scolare. Ma non solo. Grazie alla sua esperienza della vita sul mare maturata durante il servizio prestato nella Regia Marina, ha coltivato lo studio della storia e in particolare di quella navale e risorgimentale, della letteratura, della scienza. Dopo aver abbandonato la Marina si è dedicato all'insegnamento negli istituti tecnici e alla elaborazione di saggi storici, letterari e scientifici con i quali intendeva far conoscere ai giovani quanta bellezza e quanta sapienza si nasconda lungo le coste, sul mare e sotto il mare. Basta scorrere anche superficialmente la sua vasta bibliografia per rendersi conto che, nel corso della sua vita, si è sempre dedicato appassionatamente a questa missione.

Jack La Bolina ha trattato non solo temi relativi alla Marina Militare ma anche alle altre marine: mercantile, peschereccia, da diporto, sportiva. In realtà, per lui la Marina è una e una sola. Tutto quel naviglio in apparenza profondamente diverso che si muove sul mare appartiene a un'unica famiglia, la Marina. Quella che si chiama marina mercantile deve assicurare i rifornimenti indispensabili a una nazione in ogni circostanza, in pace e in guerra, in acque tranquille o in acque infestate da pirati e corsari. Ha quindi bisogno di essere protetta dalla cosiddetta Marina Militare che può mettere in campo la flotta, che Vecchi preferisce spesso appellare *Armata*, in sintonia con il termine spagnolo *Armada*. Lo stesso dicasi per la marina da pesca, che fornisce alimenti indispensabili alla popolazione e che è esposta agli stessi pericoli. L'*Armata* ha bisogno di comandanti ed equipaggi bene addestrati e in grado di resistere validamente alla gravosità del servizio. Quale migliore modo, per un uomo di mare, di mantenere il fisico in piena forma praticando gli sport nautici e marinareschi? Da qui discende la necessità di disporre anche di un ricco corredo d'imbarcazioni da diporto e da regata.

Ma non basta. L'esistenza e la disponibilità di una Marina non avrebbe significato senza il complesso delle strutture terrestri che assicurano il supporto necessario per lo svolgimento di tutti i compiti affidati alla Marina allora e oggi: porti, banchine, mezzi di movimentazione dei carichi in porto, mezzi di trasporto accessori (ferrovie, battelli fluviali, aeroplani, autocarri, ecc.) per il recapito delle merci e dei passeggeri alla propria destinazione: «Marinai d'alto mare e pescatori non potrebbero accudire al loro lavoro benefico se la marina militare non vegliasse alla sicurezza delle navi e delle città che sorgono sul lido. L'armata apparentemente nulla pro-

duce, ma in sostanza protegge la produzione delle due marine di traffico e di pesca. Guai alla nazione che, cullandosi nella tranquillità della pace, trascura la difesa del suo confine, sia terrestre, sia marittimo. L'armata è il naviglio militare, animato dagli equipaggi, guidati dai loro capitani ed ufficiali. Il naviglio è composto da unità diverse, raggruppate secondo gli scopi cui debbono mirare in caso di guerra, o per proteggere durante la dolce pace gli interessi nazionali fiorenti in paesi lontani.»

Si trattiene anche a descrivere le diverse caratteristiche delle singole marine: «NAVIGLIO COMMERCIALE Il naviglio commerciale, sotto l'egida delle leggi, all'ombra protettrice della pace, accudisce al traffico di merci e di passeggeri. Si compone del naviglio veliero e del naviglio a motore meccanico. Entrambi si suddividono in naviglio costiero e in naviglio di altura. Il naviglio costiero esercita il cabotaggio in concorrenza colle ferrovie litoranee. Quante varietà nelle forme dello scafo e nel taglio della velatura di quelle navicelle, che dai porti secondari recano ai principali le merci di poco prezzo! Talvolta l'orizzonte è tutto popolato di tartane, di feluche, di bovi e di feluconi, riconoscibili alla vela alta e triangolare infiorata all'antenna. Con loro ecco i cutter, i leuti e le scune o golette, diverse dai primi nel disegno; le loro vele sono trapezoidi e diconsi auriche. Sono anche attrezzati alla quadra i trabaccoli ed i bragozzi e le paranze dell'Adriatico. Il naviglio veliero d'altura è sempre attrezzato alla quadra. Compie lunghi viaggi sino agli estremi confini del mondo (...) NAVI DA DIPORTO. Che cosa c'è di più bello dell'andare da un luogo all'altro sopra una nave propria, con pochi marinari, che da voi dipendano, a visitare luoghi poco frequentati, oppure a rivedere paesi visti alcuni anni innanzi? Qual divertimento maggiore del guidare un battelletto obbediente al timone ed alla mano che lo tiene e correre con altri battelli consimili per conquistare un premio? A questi due scopi mira la marina da diporto (...) I dilettanti di nautica si sono costituiti in società, essa fu costituita nel 1870 per opera di Jack La Bolina e si chiama R. Yacht Club Italiano.»<sup>1</sup>

Alla fine della prima guerra mondiale si sofferma sul problema dei porti.<sup>2</sup> Prende atto che la supremazia portuale, in campo europeo, spetta ai porti settentrionali: Amsterdam, Amburgo, ecc. Ieri come oggi. Per modificare la situazione e spostare importanti correnti di traffico nel bacino mediterraneo bisognerebbe investire forti somme, difficilmente disponibili. Tenuto conto della maggiore importanza di Genova e Napoli, rispetto agli altri porti italiani, bisognerebbe privilegiarli: «In una contrada che sviluppi esageratamente in lunghezza, quale è l'Italia, è impossibile specializzare i porti in via assoluta, perchè, tutta l'Italia abbisognando di carbone e di cereali, non si concepisce un porto solo che li distribuisca in tutta la penisola.» Però, in linea di massima, i porti dovrebbero essere votati a trasporti specifici. Per esempio, tenuto conto che le industrie tessili sono quasi esclusivamente allocate in Italia settentrionale, servirebbe designare per i

trasporti connessi un porto nel mar Ligure e un altro in Alto Adriatico.<sup>3</sup> A proposito della preparazione culturale dell'ufficiale di marina esprime la sua opinione in consonanza con altri illustri colleghi, come risulta dalla tesi di laurea di Antonio Burrasca: «At the end of the XIX century and in the first decade of the XX century in Italy, a group of historians and sea scholars like Camillo Manfroni, Augusto Vittorio Vecchj, Cristoforo Manfredi, David Levi Morenos, Gaetano Limo, and some others tried to explain to the country - through the pages of a lot of magazines - that an officer who doesn't know the history, the traditions, the literature of his country, isn't a military officer but only a navy driver, or an engineer; neither a commander nor an admiral.»<sup>4</sup>

Ma non trascura la preparazione e la formazione degli equipaggi che, secondo lui, dovrebbero essere formati da gente di mare e non da sarti, calzolai, fornai, orefici, barbieri, carrettieri, (che chiama popolazione ete-roclita che vive a bordo): «Non vedo e non riesco a vedere una probabile solidità in un equipaggio estratto da professioni che non hanno nulla a che fare colla professione marinaresca.»<sup>5</sup>

Un cenno particolare merita un concetto molto importante nel campo della politica navale: il potere marittimo. Come è noto, si deve all'ammiraglio statunitense Mahan l'impostazione razionale e organica della materia nel suo libro *The Influence of Sea-Power upon History 1660-1783*, Londra 1890. Prima del Mahan alcuni storici avevano formulato concetti e definizioni, senza però giungere a una teoria coerente. Jack La Bolina, che si riteneva uno di questi precursori, rivendicava la propria priorità nell'attenzione dedicata al potere marittimo già in epoca romana. Incidentalmente si noti che molti brani stralciati da sue opere concorrono a definire varie componenti del potere navale. Continuò a occuparsene anche in anni posteriori al 1890. A proposito della II guerra d'indipendenza osserva: «Si può egli intendere Montebello, Palestro, Magente, Melegnano e Turbigo senza ammettere che le forze navali portarono le campali in condizione da trovarsi presente in quei luoghi e combattervi efficacemente (...) La carta vittoriosa nel gioco dell'imperatore era quindi una sola: la forza navale in Adriatico. Essa ha dunque esercitato una terza influenza decisiva, quella necessaria per la stipulazione di una pace dolorosa, ma non pertanto necessaria».

«I popoli veggono tre cose degli altri popoli: le navi, il danaro coniato, il francobollo postale; sono i tre *esponenti* che saltano agli occhi (...) la marina militare è l'organo completo di una funzione altissima, ma che produce risultati diversi a seconda di caratteri etnici, di luoghi e di tempi.» Si tenga presente che Ferrante ritiene che «la concezione di una teoria organica del potere marittimo è ascrivibile unicamente al Mahan.»<sup>6</sup>

Secondo Vecchi la Marina costituisce un polo d'attrazione delle migliori qualità e attività nazionali. Infatti il costante e necessario miglioramento

delle navi presuppone lo studio continuo e incessante di scienziati, tecnici, imprenditori, ecc., per raggiungere e mantenere preminenza tecnica e predominanza bellica. Gli ufficiali e gli equipaggi, per essere sempre in grado di comandare e gestire mezzi tanto perfezionati, hanno bisogno d'addestramento d'elevatissimo livello che può essere assicurato solo da professori e addestratori preparatissimi, capaci di migliorare costantemente la propria cultura professionale. Lo stesso dicasi per tutte le componenti necessarie al funzionamento della Marina: trasporti, rifornimenti, cantieri navali, porti.

Parallelamente, negli stati preminenti, la letteratura marinaresca è tenuta in gran conto, a differenza di

quanto succede in quelli di poca importanza. Si riporta in proposito un passo significativo: «mai prima del presente quarto del secolo XIX la letteratura marinaresca è salita tanto in alto come oggi. Le nazioni marittime che primeggiano, vantano storici, romanzieri, polemisti, conferenzieri, trattatisti, oratori, volgarizzatori del verbo navale. Quelle ove tace la letteratura, son prossime alla decadenza (...). Infine, se è lecito far prognostici su basi ferme di casi accaduti, il prossimo XX secolo accenna ad aprirsi sotto un aspetto nuovo. Tutto fa credere che inaugurerà una forma di politica ignota all'età anteriore, *la politica navale.*»<sup>7</sup>

Augusto Vittorio Vecchj (Jack la Bolina)

## Storia generale della Marina Militare

VOLUME PRIMO - Seconda edizione

RAFFAELLO GIUSTI  
Editore - LIVORNO

NOTE

<sup>1</sup> Cfr. JACK LA BOLINA, *L'Italia marinara e il lido della Patria*, II ed. P. De Fornari e C. Genova 1933, pp. 69, 77, 83.

<sup>2</sup> Cfr. A. V. VECCHI, Considerazioni sui porti di commercio, estr. da *Rivista Marittima* 1918, p. 3: «opportuno mi sembra adesso l'argomento dei porti, di cui la guerra ha messo in mostra alcuni esempi di attrezzatura insufficiente, causa la lentezza delle operazioni per l'imbarco e lo sbarco dei carichi, in contingenze nelle quali la sollecitudine se ne imponeva sovrana. Debbo aggiungere che la lentezza nel servizio portuario ha messo talora in forse l'esecuzione di disegni strategici su terreni dai porti lontanissimi? La tattica del naviglio subacqueo ha aggiunto un'altra difficoltà al servizio degli arrivi e delle partenze. La creazione dei convogli (che è stata una contro tattica) ha fatto alternare nei porti la pleora e l'anemia del lavoro di manipolazione delle merci. Insomma, la vita dei porti è da tre anni mutata.»

<sup>3</sup> Cfr. A. V. VECCHI, Considerazioni sui porti ..., cit., p. 4: «Senza alcun dubbio sono personalmente soddisfatto che la mia Ascoli abbia da avere a San Benedetto del Tronto il suo porto. Senza alcun dubbio, nel dicembre scorso, ho provato vivo compiacimento nello scorgere, ed anche ammirare, bene avviati i lavori del porto di Ortona; ma in verità desidererei che, prima di accingersi a cotali lavori, la cui utilità è tuttora problematica, fosse completo il corredo moderno di Bari, di Brindisi, di Ancona e di Venezia (...).»

<sup>4</sup> Cfr. il sito *Quando il timore vince l'abilità*.

<sup>5</sup> Cfr. A. V. VECCHI, *L'equipaggiamento dell'Armata*, *Rivista Marittima* novembre 1897, pp. 264-272.

<sup>6</sup> E. FERRANTE, AUGUSTO VITTORIO VECCHI, *Luogotenente di Vascello ...*, pp. 60-64. Per maggiori informazioni sulla materia si possono consultare i numerosi interventi dell'ammiraglio P. P. Ramoino. In via preliminare cfr. M. FRATINI, Potere marittimo, globalizzazione e terrorismo, *Informazioni della difesa* 2/2005 pp. 47 ss. Cenni alla natura del potere marittimo sono rintracciabili in diversi lavori del Vecchi: L'azione dell'armata del 1859, *Rivista Marittima* lug.-ago. 1909; Riflessioni sul comando navale, *Rivista Marittima* 1909, Saggio sulle origini della spirito navale in Italia, *Rivista Marittima* 1924-1926, Funzioni della Marina Militare in tempo di pace, *Rivista Marittima* ago.-set. 1900; ecc. Anche C. MANFRONI. Storia della Marina Italiana, voll. 3, Livorno 1899 a cura della Regia Accademia Navale (poi ed. anastatica Forni Bologna 1970, nella trattazione delle vicende delle contese navali mediterranee spesso nota che il potere marittimo è dei Veneziani o degli Arabi o dei Genovesi ecc, a seconda delle circostanze.

<sup>7</sup> A. V. VECCHI, L. D'ADDA, *La marina contemporanea*, Torino f.lli Bona 1899 p. 428.



## Origine e sviluppo del diporto nautico in Italia

di Jack La Bolina

Primo cronachista del diporto nautico italiano fu l'Avvocato Cencio Poggi, nato di buon sangue ligure nel Venezuela. Studioso dei fasti del nostro Risorgimento, ne illustrò parecchi episodi, distendendone la narrazione in buona lingua con maschia ed agile stile. Appartenne alla gioventù forte e vigorosa che, tra il 1880 e il 1890, sentì prepotente il bisogno di spendere le latenti energie della stirpe. Il conseguimento di Venezia e di Roma, mediante una pace di compromesso col nemico secolare, non poteva bastarle. Aspirava al compimento del programma nazionale integrale di cui Dante aveva segnato termini geografici. Codeste energie occorreva disciplinarle. Delle più ardenti seppero impadronirsi il marchese Giacomo Doria, naturalista insigne e viaggiatore emerito nell'Asia centrale e a Borneo insieme al suo confratello Odoardo Beccari, esploratore della grande isola Malese. Egli additò con l'esempio la via agli spiriti eletti spronati a soddisfare il bisogno di attività che sonnecchia nella coscienza di ogni popolo appena esso abbia raggiunto l'indipendenza a lungo agognata.

Orazio Antinori, perugino; Carlo Piaggia lucchese, Antonio Cecchi, romagnolo; Luigi Maria D'Albertis e suo cugino germano Enrico D'Albertis, liguri; Arturo Issel, genovese; Giulietti, lombardo; Giovanni Chiarini e Sebastiano Martini, toscani; Leonardo Fea e Giacomo Bove, piemontesi; e più tardi il Capitano Vittorio Bottego, emiliano; e Lamberto Loria, pisano; esaltati dall'azione di Odoardo Beccari e diretti da Giacomo Doria, stupendo suscitatore di energie, compongono la schiera cui l'Italia è in gran parte debitrice del suo impero coloniale.

Enrico D'Albertis, già ufficiale della Regia Marina, poi capitano dell'Emilia, nave veliera con macchina motrice ausiliaria che, prima tra tutte le italiane, viaggiò a Calcutta pigliando la via di Suez, fattosi costruire a Sampierdarena - nel 1875 - da Luigi Onesto il "Cotre Violante", lungo undici metri, lo mise a disposizione del Museo Civico Genovese, diretto da Giacomo Doria.

Il "Violante", di Enrico D'Albertis e l'Atalanta di Amilcare Peirano, costruita nel 1876, figurano nel primo elenco delle navi da diporto iscritte nel R. Y. C. I cronologicamente parlando, sono esse le prime che alberassero i colori nazionali? No; ma pur non di meno furono cagione determinante della fondazione del Regio Yacht Club Italiano.

Cencio Poggi, in uno scritto apparso nell'annuario di questo stampato, nell'anno 1883, così si esprime:

" Qua e colà restavano pallide tradizioni di yachting. Si ricordava in Napoli

un yacht del Conte di Aquila (S. A. Don Luigi di Borbone, fratello di Re Ferdinando II): in Livorno molti avevano visto il Bolivar di Lord Byron ed un altro piccolo Yacht sul quale Shelley aveva incontrato morte tragica ed immatura. A Genova aveva posseduto un cotre da diporto il Principe Imperiale di S. Angelo, l'amico del Ruffini (il Principe di Urbino del Lorenzo Benoni), ma nulla più ne rimanevano che sbiaditi ricordi. Verso il 1873 sorgeva in Napoli, dove alcuni signori avevano costruite Lusorie, qualcuna delle quali del nostro tipo latino, una Società di Regate foggiate sulle orme di un club inglese. Ne fu presidente il Principe di Moliterno, di ogni genere di diporto amatissimo.

La società napoletana di regate ebbe vita splendida, ma breve e, negli ultimi suoi anni inoperosa. L'ultima sua gara fu nel 1879, alla quale assistè Sua Maestà la Regina Margherita e principe di Napoli.

Quella Società aveva seminato in campo fecondo, ed il Golfo Partenopeo vide parecchi yachtsmen appassionati. Anche sui nostri laghi lombardi, tra le barche di forma primitiva, che ne solcano le acque tranquille, spuntarono yachts eleganti.

Sul Verbano, per opera principalmente dell'on. Ruggero Bonghi, segretario, e del Duca di Breme, presidente, sino al 1863 si era costituita una Società di Regate, ma durò poco.

Sul lago di Como, nel 1852, il marchese Ludovico Trotti si era cimentato in una regata a vela e con prospero successo contro un Lord inglese. Alcuni yachts vi si videro in seguito, importativi dal marchese Trotti, dal Duce Melzi, dal Dottor Besana e da altri; ma solamente venti anni dopo (nel 1871) si fondava il Regate Club con lo speciale proposito di bandire regate.

Nel 1869 ormeggiavasi nel porto di Genova un elegante Yacht a vapore del Signor Fred Brown, negoziante inglese stabilito in Italia. Lo aveva acquistato da Sua Altezza Reale il Principe di Galles. Poco dopo il Console inglese, Signor Yeast Brown, fratello di Fred, commetteva a Luigi Oneto la costruzione del Cotre il Black Tulip. La colonia inglese di Genova godeva di molta stima presso la cittadinanza genovese di cui aveva imparato anche il non facile dialetto. L'esempio di due Brown ebbe subito seguaci specie tra i componenti La Società dei canottieri Genovese. Al Black Tulip tennero dietro il "Caffaro" di Vittorio Quaro, il "Follia", il "Violante" di Enrico D'Albertis che batté a guisa di insegna distintiva un guidone sul quale una stella bianca scintillava in campo di azzurro.

Ben presto adottarono il medesimo guidone la "Atalanta" di Peirano, il "Fanfulla" del marchese Andrea Doria e il "Malesia" del marchese Giannino Raggi.

Intanto pervenne a tutti costoro notizia che il Principe Maffeo Sciarra, aveva acquistato in America, la goletta "Saffo", e il Principe Giuseppe

Rospigliosi ricevuto dall'Inghilterra, ove avevala commessa, la "Fanny".  
Sin qui Cencio Poggi.

Vi erano dunque gli elementi per costituire una associazione di marinai dilettanti. Si rivangò nel passato e si scoprì che il famoso Royal Squadron Yacht Club (padre di tutte le Società di diporto nautico del Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda) era sorto come associazione tra ufficiali della Royal Navy, costituitasi nel 1815, allorché la pace avevano mandati molti a casa per misura economica. Si investigò presso i nostri vicini di oltre monte e si apprese che, auspici Victor Hugo, Alexandre Dumas, Eugene Sue e il Barone Taylor, erasi formato a Parigi Le Yacht Club De France, e che tanto in Inghilterra, quanto in Francia, il diporto aveva esercitata una benefica influenza politica, nonché economica, rendendo famigliari, a chi lo praticava, le faccende del mare e gli interessi economici che esse producono.

Ora rendo la parola a Cencio Poggi o, per dir meglio, ad Arrigozzo nome col quale egli firmò la sua cronaca R. Y. C. I.

Perché non si sarebbe potuto fare egual cosa presso di noi? Quante volte nel quadrato piccolo ma civettuolo del Violante, in quello spazioso ed elegante dell'Atalanta, questa domanda si presentò alla mente di D'Albertis e di Peirano! Ma gli entusiasmi, le liete speranze dell'uno e dell'altro s'intiepidivano non appena, abbandonate le loro lusorie, scendevano a terra in cerca di compagni al disegno. Trovavano apatia da ogni parte si volgesse; e più di una volta la proposta era accolta sogghignando e ripetendo il proverbio, che non dovrebbe essere geneovese, "loda il mare e tieni alla terra". D'Albertis alle prime ripulse si scoraggiò, e, memore di un altro proverbio marinaresco "chi è in terra giudica, e chi è in mare naviga", si diede a scorrazzare per il Mediterraneo, bravando il tempo cattivo. E della sua bravura ha un invidiabile documento, un autografo del Generale Garibaldi, buon giudice in ogni genere di ardimenti; ma del marinaresco in specie". E qui interrompe le pagine del carissimo mio amico Poggi per aggiungere che Enrico D'Albertis, col tempo, diede molte luminose prove della sua virtù marinara. Voglio ricordarne solo due: rifece il primo viaggio di Colombo, partendo col suo cotre il "Corsaro" da Puerto Palos come il grande Cristoforo di cui calò le orme sul mare; fece una famosa traversata dell'Atlantico in circostanze che misero a repentaglio la vita della sua barca e la propria, tanto che il Ministero della Marina lo promosse ufficiale superiore nella Riserva Navale cui era già ascritto come tenente di vascello. Ma ora ritorno al mio amico Poggi.

Peirano, tenace nel suo proposito, volle attenersi ad altro modo. Avvistosi che le parole non davano frutto, si accinge a stampare circolari da distribuire tra coloro sui quali poteva lusingarsi di far presa. Le circolari erano due: una per coloro che prima di ogni altra cosa richiedevano l'adesione in massima (come suol dirsi); l'altra che tracciava uno Statuto laconico e di pochi articoli per coloro che prima di tutto volevano conoscere le norme della

nuova Società. Ma se alle verbali esortazioni, la maggior parte aveva risposto parole, alle circolari, non risposero che quei pochissimi che più tardi formarono l'embrione di un Comitato promotore. Capita in questo a Genova Jack La Bolina e Peirano una sera, a zonzo per le vie nuove, gli sciorinò caldo caldo i suoi intendimenti, quanto aveva fatto, le difficoltà incontrate, e lo invitò a bandire dall'alto del Giornale "Fanfulla", il progetto di un Yacht Club Italiano. Era predicare a un convertito, invitare la lepre a correre!

Jack La Bolina, che da parecchi anni si era messo con ogni maniera di scritti a parlarci del mare, a ricordarci le glorie marinaresche degli avi, non è a dire come accogliesse l'invito. Da quel colloquio, nel quale, caso strano, Peirano aveva sempre parlato e Jack sempre taciuto, ne vennero fuori due o tre articoli sul Fanfulla dove il bel sogno dei nuovi yachtsmen era narrato con la penna smagliante di Jack La Bolina. Parrebbe che quei scritti caldi di entusiasmo, disseminati in Italia che ha tanta spiaggia baciata dalle onde del mare, che ha tante memorie di giusto orgoglio sul mare, dovesse destare a centinaia i giovani facoltosi che domandassero al mare forti emozioni e sana vigoria! S'inganna a partito chi lo chiede. Qua e colà qualcuno si scosse; ma pochi si commossero alle entusiastiche parole dell'amico Jack; si rivolsero a lui il Conte Grottanelli Ugurgieri, il Cavalier Garbi, il marchese Carlo Ginori, i quali, sulle rive Tirrene, avevano anche loro sognato un poco di Yachting per la nostra Italia. A lui si rivolse il Conte Ponza di San Marino, il quale in istretta brigata nell'elegante padiglione della Società dei Canottieri "L'Eridano", narrava il viaggio sul "taurasia".

L'idea di Peirano, manifestata a Jack La Bolina, aveva trovato pochi aderenti, ma buoni; e nei quali c'era la stoffa di apostoli. Ne seguì un vivo carteggio tra i fautori di un Yacht Club Italiano. Si scambiavano consigli, si discutevano proposte, ma le cose procedevano lente. Eravamo nell'invernata del 1878.

Per la fine di Marzo 1879, Nizza bandiva una Regata internazionale. La prima, se non erro, che di tal genere si facesse in Mediterraneo. Colà si dettero convegno gli sparsi fautori del Yacht Club.

A Nizza la bandiera italiana fu onorevolmente rappresentata: vi era l'Atalanta che (scriveva un corrispondente del Giornale "Le Yacht"), è "une très belle goelette italienne à Monsieur Peirano de Gènes, dont la tenue ne laisserait rien à desirer au plus méticuleux yachtsman anglais". "Fanfulla" riportava un secondo premio alla regata; alla regata nella quale molti concorrenti avevano dovuto ridurre le vele, o rinunciare addirittura alla gara, nel mentre che Fanfulla sosteneva tutta la sua cotonina al vento. I canottieri genovesi finalmente vincevano il primo premio nella corsa di "Ourtiggers".

E qui interrompo una seconda volta Arrigozzo, per dire che egli, il cronista, era canottiere genovese; ma gli rendo subito la penna: "In quella circo-

stanza sull'Atalanta si riunirono gli Yachtsmen italiani. Oltre il proprietario, erano presenti: Jack La Bolina, Conte Pino Ponza di San Marino, Conte Ruggero Grottanelli Ugurgieri, Conte Roberto Biscaretti, Cavalier Girolamo Rossi, Benne Croce e Luigi Oneto. Il conte Grottanelli aveva mandato di rappresentare il marchese Carlo Ginori-Lisci ed altri suoi amici toscani. Il Principe Giuseppe Rospigliosi, che doveva essere della partita, non intervenne perché ammalato. Tra molti discorsi naturalistici tra diversi giovani infervorati di una stessa idea, si mise assieme un abbozzo di Statuto che fu poi stampato ed unito alle schede di sottoscrizione. Come si vede siamo ancora in un periodo platonico della formazione del R. Y. C. I. L'idea però aveva fatto strada ed il numero degli entusiasti cresciuto. Della futura tela c'erano le fila; ma dov'era il tessitore?

Il tessitore era pronto nella persona di uno sviscerato amico di Jack La Bolina, il Conte Pino Ponza di San Martino, dottore in utroque, ma eziandio marinaio e fiero del suo diploma di Capitano di Lungo Corso, armatore con alcuni suoi soci piemontesi del Veliero "Taurasia" e prossimo a diventarlo di un bel piroscampo commesso a un cantiere inglese di grido e cui impose il nome di "Ighnusa". Egli, dall'abbozzo di Statuto formulato a Nizza, ne trae uno e più diffuso; corre quindi dai compagni, ne ascolta le osservazioni, le discute, modifica, muta, aggiunge: in ogni città d'Italia dove si ferma, intraprende l'opera instancabile di propaganda. Poi si reca a Roma, sollecita una udienza da Sua Maestà il Re Umberto I che lo accoglie con molta benevolenza e lo incoraggia nel divisamento. Il Conte di San Martino chiede allora per la nuova Società il patronato augusto che gli è benignamente concesso. Ricorre poi a Ministri, Senatori, Deputati, uomini in vista di ogni genere e trova per persuaderli ad entrare nel Regio Yacht Club Italiano l'eloquenza che scaturisce dal cuore, per cui riesce ad accattivarsi la simpatia di tutti e l'appoggio di molti. Ed eccolo nuovamente raggranellare Soci; ottiene la preziosa adesione di tutti i Principi del sangue. Trova aderenti nuovi nello Stato Maggiore della Regia Marina, e pei canottieri di Genova e di Torino. Ma purtroppo siamo ancora lontani dalla cifra richiesta, e Ponza vola in ogni luogo dove nutra speranza di convincere un Socio. Scrive, viaggia, insomma, adopera ogni più efficace mezzo per riuscire nell'intento e non ha requie sintantoché non ha raggiunto quel centesimo nome, che dia vita al Club.

Tuttavia codesti cento fondatori non furono iscritti che verso la fine dell'anno 1879. Una prima seduta formale dell'Assemblea dei Soci Fondatori ebbe luogo in casa di Amilcare Peirano il 19 ottobre. Non fu molto numerosa, ma vi era il quorum per procedere alla costituzione di un Direttorio provvisorio che riuscì composto così: Presidente: Vittorio A. Vecchi; Segretario, Conte G. Ponza di San Marino; Cassiere, Cav. A. Peirano; Direttori: Conte Napoleano Canevaro, Capitano di vascello; marchese Giuseppe Denti Di Piraino, Capitano di Vascello; Cav. Alessandro Garbi, maggiore; Conte

Ruggero Grottanelli. Si stabilì una nuova convocazione dell'Assemblea, per i primi mesi dell'anno prossimo (1880), nella quale discutere il Regolamento interno e le norme delle Regate a vela, a vapore ed a remi. La vita del nuovo Club fu salutata così dal giornale francese "Le Yacht": "Il y a une année le mot yachting était presque inconnu en Italie. Ne vous semble-t-il pas, Monsieur le Redacteur que nous avons fait du chemin?" Così scriveva uno dei nostri confratelli nascosto sotto il pseudonimo di Sam. Il 4 aprile 1880, in una seconda Assemblea dei Soci Fondatori si approvarono: lo Statuto fondamentale; il regolamento generale; il codice per le regate a vela; il codice per le regate a vapore; il codice per le regate a remi. Codesto lavoro legislativo della solerte direzione provvisoria le ottenne l'unanime plauso dell'Assemblea e la conferma nell'Ufficio. Tutto questo lavoro è contenuto nell'Annuario del regio Yacht Club Italiano pubblicato in Genova nell'anno 1880 dalla tipografia del Regio Istituto dei Sordomuti.

Ma occorre che la Società affermasse la propria esistenza con una certa pompa ed ecco che la Direzione, e specialmente il Conte Ponza di San Martino, adoperarsi per una solenne Regata Internazionale nel Golfo della Spezia.

L'anno antecedente, in occasione del varo del "Dandolo", Jack La Bolina, aveva promosso una regata di barche a vela ed a remi; ed aiutato largamente dalle autorità municipali e marittime, era riuscito nell'intento. Per conseguenza, nel 1880, la proposta di una Regata inaugurale del Regio Yacht Club fu accolta con simpatia, tanto dal Comando della Regia Marina, quanto dal Municipio della Città. Le gare furono stabilite per i giorni 8 e 9 agosto e vi presero parte 117 bastimenti. Presentavansi intanto due golette di elevato tonnello, l'Atalanta e l'Ambronia; parecchi Yachts di piccolo tonnello: tra questi (nella corsa del Solitario, cioè dell'armatore del battello, solo e privo dell'aiuto di altra persona a bordo) brillò per qualità nautiche il cutter "Beatrice" di Roberto Biscaretti, chiamato a cogliere larga messe di allori in successive regate.

Nella gara intitolata "Del Duca d'Aosta", riportò il primo premio l'Anna del Signor Zirio, veliero che contava parecchie vittorie nelle epoche francesi; e primi minori l'Ondina e il Fanfulla.

Il 10 agosto, nello stabilimento Zannoni, ebbe luogo la prima solenne Assemblea dei Soci.

Il Presidente e gli altri componenti il Direttorio, giudicando esaurita la loro missione, si dimisero. E fu eletta la Direzione nuova. Il marchese Andrea Doria fu nominato Presidente; ma, nonostante le replicate istanze dei Soci, declinò l'onorevole Ufficio. Il Vice-Presidente, marchese Carlo Ginori-Lisci, fu acclamato definitivamente Presidente.

Del nuovo Direttorio furono componenti: il Cav. E. A. Peirano, A. V. Vecchi, Conte Ponza di San Martino, Conte Roberto Bisacretti di Ruffia, Cav.

Alessandro Garbi, marchese Luciano Manara, Conte Ruggero Grottanelli, Nobile Uomo G. B. Toscanelli.

Dal 1880 fino ai nostri giorni, sotto le successive direzioni che ebbero a Presidenti il marchese Carlo Ginori, Senatore del Regno, Yachtsman appassionato e S. A. R. il Duca degli Abruzzi, sotto il quale funzionò da Segretario Generale il Cav. Garibaldi Coltelletti, coprendo la carica di Vice- Presidente successivamente il marchese Cesare Imperiale e il marchese Paolo Pallavicino, il R. Y. C. I. ha avuto vita viemmaggiormente vigorosa.

Ogni anno vi furono, per sua cura, regate locali promosse dalle diverse città costiere, dove aveva sede un Direttorio; Portoferraio, Livorno, Napoli, Genova, sinché, nell'aprile del 1889 ebbe luogo nel Golfo di Genova una serie delle Regate Internazionali, in una delle quali parteciparono alle gare 35 Yachts, di cui alcuni superiori alle 10 tonnellate e 3 superiori alle venti. Così l' R. Y. C. I. entrò nel mondo del diporto nautico internazionale.

Codeste Regate Internazionali furono ripetute nel Golfo di Genova nell'aprile del 1898 e il concorso di Yachtsman forestieri trovò quanto erano ambiti nel grembo dei marinari del iettanti, i primi e le coppe che il nostro Club metteva in palio. Finalmente nel maggio 1908 il R. Y. C. I. destinò una coppa, dono di Sua Maestà il Re, come premio di una regata internazionale per Yachts della classe degli 8 metri. A questa coppa è imposto il nome di "Coppa d'Italia", essa rimarrà sempre proprietà del R. Y. C. I. Il Club che ne diverrà il detentore non ne avrà che il possesso provvisorio; e sarà responsabile della sua conservazione verso il "R. Y. C. I.". La regata per la Coppa d'Italia avrà luogo ogni anno in modi stabiliti dal Regolamento pubblicato a stampa nell'Annuario del 1912.

Codesti progressi furono principalmente realizzati durante la vice presidenza del marchese Paolo Pallavicino, S. A. R. il Duca degli Abruzzi, tornato al Comando delle nostre Forze Navali nelle due guerre successive, la Libica e la nostra Quarta Guerra d'Indipendenza, gli delegò ogni potere direttivo del Club. Egli poté, per conseguenza, inscrivere nella cronaca del Club le più belle pagine: il suo intervento nelle Regate Internazionali che assunsero importanza decisiva nel mondo del diporto veliero, ha avuto decisiva importanza.

La vita gloriosa della Società Nautica sull'esempio della quale si sono sviluppate spontaneamente molte Società minori in Italia e di cui il Paese va giustamente superba, ha avuto un cronachista che merita un ricordo speciale. "Skipper", sotto il quale vocabolo britannico si velava uno scrittore italiano entusiasta del diporto, il nostro Arbocò, fu l'interprete presso la stampa genovese e la francese anche nelle colonne della Rivista Nautica che pubblicavasi in Torino, delle speranze, e dei desideri dei dilettanti della vela e del remo.

Egli ha eseguito passo passo la vita del nostro diporto fino che è vissuto tra noi. Valgono queste poche righe per ricordarlo ai suoi compagni di lavoro.

Ho citato la Rivista Nautica. Voglio aggiungere che nacque a Torino per cura del Capitano Luigi Capuccio, figlio di un valente Ingegnere a cui deve il disegno, aggiornato, di un canale tra il Tirreno e l'Adriatico, correzione di un antico disegno formulato nel 1808 dall'Imperatore Napoleone. La Rivista Nautica nacque organo ufficiale del diporto. Poi salì a palestra di studi marittimi e vive onorata tuttora. Seminò nell'Alta Italia l'amore per le cose marittime, e da questa pubblicazione quindicinale alzò fuori una Società di Navigazione sorta con Capitali torinesi, società che Luigi Capuccio diresse e rese prospera. Essa esercitò anche la costruzione navale nel Golfo della Spezia, nella località denominata Muggiano. Il rinomato Cantiere presente, ove si sono costruiti molti sommergibili per l'Italia e per l'Estero, lo si può dire, senza esagerazione, ripete l'origine dal foglio ufficiale del diporto nautico.

Il quale non si è esclusivamente rinchiuso nelle gare. Tra i Soci del R. Y. C. I. alcuni hanno acquistato una vera illustrazione marinaresca. Voglio qui ricordare una seconda volta che nelle onoranze a Cristoforo Colombo cui all'Italia si associò il mondo intero, e che furono argomento di pubblicazioni di altissimo valore, la manifestazione prettamente marinaresca alla quale va aggiunto il nome di Enrico D'Albertis col suo "Corsaro", disegnato e costruito in Italia, tiene posto assai onorevole. E il "Corsaro" batteva il guidone sociale. Aggiungerò che al primo apparire delle macchine a combustione interna (le quali godono tanto meritate favore) il Commendator Carlo Andrea Fabbricotti, Socio del R. Y. C. I. e armatore dell'yacht a vapore "Gabriella" commise al Cantiere Picchiotti a Limite sull'Arno, un yacht, il cui motore a benzina fu costruito a Firenze dall'Ing. Guido Adami. Felicamente varato a Limite ed allestito a Livorno, prese il mare ed il suo nuovo motore (quantunque non fosse del tutto quale lo si poteva desiderare) diede assai buon conto di sé. Fabbricotti tenne l'Espero per qualche anno servendosene per brevi crociere. Fu poi venduto ad un armatore di Aquileia.

Altra notevole crociera di un Socio del giovane R. Y. C. I. fu quella nel 1886 della "Sfinge" (già Violante di d'Albertis) acquistata dal marchese Cesare Imperiale.

Ebbe a teatro l'arcipelago e meta Costantinopoli. Imperiale ebbe a compagno un valoroso poeta, oggi ingiustamente dimenticato, il marchese Gaspare d'Ivrea (Remigio Zena, nella Repubblica delle Lettere) che del viaggio della "Sfinge" dettò la relazione in un elegante volume. Altra crociera Cesare Imperiale compì nelle acque della Spagna e del Marocco con la "Sfinge", narrata nel 1892 dall'armatore in un volume pubblicato dalla Casa Treves.

Con l'yacht a vapore "Caffa", Imperiale intraprese viaggio a Rodi ed a Scio ed in Crimea, collo scopo di raccogliervi ricordi di storia genovese da inserire nella mostra coloniale, organizzata a Genova nel 1914. Per il grazioso

intervento personale del compianto zar Nicola, l'yachtman italiano, allora Presidente della Società di Storia Patria Genovese, poté avere visione di una intiera biblioteca dedicata ai Monumenti Genovese nella Tauride.

Un ventennio di ininterrotta direzione esercitate da persona competentissima in ogni ramo del diporto nautico, pratica di regate, abile nel tracciar piani di battelli, e nel guidare in contese nazionali ed internazionali yachts di sua proprietà e da essa disegnati; persona tale chiamata a frequenti rapporti con i maggiori esponenti del diporto forestiero, non può a meno di portare una giusta e meritata valorizzazione del nostro Club. Questa valorizzazione gli è ormai riconosciuta in modo tangibile mediante il coronamento dell'edificio le cui basi erano state poste nel 1880. Sino a pochi anni or sono il R. Y. C. I. aveva avuto sedi vaganti ed inadatte, e gli yachts si dovevano ormeggiare con disagio e pericolo in vari punti del porto genovese, sempre tormentati dalla risacca, dalla alterna vicenda dello scirocco e della tramontana, con inevitabili frequenti avarie ai fragili scafi. Cotale stato di cose e la poco lusinghiera nomea del porto di Genova, dannosa per gli yachts nazionali, ne teneva lontani i forestieri preoccupati dalla incertezza e dalla precarietà dell'ormeggio nel porto di Genova.

Pallavicino adoperò tutta la sua influenza ed attività proclamando l'assoluta convenienza che il R. Y. C. I. avesse sede propria in acque proprie e tranquille. Riuscì a convincere S. E. l'Ammiraglio Cagni, amico e socio del club, nonché Presidente del Consorzio Autonomo del Porto, che fosse necessario, per il decoro e per la sicurezza del diporto della vela, che il R. Y. C. I. avesse degna sede in un riparto speciale del porto stesso ed in uno specchio d'acqua tranquillo ed esente da pericoli naturali ed artificiali. Il sogno degli yachtman italiani, e specie dei liguri, dopo tanti anni di vana attesa, fu realizzato due anni fa sotto la direzione del marchese Pallavicino e prese forma e sostanza nel ridente palazzo che si specchia sul riparato porticciolo che tutti ammirano: fu costruito ed arredato con fondi ricavati esclusivamente dalle oblazioni dei Soci che sottoscrissero le schede di sottoscrizione.

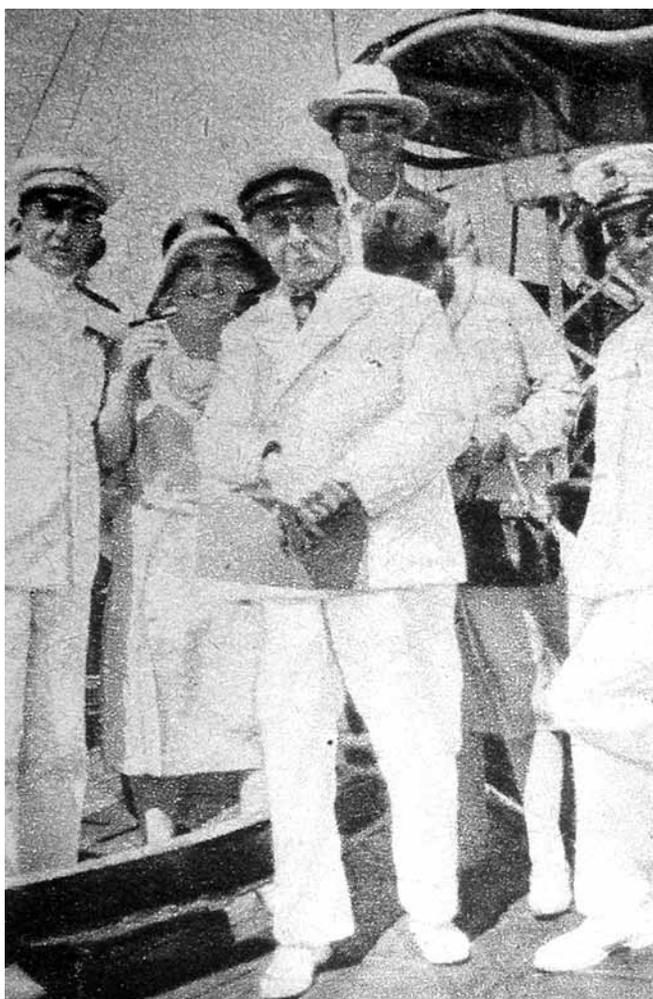
La guerra che ha insanguinato tutti i mari vi ha troncato il diporto. Appena fu riconosciuto inevitabile che l'Italia partecipasse, l'ingegnere Paolo Orlando fece accettare in altro luogo il criterio che i giovani appartenenti a Società Nautiche potessero offrire i propri servigi in tempo di guerra e si costituissero in corpo di volontari sul mare.

Il marchese Cesare Imperiale, abbozzatosi con S. E. il Vice Ammiraglio Leone Viale, allora Ministro della Marina gliene sottopose il disegno organico. Nell'agosto del 1915 Cesare Imperiale e Carlo Andrea Fabbricotti, si affrettarono ad iscriversi in codesto Corpo, ove entrambe ebbero grado e funzioni di Capo-Gruppo.

Cesare Imperiale, Capo gruppo dei Volontari del Mare nelle acque dell'Alto Adriatico, partecipò a tutte le operazioni che il naviglio leggero della Regia Marina, le Unità affidate ai Volontari Motonauti e

l'Aeronautica compirono sino al giorno dell'Armistizio di Villa Giusti. Carlo Andrea Fabbriotti, che fin dal marzo 1915 si era fatto richiamare in servizio come ufficiale dell'Esercito e nel maggio dello stesso anno era entrato in zona di guerra, lasciò, nel maggio del 1916, il Corpo dei Volontari per servire nel mare in qualità di Commissario Militare di piroscafi requisiti dallo Stato; continuò a partecipare alla guerra dal 16 maggio 1916 sino alla sospensione del conflitto, nel novembre del 1918, percorrendo 36 miglia in mari insidiati.

Così fu dimostrato praticamente che la fondazione del R. Y. C. I. ebbe la sua profonda ragione di esistenza; perché oltre ad educare la gioventù all'amore del mare, era eziandio scuola in cui essa si preparava per servire la Patria sul flutto azzurro.



*Jack La Bolina a bordo del r. c. t. "Pepe" in occasione della Festa del Mare organizzata dalla Delegazione L. N. I. di Carrara, estate del 1930.*



*Archivio fotografico di Piero Fabbrocotti, Jack La Bolina con "Chiffon" (Maria Rita Fabbrocotti), a sinistra, e Miss White, a destra.*



*Biblioteca Civica "S. Giampaoli" di Massa, Archivio familiare Fabbrocotti, Jack La Bolina con alcuni appartenenti della famiglia Fabbrocotti.*

L'anno milleotto cento ottanta il quindici di Ottobre  
verso le ore undici di mattina, in Fossano, e nel circolo  
Salerno, erano i signori Francesco Giuseppe ingegnere  
di questa città ed ufficiale dello Stato civile in  
ajuto del sindaco, ed alla presenza dell'Esattore di  
Meana conte Carlo Giuseppe conte Vincenzo, l'anni quarantuno, pro-  
prietario nudo a Giappone e Tarento de la Salda cavaliere Gio-  
van Battista cavaliere Giuseppe, l'anni quarantuno, Proprietario  
nudo a Meana ed Andria residenti a Giappone, detentori scelti  
dalle parti interessate;

Sono personalmente comparso il signor Vecchi Vittorio  
candido Augusto, lungamente di Vacello della Regina  
Marina nato a Marsiglia il ventidue di Dicembre  
milleotto cento quarantadue e residente a Spezia, celibe  
e figlio della signora signora candida Augusta Gio-  
vanini e Della Nizza Venturina; e la Famiglia Esattore  
di Meana Quirina, deceduta nata a Corina il ven-  
tisei di Luglio milleotto cento quarantasei ed un'anni  
della Salda e figlia del vivente signor cavaliere  
Esattore di Meana Francesco, consigliere d'appello eme-  
rito, residente anche a Corina, e della signora Augusta  
di Salengo, vedova Claudia; i quali nell'istruzione di  
matrimonio si sono già unificati alle  
prescrizioni della legge producendo quando richiesto  
le pubblicazioni e rispettive fedeli autentiche di loro



Numero d'ordine	COGNOME	NOME	NOME DEL PADRE	COGNOME di nascita e Nome della Madre	LUOGO della Nascita	DATA della Nascita		Sesso	Nazionalità	Domicilio civile
						G.	M.   A.			
1	Vecchi	Anna	Augusto	Augusto	Montecatini	21	1874	M		
2	Vecchi	Lucia	Augusto	Augusto	Montecatini	29	1876	F		
				Tesoro Omario						
				Non Censito 1951 di nascita in data 7 OTT 1955 n. 4028						
3	Vecchi	Eleonora				27	1878	F		
4	Vecchi	Augusta				16	1866	F		
5	Newton	Elisabetta	Giuseppe	Green	Parish		1844	F		





IN MEMORIA  
DI  
**AUGUSTO VITTORIO VECCHI**  
**(JACK LA BOLINA)**

PATRIZIO FERMANO

NATO A MARSIGLIA IL 22 DICEMBRE 1842  
MORTO A FORTE DEI MARMI IL 6 AGOSTO 1932 - X

Ho combattuto nel buon arringo, ho  
terminata la corsa, ho conservato la fede; è  
serbata a me la corona della giustizia.

2 - Timoteo - 4 - 7 - 8

Non perirà la sua memoria ed il suo  
nome vivrà di generazione in generazione.

Ecclesiastico 39 - 13

Vale più il buon nome che le grandi  
ricchezze.

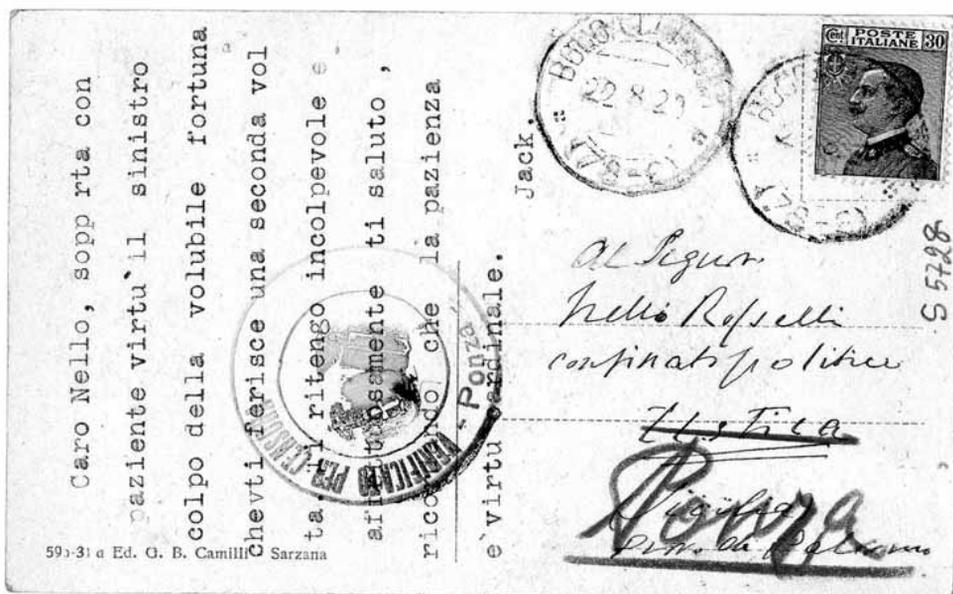
Prov. 22 - 1

Gesù mio misericordia.

(300 g. d'ind.)

## ATTI DI MORTE - Parte I.

L'anno millenovecentotrentadues - Anno X , addì *sette* di *Settembre*  
a ore *undici* e minuti *venti* , nella Casa comunale.  
Avanti di me *Car. Giuseppe Vannini Segretario delegato dal Sindaco*  
*consalvo in data Sullazzo millenovecentotrentadues, debitamente approvato*  
Ufficiale dello Stato Civile del Comune di **Forte dei Marmi**, sono comparsi *Rosselli Sa-*  
*batino Enrico Giuseppe* , di anni *trattano* , (1) *dotto in lettere*  
domiciliato in *Firenze* , e *Vannini Golt Giuliano* *comune*  
di anni *sempantadue* , (1) *medico* domiciliato in *Fortemillanini*  
i quali mi hanno dichiarato che a ore *ventidue* e minuti *tranta*  
di *ieri* nella casa posta in *Via Roma Imperiale*  
al numero *ventitré* , è morto *Vecchj Augusto Vittorio*  
di (2) *anni ottantannove* , (1) *Settate*  
residente in *Firenze Via Guicciardi 28* , nato in *Abbasgraha Francia*  
da fu *Carlo Augusto* , (1) *in vita* domiciliato in \_\_\_\_\_  
e da fu *Vittoria Della Ripa* , (1) \_\_\_\_\_  
domiciliata in \_\_\_\_\_ *Vedovo in* , (3) *Onofria Oberano d'Alcuro*  
A quest'atto sono stati presenti quali testimoni: *Spadaccini Ottorino*  
di anni *quaranta* , (1) *bozzello* e *Spadaccini Goto*  
di anni *cinquantasei* , (1) *impiegato* , ambi residenti in questo Comune  
Letto il presente atto a tutti gli intervenuti *lo hanno questo necroscrittura*  
*Salvatore Enrico Rosselli* *Spadaccini Ottorino*  
*Spadaccini Goto*



Archivio Fondazione Rosselli. Cartolina postale inviata da Jack La Bolina al giovane amico Nello Rosselli, anti-fascista, confinato politico a Ponza, cugino di Alberto Moravia.



Jack La Bolina sul ponte di un sommergibile della marina italiana, estate 1925.

COMITATO PER LA COSTITUZIONE  
DELLA  
SOCIETÀ ITALO-GERMANICA PER LA PESCA A VAPORE IN ALTO MARE  
(Soc. An. per Azioni)  
Capitale sociale L. 1,500,000 + Capitale emesso L. 700,000  
Stabilimenti e porti: Venezia e Civitavecchia

Comm. GUIDO BIAGI - Cav. V. A. VECCHI - Ing. CARLO BUSSON - Legale: Senatore Comm. Avv. O. BARSANTI

Firenze, 20 luglio 1902

VIA GIROLAMO BENIVENI, 1.

Caro Primo Marchese

L'affare non è affatto venduto all'aria; è  
motivato e vantaggioso per l'Ant. Lig. Anc.  
Il mio amico, Sabatini, 2 luglio, fu al colloquio appun-  
tato e parlò col P. Ferrero direttore del Carb. <sup>Questi</sup>  
due della rivista Tenente ed anche relative al  
termine della consegna. Allora il mio amico si  
incontrò, a ricordo, domandandomi ordini da Parigi che  
suo onorevole ciacale condizioni proposte. Prima  
veniva il punto di strage per il primo lotto  
di vapori con una data che si impegnasse a  
loro e la seconda. Il fu vapore Jarasun  
dunque fatto altro. Ma rimane l'altro lotto  
anche due vapori, forse di quello, per il quale  
si presume il minore. Per il quale che ho a-  
nto il mio amico qui in Firenze e che mi  
dice a disincanto dal viaggio meo in un  
ora che non serviva a nulla, di me vi-  
manti che la Soc. Lig. Anc. ha, il 5 o 6, 1902,  
la seconda tema di vapori, l'affare dal  
del lato economico è nuovamente  
finito: se il Pina non attendeva  
il mio attacco ed io siamo pronti  
di fare il resto. Intanto ti dico che  
per carta, per momento difficile sulle  
condizioni, noi siamo noi che lo facciamo,  
ma i nostri amici di Francia

Saluti cordiali. del vostro amico

A. J. Lewis

NB. Sul lato anteriore della presente si scrive soltanto l'indirizzo.

# CARTOLINA POSTALE RISPOSTA



NB. Questa parte può essere spedita isolata.

97 Amilcare Lauria

33 Quintina Sella

Roma

(Provincia di .....

178  
 Per la beneficenza si domanda agli intellettuali più  
 di ogni proporzione. Il tratto di matita di un artista  
 e il pensiero di un letterato esigono altrettanto sforzo  
 mentale quanto la concentrazione di pensiero che con-  
 siglia ad un gran banchiere di vendere una  
stock di valore pubblico o di acquistarne un altro.  
 Ma se ogni persona benefica domanda dieci  
 minuti del suo tempo ad un dottore come un  
 quinto o solo per il povero refuge a bupac  
 ad una banca e a domandare il guadagno  
di dieci minuti infarne dei refuge o refuge.  
 Dieci minuti di scorta di una gran banca  
 formano una bella somma.  
 Jack La Bolina

Cartolina postale inviata da Jack La Bolina al letterato Amilcare Lauria - Proprietà Gigi Anelli.

ISTITUTO BACOLOGICO

# FRATELLI LUCIANI

ASCOLI PICENO

:: CASA FONDATA NEL 1875 ::

Diploma di medaglia d'Oro Esposizione Nazionale di Torino 1898 - Di Biennenza Esposizione Serica, Como 1899 - Grande Medaglia d'Oro Esposizione Mondiale di Parigi 1900 - Diploma di medaglia d'Oro, Mostra Agraria, Padova 1903 - Grande Me-

daglia d'Oro del Ministero d'Agricoltura Industria e Commercio 1906 - Diploma di Medaglia d'Oro Esposizione Internazionale di Milano 1906 - Diploma d'Onore e Grande Medaglia d'Oro, dono del Ministero, Esposizione Marchigiana, Milano 1914.

Carissimo Vittorio,

Ascoli Piceno, li 25/5/1927

Ho ricevuto la gradita tua del 17 corr. e mi sono subito occupato per trovare i talli di olivi grosse da curare. Ho trovato infatti un uomo esperto dell'innesto degli olivi, di cui mi sono anch'io servito in precedenza per innestare delle piante. Mi ha detto che ancora è presto per partecipare l'innesto, e mi avvertirà nell'epoca giusta, trovandomi anche i talli.

Desidera però conoscere se l'innesto si pratica su piante giovani piccole o su piante adulte, perchè occorre due diverse specie di talli.

Credesi che gli olivi ascolani prosperano meglio entro terra che in riva al mare. Però sarà meglio fare l'esperimento in più luoghi.

Leggerò con piacere il tuo libro di prossima pubblicazione e ne farò venire in Città alcune copie dal Pierucci.

Noi tutti passabilmente bene, e godiamo anche saper te in buone condizioni di salute. Abbiti però sempre riguardi, come fo io, che esco poco anche adesso, perchè ancora la stagione non è stabile.

Appena avrò le piante o talli di olivi, ne farò speizione all'indirizzo indicato e te ne scriverò.

Ti abbraccio di cuore, e ti porgo i saluti affettuosi di noi tutti.

tuo Aff.mo Cugino

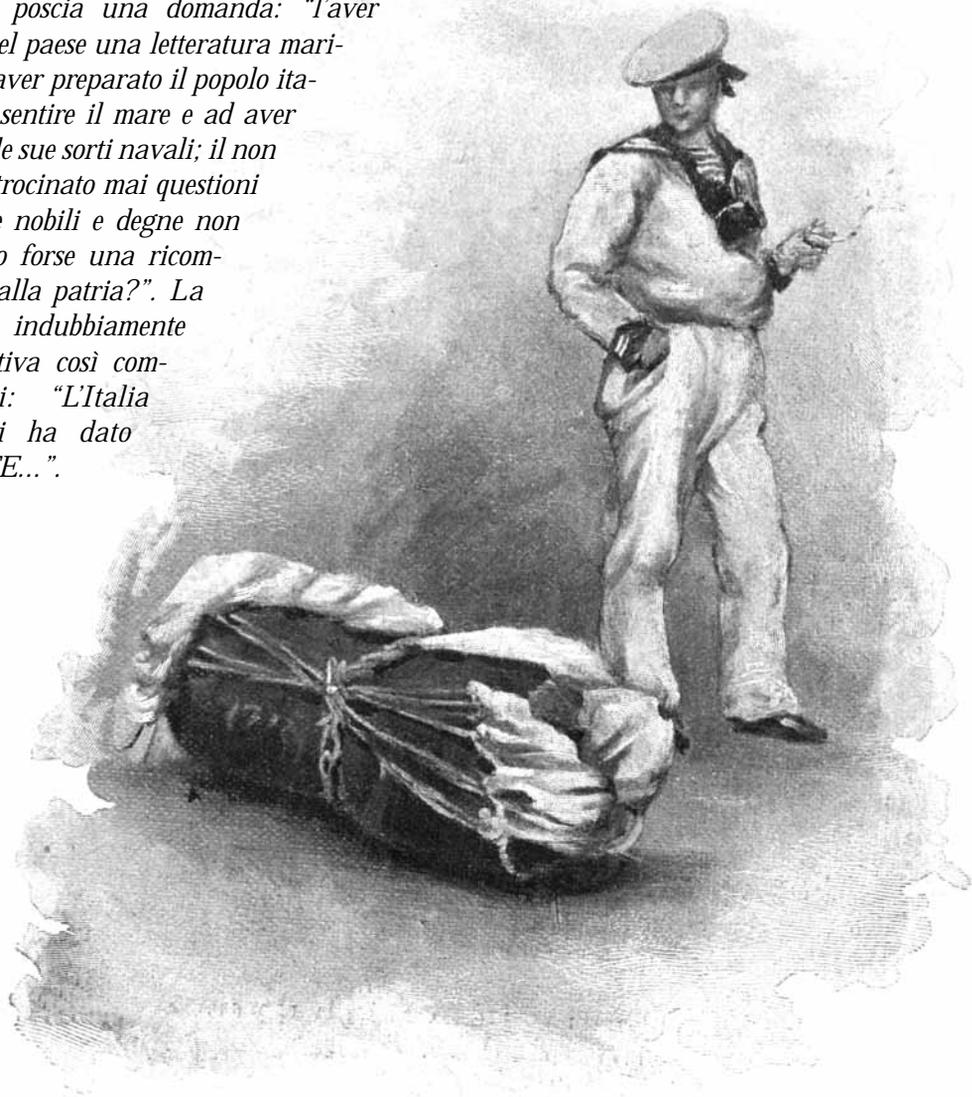


*Uomo di stampo antico, galantuomo, Italiano.*

*Vittorio Augusto Vecchi alias Jack La Bolina  
muore serenamente a Forte dei Marmi il 6 settembre 1932.*

Jack usava concludere ogni sua opera con un epilogo o una breve nota di commiato. Per questa pubblicazione si è scelta la nota conclusiva che Pino Fortini scrive in calce alla presentazione della *Storia del Mare*.

*Ora se mi chiedesse di condensare in una sola parola il mio giudizio sull'opera del Vecchi, così senz'altro lo esprimerei: Educò. Tenterei poscia una domanda: "l'aver creato nel paese una letteratura marinara; l'aver preparato il popolo italiano a sentire il mare e ad aver fede nelle sue sorti navali; il non aver patrocinato mai questioni men che nobili e degne non meritano forse una ricompensa dalla patria?". La risposta indubbiamente affermativa così commenterei: "L'Italia non gli ha dato NIENTE..."*





*Candido Augusto Vecchi in un dipinto di Giulio Cantalamessa, Pinacoteca Civica, Ascoli Piceno.*



*"La figlia di Jack La Bolina", 1888, di Vittorio Matteo Corcos, Lucia Vecchi ritratta sul Magra (139x105, olio su tela, Firenze, Galleria di Palazzo Pitti)*

*"Sogni", 1896, di Vittorio Matteo Corcos in cui è immortalata in tutta la sua bellezza Elena Vecchi (160x135, olio su tela, Roma, Galleria Nazionale d'Arte Moderna)*



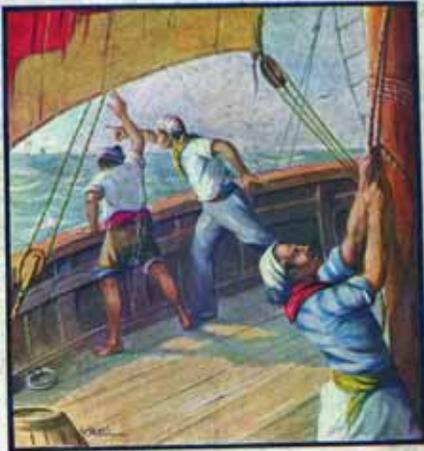




*Jack La Bolina, 1897, ritratto di Vittorio Matteo Corcos (1859-1933)*

**RACCONTI  
MARINARESCHI**

**JACK LA BOLINA**



**BEMPORAD - FIRENZE**

LA VITA E LE GESTA

DI

**GIUSEPPE GARIBALDI**

NARRATE DA

**JACK LA BOLINA**

(VITTORIO VECCHI)

PRECEDUTE DA UNA LETTERA

DI

**GIOSUÈ CARLUCCI**



**BOLOGNA**

**NICOLA ZANICHELLI**

1882

LE VITE DEGLI UOMINI ESEMPLARI

**TRE GARIBALDINI**

A CURA DI  
**JACK LA BOLINA**



MILANO

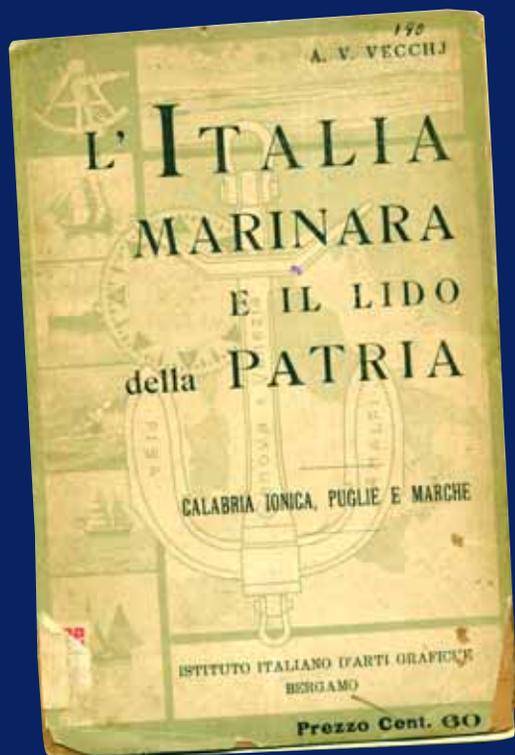
ISTITUTO ITALIANO PER IL LIBRO DEL POPOLO

Bozzetti  
di  
**VITA  
al BORDO**



**A. V. VECCHI**

(Jack la Bolina)



JACK LA BOLINA  
(A. V. VECCHIO)

# CACCIE SU TERRA E SU MARE



G. B. PARAVIA & C.

Jack la Bolina

# SOTTO IL MARE DELLA PATRIA



G. B. PARAVIA & C.

# Biblioteca aurea illustrata

1904 N. 28

## LA SCOPERTA PORTENTOSA (NOVELLA FANTASTICA)

con due racconti di Barré



num. 28

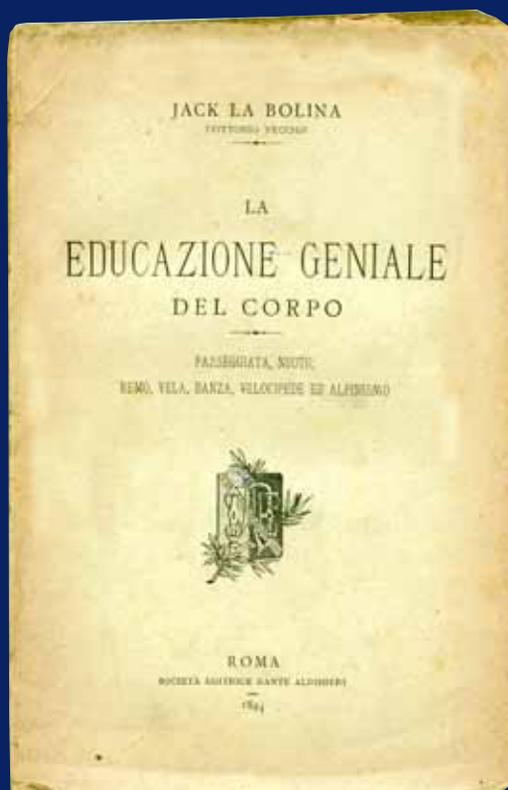
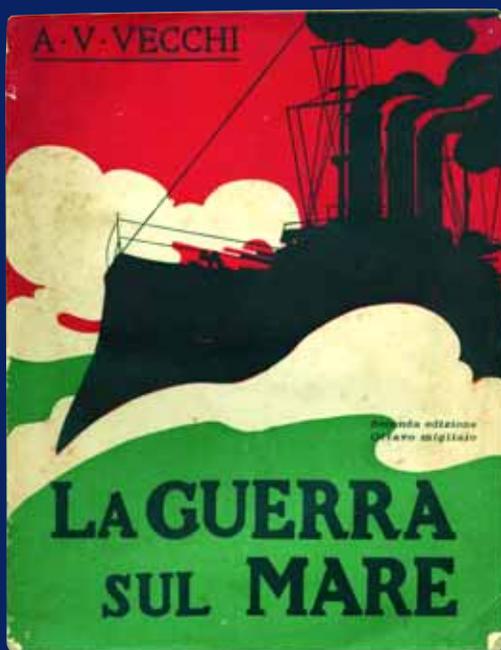
Cent. 10

JACK  
LA BOLINA



# ESEMPI DI VIRTU' NAVALE ITALIANA

G. B. PARAVIA & C.





## INDICE

11	Introduzione
15	La famiglia Vecchi
25	La fanciullezza
31	La Regia Scuola di Marina
55	La vita militare
61	Lo scrittore
81	Casa Bolina
85	Jack La Bolina e la Civiltà Marinara Picena <i>di Gabriele Cavezzi</i>
99	Letteratura di mare per i ragazzi <i>di Maria Perla De Fazi</i>
113	Il processo delle spie <i>di Lino Palanca</i>
125	Jack La Bolina e la Marina <i>di Alberto Silvestro</i>
131	Origine e sviluppo del diporto nautico in Italia <i>di Jack La Bolina</i>
152	Epilogo

Finito di stampare  
nel mese di maggio 2011  
dalla Tipografia Fast Edit  
di Acquaviva Picena

*Grafica: Massimo Castagnini*