

## Recensioni e segnalazioni



Emilio Salgari

**LE NOVELLE  
MARINARESCH  
DI MASTRO  
CATRAME**

Edizione Robin  
Roma 2010

Euro 13,00  
Pagg. 145

«Quanti anni aveva Mastro Catrame? Nessuno lo sapeva, perché tutti lo avevano conosciuto sempre vecchio». Si tratta del protagonista di questa opera marinara che, scritta nel 1894, esula dalla produzione tipica salgariana resa famosa dai ben più noti cicli dei Pirati della Malesia e dei Pirati delle Antille. Qui siamo di fronte a un insieme di racconti (dodici per l'esattezza) esposti dal vecchio marinaio come forma di espiazione di una colpa (si ubriacò per errore durante una navigazione a causa di uno scherzo. Qualche burlone aveva mescolato tra le bottiglie di Cipro una di rum più o meno autentico, e il vecchio lupo l'aveva trancinata tutta senza nemmeno accorgersi della sostituzione). Il giovane Salgari, nato a Verona nel 1862, si era appena trasferito a Torino con la famiglia. E nonostante le uniche sue esperienze di navigazione furono a bordo di una nave scuola e poi su un mercantile, *Italia una*, dove rimase imbarcato per tre mesi percorrendo l'Adriatico, il suo amore sviscerato per il mare lo rese un eccellente autore di opere che ebbero come protagoni-

sta un mondo che non vide quasi mai: il mare, appunto. «Non diventerà mai capitano. E forse questa fu la sua fortuna. L'immaginazione nasce sempre dal mancato». Così si esprime Matteo Orsucci su *Il Domenicale* in un articolo dove descrive dettagliatamente anche il tragico suicidio (furono suicidi sia il padre, nel 1889, che il figlio Romero nel 1931) avvenuto per mezzo di un rasoio molto affilato il 25 aprile 1911, a Torino, dove si era trasferito con la famiglia nel 1892, dopo aver sposato nello stesso anno Ida Peruzzi. La moglie, da cui avrà quattro figli, morirà internata in un manicomio. Nella sua casa torinese, oltre a diversi animali, si potevano trovare oggetti quali scudi e lance probabilmente acquistati in qualche mercato delle pulci. Oggetti che appartenevano a un mondo che egli esplorò con la mente fin nei minimi dettagli, descrivendocelo con tale dovizia di particolari da farci sembrare impossibile che egli immaginasse quelle storie avvincenti, chiuso in una stanza situata in una città dove il mare è un lontano miraggio. «Procedeva, è vero, di traverso come i gamberi, si dondolava tutto anche quando il vascello era fermo e il mare perfettamente tranquillo, come se avesse indossato una tarantola, tanta era in lui l'abitudine del rollio e del beccheggio; ma camminava ritto, e quando passava dinanzi al capitano o agli ufficiali teneva alto il capo come un giovinotto...». Mastro Catrame era così, nessuno lo aveva mai visto scendere in un porto. «Aveva un terrore istintivo per la terra, e quando la nave si avvicinava alla spiaggia, lo si vedeva accigliato, lo si udiva brontolare, e poi spariva e andava a rintanarsi in fondo al legno». La condanna inflittagli dal Capitano per la

sua colpa fu quindi un'occasione unica per l'equipaggio per ascoltare dei racconti terrificanti narrati da una voce il cui suono non era noto praticamente a nessuno. Da una parte quindi il vecchio marinaio, seduto su un barilotto e con accanto una bottiglia di Cipro, dall'altra l'equipaggio, con il suo Capitano che alla fine di ogni racconto prende la parola per dare spiegazioni scientifiche a fenomeni che erano stati rappresentati come soprannaturali. Ma nonostante ciò, Mastro Catrame resterà fermo nelle sue credenze. «Ci lasciammo. Mentre stavo per salire la scala, egli mi richiamò.

Mi dimenticavo una cosa — mi disse. Si frugò nel petto e stacco da una piccola cordicella un pezzo di corallo in forma di corno.

Prendete, — mi disse: ciò vi porterà fortuna!...

E ci separammo entrambi commossi.

Che uomo! Che uomo era quel Mastro Catrame».

Gianlorenzo Capano



Bruno Balsamo

**GLI APONTE**  
UN'ANTICA FAMIGLIA  
MARINARA SORRENTINA

con-fine edizione  
2011

Pagg. 263

Il libro di Bruno Balsamo ripercorre la storia della famiglia Aponte di Sant'Agnello, comune della penisola sorrentina. Una famiglia di imprenditori marittimi che già alla fine del XV secolo era impegnata nel trasporto di persone e rifornimenti e nella

costruzione di navi.

Un impegno durato anche nei secoli a venire, anche di fronte alle crisi economiche nazionali e internazionali, ai naufragi e alle scomparse dolorose, sempre al passo con i cambiamenti storici e le innovazioni tecnologiche nel campo marittimo.

L'autore ne ricostruisce la genealogia, passando in rassegna la vita dei suoi componenti e le imbarcazioni più rappresentative, da quelle ottocentesche agli odierni mezzi veloci.

Tra i suoi membri vi sono uomini che si sono distinti durante la seconda guerra mondiale e proprio a un episodio di quest'ultima va il ricordo sentito dello scrittore: la tragedia della *Giovannina* dell'11 settembre 1943. Balsamo fu giovanissimo testimone dell'attacco subito dalla motobarca degli Aponte per mano delle truppe naziste, uno dei primi atti ostili di ritorsione dopo l'armistizio dell'8 settembre. A bordo vi erano marinari, pendolari, sfollati e persone che cercavano di sfuggire alla deportazione in Germania, senza contare i pochi ma necessari viveri e approvvigionamenti.

I cannoneggiamenti tedeschi colpirono il bersaglio causando la morte di diverse persone tra cui padron Aniello e padron Luigi Aponte. Nessuno seppe mai quanti furono i caduti poiché «era sconosciuto il numero di passeggeri all'atto della concitata partenza».

Alcuni riuscirono a salvarsi, tra di essi il capitano Giuseppe Aponte, allora giovane timoniere, che però rimase gravemente ferito. Purtroppo, sottolinea l'autore, questo doloroso avvenimento, «non ebbe nel dopoguerra il dovuto ricordo, come avvenne per simili tragedie in altre parti del nostro Paese».

A ogni modo la famiglia Aponte è riuscita a superare anche questo drammatico accadimento e a rialzarsi in piedi.

Oggi essa rappresenta circa il 25 per cento del traffico di passeggeri fra i porti e

le isole dei Golfi di Napoli e Salerno, un movimento che insieme ad altri armatori privati ha permesso di sviluppare «una serie di collegamenti marittimi così intensa da diventare il volano del notevole progresso turistico, sociale ed economico dell'intero territorio, isolano e non. Il turismo, i commerci, l'industria cantieristica, le officine meccaniche, nonché l'occupazione diretta di tanti marittimi e amministrativi devono molto alla dinamicità delle aziende marittime private della Campania». Gli Aponte, pertanto, evidenzia Balsamo, grazie ai loro sacrifici, al loro infessato lavoro e alla loro conduzione azien-

dale di stampo e tradizione familiare, hanno conservato «l'apprezzamento costante dell'utenza e il rispetto per la loro flotta».

Infine, il libro si sofferma anche sulla figura di Gianluigi Aponte, orgoglio della famiglia, fondatore della MSC, la Mediterranean Shipping Company, una delle aziende *leader* a livello mondiale nel settore crocieristico, una delle più grandi imprese armatoriali a livello internazionale. Un fiore all'occhiello che, ricorda Balsamo, è in grado di accogliere ogni anno un milione e mezzo di crocieristi e di dare lavoro a 40.000 dipendenti.

Andrea Scaricamazza

---

## ERRATA CORRIGE

*Fascicolo di gennaio 2013*

Pag. 96 (articolo «Il bombardamento navale di Genova» del professor Alberto Santoni) inserire dopo fine articolo, l'appendice «NOTE» come segue:

### NOTE

**legenda: (n. nota)(posizione nota nel testo articolo: pagina/colonna/riga)**

(1)(pag 83/col. sx/riga 20) In totale furono venti i biplani «Swordfish» della portaerei *Illustrious* che presero parte all'attacco a Taranto nella notte dell'11 novembre 1940, ma solo undici di essi erano armati di siluro. Cfr. United Kingdom National Archives (UKNA), fondo ADM 199, cartella 798: *Mediterranean operations, reports 1940-1941*.

(2)(pag 83/col. dx/riga 19) Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale, vol. I, Roma, 1983, p. 32-42. Anche l'eventuale timore politico che i Tedeschi si sarebbero comportati da padroni una volta insediatisi in Italia non avrebbe dovuto prevalere sulle evidenti necessità operative nella mente di un capo militare.

- (3)(pag 84/col. sx/riga 4) Sulle Forze Armate germaniche intervenute nel Mediterraneo e sui loro notevoli successi militari Vds. A. Santoni – F. Mattesini, *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1943)*, ristampa, Parma, Albertelli edizioni speciali, 2005.
- (4)(pag 84/col. sx/riga 27) UKNA, fondo HW 21, cartella 29: G.C.& C.S. Air Section: *German mission arrives in Libya, followed in February 1941 by the arrival of combat aircraft. German and Italian aircraft provide air cover for German convoys between Naples and Tripoli.*
- (5)(pag 84/col. dx/riga 7) UKNA, fondo ADM 199, cartella 656: *Report of proceedings of Force «H» for the period 31 January-5 February 1941*, giorno 1° febbraio 1941, paragrafi 9 e 15. Da parte sua la *Giulio Cesare*, effettivamente inviata a Genova a metà gennaio per riparare i danni riportati sotto l'attacco aereo su Napoli del 9 del mese, si ricongiunse alla flotta di base a La Spezia all'inizio di febbraio, all'insaputa del nemico. Pertanto, al momento del bombardamento di Genova, le uniche navi da guerra presenti nel porto, perchè sottoposte ai lavori, erano la corazzata *Duilio* e il cacciatorpediniere *Bersagliere*.
- (6)(pag 85/col. sx/riga 11) UKNA, fondo ADM 234, cartella 323: *Bombardment of Genoa, 9 February 1941*. Gli orari inglesi sono arretrati di un'ora rispetto a quelli italiani.
- (7)(pag 87/col. sx/riga 11) UKNA, ADM 199/656 *cit.*, giorno 4 febbraio 1941, paragrafi 38 e 39.
- (8)(pag 87/col. sx/riga 30) *Cfr.* la seconda parte del citato rapporto in ADM 199/656: *Report of proceedings of Force «H» for the period 5-11 February 1941*, giorno 5 febbraio 1941, paragrafi 2 e 3. Secondo la documentazione britannica, le mancate ricognizioni aeree a lungo raggio da parte dell'aviazione di Malta erano dovute alle locali pessime condizioni meteorologiche e ai danni arrecati sugli aeroporti dell'isola dai bombardieri del *X Fliegerkorps*.
- (9)(pag 87/col. dx/riga 12) UKNA, ADM 234/323 *cit.* L'incrociatore da battaglia *Renown* era stato varato il 4 marzo 1916 e poi rimodernato tre volte, cioè tra il 1923 e il 1926, tra il 1931 e il 1932 e tra il 1936 e il 1939, con una spesa complessiva che certamente non giustificava il modesto prodotto. La corazzata *Malaya* invece era stata varata il 18 marzo 1915, aveva preso parte alla grande battaglia dello Jutland del 31 maggio-1° giugno 1916 ed era stata rimodernata tra il 1927 e il 1929 e tra il 1934 e il 1936. La portaerei *Ark Royal* era invece molto più recente, essendo stata varata il 13 aprile 1937. *Cfr.* A. Raven – J. Roberts, *British battleships of world war two*, Londra, Arms and Armour Press, 1981, pp. 17, 45, 134, 142, 217 e 250 e G. Galuppini, *La portaerei*, Milano, Mondadori, 1979, p. 139.
- (10)(pag 88/col. sx/riga 9) L'ammiraglio Sommerville aveva proposto originariamente di utilizzare i velivoli dell'*Ark Royal* contro la stessa Genova e contro La Spezia, dopo aver accertato la locale presenza e posizione di unità della flotta italiana; ma l'accennata impossibilità da parte dell'aviazione di Malta di eseguire i necessari e preventivi voli di ricognizione su quei due porti orientò definitivamente contro Livorno e La Spezia l'impiego dei reparti aerei imbarcati britannici.
- (11)(pag 88/col. sx/riga 33) UKNA, ADM 199/656 *cit.*, giorno 8 febbraio 1941, paragrafi 18 e 19.
- (12)(pag 88/col. dx/riga 36) *Cfr.* il documentato saggio di F. Mattesini, «Il bombardamento navale di Genova del 9 febbraio 1941», in *Bollettino d'archivio* dell'Ufficio Storico della Marina Militare, giugno 1990, pp. 36-41, dove sono riferite tutte le ricognizioni aeree italo-tedesche di quei giorni, ma anche gli avvistamenti falsi e quindi fuorvianti e le ipotesi cervelotiche partorite a Roma da informazioni fantasiose.
- (13)(pag 89/col. sx/riga 22) UKNA, ADM 199/656 *cit.*, giorno 9 febbraio 1941, paragrafi 21, 26 e 28.
- (14)(pag 89/col. sx/riga 36) Gli equipaggi dei velivoli osservatori del tiro erano stati addestrati, oltre che sulle consuete fotografie aeree degli obiettivi, anche su un modello in scala di Genova costruito da un certo signor L.F. Scillitoe. *Cfr.* UKNA, ADM 199/656 *cit.*, giorno 9 febbraio 1941, paragrafo 29 e ADM 234/323 *cit.*, nota a p. 27.
- (15)(pag 89/col. dx/riga 10) UKNA, ADM 234/323 *cit.*, p. 27 e appendice D: *Target areas at Genoa*. Ognuno dei predetti bersagli era stato catalogato dall'*intelligence* britannico in relazione alla sua importanza industriale e produttiva. *Cfr.* *Ibidem*, appendice F.
- (16)(pag 89/col. dx/riga 19) UKNA, ADM 199/656 *cit.*, giorno 9 febbraio 1941, paragrafo 32. Per la versione italiana, che ammette il colpo a bordo, *cfr.* Ufficio Storico della Marina Militare, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. IV: *Le azioni navali in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Roma, 1976, p. 363.
- (17)(pag 89/col. dx/riga 38) UKNA, ADM 234/323 *cit.*, p. 28 e appendice A: *Approach of Force «H» and*

*bombardment of Genoa*, 8/9 February 1941.

(18)(pag 90/col. sx/riga 5) Sul consumo delle munizioni *cf.* UKNA, ADM 199/656 *cit.*, giorno 9 febbraio 1941, paragrafo 35.

(19)(pag 91/col. sx/riga 19) L'equipaggio di quello «Swordfish» era formato dai guardiamarina N.G. Attenborough e S.W. Foote e dal primo aviere G.W. Halifax.

(20)(pag 91/col. dx/riga 5) Solo a partire dalle ore 13.00 di quel 9 febbraio 1941 la direzione del vento divenne costante da Ovest Sud-Ovest e richiese quindi minimi cambiamenti di rotta alla Forza «H» in occasione dei lanci e dei recuperi dei propri aerei. Nello stesso tempo il cielo si annuvolò e la visibilità decrebbe sensibilmente.

(21)(pag 91/col. dx/riga 40) UKNA, ADM 234/323 *cit.* e ADM 199/323 *cit.*, giorno 9 febbraio 1941, paragrafi da 44 a 49. Il convoglio francese CN.4 era lo stesso che poco prima era stato localizzato ma non identificato da un nostro bombardiere «S.79» e che, con la sua sola presenza in mare, creò poi tanta confusione in campo italiano, come vedremo in seguito. Si ricorda ancora una volta che gli orari inglesi erano arretrati di un'ora rispetto a quelli italiani.

(22)(pag 93/col. sx/riga 18) UKNA, ADM 199/656 *cit.*, giorno 9 febbraio 1941, paragrafo 42 e giorno 11 febbraio 1941, paragrafo 57.

(23)(pag 93/col. sx/riga 28) UKNA, ADM 234/323 *cit.*, appendice G: *Estimated damage inflicted by bombardment of Genoa, 9 February 1941*. Il bombardamento della raffineria di Livorno non venne invece esaltato più di tanto, a dimostrazione che anche in campo britannico tale incursione non era stata considerata pienamente riuscita.

(24)(pag 93/col. dx/riga 2) Ufficio Storico dello SM Esercito, *Bollettini di guerra del Comando Supremo 1940-1943*, Roma, 1973, pp. 150-151.

(25)(pag 93/col. dx/riga 23) Ufficio Storico della Marina Militare, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. IV *cit.*, pp. 364-365. Oltre ai colpi caduti in mare, numerose granate inglesi rimasero inesplose, tra cui quella da 381 mm che penetrò nel duomo di Genova e cadde nei pressi dell'altare maggiore.

(26)(pag 93/col. dx/riga 37) Per rispetto della documentazione originale, i provvedimenti e i movimenti aeronavali dell'Asse vengono qui riferiti secondo gli orari italiani, avanzati di un'ora rispetto a quelli inglesi.

(27)(pag 94/col. sx/riga 25) *Cfr.* Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM), fondo Bombardamento di Genova e fondo Attacchi alle basi, cartella 2, fascicolo 964 e Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica (AUSA), fondo S.1, cartella 6 e fondo GAM 7, cartella 130.

(28)(pag 94/col. dx/riga 18) *Cfr.* F. Mattesini, «Il bombardamento navale di Genova del 9 febbraio 1941», *cit.*, p. 61. Nelle direttive originali era previsto che la nostra flotta da battaglia, dopo la riunione con la 3<sup>a</sup> divisione, dirigesse ad Ovest fino al 6° meridiano, per poi puntare decisamente a settentrione per raggiungere alle 13.30 la posizione 42°40' Nord, grosso modo al largo di Calvi in Corsica.

(29)(pag 94/col. dx/riga 38) I numerosi ritardi furono anche dovuti alla lentissima cifratura e decodifica delle nostre trasmissioni radio. *Ivi*, p. 64.

(30)(pag 95/col. dx/riga 5) AUSMM, fondo Attacchi alle basi, cartella 2, fascicolo 964 *cit.*

(31)(pag 96/col. sx/riga 33) Questo disagio era decisamente imperdonabile, considerando che la Commissione Italiana per l'Armistizio con la Francia (CIAF) inviava a tutte le autorità militari italiane preventivi bollettini sui futuri movimenti navali francesi, compresa l'uscita del convoglio CN.4, segnalata fin dal 2 febbraio. *Cfr.* Ufficio Storico della Marina Militare, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. IV *cit.*, pp. 380-381.

(32)(pag 96/col. dx/riga 22) UKNA, ADM 199/656 *cit.*, giorno 9 febbraio 1941, paragrafo 45. Per la documentazione ufficiale italiana *Cfr.* AUSA, Relazioni operative belliche della 1<sup>a</sup> Squadra Aerea, febbraio 1941 e Diario Storico del 43° Stormo, anno 1941.