

Enno

STABILIMENTO FRATELLI PAGANO
Via Luccoli N° 32.



FROU-FROU

CRONACA DI SPORT E DI LETTERATURA

ABBONAMENTO ANNUO

Per l'Italia L. 10

» l'Esterò » 12

Un numero separato L. 0. 80

SI PUBBLICA

UNA VOLTA AL MESE

Direzione ed Amministrazione

GENOVA

ACQUASOLA - 22



LUGLIO

(A CLELIA)

*Alla marina c'è un sole africano
Che t'abbruna la pelle e ciò ti spiace;
Vieni dove c'è l'ombra e c'è l'arcano
Silenzio, amico della nostra pace.*

*Là vo' narrarti tutta a brano a brano
La mia vita invernale, e, se ti piace,
Ti leggerò il destino nella mano,
O negli occhi del tuo micio vivace.*

*E tu seduta al rezzo delle piante
Fingendo lavorare al tuo cuscino
Darai ascolto al labbro mio tremante.*

*E a poco a poco invasa dal divino
Fuoco d'amor, di febbre delirante,
Soffocherai di baci . . . il tuo gattino.*

IL DUCHINO



USIGNUOLI

*Oggi, la prima volta, nel giardino,
Ho sentita cantare la cicala;
Quel canto m'è sembrato sì divino
Che per poco non cadli dalla scala.*

*Poi mi tolsi il cappello e, a capo chino,
Il rapido osservai muover dell'ala,
E mi pareva d'assistere a un festino
D'arte moderna, ma di quei di gala.*

*Voi, signorina del secondo piano,
Che cantate la sera e la mattina
Con uno zelo per lo meno strano,*

*Se la sentiste quella bestiolina
Come gorgheggia in chiave di soprano
La preghereste d'una lezioncina!*

IL DUCHINO



PARTE PRIMA

Da Genova a Costantinopoli

(CONTINUAZIONE).

UNA GITA ALL'ETNA

(Dal giornale di bordo)

REMIGIO ZENA voleva visitare Aci-Trezza ed Aci-Reale i due paeselli siciliani così mirabilmente descritti da Giovanni Verga; costretti a scegliere fra questi ed una gita all'Etna, il fascino del gigante della natura era stato più forte di quello dello scrittore naturalista e, lasciato solo il nostro compagno di viaggio, THE CAPTAIN ed io avevamo preso il diretto che da Messina va a Catania. Ci accompagnava *Balilla*, il nostromo della *SFINGE*, carico di coperte e di scialli, provviste indispensabili per un *touriste* che voglia tentare l'ascensione del più alto vulcano d'Europa.

La ferrovia corre lungo il mare in mezzo a vari boschi di aranci e di limoni ed ai vigneti, ricchezze dell'isola che dopo esser stata il granaio d'Italia, ne è diventata la cantina. Ma la vera ricchezza la più grande, che non si vende e non si compra, che si pagherebbe a prezzo dei tesori di Golconda e che bisogna contentarsi di intravedere alla sfuggita dal finestrino del carrozzone, è quel cielo così limpido, è quel mare così azzurro che lambisce delle spiagge maravigliose le quali al fascino della natura uniscono quello dei ricordi.

Laggiù, su uno scoglio, si drizzano nere e maestose le rovine d'un castello che vide le gesta quasi favolose dei Normanni e risuonò delle grida di vittoria degli eroici marinari di Ruggero di Lauria; più in là quella piccola insenatura accolse le triremi di Ulisse, il greco vagabondo che conosceva tutte le vie, fuorchè quella di tornare a casa; quegli scogli battuti dalle onde, sono le roccie che il braccio poderoso dell'accecato Ciclope lanciò contro le navi dell'astuto suo ospite.

E ad ogni sbocco di galleria, nuovi panorami, nuove bellezze; Taormina col suo teatro che aveva il più bel scenario che mai teatro abbia avuto, il mare; non quello dipinto colla biacca e col cobalto dei nostri scenografi, ma quale ce lo sa dipingere la natura; Giarre-Riposto dove approdano le navi ve-

nute a far carico di vini da tutte le parti d'Italia e di Francia; Aci-Trezza, Aci-Reale e mille altri paeselli e borgate dove pare si dovrebbe passare la vita in un lungo sogno di Paradiso.

Alle 3, giunti a Catania, noleggiamo una carrozzella e, traversata la stupenda Via Etnea, cominciamo a salire al trotto del nostro ronzino la strada serpeggiante e polverosa che conduce a Nicolosi, alle falde dell'Etna. La giornata è calda, e, rannicchiati nel fondo del veicolo, guardiamo a mala pena le palazzine che costeggiano la via, i paeselli che si traversano ed i carri curiosamente dipinti e tirati da muli adorni di nappine e pennacchi a colori chiassosi che incontriamo tratto tratto sul nostro cammino.

A Nicolosi, piccola borgata a circa 700 metri sul livello del mare, la carrozza si ferma dinanzi una piccola osteria che porta il nome pomposo di *Albergo dell'Etna* dove divorando un piatto di maccheroni, fissiamo i muli, la guida e quant'altro occorre per la stabilita ascensione.

Al tramonto siamo in arcioni e la guida, presa la testa della nostra piccola carovana, dà il segnale della partenza. *Balilla* già agguerrito da una precedente cavalcata a Casamicciola, sta benissimo in sella e salvo qualche piccolo diverbio col suo mulo che vorrebbe fermarsi ogni minuto per rosicchiare qualche filo d'erba, è contentissimo della sua cavalcatura.

Attraversiamo altipiani ricoperti di vigneti e di fichi d'India piantati nelle lave antichissime e boschi di castagni in cui la luna dà agli alberi forme fantastiche di mostri e di spettri. Si parla poco e si ammira.

Cammina, cammina, finalmente, come nelle fiabe, in mezzo agli alberi, in fondo in fondo, ci appare un lumicino. La guida dà fiato al suo corno e poco dopo un altro squillo fatto debole per la lontananza, risuona nella foresta. Annunziati in modo così medioevale, giungiamo in breve ad una casetta di guardacaccia, dove si usa fare un *alt* per lasciar riposare le bestie, e per prendere qualche rinfresco.

L'aria che comincia a farsi frizzante ci obbliga, prima di risalire in sella, a dar mano al fagotto di provviste portato da *Balilla* cosicchè quando ci rimettiamo in marcia, nessuno più ci riconoscerebbe sotto i bizzarri indumenti che ci ricoprono. THE CAPTAIN con un cappottino verde pisello ed una coperta da cavalli in capo e legata con una fune attorno al collo, non lascia più vedere che la punta dei suoi baffi biondi. Io con un enorme *punch* che mi sale fino al naso e mi scende fino ai piedi, col berretto d'uniforme ed i stivaloni da caccia sembro un carabiniere d'Offenbach;

tutti, così infagottati e incappucciati abbiamo l'aria di deportati in Siberia o di viaggiatori al Polo.

Lasciato il bosco, la vegetazione comincia a farsi più meschina e rara finchè scompare del tutto e con essa ogni traccia di sentiero. La guida, a cavallo, va lentamente innanzi, studiando la strada, e i nostri muli la seguono ad uno ad uno, colla testa bassa posando cautamente le zampe fra gli ammassi di scorie e sull'orlo dei piccoli ghiacciai che biancheggiano sulle chine della montagna.

Ad un certo punto, lunghe e larghe striscie di neve ci chiudono il cammino; bisogna attraversarle sorreggendo colla briglia i muli che sdruciolano ad ogni passo e sprofondano fino al ginocchio; talvolta, le bestie impaurite si rifiutano di andare innanzi e ci tocca discendere e trascinarle alla meglio. La luna dà un riflesso abbagliante a tutta quella bianchezza di neve e disegna lunghi ed enormi su questa i profili delle nostre ombre. La nostra rassomiglianza coi viaggiatori polari si va facendo completa; andiamo innanzi, silenziosi, incappucciati fino agli occhi, colle mani sotto le coperte, perduti in quel silenzio d'ogni cosa in quella solitudine arida e triste.

La mezzanotte è già trascorsa da un pezzo, quando stanchi dalla lunga salita ed intirizziti dal freddo, giungiamo alla *Casa degli Inglesi*. È questa una piccola casetta ad uso osservatorio, che serve di ricovero ai *touristes* nelle poche ore che precedono l'ascensione del cono del cratere che s'erge minaccioso a pochi metri di distanza. Vi sono due camere coi muri pieni di sgorbi e d'iscrizioni e con un camino in cui accendiamo un po' di fuoco che spegniamo subito per non rimanere asfissati dal fumo; conficcate poi nel muro certe assi che a quanto pare devono servire di letto ai viaggiatori.

Mi rannicchio come posso in uno di questi letti, m'involgo nelle coperte, mi tiro addosso, come lenzuolo, certe stuoie di paglia trovate in un angolo e tento d'addormentarmi, ma THE CAPTAIN, geloso della mia trovata, vuole per forza impadronirsi di parte del mio giaciglio e senza tanti complimenti si raggomitola vicino a me; finiamo così per non poter prendere sonno nessuno dei due.

Fortunatamente il supplizio dura poco perchè all'alba la guida ci annunzia esser venuto il momento d'intraprendere l'ultima parte dell'ascensione. — E qui cominciano le dolenti note.

Sia la rarefazione dell'aria, sia il vento freddo che mi toglie il respiro, sia la mancanza d'esercizio, dopo poche centinaia di passi non ne posso più e son co-

stretto a fermarmi. La salita, è vero, è difficile, quasi a picco, nell'arena nella quale si sprofonda, o sulle pietre che vi mancano sotto i piedi, ma non è tale da non potersi affrontare da chi si è arrampicato sulle Alpi, sui ghiacciai del monte Ro-a.

La mia vergogna e la mia confusione si accrescono vedendo THE CAPTAIN, assai meno alpinista di me, continuare, sbuffando ed ansando, la sua ascensione; alla fine, dopo qualche minuto di riposo, mi rimetto anch'io in cammino, e adagio, adagio, mentre gli echi risuonano dalle grida di trionfo e dagli squilli di corno che THE CAPTAIN, giunto sulla vetta, manda ai quattro venti, mi arrampico per l'erta scoscesa, e come Dio vuole mi trovo sull'orlo del cratere dell'Etna, a 3312 metri d'altezza!

Il sole si leva in quel momento e inonda di luce, il mare, le coste di Calabria, le sottostanti spiagge della Sicilia, e le lontane isole Eolie! È uno spettacolo splendido reso ancora più imponente dal contrasto di tutta quella natura così ricca, così varia, così lussureggiante coll'enorme cratere che ci sta vicino, colla bocca tremenda spalancata dalla quale escono a intervalli globi di fumo e boati. Spinta dal vento una nera nuvola di fumo c'involge, e, soffocati dalle esalazioni solforose, ci affrettiamo a discendere in cerca di più spirabili aere. Prima di tornare al nostro ricovero dove ci aspetta una modesta colazione visitiamo alcuni piccoli crateri aperti nel fianco dell'Etna, uno dei quali, curiosissimo, che getta vapori d'acqua bollente.

Tutta la montagna è coperta di cono di crateri; ve ne sono, disse la guida, più di trecento, quali, alti come montagne, quali simili a formicai, quali spenti da secoli e coperti da una ricca vegetazione, quali trulli ed aridi, con un piccolo pennacchio di fumo che tradisce il fuoco che cova dentro di loro.

Fatta colazione, si risale a cavallo, e, dato un ultimo sguardo al gigante Etneo, che forse non rivedremo mai più, riprendiamo sotto la sferza del sole il già fatto cammino.

Il ritorno è assai più breve che la salita, ma siamo stanchi e trafelati e salutiamo con gioia il cerimonioso albergatore di Nicolosi che ci domanda se ci siamo divertiti.

— Ci siamo divertiti? Chi potrebbe dirlo? In questo momento ci pare che il più grande piacere che potrebbero farci tutti questi importuni i quali ci assedian sarebbero di lasciarci tranquilli sdraiati su un letto, a riposare. Invece, no; la guida ci porta il conto e vuole il benservito — l'albergatore con mille in-

chini ci dà del *milord* e dell'ammiraglio e ci pela in conseguenza — i Nicolosini fanno ressa intorno all'uscio ed alla finestra della nostra camera e contemplano curiosamente le nostre abluzioni..... Per farla finita, ci ficchiamo nella nostra carrozza e via di corsa per Catania. Non si guarda nulla, nè la strada polverosa, nè le casine biancheggianti, nè i carri dipinti, nè le siciliane dal bruno scialle che loro copre il capo, nè la via Etnea e non si apre bocca che alla porta dell'*Hôtel Central* per domandare una camera e un letto...

Come si sta bene, al soffice, sotto le lenzuola, nella penombra di una cameretta fresca e silenziosa, senza far nulla, senza pensare a nulla! E l'Etna, la cavalcata sui muli, la casetta del guardacaccia, il ricovero sulla vetta del monte, il cratere, la traversata dei ghiacciai, gli squilli di corno nella notte, nella foresta, tutto questo si agita confusamente nel pensiero, come rimembranza di cose lontane, lontane.... come un sogno e..... dormiamo.

Lorenzo

Errata-Corrige — Nel numero passato, per mero errore tipografico scrivemmo PIREO invece di PILOS — Ne chiediamo venia ai lettori.

POVERO LORENZO!

È una storia veramente pietosa; ma bisognerebbe averla udita, come io l'udii, dal labbro della vecchia Prassede, la madre del giovane di cui vado a parlare la pietosa storia. Ella veniva ogni giorno nella cappelletta a mezzo del ponte che attraversa il torrente, e vi si tratteneva fino a sera, pregando, filando, piangendo e domandando l'elemosina ad ogni viandante per l'anima del povero Lorenzo; Lorenzo era l'unico suo figlio. Sovente a chi soffermavasi sul ponte, e commosso dalle sue lacrime, gliene chiedea la ragione, ella ne faceva il tristo racconto. Da più giorni i suoi gemiti non si uniscono alla voce del torrente, poichè è caduta ammalata; transitando da quella parte, di ritorno da una partita di caccia, io mi soffermai qualche tempo da un mio vecchio amico, ostiere in quei paraggi, ed egli mi raccontò quanto io vado a narrare.

Lorenzo era il più bel giovane dei contorni, il più disinvolto e il più spiritoso che mai nascesse in Fontanabuona. Nessuno era più destro di lui al tiro del gallo, nessuno più robusto in lotta, più agile a sal-

tare sui greppi, più svelto nelle danze della domenica, la sera, sul piazzale, al suono della cornamusa. E non era mal provveduto di beni della fortuna: era sua la casuccia, dove abitava, suo l'orticello, suo un bosco di castagni che ombreggia la sinistra sponda del torrente; insomma aveva tutto per essere felice, eppure ei divenne il più misero degli uomini: s'innamorò d'una fanciulla, e d'allora in poi non vi fu più pace per lui. L'Agatina, era una povera guardiana di pecore, figliuola di un mandriano agli stipendi di un ricco possidente di Lavagna, ma d'una bellezza strana, abbagliante; bianca come una tazza di latte, vermiglia come la rosa canina che spunta sulla siepe dei clivi.

La bellezza della persona scompagnata dalla bellezza del cuore è funesta dote per chi la possiede, funestissima per chi piglia ad amarla. Il cuore dell'Agatina non corrispondeva al bel volto: era capriccioso, vago di ogni chimera, bramoso, anelante di miglior fortuna. L'unico studio della fanciulla era quello di assettarsi e d'ornarsi più che non comportava il suo stato: perdeva l'ore ad infiorarsi i capelli, e a specchiarsi nella fontana; sedea sui balzi che costeggiavano la via per udire gli elogi dei passeggeri, cantava canzonette e strambotti, così come l'estro le suggeriva, poichè sapeva d'aver voce dolcissima, e vedea tutti i villici soffermarsi ad udirla. Lorenzo più d'ogni altro fu preso all'esca di cotante attrattive: si aggirava giorno e notte d'intorno all'abituro di lei, la seguiva sulla montagna, tra i folli castagni, sul margine del ruscello; le preparava ghirlande in ogni luogo ove ella solea posarsi, all'ombra degli olmi, sul più caldo del giorno: talvolta accompagnava sulla zampogna, le sue rustiche canzoni; tal'altra le raccoglieva le agnelle sbandate: ogni giorno deponea presso il fonte, ove ella godea dissetarsi, un panierino o un canestro delle più scelte frutta della stagione. L'Agatina vistasi oggetto di tante sollecitudini, cominciò a por mente a Lorenzo; saputasi invidiata da tutte le compagne, si avvide non esser quella una fortuna da lasciarsi fuggire di mano, e si mise a lusingare il giovane amante. Allora Lorenzo fu veramente ammaliato.... La bella coppia! dicevano tutti in paese, vedendoli insieme passeggiare per via, assistere insieme alla messa della parrocchia, concorrere insieme ai mercati dei vicini paesi: Che bella coppia! Non così la Prassede che fino d'allora vedeva più in là. Povero figliuolo! selamava essa ogni volta che udiva qualcuno congratularsi seco lei per la ventura di Lorenzo: darei la

vita perch'ei si fosse innamorato di un'altra. E quando gli si chiedea; si fan presto coteste nozze, comare Prassede? Si faranno, rispondea sospirando, se il Cielo vorrà!

Già era stabilito il dì delle nozze, e il parroco l'avea già proclamato una volta dall'altare. Quand'ecco capitare al villaggio un nipote del ricco possidente di Lavagna, il quale, morto lo zio, veniva a prender possesso dei poderi ereditati. Tra i fittaiuoli, concorsi ad onorare il novello padrone, convenne pure il mandriano, padre dell'Agatina, e seco addusse la figlia. Abbigliata coi suoi vestiti da festa, coi capelli rattenuti da lucenti aghi d'argento, e con l'aurea collana, che le avea donato Lorenzo, era d'una bellezza veramente sorprendente: ed infatti il giovane padrone fu preso da tanta bellezza, e più non seppe distaccarsi da lei: studiava ogni pretesto per averla vicina: ogni giorno si faceva recare il latte per la colazione, ora il butirro per il desinare, la giuncata per la merenda. La malizia dell'Agatina superava la scaltrezza del cittadino. Ella mostravasi rispettosa con esso, ma schiva: serbava un contegno di modestia che lo facea disperare: ad ogni protesta d'amore, rispondea, vergognando: La povera Agatina non è degna dell'amor vostro. Il padrone struggevasi dal desiderio: avrebbe dato un tesoro per vincere un momento la ritrosia di lei; e quando intese che ell'era vicina a maritarsi a Lorenzo, un giorno ei le disse: l'ami tu tanto da preferirlo al tuo padrone? Egli è il mio fidanzato, rispondeva arrossendo.... io non devo amare che il mio fidanzato. — E se io ti sposassi, Agatina, lascieresti tu il tuo Lorenzo? — Voi sposarmi, o signore! gli è impossibile.... voi siete troppo ricco per me. E ciò dicendo, fuggiva da lui sospirando! La tattica dell'Agatina riuscì a perfezione, l'amore del giovane crebbe a dismisura per queste ripulse, e tanto crebbe, che vinto ogni riguardo e di condizione e di ricchezza divisò di sposarla. Lorenzo era ignaro di coteste pratiche. Egli era partito per Genova, ove un mugnaio suo vicino gli avea intentata una lite per l'acqua d'un rigagnolo che a se diceva spettare. Le liti fra i vicini, specialmente nei nostri paesi sono ostinate e accanite più che non comporta la gravità del soggetto: di molo che corse un buon mese, prima che i due contendenti venissero ad aggiustamento. Segnato appena il contratto, Lorenzo se ne ritornò al paese. Aveva scritto ad Agatina, e a Prassede il giorno e l'ora del suo arrivo. Ella mi verrà incontro: dicea fra se giubilando. E divorava

la via, ed ogni persona che scorgea da lontano gli pareva Agatina, gli pareva d'essa che impaziente gli stendesse le braccia. Giunto sulla vetta del monte, da cui si scopre il villaggio, vide il luogo deserto, e fermossi agitato da un triste presentimento. Coricavasi il sole, e la sera che gli succedeva era scura e nebbiosa: sembrava che il cielo volesse avvertirlo di qualche sciagura. Una donna veniva lentamente dalla china, e s'avviava alla vetta ove Lorenzo sedeva colla fronte appoggiata sulle mani cruciato da pensieri ch'ei non sapeva definire. Era Prassede. — Voi sola, madre mia! E Agatina?... chiese egli? — Agatina.... è trattenuta altrove: rispose la buona madre con voce tremante.... — Altrove! come? da chi? E sorgea sbigottito. La povera Prassede gli gittava le braccia al collo e singhiozzava. — Datti pace, o figliuolo; era voler del cielo che coteste nozze non avessero luogo. — Dio! gridò Lorenzo; Dio mio! è forse morta Agatina! — Morta.... sì, morta per te. In quel momento scoppiarono mortaletti dal villaggio; splendenti razzi solcarono l'aria nuvolosa; la luce di un falò scoperse il piazzale della chiesa affollato di gente, e voci e grida e acclamazioni di gioia echeggiarono per tutta la valle. — È festa di nozze, selamò Lorenzo con voce soffocata.... È Agatina....? — Si marita domani coll'erede del suo padrone: balbettò Prassede stringendo al seno il figliuolo. Ei cadde come colpito dal fulmine. — Morto io grida: — Non morto soggiunse l'ostiere, il dolore non uccide.

Il domani di quella sera affannosa, alla prima alba del giorno, mentr'io tutto imbacuccato scendevo da una mia vigna sul monte, fuggendo la pioggia che m'aveva colto per via, scontrai Lorenzo che a lenti passi venivami incontro sull'istesso sentiero, senza cappello, rabbuffati i capelli, pallido come un'ombra e assorto in profondi pensieri. Pioveva a ribocco, grandinava, tuonava, era un subisso della natura: egli non badava nè a grandine, nè a folgor, nè a vento; passava oltre senza vedermi, senza rispondere al mio saluto, e andava a posarsi sul cumignolo d'un poggio sporgente sulla valle, immobile e ad essa rivolto, grondante di acqua vestito e capelli, come una di quelle statue che si collocano sulle fontane dei giardini. Egli vedea di là la casuccia del mandriano, e la via che conduce al palazzino del rivale.

A malgrado di quel diluvio, io stava lì su due piedi a guardarlo e compassionarlo. Mi scosse un calpestio un respiro affannoso e vidi Prassede che avea

seguito da lontano le tracce del figliuolo. Mi riconobbe, e mi accennò Lorenzo senza far motto, ma con un atto e un'occhiata che non si possono esprimere. Ci ritirammo al riparo di una rupe ombreggiata da un pino selvatico, intenti a ciò che farebbe l'infelice.

— Dio buono! Madonna santa, abbiate pietà del mio povero figlio, sciamò l'afflitta donna. Non vogliate ch'ei si perda, non toglietemi l'unico appoggio della mia vecchiaia, per cagione di quella malvagia fanciulla.

E poscia rivolta a me, pallida e lagrimosa come era, e appoggiando il capo sulle mie spalle, prorompeva:

— I miei presentimenti, o compare, si sono verificati. Oh! i presentimenti materni non ingannano mai. E soccomberà. La ferita ch'egli ha ricevuto è troppo profonda. Qual notte, qual terribile notte fu quella di ieri. Appena ei rinvenne dallo svenimento in cui cadde al primo annunzio del tradimento ei corse al villaggio come un forsennato, ed io seco lui. La bufera che minacciava d'imperversare, aveva spento la luminaria e disperso il falò; le danze erano cessate, ammutite le canzoni. Avreste detto che Iddio condannava un tripudio che faceva la disperazione d'una povera donna. Si dileguavano di qua e di là le persone concorse alla festa; e Agatina condotta per braccio dal suo contento padrone, e seguita dal padre che non capiva in se dalla gioia, s'avviava correndo alla casa del parroco per ripararsi dal mal tempo che minacciava. In quel momento Lorenzo, le si presenta innanzi, sbarrandole la strada, pallido, contraffatto! Salvatemi da Lorenzo, gridò essa al padrone, abbandonandosi nelle sue braccia. — Salvarti da me, traditrice! proruppe piangendo Lorenzo. Senti tu dunque il rimorso della tua colpa? — Oh! salvatemi, salvatemi seguiva ella a gridare. Gli astanti si erano affollati intorno, il parroco era accorso, i fittaiuoli del ricco signore si erano posti di mezzo: Lorenzo fu allontanato dall'Agatina, e le porte della Chiesa parrocchiale si chiusero dietro alla spergiura. Pochi amici ricondussero a casa il mio figliuolo procurando di consolarlo: lo stesso buon parroco venne a raggiungerlo e a recargli parole di conforto. Egli non udiva, non vedeva nessuno, smaniava, delirava, ardea dalla febbre. Tutta la notte rimase in tal guisa senza por mente nè ai miei consigli, nè alle mie lagrime, colle braccia incrociate sul petto, scorrendo a lunghi passi la camera, e nulla a me rispondendo, come non fosse la madre che pian-

geva e pregava. Finalmente all'avvicinarsi dell'alba ei si riscosse. — È d'uopo ch'io la veda ancora una volta, disse fra se: una volta ancora, e poi sia di me quel che il cielo ha destinato. Ed uscì frettoloso.

Mentre la buona madre così mi parlava, la pioggia era cessata. Il sole cominciava a spuntare a traverso delle folte nuvole, e a diradarle: i vignaiuoli uscivano agli usati lavori, e si spargevano tra i verdi filari; i mandriani ricomparivano sui poggi, cacciandosi innanzi le agnelle belanti; per tutta la valle si diffondea nuova vita. Lorenzo si alzava dal luogo ov'era seduto, e tendea gli occhi e gli orecchi alle falde del monte. La campana della chiesa suonò a festa, e gioconde voci risposero da lontano a quei suoni.

— Eccola! gridò Lorenzo sì forte che noi l'udimmo in distanza. E per dirupato sentiero si avviò correndo alla valle.

— Figlio, figlio, esclamò la madre, movendo a raggiungerlo quanto potean le sue forze. E ambidue mi uscirono di vista nelle sinuosità della china.

La giovane fidanzata, ai tocchi della campana, era uscita dalla sua casuccia, accompagnata dal padre e da parecchie vicine, sfarzosamente vestita, bella tuttavia, ma sparuta ed inquieta. Si vedeva che una interna voce la sgridava e le predicava alcunchè di sinistro. Per giungere alla chiesa le conveniva valicare il torrente; ma il torrente era gonfio, e rotolavasi torbido e fragoroso, concitato ancora dalla passata tempesta, di modo che le era forza slungar il cammino, e passare il ponticello di legno che lo attraversava. Lorenzo aveva preso uno scorciatoio e giunse sul ponte dalla destra riva, quando la giovane vi si era già inoltrata dalla sinistra. Ella diede un grido in vederlo e si arrestò sbigottita. Lorenzo le si prostrò dinanzi protendendo ambe le mani. Tanto il padre, quanto le amiche si arrestarono indietro meravigliati.

— Ascoltami, Agatina, le disse Lorenzo, ascoltami per l'ultima volta. Io t'amo ancora, a malgrado del tuo tradimento, t'amo da disperato! Sei tu risoluta di compiere la tua infedeltà? rispondimi: vi sei tu risoluta?

— Lorenzo! rispose Agatina, facendo forza a se stessa: omai le cose sono giunte a tal punto che mi è impossibile arretrarmi un tal passo. Noi non eravamo destinati l'un per l'altro.

— E le tue promesse? e i tuoi giuramenti?... e le nozze proclamate dall'altare?... e l'anello mio che tu ancora porti in quel dito?...

Ella rabbrivì a siffatte parole; guardandosi alla mano, vi scorse l'anello di Lorenzo, che, non so come, avea pur anco serbato.... e si affrettò di torsi l'anello di dito.

— Io te lo rendo, riprese l'ingrata con voce tremante: e glielo porgea.

In quel mentre festose voci si facevano udire alle spalle di Lorenzo e in mezzo a plaudente comitiva si avvicinava al ponte il fortunato rivale che veniva incontro alla sposa.

— Hai tempo ancora, hai tempo ancora a pentirti: riprese Lorenzo ricusando l'anello.... Una sola parola, Agatina, proferisci una sola parola, e salvami dalla disperazione.

— Agatina! gridò il giovane signore ponendo il piede sul ponte e attonito alla vista di Lorenzo ancora in ginocchio ai piedi di lei. Allora Agatina ripigliò risoluta.

— Lasciami, Lorenzo, ormai non è più tempo: riprenditi l'anello. E glielo gittò dinanzi con atto sprezzante. L'anello fe' un balzo sul ponte, e rotolò nel torrente.

— Riprendilo, replicò la sciagurata, e fe' un passo per liberarsi da lui.

— Vieni a riprenderlo meco: rispose Lorenzo, balzando in piedi, con occhi scintillanti, terribili, e precipitandosi sovra di lei.

— Aiuto, gridò Agatina al padre ed alle amiche che moveano a soccorrerla; ma indarno. L'atto di Lorenzo fu un lumpo.... piombarono entrambi nel torrente.

Ogni soccorso fu vano: i flutti gonfi e precipitosi gli ravvolsero insieme, li trascinarono un istante, e si chiusero sovra di loro.

Si raccolsero le estinte salme, ancora abbracciate insieme, e furono sepolte nell'istessa fossa fuori del recinto del cimitero, in luogo solitario e appartato; il ponte di legno ov'ebbe luogo la funesta tragedia, fu rifatto di pietra, e sopra vi fu eretta una piccola cappella in memoria dei fidanzati. Quivi la sventurata Prassede, uscita di senno per tanto dolore, sono vent'anni che trascina la sua misera vita, narrando ai viandanti la funesta fine dell'amato figliuolo.

Qui finì il suo racconto l'ostiere, qui terminò ancor'io, lieto se avrò potuto non recar gran noia al benigno lettore che mi ha seguitato in questa pietosa storia.

Gennaio 1885.

Gen. Piciroli.

IL JULLANAR

Questo yawl di 128 tonn. è uno dei tipi più strani che abbia prodotto la scienza navale di Jhon Harvey di Vivanhoë, e l'audacia, lo spirito inventivo di un celebre amatore di corse, quale si è il signor Bentall.

Il *Jullanar* non rassomiglia ad alcun altro yacht, e ben lo si potrebbe definire un cilindro afusolato alle due estremità e stabilito su di una chiglia triangolare di piombo. Costrutto nel 1876, si presentò in varie regate nelle quali dimostrò qualità straordinarie, battendo i concorrenti più celebri: esso misura, in linea d'acqua, sei volte la propria larghezza, ha una sezione maestra stretta ma piena; nella batteria non ha rientranza, ma tende piuttosto a un leggero svasamento: possiede un enorme pescaggio (m. 4. 10) variante di molto fra poppa e prora e 79 tonn. di piombo situato parte in chiglia e parte fra i madrieri di ferro fuso. Ma il carattere più saliente di questo bizzarro yacht, si è l'allungamento della poppa, che sembra essere fatto onde frodare la regola di stazza, misurandosi nel 1876 la lunghezza di un yacht dal dritto di prora alla testa del timone. Questa poppa, formata a V, non è che la continuazione dello scafo, senza essere sorretta da una chiglia, aumenta di molto la lunghezza della linea d'acqua, e non era contata nella stazza! *Fatta la legge, studiata la malizia.*

Le linee d'acqua sono dritte a prora e a poppa, ma il dritto di prora è slanciato come quello delle golette e la chiglia seguita un curva ascendente si accentuata, che presso il dritto di prora il pescaggio è appena di 30 centimetri, mentre di poppa è di metri 4. 10.

Il *Jullanar* ha poca stabilità iniziale, ma che aumenta collo sbandamento al punto, che può arrivare senza pericolo a 70° di inclinazione, governando perfettamente, talchè grazie a questa eccessiva stabilità, con grosso mare e forte vento questo yacht sviluppa qualità nautiche straordinarie e ben può paragonarsi ad un vero delfino. — Però questo tipo di yacht deve essere troppo orziere e necessita davvero una mano, ben ferma e sicura per mantenerlo in poppa; certo però che deve stringere il vento in modo eccezionale. Ma non lo credo un tipo da imitarsi: brillò per due anni, come meteora, nelle regate della Mersey e di Cowes, ma tosto si ritirò dalle corse, non volendo forse compromettere gli allori acquistati contro le nuove e pur sane costruzioni.

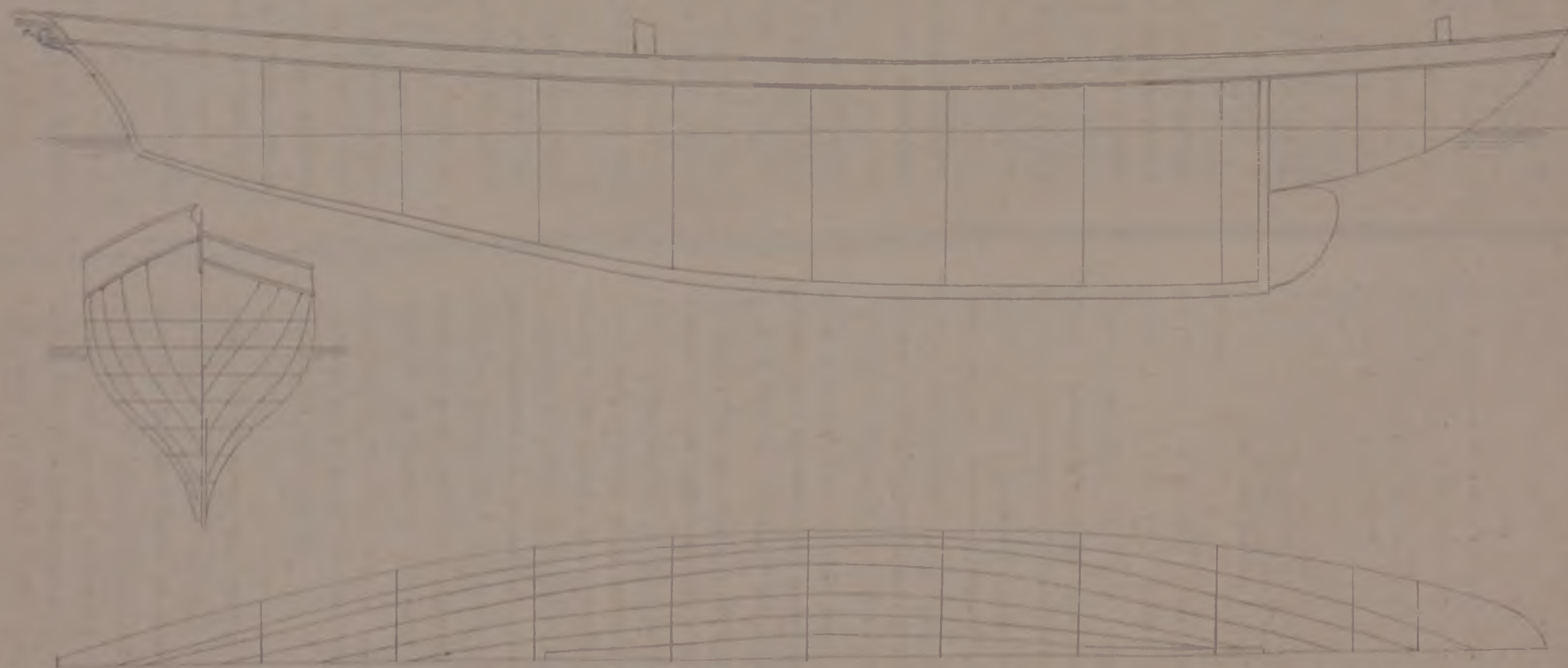
Ecco le principali dimensioni del *Jullanar*:

Lunghezza in linea d'acqua	metri 30. 48
Larghezza massima	» 5. 12
» in linea d'acqua	» 5. —
Albero di maestra dalla coperta all'incapellaggio	» 16. 25
Albero di mezzana	» 11. —
Bome	» 17. 16
Picco	» 12. 80
Bastone di fiocco, fuori bordo	» 7. 48
Spiazzamento	tonn. 158. —
Zavorra	» 79. —
in Chiglia	» 6. —

il custode

Galleria del FROU-FROU

BOZZETTI E MODELLI



JULLANAR

YAWL DI 128 TONNELLATE

PENSIERO

...
...
...

(Dalle « Note ed Appunti » di un vecchio Diplomatico).

Mi par di vederlo! Nero, nero, prestante, dalla personcina snella; con quella sua breve testina sovraneamente altera. Sfido io! — Era figlio di un Re. Re selvaggio, se vogliamo, ma pur sempre re; e nel fulgore della bruna pupilla era una grande maestà. Si chiamava Pansé (Pensiero), e colui ch'era forse chiamato al dominio di una tribù, era ridotto a dover servire il più sdegnoso e superbo fra gli spagnuoli

Pensiero vestiva il giubbotto dai bottoncini smaglianti che distingue i grooms. Che pietà mi faceva quel piccolo Principe in livrea!

Quando veniva all'Ambasciata a recar lettere del suo illustre padrone, che aveva il vezzo d'esser sempre in ritardo alla Cancelleria, lo facevo chiamare e trovavo il mezzo di farlo discorrere sulle sue vicende. Tristi vicende, invero.

La dominazione messicana erasi estesa fino a quel recondito lembo di Pampas, ove il padre di Pensiero regnava felice e temuto. Una notte, Pensiero, (era piccino allora) fu bruscamente destato da un grande clamore. Echeggiarono grida selvaggie.... si udirono dei colpi d'arme da fuoco, i principali membri della tribù giacevano a terra boccheggianti, sul terreno erano pure distesi, degli uomini vestiti di nero.... La tenda regale era lorda di sangue. Il padre suo, tetro in volto, cogli occhi fiammeggianti, tendeva un'arco.... aspettava.... poi.... nulla....

Pensiero non ricordava altro che il mare.... e un gran bastimento, ove egli era dolcemente cullato dalle onde.

Dopo svariate peripezie, il destino balzò Pensiero a Madrid. Colà, gli venne fatto esser ammesso al servizio di un giovane attachè, il quale insegnargli la civiltà.... a colpi di studiscio.

Ciò malgrado, Pensiero nutriva pel padrone un'affetto, cieco, indomito, appassionato. Sua unica felicità, suo sommo conforto, era l'essergli vicino.

Manco di notte, voleva lasciarlo! Dormiva su una stuoia davanti alla camera, ove Don Alvarez riposava, e stava lì, attento, spiando ogni più lieve movimento, dormendo a sbalzi, temendo sempre un pericolo ignoto per l'essere adorato, che di solito dormiva saporitamente, non accordando il benchè minimo pensiero di riconoscenza al Pensiero che vegliava per lui.

M'ero preso di una forte simpatia per quel povero Pensiero sventurato, che ardeva l'incenso di un af-

fetto intensissimo sull'altare del Dio dell'egoismo. Ma quanto mai mi uggiva quel villano padrone di Pensiero!... padrone, in tutta la brutale significazione della parola. Mi uggiva tanto che.... debbo dirlo?.... Ebbene sì... Talvolta, riflettendo al crudele modo di agire di Don Alvarez, riguardo al mio protetto, sebbene io sia un vecchio codino impenitente, un'aristocratico di tre cotte, pure osai sussurrare a me stesso, che dopo tutto, comprendevo il socialismo!! Ma badiamo veh! *Solamente* nel caso di Pensiero.

Passarono parecchi anni.

Una sera, a Parigi in un salotto del sobborgo San Germano si faceva musica. Fin qui nulla di straordinario. Dove non si fa musica oramai! Il bello si è, che non mi vergogno affermare che detesto la musica in generale, e quella di Chopin in particolare. Per l'appunto, una bellissima slava aveva surrogato al pianoforte il padrone di casa, e cominciava i primi accordi di un *notturmo* del Chopin. Avevo pagato il mio scotto ai doveri della cortesia, ascoltando, più o meno religiosamente, le classiche nenie regalateci dal padrone di casa, ma sorbirmi le snervanti elegie del cosiddetto Genio Polacco, proprio non me la sentivo. Per cui, adagino, adagino, senza far parere, da buon Diplomatico insomma, mi recai nel fumoir a degustarvi il mio Avana in santa pace.

Le chiacchiere politiche, un po' di maldicenza, e, Dio me lo perdoni! un sonnellino schiacciato nel segreto di quel narcotico ambiente, mi ci trattennero a lungo. Quando tornai nel salotto, vi era folla. Le mie povere orecchie furono piacevolmente (?) colpite da una voce baritonale, che, a quanto pare, deliziava l'elettissimo uditorio, poichè da ogni parte udivansi esclamazioni ammirative di questo conio. Charmant!.... Ravissant!... Divin!! Oh! comme il dit ça!!

Allora stetti in ascolto. Trattavasi di una coplita spagnuola.

Io no vivo mas en la calle
Donde Usted me conoc'ò.
Ahora vivo en la plazuela
Del desingano major.

La voce e la coplita non mi tornavan nuove: sì la coplita è senz'altro, una di quelle tanto mai carine, scritte da Fernan Caballero, ma a chi apparteneva la voce? Non distinguevo bene il cantante, essendo un po' miope, quindi avvicinai al gruppo che lo circondava.

Io non abito nella calle
Dove mi avete conosciuto.
Ora sto nella piazzetta
Del disinganno maggiore.

La bellissima Slava era ritta vicino al pianoforte e si faceva fresco col ventaglio piumato. A lei era certamente diretto il languore melodico, formante la frase dominante della coplita, quel « Disingano major » che estinguevasi tanto abilmente in un *Ab!*... lungo, mestissimo, somnesso, pieno di reticenze.

Quell'*Ab!*... fu la mia leva di Archimede! Era indubitato, che la voce apparteneva al mio ex collega Don Alvarez de R... Conte, Duca, tutto quel che volete, e la coplita era il suo cavallo di battaglia! Rammmentavo benissimo i clamorosi successi, che gli era valsa la coplita e soprattutto l'ultima strofa di essa. Ora, l'*oggetto*, (per il momento,) era mutato, ma la frase... il tono... l'accento, eran pur sempre invariabilmente gli stessi.

Don Alvarez aveva finito di cantare e con finta modestia chinava qua e là, la « superba cervice » per ringraziare. Mi vide e mi riconobbe; contentandosi ben inteso, di salutarmi da lungi con un cenno della mano. Ecco, ai miei tempi per esempio, un giovanotto non avrebbe salutato un vecchio gentiluomo così; ma, visto e considerato che i tempi sono mutati e le regole della buona educazione idem, così, torniamo a bomba e perdonate la digressione.

Veder la mia bestia nera e pensare a quello sventurato di Pensiero, fu un punto solo. Bramando averne notizia, mi diressi verso il suo padrone. Costui mi accolse cortesemente, non dipartendosi però da quel suo fare olimpico, che tanto potentemente mi urtava i nervi. Scommetto avrà detto in cuor suo: Che vuole questo vecchio seccatore da me? — Voleva saper qualcosa di Pensiero — Glielo dissi — Don Alvarez esitò un momento, poi.

— Pensiero? — Ah si — Ora rammento parmi.

Ella mi chiede di quel mio groom, un mezzo selvaggio, pel quale, quando s'era insieme all'Ambasciata di Pietroburgo Ella aveva una benevolenza speciale — Assentii col capo — Don Alvarez continuò: Ma Ella ignora dunque che quel monello non è più — È andato a raggiungere la sua regale famiglia nel regno del Grande Spirito, là, dove mi assicurano si passa piacevolmente il tempo ballando perennemente la Cachucha al suono del zam zam. Che delizia vero? — E rise — di un brutto riso cinicamente beffardo. Mi allontanai sdegnato, senza profferir parola. Dunque il mio povero Pensiero era morto. Come? Quando? — Volli saperlo, e lo seppi — Ora vi dirò come era morto quell'eroe ignorato.

Egli trovavasi col padrone in un castello isolato della Sierra Nevada: pare che Don Alvarez avesse dei

nemici e pare che i spagnuoli non indietreggino davanti alla vendetta. Il fatto sta, che alcuni malandrini riuscirono a penetrare nel castello, ma non avevano contato sulla costante vigilanza di Pensiero, il quale diede il grido d'allarme. Vi fu una lotta brevissima... i malandrini fuggirono. Don Alvarez era salvo, ma Pensiero si buscò un colpo di navaja nel cuore... e quel suo cuore fedele, cessò per sempre di battere. Era morto come era vissuto. *Per lui....* per il padrone noncurante e crudele.

Ho scritto questa storia perchè un mio collega, il Visconte di T... ostinavasi iersera nel voler sostenere la tesi che: Non vi è amore disinteressato — *Donnant donnant, mon cher!* — Dice lui — Io penso al mio piccolo principe in livrea e... protesto!

FERT

Milano, Giugno 1885.

LE REGATE IN ITALIA

Finalmente si può dire che anche in Italia abbiamo una regolare campagna di regate! Ed infatti il programma che presentiamo ai nostri lettori, è tale da contentare le differenti graduazioni degli amatori della Navigazione da diporto: dalle piccole gare delle minuscole lusorie a quelle più serie e più lunghe riservate agli yachts di maggior tonnello, da quelle a remi, a quelle delle vele latine, sembra che il Comitato delle regate del R. Y. C. I. abbia procurato di fare il possibile per contentare tutti i dilettanti. Grazie all'iniziativa e agli uffici della benemerita Sezione Partenopea, anche gli yachts italiani, in questa stagione di corse gareggeranno per disputarsi la *Coppa della Regina*. È bene che l'esempio venga dall'Alto, e se i membri della Famiglia Reale continueranno a favorire Regalmente, come in Inghilterra, la navigazione da diporto, aumenteranno di certo le costruzioni di yachts nazionali *marini e veloci* e allora si, che potremo dire: *sempre avanti, Yachtsmen Italiani! alla conquista, o alla difesa della Coppa Reale!*

E pur troppo temo che quest'anno bisognerà fare il possibile per difenderla!

Se sono da lodarsi le premure, le cure diverse, li impegni che si assunsero le Sezioni Partenopea, Elbana e Livornese, onde organizzare fra loro una lunga e bella campagna di regate con ricchi premi (anche in *vile danaro*), è pur doloroso il dover constatare che uno dei vincitori delle regate di Nizza, l'unico

yacht di costruzione italiana che potesse validamente difendere il nuovo dono Reale, il *Rigoletto* infine del signor Henry, riposi sugli allori e stiasene neghittoso sulla spiaggia di Sestri a rosolarsi al sole, come il negletto, troppo negletto, *Fanfulla* del march. Doria lo è nelle acque della Darsena di Genova! Che dirò del valente yacht che primo fe' sventolare il guidone del R. Y. C. I. sulle onde dell' Atlantico e sulle coste inglesi? Ahimè! anche il *Corsaro*, come la *Luisa*, giace in melanconico disarmo, in attesa.... di giorni migliori! Noto con vero rincrescimento la mancanza di questi concorrenti, perchè nella regata di crociera da Napoli a Portoferraio (e nemmeno in Inghilterra, paese di corse, si fanno regate di 260 miglia) l'yacht di costruzione Italiana del cap. D' Albertis, avrebbe molto probabilmente battuto quelli di costruzione Inglese del Principe Strozzi e del Duca D' Oria d' Eboli, e coll' *imbatto* fresco che soffia nel golfo di Napoli, in 50 miglia di corsa, avrebbe validamente difesa la coppa di S. M. la Regina, contro la *Miss Mary* del signor Cassinelli di Antibio. Potrà la *Fanny* del Principe Rospigliosi prendere il posto che, *coute que coute*, in simile circostanza avrebbe dovuto occupare il *Rigoletto*? Speriamolo, ma io che più d'una volta, con fortuna diversa, *ajutai* a gareggiare a Mentone, a Nizza, e a Cannes contro la veloce *Miss Mary*, faccio le mie riserve, e ritengo che *Papà Cissinelli* faccia una razzia dei premi principali. Ad ogni modo dò un cordiale benvenuto alla bianca *Miss Mary*.

Spero che tutte le corse avranno un esito brillante, che procederanno, *esatte e ordinate*; tuttavia si concederà ad un dilettante di regate, ad un appassionato per la navigazione da diporto, di raccomandare vivamente la giusta interpretazione del Regolamento, massime degli articoli che contemplano il *cambiamento del percorso della regata*, e la *sostituzione di una boa*; rammentino infine le diverse Commissioni, che non saranno mai troppe le norme e le istruzioni che si impartiranno ai concorrenti.

Ed ora, salute ai vincitori.

Mastika da Scuz

REGATE

DEL

REGIO YACHT CLUB ITALIANO

CHE AVRANNO LUOGO A NAPOLI

nei giorni 25, 26, 27, 28 e 29 Luglio

Primo Giorno — Sabato 25 Luglio

GARA ISCHIA - ore 10 a. m.

Yachts a vela della Grande Categoria iscritti al R. Y. C. I. dalle 15 tonn. in su. Percorso 15 miglia circa, 2 giri del triangolo. Corsa al cronometro. Partenza volante. Compenso e Regolamento del R. Y. C. I.

4 in partenza 1. Premio L. 1000 e Diploma del R. Y. C. I.

2. » » 500 id.

3. » » 250 id.

3 in partenza 1. Premio L. 500 e Diploma

2. » » 250 id.

2 in partenza 1. Premio L. 250 e Diploma.

GARA CAPRI

iscritti o non iscritti al R. Y. C. I.

Un quarto d'ora dopo la precedente.

Yachts a vela. Seconda Categoria dalle 5 alle 13 tonn. Percorso 15 miglia, cioè 2 giri del triangolo. Corsa al cronometro. Partenza volante. Compenso e Regolamento del R. Y. C. I.

4 in partenza 1. Premio L. 500 e Diploma del R. Y. C. I.

2. » » 200 id.

3. » » 100 id.

3 in partenza 1. Premio L. 200 e Diploma del R. Y. C. I.

2. » » 100 id.

2 in partenza 1. Premio L. 100 e Diploma del R. Y. C. I.

GARA POSILLIPO

iscritti o non iscritti al R. Y. C. I.

Un quarto d'ora dopo la precedente.

Yachts dalle 5 tonn. in sotto armate a cutter. Percorso 7 miglia e 1/2 circa, cioè un giro del triangolo. Corsa al cronometro. Partenza volante. Compenso e Regolamento del R. Y. C. I.

1. Premio - Medaglia d'arg. della Sezione e Diploma

2. » » bronzo id. id.

3. » — — id. id.

GARA CAMPANELLA

un quarto d'ora dopo la precedente.

Yachts dalle 5 tonn. in sotto armati a Vele Latine. Manovre e percorso simili alla gara precedente, cioè un giro del triangolo.

1. Premio — Medaglia d'argento e Diploma.

2. » id. di bronzo id.

3. » — — id.

GARA CAIOLA

un quarto d'ora dopo la precedente.

Yachts della lunghezza sino a metri 5 1/2. Manovre e percorso simili alla gara precedente.

1. Premio — Medaglia di bronzo e Diploma.

2. » Diploma.

Secondo Giorno Domenica 26 Luglio.

GARE MERCANTILI

da stabilirsi.

GARA D'INSIEME

ore 11 a. m.

Per tutti gli Yachts a vela regolarmente iscritti al R. Y. C. I. Percorso 15 miglia. Due giri del triangolo. Corsa al cronometro. Partenza volante. Compenso e Regolamento del R. Y. C. I.

- 7 in partenza 1. Premio L. 500 e Diploma
 2. » » 250 id.
 3. » » 150 id.
 4. » » 100 id.
- 5 in partenza 1. Premio L. 250 e Diploma
 2. » » 150 id.
 3. » » 100 id.
- 3 in partenza 1. Premio L. 150 e Diploma
 2. » » 100 id.
- 2 in partenza soppresso il secondo premio.

GARE A REMI

Prima Gara

ore 4 p. m.

Gozzi da pesca a 4 remi con un remo di guida a poppa, rotta da destinarsi dalla Direzione.

1. Premio L. 50; 2. id. L. 30; 3. id. L. 20.

4 in partenza o soppressa la gara.

Seconda Gara

un quarto d'ora dopo la precedente.

Yole del golfo senza timone a 4 remi, rotta da destinarsi.

1. Premio L. 50; 2. id. L. 30; 3. id. L. 20.

4 in partenza o soppressa la gara.

Terza Gara

Lancie a 4 remi con timonieri socii del R. Y. C. I.

1. Premio. Medaglia d'argento della Sezione per il timoniere e Diploma per l'imbarcazione.

2. Premio. Medaglia di bronzo della Sezione per il timoniere e Diploma per l'imbarcazione.

Quarta Gara

Lancie da corsa (Canoe) a 4 vogatori e timoniere appartenenti a Società di Canottieri regolarmente iscritti al R. Y. C. I. Percorso 3000 metri circa.

1. Premio. Gran Medaglia d'argento della Sezione per la Società cui appartiene l'imbarcazione e L. 300 e Medaglia d'argento per ciascun componente l'equipaggio.

2. Premio. Medaglia di bronzo della Sezione per la Società cui appartiene l'imbarcazione e L. 150 e Medaglia di bronzo per ciascun componente l'equipaggio.

Quinta Gara

Lancie da Marina da Guerra.

1. Premio. Gran Medaglia d'argento della Sezione per l'imbarcazione e Medaglia di bronzo a ciascun componente l'equipaggio.

2. Premio. Medaglia d'argento della Sezione per la sola imbarcazione.

Terzo Giorno Lunedì 27 Luglio.

GARA VESUVIO - ore 10 a. m.

Yachts montati da equipaggi composti da Socii del R. Y. C. I. e da dilettanti non socii e ciò bona fide del Comandante del Yacht che dovrà esser membro del R. Y. C. I.

1. Premio. Gran medaglia d'argento della Sezione pel Comandante e Diploma pel bastimento. Medaglia di bronzo per ciascun membro dell'equipaggio.

2. Premio. Diploma pel bastimento.

I nomi dei Componenti l'equipaggio di ciascun bastimento dovranno esser dichiarati all'atto dell'iscrizione, e qualora alcuno di questi debba esser sostituito da altro al momento della gara, il Comandante dovrà provvedersi dell'approvazione per iscritto dalla Commissione. Percorso 15 miglia.

Due giri del triangolo. Partenza volante — Corsa al cronometro. Compenso R. Y. C. I.

Quarto Giorno Martedì 28 Luglio

GARA DEL SOLITARIO A VELA.

Yachts montati da un membro del R. Y. C. I. Libertà di tonnellaggio e velatura. Percorso 8 miglia circa — 2 giri del triangolo. Partenza volante. Corsa al cronometro. Senza compenso.

1. Premio. Medaglia d'oro del R. Y. C. I. pel socio e Diploma pel bastimento.

2. Premio. Medaglia di Vermeille pel socio e Diploma pel bastimento.

3. Premio. Medaglia d'argento pel socio e Diploma pel bastimento.

4 in partenza o soppresso il terzo premio.

Quinto Giorno Mercoledì 29 Luglio

GARA REALE

Yachts a vela della Grande Categoria iscritti al R. Y. C. I. dalle 15 tonn. in su. Percorso: Girare l'isola di Capri lasciandola a sinistra. Corsa al cronometro. Partenza volante. Compenso e Regolamento del R. Y. C. I.

1. Premio. Coppa di S. M. la Regina e Diploma del R. Y. C. I.

2. Premio. Medaglia d'oro del R. Y. C. I.

3. id. id. d'argento.

4 in partenza o soppresso il terzo premio.

La distribuzione dei premi si farà l'ultimo giorno di regata alle ore 9 p. m. cioè il 29 luglio.

SORRENTO 1885

REGATA SOTTO IL PATRONATO DELLA SEZIONE PARTENOPEA

DEL

REGIO YACHT CLUB ITALIANO

nei giorni 30-31 Luglio e 1 e 2 Agosto

Primo Giorno — Giovedì 30 Luglio

Crociera da Napoli a Sorrento.

Yachts iscritti e non iscritti al R. Y. C. I. da 5 tonn. in su. Partenza alle 11 a. m. Partenza volante. Corsa al cronometro. Compenso e Regolamento del R. Y. C. I.

1. Premio L. 200 e Medaglia d'argento della Sezione Partenopea.
 2. id. » 150 e Medaglia di bronzo idem
 3. id. » 100.
- 4 in partenza o soppresso il 3. premio; 3 in partenza o soppresso il 2. premio.

Secondo Giorno Venerdì 31 Luglio

GARA DI SORENTO

ore 10 a. m.

Yachts a vela della Grande Categoria iscritti o non iscritti al R. Y. C. I. dalle 15 tonn. in su. Percorso da determinarsi. Lunghezza 15 miglia. Corsa al cronometro. Compenso e Regolamento del R. Y. C. I.

1. Premio L. 200 e Medaglia d'argento della Sezione Partenopea del R. Y. C. I.
 2. id. » 150 e Medaglia di bronzo id. id. id.
- 3 in partenza o soppresso il 2. premio.

GARA DI SCUTALO

iscritti o non iscritti al R. Y. C. I.

Un quarto d'ora dopo la precedente

Yachts a vela della Seconda Categoria dalle 5 alle 15 tonn. Percorso da determinarsi. Lunghezza 15 miglia. Corsa al cronometro. Partenza volante. Compenso e Regolamento del R. Y. C. I.

1. Premio L. 100 e Medaglia di bronzo della Sezione Partenopea del R. Y. C. I.
2. id. » 50.

Tre in partenza o soppresso il 2. premio.

GARA DELLA PUNTA DI MINERVA

iscritti o non iscritti al R. Y. C. I.

Un quarto d'ora dopo la precedente

Yachts dalle 5 tonn. in sotto armati a Cutters. Percorso da determinarsi. Lunghezza 7 miglia e 1/2. Partenza volante. Compenso e Regol. del R. Y. C. I.

1. Premio. Dono del Comitato — 2. Premio id.

Tre in partenza o soppresso il 2. premio.

GARA VERVECE

Un quarto d'ora dopo la precedente

Yachts dalle 5 tonn. in sotto armati a vele latine. Percorso come la gara precedente.

1. Premio. Dono del Comitato — 2. Premio id.

Tre in partenza o soppresso il secondo premio.

GARA DI PUOLI

Un quarto d'ora dopo la precedente

Yachts della lunghezza sino a metri 5 1/2. Manovre e percorso simili alla gara precedente.

1. Premio. Dono del Comitato — 2. Premio id.

Tre in partenza o soppresso il 2. premio.

Terzo Giorno Sabato 1 Agosto

GARA DI DILETTANTI — ore 11 a. m.

Yachts montati da equipaggi composti da soci del R. Y. C. I. e di dilettanti non soci e ciò bona fide

del Comandante del Yacht che dovrà esser membro del R. Y. C. I.

1. Premio. Dono delle Signore e Medaglia d'argento della Sezione Partenopea del R. Y. C. I.
2. id. Medaglia di bronzo della Sezione Partenopea del R. Y. C. I.

Quarto Giorno Domenica 2 Agosto

GARA DEL SOLITARIO A VELA.

1 1/2 ora dopo la precedente.

Iscritti o non iscritti al R. Y. C. I.

Yachts montati da un dilettante. Percorso da determinarsi.

Lunghezza 8 miglia circa; 2 giri del triangolo. Libertà di tonnellaggio e velature. Partenza volante. Corsa al Cronometro senza compenso.

1. Premio. — Medaglia d'argento della Sezione Partenopea pel dilettante e Diploma pel bastimento.
2. Premio. — Medaglia di bronzo della Sezione Partenopea pel dilettante e Diploma pel bastimento.

GARA DELLE BARCHE SORRENTINE

ore 11 a. m.

Partenza volante. Corsa al Cronometro. Percorso da determinarsi della lunghezza di 12 miglia, 3 giri del triangolo.

1. Premio L. 200 - 2. Premio L. 100 - 3. Premio L. 50.
- 4 in partenza e soppressa la gara.

GARA A REMI — ore 5 p. m.

Gozzi da pesca a quattro remi.

1. Premio L. 25 - 2. Premio L. 15 - 3. Premio L. 10.
- Quattro in partenza o soppressa la gara.

Lancie da corsa (Canoe). Percorso 3 mila metri circa.

1. Premio. — Medaglia d'argento della Sezione Partenopea del R. Y. C. I. e L. 150.
2. Premio. — Medaglia di bronzo e L. 100.

Lunedì 3 Agosto.

GARA DI S. A. R. IL DUCA D'AOSTA.

Grande Regata di Crociera da Napoli a Portoferraio.

1. Premio. — Oggetto d'arte, offerto da S. A. R. il Duca d'Aosta, e diploma.
2. Premio. — Oggetto d'arte e diploma.
3. » — Medaglia d'oro.
4. » — Medaglia vermeil.

AVVERTENZE. — Qualunque Yacht dovrà issare in testa d'albero il suo guidone distintivo, che avrà dichiarato all'atto d'iscrizione.

Le iscrizioni saranno chiuse 48 ore prima del giorno della regata a cui si vuol prender parte.

Le iscrizioni si ricevono presso la Sede della Sezione Partenopea.

Nelle corse a remi s'intende per Canoe qualunque genere d'imbarcazione leggera con scalmiere in murata, capace di contenere 5 persone al massimo. Per Yole intendesi ogni genere d'imbarcazione con poppa a specchio e destinata a passeggiata con camera per passeggeri ed il di cui peso non sia inferiore a Kil. 120.

Le regate si fanno secondo è stabilito dai regolamenti del R. Y. C. I. Le domande d'iscrizione alle regate devono essere fatte in iscritto e devono contenere:

- 1.° il nome del proprietario e quello del Capitano;
- 2.° il nome, il genere di velatura ed il tonnellaggio del Yacht iscritto;
- 3.° l'indicazione della corsa prescelta;
- 4.° la Società dei Canottieri ed il nome dei Componenti l'equipaggio.

La Commissione Marittima, si riserva di apportare al programma tutte quelle varianti o modificazioni che crederà opportune.

Le ultime disposizioni verranno date per iscritto a tutti i regatanti la mattina della regata.

Il giudicato del Giuri è inappellabile ed i concorrenti dovranno sottomettersi a qualunque variante venisse introdotta nel presente Programma.

La Commissione Marittima avrà la sua sede presso la Sezione Partenopea sita alla Villa Nazionale nel piano superiore del caffè di Napoli.

PROGRAMMA

DELLE

REGATE SEZIONALI A PORTOFERRAIO

nei giorni 8, 9 e 10 Agosto 1885

Sabato 8 Agosto.

GARA DEI REALI DI SAVOIA.

Per Yachts a vela, dalle 15 tonn. in su, iscritti al R. Y. C. I. — Percorrenza 15 miglia, cioè tre giri del triangolo. — Corsa al cronometro. — Partenza volante ore 11 antimeridiane.

1. Premio. — Oggetto d'arte, dono di S. M. il Re, medaglia vermeille e diploma R. Y. C. I.
2. Premio. — Oggetto d'arte, dono di S. E. il Principe di Sirignano, e diploma.
3. Premio. — Oggetto d'arte, dono della Sezione, e diploma.

GARA DI PORTOFERRAIO.

Per Yachts a vela, dalle 5 alle 15 tonn. (escluse), iscritti al R. Y. C. I. — Percorrenza 10 miglia. — Corsa al cronometro. — Partenza volante ore 11 1/2 antimeridiane.

1. Premio. — Oggetto d'arte, dono della Sezione, medaglia argento, e diploma R. Y. C. I.
2. Premio. — Oggetto d'arte, dono della Sezione e diploma.
3. Premio. — Oggetto d'arte, offerto dal Socio Commend. Colonn. D. Corsi, e diploma.

GARA DI MARCIANA-MARINA.

Per Yachts a vela, inferiori alle 5 tonn., iscritti al R. Y. C. I. Percorrenza un giro del triangolo. — Corsa al cronometro. — Partenza volante ore 12 meridiane.

1. Premio. — Oggetto d'arte, dono della Sezione, medaglia bronzo e diploma R. Y. C. I.
2. Premio. — Oggetto d'arte, offerto dal Socio sig. M. Collacchioni, e diploma.
3. Premio. — Oggetto d'arte, dono del cav. Colonnello F. Tabacchi, e diploma.

Alle ore 9 pom. apertura della fiera, a beneficio delle famiglie povere dell'Elba, la cui direzione è affidata a gentili Signore Patronesse.

Domenica 9 Agosto.

Dalle ore 9 del mattino alle 2 pom. rimane aperta la fiera di beneficenza.

GARA DI RIO NELL'ELBA.

Per imbarcazioni a 4 remi, appartenenti a bastimenti iscritti al Compartimento di Portoferraio, montate da Equipaggi dei bastimenti stessi. — Percorrenza 1500 metri con tre giri di boa.

1. Premio. — L. 100 offerte dal Ministero del Commercio, e bandiera R. Y. C. I.
2. Premio. — L. 60 offerte della Sezione.
3. Premio. — L. 40 " " "

Quattro almeno in partenza, ore 5 pomer. o soppressa la gara.

GARA DI MARCIANA-CASTELLO.

Per Gozzi a 4 remi, iscritti al Compartimento di Portoferraio, non superiori a metri 7 di lunghezza. — Percorrenza metri 1500 con tre giri di boa.

1. Premio — L. 100, offerte dalla Sezione, e bandiera del R. Y. C. I.
2. Premio. — L. 60, offerte dalla Sezione.
3. Premio. — L. 40, id.

Quattro almeno in partenza, ore 6 pom. o soppressa la gara.

Alle ore 7 pom. Cuccagna in mare, con premi di L. 2. per ciascuna bandierina tolta dalla vetta dell'albero.

Alle ore 9 pom. Recita e Accademia di beneficenza al Teatro.

Lunedì 10 Agosto.

GARA DI RIO-MARINA.

Per Latini pontati, iscritti al compartimento di Portoferraio. — Libertà di tonnellaggio. — Percorrenza 10 miglia, cioè due giri del triangolo. — Partenza all'ancora, filando per occhio, ore 11 antim. — Nessun compenso.

1. Premio. — L. 270 offerte dai Municipii dell'Elba, bandiera e diploma del R. Y. C. I.
2. Premio — L. 150 offerte dai Municipii dell'Elba, e diploma.
3. Premio — L. 100 offerte dalla Sezione.

N.° 6 iscritti, o abolito il terzo premio. — Quattro almeno in partenza, o soppressa la gara.

GARA DI PORTO LONCONE.

Per lancia e Canotti a vela del Compartimento di Portoferraio, non iscritti al R. Y. C. I. e non superiori a tonn. 1 1/2. — Percorrenza un giro del triangolo — Regolamento sociale — Nessun compenso — Libertà di velatura — Partenza all'ancora, filando per occhio, ore 12 meridiane.

1. Premio. — Oggetto d'arte, dono della Sezione, e diploma del R. Y. I.
2. Premio. — Diploma.

Tre almeno in partenza, o soppressa la gara.

Alle ore 6 pom. da Signore Patronesse della beneficenza saranno pubblicamente distribuiti i premi ai vincitori delle diverse gare.

Alle ore 9 pom. illuminazione a fuochi di bengala dell'antico Castello Volterrajo.

Mercoledì 12 Agosto.

REGATA DI CROCIERA

da Portoferraio a Livorno.

1. Premio. — Oggetto d'arte e diploma.
2. » — » »
3. » — Medaglia vermeil.

AVVERTENZE. — Le regate si fanno in conformità del Regolamento R. Y. C. I. — La Commissione Marittima si riserva di apportare al presente Programma tutte quelle modificazioni ed aggiunte che crederà necessarie.

Le iscrizioni si ricevono, sino al giorno 2 del prossimo Agosto, in Genova alla Sede Centrale del R. Y. C. I. — In Livorno, Civitavecchia e Napoli alle sedi delle Sezioni locali. — In Portoferraio, a tutto il dì 7 di detto mese presso la Segreteria della Sezione Elbana.

REGATE A LIVORNO

PER CURA DELLA

SEZIONE LIVORNESE

Sabato 15 Agosto.

REGATE DI SERIE.

Gare di Yachts a vela, iscritti nel R. Y. C. I. di 5 tonn. in meno. Percorso 5 miglia, ossia un giro del triangolo — Due premi se i concorrenti sono 4 o più: un premio se meno di 4.

1. Premio. — Oggetto d'arte e pergamena.
2. » — id. id.

Gara di Yachts a vela, iscritti nel R. Y. C. I. dalle 5 alle 15 tonn. escluse. — Percorso 10 miglia ossia due giri del triangolo. Due premi come sopra.

1. Premio. — Oggetto d'arte e pergamena.
2. » — id. id.

GARA DELLE LL. MAESTÀ.

Yachts a vela della grande categoria, iscritti nel R. Y. C. I. dalle 15 tonn. incluse in più.

Percorso 15 miglia, ossia 3 giri del triangolo. Due premi come sopra.

1. Premio. — Oggetto d'arte offerto dalle LL. MM. e pergamena.
2. Premio. — id. e pergamene.

Domenica 16 Agosto.

GARA DEL SOLITARIO A VELA.

Per yachts iscritti nel R. Y. C. I. di qualunque tonnello e velatura; percorso 3 miglia, un giro del piccolo triangolo. — Due premi come sopra.

1. Premio. — Oggetto d'arte — 2. Premio id.

GARE A REMI.

Corse di yole a 4 remi appartenenti a Società costituite: percorso metri 1200 circa.

Due premi e bandiere.

GARA DI OUTRIGGERS — Percorso 1000 metri.

1. Premio. — Oggetto d'arte e medaglia d'argento.

GARA DI GOZZI A 10 REMI. — Percorso 1500 metri.

1. Premio L. 200 e bandiera — 2. Premio L. 100 e bandiera.

CORSA DI CANOE.

iscritte nel R. Y. C. I. — Percorso 3500 metri.

Due premi se ne correranno 3 o più. Un premio se saranno due.

1. Premio. — Oggetto d'arte, medaglia d'oro per ciascun dell'equipaggio.

2. Premio. — Oggetto d'arte, medaglia d'argento per ciascun dell'equipaggio.

Lunedì 17 Agosto.

GARA DEL PRESIDENTE DEL R. Y. C. I.

Corsa d'insieme.

Per yachts iscritti nel R. Y. C. I. di ogni tonn. Percorso 10 miglia, due giri del triangolo.

1. Premio. — Oggetto d'arte, dono del marchese Ginori e pergamena.

2. Premio. — Oggetto d'arte, e pergamena.

3. Premio. — id. id.

Schiarimenti. — Tutte le gare a vela sono al cronometro, partenza volante. Per la corsa delle yole la Commissione Marittima giudicherà inappellabilmente se i battelli concorrenti, appartengono, o no, al tipo yola.

YACHTING

Il 7 giugno ebbero luogo a Cette le regate annuali, favorite da bel tempo e da buona brezza da Levante Scirocco: nella categoria da 6 a 9 tonn. vinse il primo premio l'*Alcyon* di Marsiglia, secondo *Darling*; in quella da 9 a 12 tonn., il primo fu vinto da *Eclipse* e il secondo da *Mascotte* ambedue di Marsiglia. Inoltre i primi due yachts vinsero rispettivamente il primo e secondo premio della corsa d'insieme.

✱

A Brest ebbero luogo nel 15 e 16 giugno scorso splendide regate: 26 yachts divisi in quattro serie vi presero parte, e l'*Henriette*, di 20 tonn., del sig. Pilon vinse il primo premio della gran serie e quello della corsa d'onore battendo l'*Eva* di 40 tonn. del signor Fonade. Come ben rammenteranno i nostri lettori l'*Henriette* fu vincitrice alle ultime corse di Mentone, ed ebbe il secondo premio nella serie da 15 a 30 tonn. a quelle di Nizza, ove vinse *Rigoletto*.

✱

Il 28 giugno a Saint-Jean Beaulieu, il Club nautico di Nizza dava la sua annuale regata estiva (corsa in-

ternazionale senza *allegiance*). Nella categoria da meno da 8 tonn., presero parte 8 concorrenti ed il primo premio fu vinto dalla *Niè* del sig. Bensa di Nizza, la quale fece il percorso in 5^h 20' 45" ed il secondo dalla *Lei* del signor Beardo di Nizza, che impiegò 5^h 23' 10" a fare lo stesso percorso. Rammento con piacere che la *Lei* batte sempre bandiera italiana e che è fattura del noto Oneto di Sampierdarena. — E giacchè il nome di questo benemerito nostro costruttore ha fatto capolino, godo nell'annunciare che, per conto del signor Squadrelli di Voghera, ha incominciato la costruzione di un yacht, tipo *Sirena*, di circa 24 tonn. Questo nuovo prodotto dei cantieri d'Oneto avrà metri 14 di linea d'acqua e 3.50 di massima larghezza, 8 tonn. di piombo in chiglia e sarà guernito a yawl, velatura più adattata per la crociera a cui è destinato. Un saluto al nuovo avversario di *Rigoletto* e così i nostri giovanotti imitassero il signor Squadrelli. Sembra strano che i *terrieri* devano mostrare la strada a noi *marini*!!

✱

Si avvicina il mese fissato per la corsa della famosa coppa dell'« America ». Inglesi e Americani a nulla perdonano, nulla omettono per prepararsi con tutti i mezzi possibili a questo torneo internazionale, che a giusto titolo appassiona gli yachtsmen: il Comitato del New York Yacht Club ha indirizzato a tutte le Società nautiche americane, una circolare annunciante che ai primi di luglio si faranno varie serie di prove fra i diversi yacht, aventi almeno 18 metri di linea d'acqua, per scegliere il campione che dovrà difendere la coppa contro gli yachts inglesi. Si citano fra gli iscritti il *Pocahontas* di 85 tonn. costruito nel 1881 da David Kerby, il *Puritan* varato a Boston ai primi di giugno, ed il *Priscilla*, ex *Sybil*, appartenente al signor Gordon Bennett. Questo sloop ha 40 tonn. di piombo in chiglia e la *Genesta*, yacht inglese, ne ha 62.

I due campioni inglesi *Genesta* e *Galatea* sono già partiti per l'America, ed un nuovo 20 tonn. da corsa del marchese d'Ailsa, fu imbarcato su di un grosso vapore diretto del pari per Nuova York; forse questo celebre amatore di regate, vorrà col suo nuovo yacht sorpassare le gesta di *Mudge* e *Maggie*. Inoltre la *Clara* di 20 tonn. uno degli ultimi prodotti di Fife, proprietà del sig. M. C. Sweet, è partito il 25 scorso dal East India Dock di Londra per andarsene a vela in America e prender parte alle regate di Boston e New-York.

Tutti i dettagli e disposizioni necessarie per la corsa fra Inglesi e Americani, furono già stabilite; una sola divergenza esisteva circa all'*allegiance* ed il Comitato del New-York-Yacht-Club ne riferì al signor M. G. Schuyler, ultimo rappresentante vivente dei donatori della famosa coppa, il quale si pronunciò per quella differenza stabilita dal regolamento americano. Secondo le regole di regata del Club di Nuova-York, la gara del campione americano, contro la *Genesta* sarà fatta in tre corse: la prima sarebbe il percorso ordinario, triangolare, del New-York Y. C. nella baia ononima; la seconda, parimente triangolare ma in alto mare; infine la terza corsa di 20 miglia contro vento e in poppa partendo dalla punta, o dal fanale galleggiante di Sandy-Hook. La prima di queste corse avrà luogo il 1° settembre.

Ecco, o giovani yachtsmen italiani, una bella occasione per scuotere il vostro letargo tradizionale; anzichè andarvene ai bagni a Venezia, Viareggio, a Rimini o a stabilimenti termali più o meno, (che poi finiscono di mungere le tasche e lasciare la salute come era), prendete una buona ed energica risoluzione; andatevene in Inghilterra vedrete molte regate serie, qualche ultimo tipo da 20 o 40 tonn. che vi farà venire l'acquolina in bocca, quindi partite per l'America: in 6 giorni di traversata sarete nella patria di *Brother Jonathan* e potrete a Nuova York paragonare lo sloop americano col cutter inglese, vedrete una regata, unica forse nei ricordi dell'Yachting, e chi sa?... Può anche darsi il caso, che qualcuno di voi prenda sul serio passione al mare e tornato in Italia, facendo suo pro di quanto avrà osservato, dei disegni e piani raccolti, come ricordo di viaggio, cometta a qualche nostro scelto costruttore, un nuovo yacht da 20 a 40 tonn. il quale, per quanto è possibile raduni in se le qualità del balio americano, della zavorra inglese, e su questo futuro prodotto dei nostri cantieri possa girare *tuto, rapide, et jucunde* l'azzurra conca mediterranea e le splendide e svariate coste che la rinserrano.

Io farei così, ma sgraziatamente ne sono impedito da . . . alte ragioni di stato.

RAFFICA



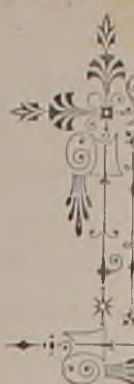
Proprietà Letteraria — Gerente Respons.: DOMENICO MORTOLA

GENOVA — STABILIMENTO FRATELLI PAGANO.

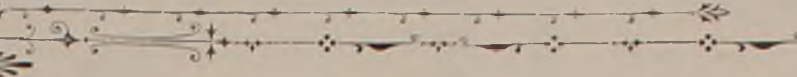


Enno

STABILIMENTO FRATELLI PAGANO
Via Luccoli N° 32.



FROU-FROU



CRONACA DI SPORT E DI LETTERATURA

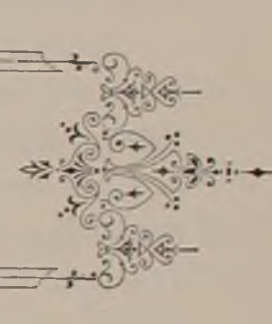
ABBONAMENTO ANNUO
Per l'Italia L. 10
» l'Estero » 12
 Un numero separato L. 0. 80

SI PUBBLICA
 UNA VOLTA AL MESE

Direzione ed Amministrazione
GENOVA
 ACQUASOLA - 22



TRILLI DI BORDO



PICCOLA SINFONIA

Pel canto dei poeti
Ecco un superbo tema:
Tre valorosi atleti
Pel canto dei poeti
Fendono il seno a Teti
In cerca d'un diadema;
Pel canto dei poeti
Ecco un superbo tema.

Cantate i tre Argonauti
A bordo della SFINGE,
Con pifferi e con flauti
Cantate i tre Argonauti
Cui, forse troppo incauti,
Nuovo desio sospinge.
Cantate i tre Argonauti
A bordo della SFINGE.

Piangete, o verginelle:
Vanno a Costantinopoli
Tra i venti e le procelle.
Piangete, o verginelle,
Vanno a rischiar la pelle
Per far parlare i popoli;
Piangete, o verginelle,
Vanno a Costantinopoli.

Chi sa quanto staranno
Prima di ritornare!
Un giorno...? un mese...? un anno...?
Chi sa quanto staranno!
Ahimè! ritorneranno?
Perduti in mezzo al mare,
Chi sa quanto staranno
Prima di ritornare!

È Tartaro Lanfranco
Quel che fa da Giasone;
Quel colla spada al fianco
È Tartaro Lanfranco.
Sì migherlino e bianco
Tenta una spedizione?
È Tartaro Lanfranco
Quel che fa da Giasone.

L'altro è Remigio Zena
Autor d'un libro grigio,
Udiosa cantilena;
L'altro è Remigio Zena,
Però della balena
Timor non ha Remigio;
L'altro è Remigio Zena
Autor d'un libro grigio.

Del terzo non ne parlo,
 È un capitano fiero;
 Chi mai può nominarlo?
 Del terzo non ne parlo.
 Si chiami Ambrogio o Carlo,
 È noto al mondo intero;
 Del terzo non ne parlo,
 È un capitano fiero.

Così sovra un vascello
 Se ne vanno in Levante
 A conquistare il vello;
 Così sovra un vascello
 Partono, ed il cappello
 Muteranno in turbante;
 Così sovra un vascello
 Se ne vanno in Levante.

Se il vel non fosse d'oro,
 Nessuno si stupisca,
 Debbon pensarci loro.
 Se il vel non fosse d'oro,
 Quale maggior tesoro
 D'una bella odalisca?... —
 Se il vel non fosse d'oro
 Nessuno si stupisca.

Faranno fuoco e fiamma
 Giunti appena allo scalo,
 Coerenti al programma
 Faranno fuoco e fiamma,
 E purchè il grande dramma
 Non cominci col palo,
 Faranno fuoco e fiamma
 Giunti appena allo scalo.

Con pifferi e con flauti
 Celebrate l'impresa,
 Cantate i tre Argonauti
 Con pifferi e con flauti;
 Se non saranno cauti
 Pagheranno la spesa,
 Con pifferi e con flauti
 Celebrata l'impresa.

In Darsena, 15 Maggio 1885.

Ambrogio
Genova



* UNA CROCIERA DELLA SFINGE

CAPITOLO I. — Gli amici - Il Duilio e le commissioni - Un po' di storia della Sfinge - Le trasformazioni del quadratino - Due biondi a bordo - I gusti del M.se Invrea e le carte del Capitano - Come debba essere l'equipaggio di un yacht - Balilla - Marinai e professori.

Non l'avevo detto a nessuno e tutti lo sapevano; gli amici e conoscenti che incontravo mi domandavano con premura un po' affettata, dalla quale trape- lava talvolta un po' di canzonatura, il giorno della mia partenza per Costantinopoli.

« Chè si celia? Un viaggio in Oriente non è cosa da prendersi a gabbo e con un cutter come la *Sfinge* bisogna pensarci su due volte prima di affrontare il migliaio di miglia che separano Genova dal Bosforo. È vero che la *Sfinge*, prima di chiamarsi così, aveva già fatto questo viaggio, ma era guidata da un valente marinaio e del resto la sua impresa fu giudicata più fortunata che savia.

Queste ed altre cose mi dicevano gli amici pur lodando molto il mio divisamento, ma facendomi presenti tutte le noie, tutti i pericoli cui andavo incontro ostinandomi a far la traversata su di un cutter di poco più di 12 tonnellate; immaginatevi poi quello che a me non dicevano e che avranno detto sul conto mio!

Io friggevo. Non avevo confidato a nessuno e quasi non ero neppur io ben certo, ben sicuro, di voler spingere la mia crociera fino a Costantinopoli ed ero quindi più che mediocrementemente seccato di tutte le congratulazioni, di tutti gli avvisi più o meno amichevoli, di tutte le raccomandazioni che mi si facevano.

E le commissioni? Se avessi avuto il *Duilio*, mai e poi mai mi sarebbe stato possibile d'introdurvi tutta la roba che dovevo comprare per conto di terzi; questi voleva una dozzina di botti di vin greco, quello mi raccomandava non so quante boccette di essenze, un

(*) N. d. R. — Per uno sbaglio del compilatore del giornale vennero già pubblicati col presente titolo alcuni scritti riguardanti il viaggio della SFINGE.

Essi (quelli firmati R. ZENA) sono un breve saggio di un volume che il nostro egregio amico e collaboratore sta per dare alle stampe.

altro preferiva due o tre *narguileh*, ed i modesti desideri del quarto si limitavano a due o tre tappeti di Smirne; cosa curiosa, poi, la maggior parte delle commissioni mi venivano da persone intimamente convinte che non sarei arrivato più in là di Portofino. Avevo la testa piena di nomi strani, più stranamente pronunciati: *chibouk*, *feridjé*, *jacmak*, *rakatlukumia*, *cufieh*, che tutta quella buona gente tirava fuori con ammirabile disinvoltura, come se li avesse detti e sentiti ripetere le migliaia di volte. Ed io che avevo creduto fino allora che tutte quelle brave persone le quali a Costantinopoli pareva ci stesser di casa e di bottega, non fosser mai state più in là di Nervi o di Sampierdarena!

Intanto la *Sfinge*, il mio piccolo e robusto cutter, andava lentamente preparandosi per la lontana spedizione. Cassette di conserve alimentari, provviste d'ogni genere, sigari, armi, cappelli e berretti d'ogni foggia prendevano posto nei cassettoni del quadrato o della mia cabina e giorno per giorno il compito del nostromo, incaricato di riporre tanta roba in uno spazio ristrettissimo, diveniva più difficile, con poca soddisfazione sua e nessuna mia, costretto com'ero, a risolvere i dubbi ed a subire pazientemente il giusto, ma ormai noioso mugugno del bravo marinaio.

Per chi non conosce la *Sfinge* dirò che è un cutter di tonnellate 11. 95 di registro e di 17. 6 secondo la stazza del R. Y. C. I. Costrutto nel 1876 da Luigi Oneto di Sampierdarena per conto del capitano D'Albertis, fu battezzato *Violante* e dal 1876 al 1880 corse tutto il Mediterraneo, spingendosi una volta fino a Costantinopoli e varie volte a Tunisi, Tripoli e nella Dalmazia; (*) fu acquistato da me nel 1881. La sua solida alberatura e lo scafo robusto lo rendono più atto alle crociere che alle regate sebbene anche in queste

(*) Vedi *Risultati aracnologici del VIOLANTE* pel Prof. Pavese (Arcipelago Toscano e Sardegna).

Le prime Crociere del VIOLANTE pel Cap. Armatore E. D'Albertis (1876 Arcipelago Greco, Costantinopoli, Smirne, Tunisi); e quella scritta da A. Issel alla Galita e Tunisia?

Crociera del VIOLANTE p. A. Giusti (1879-80 Dalmazia, Malta e Tripoli). Dalla Tipografia dei Sordo Muti di Genova.

È inutile ripetere che in tutte queste varie Crociere, il Capitano D'Albertis non trascurò nè la caccia, nè la pesca, nè le raccolte d'ogni specie, onde portare al Civico Museo di Genova, ampia messe di campioni che studiosamente erano esaminati dai Naturalisti Doria, Gestro, Borgioli, Pavese, Fairmaire, De Marseuil ed altri cultori delle Scienze Naturali, i quali pubblicarono varii opuscoli illustranti le fatte raccolte: perfino l'Accademia dei Lincei di Roma, non isdegnò di occuparsi dei materiali presentati dal Cap. D'Albertis, il quale mettendo in pratica il motto del *Violante*, UTILE DULCI, volle provare come la navigazione da diporto possa aiutare la Scienza. Quindi ben meritata si fu la medaglia d'argento che il Comitato dell'Esposizione di Torino decretava al benemerito Enrico D'Albertis.

molte volte abbia riportato primi e secondi premi. La *Sfinge* ha, come quando era *Violante*, un'alberatura direi quasi ridotta, ma i suoi larghi fianchi, e le 8 tonnellate di piombo in chiglia le permetterebbero di portare facilmente un quarto di velatura di più di quello che ha ora; ma, seguitando la presentazione dell'yacht, dirò che nell'interno, oltre la bassa prora, dispensa e la mia cabina, trovai un quadratino abbastanza vasto per accogliere cinque o sei persone a pranzo.

Il quadratino è naturalmente il luogo di convegno durante la navigazione, sala da pranzo, *fumoir*, camera da letto, salotto, studio, tutto quel che si vuole e si presta benissimo a tutte le trasformazioni, se non si hanno esigenze, ben inteso.

E di esigenze dicevano, e mi hanno provato di non averne, i due amici che avevo scelto per compagni di viaggio.

Biondo, un po' miope, poeta e scrittore per la pelle, il March. Gaspere Invrea non aveva mai varcato altri mari all'infuori di quel tratto di onda salata che divide Genova da Varazze. Veniva quindi un po' esitante a bordo, ma il fascino dell'Oriente lo aveva vinto e lo rendeva pronto a tutte le sofferenze, compresa quella orribile del mal di mare. *Audaces fortuna juvat* e la fortuna che ha sempre sorriso al biondo autore delle *Poesie Grigie*, ha ricompensato la sua nobile audacia e all'ora in cui scrivo il buon REMIGIO ZENA (è il suo pseudonimo ben conosciuto nel mondo letterario) potrebbe sfidare qualunque ciclone, divorando non una, ma dieci bistecche senza che il suo stomaco ne soffrisse menomamente.

Pure biondo, ma assai meglio fornito di baffi e barba, è l'amico Filippo Bonfiglio che alle mille altre rare doti che l'adornano, unisce quella preziosissima di esser capitano di lungo corso, per cui naturalmente la direzione del viaggio e tutte le cure della navigazione furono affidate alla prudenza e perspicacia dell'amico ed ospite che, come vedete, se l'è cavata per benino poichè a Costantinopoli ci ha condotti sani e salvi.

Dei viaggiatori della *Sfinge* non dirò altro che, chiusi per mesi e mesi in pochi palmi quadrati di spazio, obbligati a vivere della vita la più intima, in cui tutto per forza bisogna mettere in comune, cappelli e burrasche, dispiaceri e pranzi, salvo qualche breve e leggero bisticcio, abbiamo vissuto in continua e perfetta armonia. E sì che i gusti non erano eguali! tutt'altro! A Gaspere non piacciono le paste e tanto meno le escursioni alpinistiche; il capitano Bonfiglio

è geloso delle sue carte di bordo e non vorrebbe che nessuno vi ficcasse il naso; io poi confesso umilmente di avere tutti i difetti possibili ed immaginabili. Eppure un po' disputando, un po' ridendo, con un tantin di condiscendenza da una parte, con molta amicizia dall'altra, la barca è andata avanti e alla fine del viaggio, cosa strana, i tre compagni si son separati più amici di prima.

Dopo gli amici è giusto che io dica una parola dei marinai.

A bordo di un piroscafo, di una nave, il marinaio pel passeggero è un mercenario qualunque che riceve un tanto al mese per issar le vele, per tenere il timone, per ripulir la coperta e cose simili; è un servitore qualunque al quale non si parla che raramente e che non si apprezza un tantino di più se non quando nell'ora del pericolo espone la propria vita per salvare la vostra. Ma a bordo di un *yacht*, specialmente se piccolo come il mio, in cui forzatamente a tutte le ore, i marinai si trovano a contatto coi passeggeri, in quella vita in certo modo comune che si fa con essi, è impossibile trattarli come trattereste uno *steward* di bordo o un vostro cameriere. Se sono poi, come quelli che formavano il mio equipaggio, attivi, rispettosi, intelligenti, lasciandoli, farete come ho fatto io e stringerete calorosamente le mani ruvide ed abbronzate dei vostri umili compagni.

Capo dell'equipaggio era il Balilla, un bell'uomo dai folti mustacchi neri, il vero tipo del marinaio e soprattutto del marinaio da *yacht*. Perchè per essere marinaio da *yacht* non basta conoscer le manovre e saper tenere il timone; bisogna anche avere una certa educazione, saper portare con pulizia e disinvoltura la divisa di bordo, aver certi piccoli talenti, certe attenzioni che a noi, *yachtsmen* che viaggiamo una volta ogni tanto, riescono gradite e che non tutti sanno indovinare ed usare.

Balilla sa tutto questo; lui cuce, lui fa da cuoco, da cameriere, da imbianchino, fa tutto quel che volete. Sta cuocendovi lo stufato alla genovese (e lo fa alla perfezione): lo chiamate: Balilla, dov'è la mia berretta, quella tale così e così? Ed egli corre e ve la trova subito.

Ha imparato un mondo di cose a preparare il *narghileh* ed il caffè alla turca, a servire in tavola; e con tutto questo è uno dei migliori nostromi di questo mondo, il primo a svegliarsi e l'ultimo a coricarsi — sempre in coperta quando occorra far terzaroli, cambiare il fiocco, o ammainar la freccia — sempre inquieto per la sua barca, poichè la *Sfinge* gli pare, a buon diritto, un po' sua, sempre pronto a *mugugnare* se una vela si strappa o se un cavo si sfilaccia.

E come il Balilla sono buoni marinai il Carlo, il Fracassino, ed il Giovanni, i due primi di Voltri, il terzo di Sori — quieti, sobri, intelligenti come lo sono del resto quasi tutti i marinai delle nostre riviere.

Quante ore ho passate in coperta, la sera, dopo il tramonto, a farmi raccontare i loro viaggi e le loro

avventure, i paesi veduti, le navi che avevano aiutato a perdere e dopo quelle conversazioni in cui tacevo quasi sempre ed il marinaio aveva quasi sempre la parola, pensavo che qualche volta la coperta di un *yacht* può essere una scuola, e che certi professoroni di geografia ne sapevano assai meno di quel maestro improvvisato che mi aveva fatto una lezione appoggiandosi alla sbarra del timone e cogli occhi fissi sulla bussola.

(Continua)

Sanfrancesco Tattaro

BALLATA DELLE PARANZELLE D'ISCHIA

Le bianche paranzelle

*A pescar sono andate;
Ora filano snelle
Nel golfo sparpagliate,
Ed ora raggruppate
L'una all'altra si mischia...
Naviganti, guardate
Le paranzelle d'Ischia.*

Sembrano colombelle

*A fior d'acqua posate,
Aspettan le sardelle
E le triglie dorate
Per intere giornate,
Ma il pesce se ne infischia...
Sardelle, contentate
Le paranzelle d'Ischia.*

Mandre di pecorelle

*Ahimè! qua e là son nate:
La notte è senza stelle
E sull'onde arrabbiate,
Nelle vele stracciate
Forte il libeccio fischia...
Vapori, rimorchiate
Le paranzelle d'Ischia.*

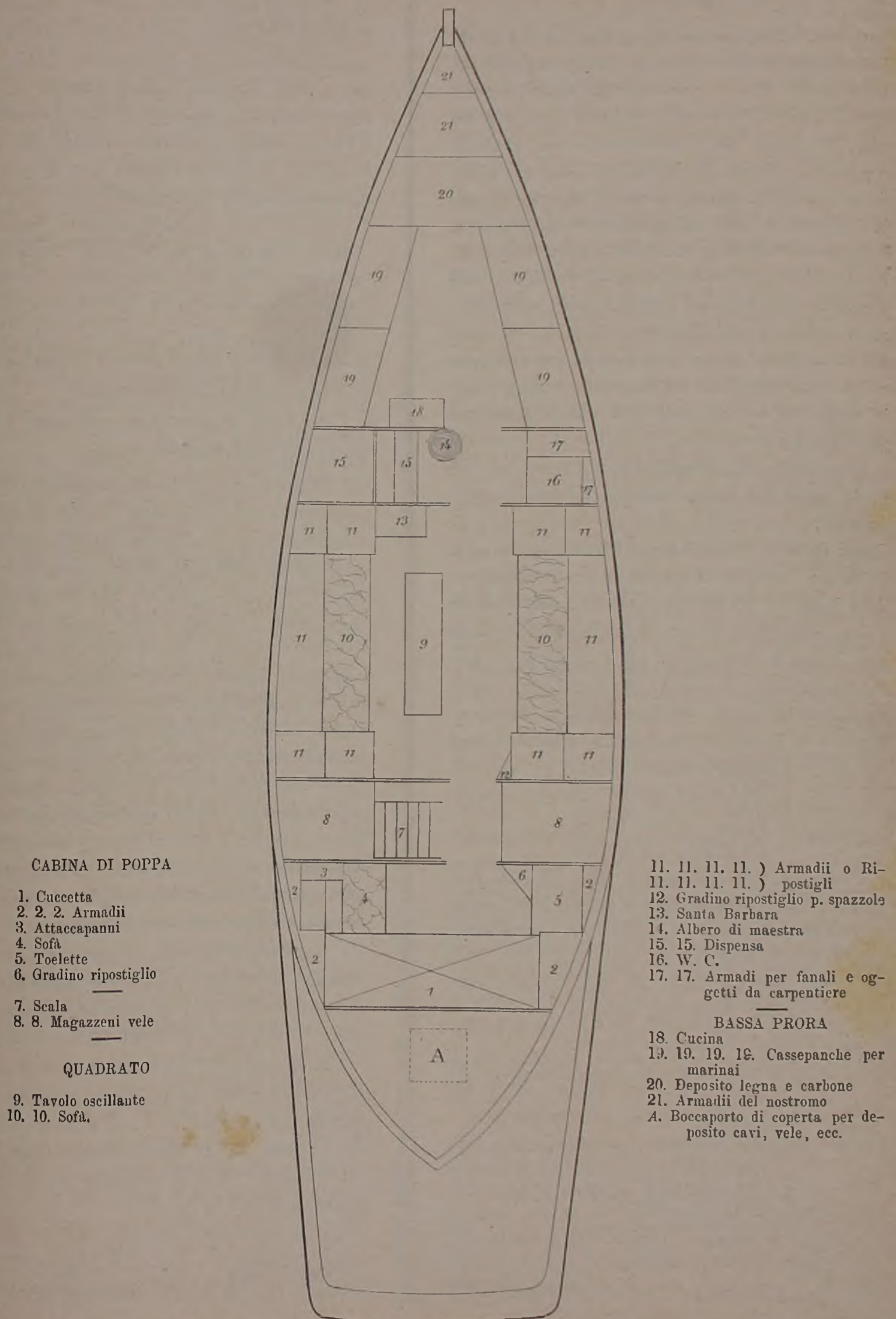
COMMIATO

Oh Sant'Antonio Abate!

*Con queste libecciate
Di perdere la pelle
Quanta gente non rischia!
Santa Maria, salvate
Le paranzelle d'Ischia!*

Galleria del FROU-FROU.

BOZZETTI E MODELLI



CABINA DI POPPA

1. Cuccetta
2. 2. 2. Armadii
3. Attaccapanni
4. Sofa
5. Toelette
6. Gradino ripostiglio
7. Scala
8. 8. Magazzini vele

QUADRATO

9. Tavolo oscillante
10. 10. Sofa.

11. 11. 11. 11.) Armadii o Ri-
11. 11. 11. 11.) postigli
12. Gradino ripostiglio p. spazzole
13. Santa Barbara
14. Albero di maestra
15. 15. Dispensa
16. W. C.
17. 17. Armadi per fanali e og-
- getti da carpentiere

BASSA PRORA

18. Cucina
19. 19. 19. 19. Cassepanche per marinai
20. Deposito legna e carbone
21. Armadii del nostromo
- A. Boccaporto di coperta per de-
- posito cavi, vele, ecc.

Piano dell'interno della SFINGE (ex VIOLANTE)

LE REGATE DI NAPOLI E SORRENTO



Queste feste marinarie, queste gare che avrebbero dovuto mettere in mostra i progressi fatti da un anno dal R. Y. C. I., rese più importanti dacchè in esse si correva per la prima volta la *Coppa della Regina*, riuscirono poco interessanti come spettacolo e poco attraenti dal lato della lotta, massime quelle della Grande Categoria, da più di 15 tonn. Eppure la Commissione delle regate della Sezione Partenopea, nulla aveva trascurato onde riuscissero brillanti e numerose. A che serve l'operosità dei pochi, se la fiaccona, l'apatia sono quasi generali? Manca negli yachtsmen italiani la vera passione; colla scusa del caldo, chi va ai bagni, chi va in campagna, chi teme i *bacilli* e le *virgole* e intanto gli yachts migliori sono in terra o in disarmo e gli altri . . . fanno quel poco che possono.

Il 25 luglio nella gara *Ischia*, per yachts da più di 15 tonn., non si presentarono che questi tre concorrenti:

Maria di tonn. 40 del barone Ruggeri di Viareggio
Alabartos » 24. 08. del cav. Rocca di Napoli
Miss Mary » 20. 58 del signor Cassinelli d'Antibo.

Due costruzioni italiane ed una francese: a seconda del programma essendo tre soli i concorrenti i premi furono dimezzati. Il vento era pochissimo, quindi condizione favorevole per *Miss Mary*, che ha la prerogativa di camminare senza vento. I tre concorrenti tagliarono il traguardo come segue:

Alabartos 12^h 16' 5
Maria 12 16 58
Miss Mary 12 17 32

Appena passato il traguardo, *Miss Mary* avanza i suoi due competitori e facilmente vince il primo premio di L. 500 e diploma; il secondo lo fu dall'*Alabartos* che fu battuto di più di 20 minuti. La *Maria*, visto che col leggerissimo vento non aveva alcuna probabilità di vincere, abbandonò la corsa.

Ecco l'ordine d'arrivo:

Miss Mary 3^h 39' 41" tempo compensato 3^h 17' 24"
Alabartos 4 00 38 » 3 40 47
Maria abbandona.

Più animata, più viva, si fu la gara *Capri*, per yachts da 5 a 15 tonn., contandosi in essa 7 concorrenti. Era forse la prima volta che nel bel golfo di Napoli si trovavano a gareggiare tipi di lusorie differenti si per costruzione, che per velatura: la *Florence* costruita a Castellamare e proprietà del marchese di

Santasilia, era il rappresentante di quell'antica velatura latina, particolare al Mediterraneo e che ora sembra essersi rifuggita sulle barche di Viareggio e Livorno e più propriamente sulle agili feluche di Sorrento. Essa doveva lottare contro due cutters, tipi della moderna costruzione inglese: il *Seabird* del conte Lanza Mazzarini di Palermo, costruito in Inghilterra, e l'*Amit* costruito a Livorno e proprietà del conte Finocchietti. A titolo di curiosità ecco le principali dimensioni di questi tre competitori:

		Lungh. massima	Larghezza
<i>Seabird</i>	tonn. 14. 07	metri 13. 80	metri 2. 62
<i>Florence</i>	» 10. 73	» 12. 04	» 2. 72
<i>Amit</i>	» 5. 45	» 10. 70	» 1. 76

Noto che i due cutters hanno una grande stabilità di peso in chiglia, mentre *Florence* è semi pontata, ha chiglia in legno e zavorra interna.

I concorrenti di questa gara traversarono il traguardo nell'ordine seguente:

<i>Enrichetta</i>	tonn. 5.	12 ^h 37' 26"
<i>Maria</i>	» 11. 90	12 37 30
<i>Eolo</i>	» 7. 77	12 38 07
<i>Fortunato Jovine</i>	» 11. 28	12 38 23
<i>Florence</i>	» 10. 73	12 38 49
<i>Amit</i>	» 5. 45	12 39 04
<i>Seabird</i>	» 14. 09	12 41 23

Florence e *Fortunato* erano guernite e vela latina, gli altri a cutter. Passata la boa di partenza, sebbene il vento sia pochino, pure la velatura latina guadagna su quella a cutter in cammino, ma questa stringe di più il vento. Nel virare la boa di Capo Miseno, per colpa di *Fortunato*, *Seabird* l'investe, rompendogli l'albero di mezzana. Il poco *Fortunato Jovine* credè bene di protestare, ma la Commissione delle regate non potè accettare la sua protesta, perchè aveva mal manovrato. Risultato delle corse fu il seguente:

	Arrivo	Tempo compensato	Tempo di percorso
<i>Florence</i>	4 ^h 40' 34"	4 ^h 00' 01"	4 ^h 01' 45"
<i>Seabird</i>	4 54 53	4 13 30	4 13 30
<i>Amit</i>	5 13 25	4 27 06	4 34 21

Tutti gli altri concorrenti furono messi fuori corsa per non aver virato regolarmente le varie boe: il che proverebbe la poca pratica di regate che hanno coloro che guidavano le altre lusorie; *Florence* vinse le 500 lire e diploma ammontare del primo premio; *Amit* il secondo e *Seabird* il terzo.

Ben poco interesse presentarono le gare *Posillipo*, *Cajola* e *Campanella* e anzi quest'ultima, riservata alle barche da meno di 5 tonn. guernite a vela latina, si

dovette annullare per mancanza di concorrenti. Nella prima, per cutters da meno di 5 tonn. correvano:

<i>Maria</i>	tonn. 4. 90	del signor Murolo
<i>My Pet</i>	» 3. 20	» Gambardella
<i>Fifina</i>	» 3. 34	» Cuburzio

L'arrivo ebbe luogo nell'ordine seguente:

1° Premio *Maria* 2^h 5' 9"

2° » *My Pet* 2 15 25

Fifina 2 33 04

Nella gara *Cajola*, per barche della lunghezza di metri 5. 50 in meno, si ebbe il 1° premio l'*Aulace* cutter mezzo pontato del signor Cacciapuoti e lungo metri 4. 50, il quale batte il *Bebè* del sig. Falcon lungo metri 5. 45 e la *Maria Vittoria* del sig. Miccio, lunga metri 5. 30.

Il 26 luglio, ebbe luogo la *Gara d'insieme* per yachts da 5 tonn. in più: 7 erano i concorrenti e la quasi assoluta mancanza di vento sembrava dover favorire *Florence*, che, per essere leggera e non pontata, aveva uno spiccato vantaggio sui suoi concorrenti pontati e di maggior pescaggio; ma per uno sbaglio di chi la dirigeva, non virò la boa di terra alla partenza, quindi dovè abbandonare la corsa, lasciando così un trionfo incontrastato a *Miss Mary* che giunse prima, guadagnando L. 500 e diploma; seconda fu la *Maria* del Barone Ruggeri; terzo *Alabatos* e quarto *Amit*. Ecco il percorso dei varii concorrenti:

	Passaggio traguardo	Arrivo	Tempo compensato	Tempo di percorso
<i>Maria</i>	12 ^h 3' 38"	3 ^h 54' 17"	3 ^h 50' 39"	3 ^h 50' 39"
<i>Maria</i>	12 5 47	fuori corsa		
<i>Alabatos</i>	12 6 23	4 15 49	5 5 37	4 9 28
<i>Miss Mary</i>	12 7 19	3 39 3	3 26 49	3 31 14
<i>Amit</i>	12 7 28	4 47 5	4 35 51	4 50 39
<i>Florence</i>	12 12 28	fuori corsa		
<i>Seabird</i>	non passa.			

A seconda del programma, nelle ore pomeridiane dovevano aver luogo le gare a remi ed una di queste era stabilita per le lance da corsa appartenenti a Società di Canottieri, ma . . . questi brillarono per la loro assenza. L'arte del remeggio è poco coltivata in Italia, eppure quale altro esercizio muscolare havvi più sano ed efficace della voga per sviluppare gambe, braccia, schiena e polmoni ad un tempo? È certo però che l'esiguità del premio stabilito deve essere stata, in parte, la causa della deficienza dei canottieri di Genova e di Livorno. Perché fra i dilettanti della Sezione Partenopea non si costituisce un club di canottieri? Eppure quale campo più bello del golfo di Napoli per *canoe da corsa* e *yole di mare*! *Macte puer*, signor Principe di Marsiconovo, e spero nell'anno venturo poter notare le corse del Club dei

Canottieri Napolitani fondato dalla di Lei costanza ed energia.

Il Comitato delle Regate ebbe quest'anno la felicissima idea di bandire regate di yachts manovrati unicamente da dilettanti: in Inghilterra queste corse, col nome di *Corinthians*, sono comuni, anzi sonvi Clubs unicamente composti di soci *Corinthians*, ma in Italia era la prima volta che una simile gara faceva parte di un programma di regate e mi auguro che abbia a rinnovarsi tutti gli anni, perchè un tal genere di *sport* è efficacissimo a formare veri yachtmen, obbligando i dilettanti ad addestrarsi alle varie manovre e della vela e del timone.

Se nelle regate precedenti il vento era mancato, non mancò certo in questa gara, perchè i concorrenti dovettero mettersi in corsa con una mano di terziaroli. Tre erano i competitori: la *Florence* guidata dal Principe di Marsiconovo e da quello di Fondi, la *Miss Mary*, che il signor Cassinelli mise gentilmente a disposizione dei signori Dusmet e Gambardella e l'*Eolo*, guidato dai signori Gargiulo e Stiwers. Sembrava che il vento a raffiche dovesse favorire la *Miss Mary* come di maggior tonnellaggio e intieramente pontata, eppure non fu così, chè *Florence* battè *Miss Mary* di quasi un quarto d'ora, vincendo la gran medaglia d'argento e diploma.

Ecco il rendiconto della corsa:

	Passaggio traguardo	Arrivo	Tempo di percorso	Tempo compensato
<i>Eolo</i>	12 ^h 7' 54"	ritirato		
<i>Miss Mary</i>	12 8 40	3 ^h 41' 5"	3 ^h 32' 21"	3 ^h 32' 21"
<i>Florence</i>	12 9 11	3 31 17	3 22 6	3 17 25

È ben vero che *Florence* durante la corsa, diminuite le raffiche di vento e fattosi più eguale, sciolse i terziaroli, il che non fu fatto da *Miss Mary*, ma probabilmente la vittoria della *feluca* sorrentina sullo *sloop* genere americano, devesi attribuire alla poca pratica che aveva l'improvvisato equipaggio col legno che manovrava per la prima volta e non già ad assoluta superiorità di marcia, mentre quello della *Florence* era più omogeneo e più abituato alla manovra delle vele latine.

Oltre questa corsa di dilettanti, ebbe pur luogo il 28 quella cosiddetta, del *Solitario* correndo la *Florence* montata dal solo Principe di Marsiconovo e l'*Amit* dal solo Conte Finocchietti. La corsa fu discreta, migliore per *Florence*, che arrivò prima vincendo la medaglia d'oro; *Amit*, secondo, s'ebbe quella di vermeil offerta dal R. Y. C. I.

Ecco il risultato ufficiale della gara:

	Passaggio traguardo	Arrivo	Durata percorso
<i>Amit</i>	2 ^h 39' 45"	4 ^h 26' 40"	1 ^h 46' 55"
<i>Florence</i>	2 40 53	4 15 20	1 34 27

Il 29 era riservato per la corsa della *Coppa della Regina* e pur troppo il numero dei concorrenti non corrispose all'importanza morale del premio! Questa coppa d'argento che *Rigoletto* e *Fanny* (unici yachts da corsa della grande categoria che abbiamo in Italia) avrebbero dovuto procurare di difendere, fu invece facilmente guadagnata da *Miss Mary*, la quale certo non poteva calcolare come avversarii serii la *Maria* e l'*Alabartos*, i quali, deficienti di velatura, dopo la prova del 26, corsero più per gentile condiscendenza, che per qualche remota speranza di vittoria. I tre concorrenti partirono alle 6 ant. in poppa con leggerissima bava di Tramontana ed eseguirono il percorso come segue:

	Passaggio traguardo	Arrivo	Tempo di percorso	Tempo compensato
<i>Maria</i>	6 ^h 9'	6 ^h 14' 10"	12 ^h 5' 10"	12 ^h 5' 10"
<i>Alabartos</i>	6 10 30"	10 12	16 01 30	15 50 41
<i>Miss Mary</i>	6 11 37	5 55 11	11 33 34	11 29 57

La *Maria* del Barone Ruggeri ebbe il secondo premio, una medaglia d'oro; nulla l'*Alabartos* perchè giunto dopo il tramonto. È certo che alla vittoria di *Miss Mary* oltre il poco vento, sua migliore condizione di marcia, contribuì molto la nuova velatura da corsa di Laphorn e la freccia con bome. Quando è che i nostri velieri impareranno a tagliare e cucire vele perfette?

Ah. Jack la Bolina! rammento che or sono sette anni e più, in uno de' tuoi briosi scritti marinareschi predicevi che nel 1890 anche in Italia si avrebbe avuto una *regata internazionale* per una splendida *Coppa della Regina*, come si usa in Inghilterra. Vedevo la flottiglia dei concorrenti partire dal Castel dell'Ovo, virare la rocciosa Capri; nel tuo poetico sogno, colla tua vista da marino, distinguevi fra il Capo Campanella e l'isola che già fu delizia di Tiberio, l'*Atalanta* di Peirano mettere in poppa e, seguita dalla *Violante* del capitano D'Albertis, precedere tutti gli altri concorrenti, giungere per la prima e guadagnare la coppa, mentre gli *hurrah* degli spettatori ed i cannoni salutavano vincitrice la goletta Genovese! Pur troppo furono sogni e, come tali, fallaci! È ben vero che allora in pochi mesi erano stati varati la *Violante*, il *Fanfulla*, l'*Atalanta*, il *Pimentel* e il *Nautilus*, quindi era lecito sperare un rapido aumento nelle costruzioni da d'porto ma . . . Siamo nel 1885, si corre la *Coppa della Regina*; il golfo di Napoli è il campo della regata. Capri è la boa, è vero, ma pur troppo devo constatare che se il guidone del-

l'yacht vincitore è quello del R. Y. C. I. (e non può essere diversamente perchè, per fortuna la regata è nazionale), pure vedo sventolare al picco la bandiera francese. L'*Atalanta*, che tu Jack sognavi vincitrice, termina i suoi giorni sulle coste della Patagonia, ne havvi la lontana speranza che sia rimpiazzata da una nuova; la *Violante* (ora *Sfinge*) reduce dalla sua seconda crociera a Costantinopoli, forse stanca, stavasene riposando nelle tranquille acque del golfo Partenopeo pensando alla sua più che parca e vecchia velatura; *Rigoletto* e *Fanny* ai quali, lo ripeto, incumbava l'onorifico compito di difendere questa Coppa, se ne stanno tranquilli al sole come due gh'ri. Eppure vi sono di quelli ingenui i quali pensano seriamente che la navigazione da diporto in genere, e la passione per le gare marinaresche, faccia progressi in Italia!

La prima Coppa, offerta dalla prima Regina d'Italia al R. Y. C. I., è omai un trofeo francese.!!!

Terminate le regate di Napoli, seguirono quelle di Sorrento, le quali incominciarono con una corsa cui, non so proprio il perchè, fu dato il nome di *Corsa di Crociera*. Tutti i concorrenti delle due prime categorie, dalle 4 tonn. in più, presero parte a questa regata. Erano i cutters *Maria* di 40 tonn., *Alabartos* di 24, *Miss Mary* di 20. 58, *Seabird* di 14. 09, *Maria* del signor Bonavita, di tonn. 11. 90, *Eolo* di 7. 77, *Amit* di 5. 45, *Enrichetta* di 5 ed i latini *Florence* di 10. 73 e *Fortunato Jovine* di 7. 2. Ad 1 ora pomeridiana del 30 Luglio tutti i concorrenti travesarono il traguardo di partenza, dirigendosi con lieve vento verso Levante. La corsa terminò a favore di *Miss Mary* che vinse le L. 200 e medaglie d'argento formante il primo premio. Seconda giunse la *Maria* del signor Bonavita e terzo l'*Amit*.

Dopo le regate di Napoli, quelle di Sorrento certamente avevano ben poca entità, sia pel valore dei premi, sia per l'importanza dei concorrenti che erano sempre gli stessi: infatti nella grande categoria, da più di 15 tonn. nessuno poteva contrastare il primato alla bianca *Miss Mary*, supremazia che la nera *Florence* difendeva validamente nella serie da 5 a 15 tonn. contro *Amit* e *Seabird*; nondimeno si deve essere grati alla Direzione della Sezione Partenopea, la quale volle offrire un gradito divertimento ed uno spettacolo marinaresco alla *high-life* napoletana che stassene in villeggiatura in quell'angolo di Paradiso terrestre che è Sorrento.

Il programma delle regate, con poche variazioni, era lo stesso di Napoli. Il 31 luglio nella gara detta

di Sorrento, corsero gli yachts da 15 tonn. in più e, naturalmente *Miss Mary* vinse le 200 lire e la medaglia d'argento ammontare del primo premio, *Alabartos* vinse il secondo, talchè, essendo tre soli i concorrenti, la *Maria* fece solo atto di presenza, arrivando terza.

Nella gara di *Scutalo*, riservata alla categoria da 5 a 15 tonn., erano 6 gli iscritti, ma solo tre partirono e *Florence* guadagnò il primo premio di L. 100 e la medaglia di bronzo; il secondo fu vinto dall'*Amit* che battè *Seabird*, giunto terzo. Nella gara della *Minerva* per cutters da meno di 5 tonn. vinse il primo premio la *Maria* del signor Patamia, il secondo *My Pet* del signor Gambardella. *Luisa* del signor Camillo Cacace e *Teti* del signor Cacace Antonio s'ebbero rispettivamente il primo premio nelle gare *Vervece* e *Puoli*, riservate per le minuscole barche latine.

Il 1° Agosto si corse la gara del *Solitario* fra i due unici concorrenti *Amit* e *Florence* montati dai signori Finocchietti e Marsiconovo: era la rivincita che la vela latina offriva al cutter, ma questi fu inferiore a se stesso e *Florence*, ben manovrata, vinse il primo premio. È da notarsi che *Amit* impiegò nel fare un giro del triangolo tanto tempo, quanto ne mise *Florence* a percorrerne due.

Dopo questa corsa ebbe luogo una gara d'insieme con un'entrata di L. 20 per ogni concorrente, solo il comandante l'yacht doveva essere socio del R. Y. C. I. partirono i seguenti competitori:

Florence comandata dal Principe Marsiconovo.

Amit » dal Conte Finocchietti.

Maria del Barone Ruggeri comandata dal signor Bonifacio.

Seabird comandata dal Cav. Martinez.

Alabartos » » Rocca

Sul bel principio della corsa il vento era ben poco, ma presto rinfrescò favorendo molto così la *Maria* cui *Florence* dava la caccia; *Amit* era terzo, seguito da *Alabartos*; il *Seabird* a metà del primo giro del triangolo abbandonò la corsa. *Maria* giunse prima alla meta, ma per la forte differenza che doveva dare alla piccola *Florence*, dovè contentarsi del secondo premio; il terzo toccò all'*Amit*. *Florence* vinse così il primo premio di 260 lire e medaglia d'argento.

La domenica 2 Agosto alla gara dei dilettanti fu sostituita una corsa per yachts interamente pontati e *Miss Mary* e *Seabird* furono gli unici concorrenti. Sebbene il vento fosse leggero, *Seabird*, appena traversato il traguardo, ruppe l'alberetto, forse per avere troppo attesati i paterassini e stimò conveniente abbando-

nare la corsa, mentre la fortunata *Miss Mary* vinceva la medaglia d'argento, ricordo della Sezione Partenopea ed il dono delle Signore di Sorrento.

Ultime gare, ma molto interessanti per colore locale, furono quelle delle feluche sorrentine a vela latina e quella delle lance a 14 remi. Vedendo quelle ampie e doppie vele latine abilmente manovrate dai pratici marinai di Sorrento e quei neri lancioni che sotto il vigoroso impulso di 14 robusti vogatori facevano spumeggiare quelle quete e cerulee acque già dimora delle mitologiche Sirene, si avrebbe ben volentieri immaginato di assistere a qualche manovra di galee medioevali, ovvero a qualche naumachia dei tempi Tiberini. Nelle regate a vela, *Giovannina* vinse il primo premio di 200 lire, *Capricciosa* il secondo di 100; il terzo toccò al *Cavallo Marino*. In quella a remi *Capricciosa* giunse prima, secondo *Serino*.

Se il mare era campo ai divertimenti dei dilettanti ed alle gare dei marinai, le ampie sale degli Hôtel Vittoria e Tramontano, radunavano alla sera quanto di eletto per bellezza, censo e blasone ospita la pittoresca Sorrento: in quelle vaste sale, mutate per la circostanza in giardini si danzò allegramente fino ad ora tarda e non furono dimenticati i brindisi ai vincitori delle regate di Napoli e Sorrento. A questi brindisi aggiungo un voto, cioè che queste gare servano almeno di lezione ai nostri yachtsmen acciò si preparino seriamente un altro anno con nuovi campioni, costruiti in Italia, alle future regate.

Alle 5 ant. del 3 agosto *Maria* del Barone Ruggeri, la *Miss Mary* del signor Cassinelli, e l'*Amit* del Conte Finocchietti partivano da Napoli per la gran regata di crociera da Napoli a Portoferraio. Il vento era piuttosto forte da Scirocco, quindi favorevole alla *Maria* e molto sfavorevole, o almeno noioso, pel piccolo *Amit*: tuttavia *Miss Mary* arrivò prima, seconda *Maria*, terzo *Amit*. Sembra però da dispacci giunti che *Miss Mary* non abbia traversato a tempo il traguardo di partenza di Napoli e, in tal caso, stando all'art. 20 del Codice delle regate a vela del R. Y. C. I., dovrebbe essere fuori corsa: ma di ciò, delle regate dell'Elba e di Livorno, sarà trattato in un altro articolo. Senza dubbio *Miss Mary* continuerà l'incominciata razzia di primi premi, perchè quali sono i concorrenti che possono difendere l'oggetto d'arte, dono di S. M. il Re per le regate di Portoferraio? Quello che forma il primo premio per le regate di Crociera dall'Elba a Livorno? E l'altro oggetto d'arte, primo premio delle regate Labroniche e dono delle LL. MM.? E per ultimo infine quello offerto dal March. Ginori, unico

premio della corsa del Presidente? Non saranno certo *Pandora* e *Selika*; sono adunque quattro primi premi che *Miss Mary* coglierà senza fatica alcuna e, duolmi doverlo constatare, con poco merito perchè incontrastati.

Oh del R. Y. C. I.

Eroi, Eroi

Che fate voi?

Risponde a cappello il Giusti:

Poniamo il poi!

Mastika da Scip

NOSTRE CORRISPONDENZE

DALLE RIVE FINALESI

15 Agosto 18 5.

Caro DON PICRATES

Dovessi proprio giurarvi che, nel prendere la penna per vergare la presente, una sola idea di quello che v'ho da scrivere cominci a germogliarmi nel cervello, io probabilmente non lo potrei, conciosiacosachè la mia immaginazione si trovi in perfetto riposo e la mia mente sia nuda come il nostro primo padre o come il discorso di un accademico. Potrei agevolmente dimostrarvi che le torture africane del sole che illumina o per meglio dire incendia le forti intelligenze dei Finalesi, hanno una gran parte di torto in questo deplorevole abbassamento della morale temperatura; potrei dirvi altresì che uno degli scopi principali del correre che fa il mondo a celarsi sulle vette di un monte o negli anfratti di uno scoglio è quello di essere nella perfetta libertà di incretinirsi a piacimento. Voi mi potreste obbiettare, illustre uomo, che per ciò fare non occorre portarsi tanto oltre Genova e che voi che fate ancora la solita vita nella solita Superba, avete il gusto di ammirare anche costì delle splendide figure di cretino che portano a spasso la loro beatitudine per Via Roma e per Piazza Corvetto. Ed io vi risponderò che avete ragione ma che pure qui da noi lo si diventa non solo più facilmente ma ancora più di buona voglia.

Figuratevi un po' la felicità di un uomo che passa tre ore del giorno in queste chiare acque dove non troverà certamente dei campioni della fauna marina che si lascino pigliare, ma dove è padronissimo di

incontrare una quantità di patate, cipolle, ed altri commestibili, che le nostre massaie si credono in dovere di buttare a mare quando la loro presenza diviene fastidiosa sulla terra. Questo uomo beato che ha così adempito all'obbligo del bagno, non tralasciando di coltivare nel frattempo la lodevole abitudine di far la corte a tutte le Nereidi del luogo, le quali, quando sono nell'acqua, sono disgraziatamente più *Nereidi* del solito, si reca a dovere, si crede lecito, anzi reputa indispensabile di procedere alla primitiva operazione della nutrizione, ma ahimè! le tigri ircane sono più miti e soprattutto più tenere del cuore e della merce dello indigeno macellaio. Allora il suddetto fortunato individuo corre a curare l'afflizione dello spirito trambasciato e del corpo angustiato alle fresche ombre degli ameni boschetti, a bearsi nel canto soave degli uccellini canori, e diffatti lo vedrete dopo una mezz'ora profondamente addormentato sotto uno squalido e spennacchiato ulivo, che vi rammenta la figura poco ombrosa di una scopa in cattivo stato, mentre una mezza dozzina di solerti cicale gli divertono gli organi acustici, e le lucertole gli covano nelle saccoccie.

Il disgraziato gesticola affannoso nel sonno agitato, un sudore freddo come di morte gli imbianca le tempie, e sordi gemiti erompono dalle cavità del suo petto. Egli sogna che è stato condannato un'altr'anno a fare i bagni qui sotto questo lembo di cielo, e finalmente si sveglia con un urlo tremendo, con uno spavento indescrivibile dipinto sul viso; probabilmente nel muto orrore del suo sognare, gli si è presentato alla mente il conto dell'albergatore.

E ci sarebbero di più belle ancora le delizie di colui che si dedica alle conquiste balnearie, che racconterà poi sotto i Portici di Po, o sotto i vetri della Vittorio Emanuele, colle mani nelle tasche dei pantaloni, un enorme pseudo-avana fra le labbra smisuratamente dilatate, e con quell'aria magnifica di Don Giovanni in vacanza, che assumono quasi tutti i nostri giovani bagnanti di ritorno alla patria.

Ora, per il momento, si contentano di sbirciare le abbronzate pescatrici, che ridono di loro, e procurano di smerciare a loro spese della merce impossibile. Ce ne è uno che compra giornalmente da una robusta biondona tutti i gusci di conchiglie e magari di ostriche che tutti buttano via e che costituiscono un vero pericolo per i piedini delle signore; io lo incontro a tutte le ore del giorno colle tasche piene di simili mercanzie, sempre più entusiasta dei molluschi e della biondona, con mille progetti di collezione, e colla

strana pretesa che io gli classifichi tutti quei disgraziati avanzi che fanno d'alga a mille miglia. Un altro ha la smania dei pesci rari, dice lui, ed ha già comprata una quantità di cassette in latta in cui versa un gran numero di litri di spirito di vino destinato a conservare tutti i pesci che i pescatori non riescono a vendere altrimenti perchè in avanzata decomposizione.

Ce ne è uno che alla sera passeggia sulla spiaggia con l'ombrellino aperto; c'è una signora che sopporta sulle spalle, anche quando è nell'acqua, un orribile pappagallo verde che non pensa e non procura che di beccare tutti coloro che avvicinano la padrona; un'altra possiede tre cani e due gatti che sono in eterna contesa tra di loro; ci sono dei momenti in cui i vicini credono di assistere ad una seduta della Camera dei Deputati, o ad una lezione del Professor Mano Elettrica.

C'è chi fa raccolta di pietruzze colorate, chi di minerali; un disgraziato poeta che viene ai bagni in cerca di ispirazioni ha la costanza di passare le ore del solleone con una lunga quanto inutile canna in mano, appollaiato sopra uno scoglio che non è quello di Leucade, ma che temo sarà quello della sua morte. Un pittore scopista (definizione — un pittore che dipinge colla scopa) ha dipinto un mare in burrasca più rabbioso del vero, e nel bel mezzo vi ha collocato un nuotatore che fa il morto colla pipa in bocca e col ventaglio in mano. Fortunatamente una eletta benchè scarsa raccolta di simpatiche signore ci fa dimenticare le seccature e ci richiama a migliori destini.

D'altra parte è un fatto consolante per quanto vero che a qualunque lato il guardo io giri, sì a Ponente come a Levante, io scorgo un nugolo di persone gaie ognor, che non cercano che divertirsi e forse ci riescono. Infatti sulla vicinissima spiaggia di Borgio Verezzi, abbiamo l'*Hôtel Beau Rivage*, colla sua floridissima colonia bagnante: signore allegre, ragazze di buon umore, giovanotti lieti dell'allegria delle signore e del buon umore delle ragazze. E credete pure che l'*Hôtel Beau Rivage* ha fatto addirittura miracoli, essendo situato sopra una landa deserta dove non vegetano che i macigni. Ma col tempo e colla paglia matureranno anche i destini di Borgio Verezzi. Procedendo a ponente incontriamo Pietra, colle sue vie pulite, colla sua passeggiata ombrosa; vi sono dei caffè, delle birrerie, una spiaggia assai buona e molto bel sesso, il quale, benchè faccia caldo, si diverte lo stesso. C'è poi Loano dalle strade impossibili, ma dove si possono ammirare palazzi di molto valore, dove ci sono delle pretese sportive di *yachting* microscopico, e di tiro ai piccioni, anzi, *pardon* ai passerì.

Anche qui bagnanti e cittadini di una allegria eccezionale, strana, ma che forse si spiega colla presenza in queste mura di una vera illustrazione loane, della cui amicizia sono altiero d'onorarmi. Se ve ne facessi uno schizzo, lo riconoscereste anche solo dagli occhiali; ma non ho tempo, per cui vi dirò *tout court* che voglio parlare del simpatico Ghiglione, il noto segretario del teatro Paganini, il quale è qui con un'aria di conquista che innamora.

Alassio, Diano Marina, Oneglia, San Remo, ecc. darebbero degli stupendi motivi di cronaca a chi avesse il tempo e la voglia di farla; io m'arresto a Loano per ritornare a Levante e parlarvi di Noli e di Spotorno, dove l'affluenza dei bagnanti quest'anno è fenomenale.

Noli, la graziosa, patriottica e civettuola nonchè turrata cittadina, colla sua poetica insenatura, colla sua passeggiata a mare, è certamente una calda lusinga agli amanti della vita libera e insieme pacifica che non disdegnano le bellezze della natura. Ci sono dei tipi bellissimi di pescatori e di pescatrici: tipi bruni, robusti, simpatici; non manca la nota elegante nella colonia estiva, e ne fa fede una tenda per bagni, che biancheggia laggiù in fondo al paese, addossata al piccolo molo, e sormontata da una banderuola tricolore. Là intorno è uno sprazzo di gai colori, tra cui primeggia il rosa, è un tintinnio di risate fresche e biricchine, sono bionde e brune *silhouettes* dalle bizzarre cappelline.

E sullo sfondo della spiaggia c'è una verde casina, dalle cui finestre alla sera escono gli accordi non sempre melanconici di un mandolino, accompagnati dalle note capricciose di un piano forte, che ha, a momenti, degli scatti nervosi, delle interruzioni subitane. Alla sera, quando c'è la luna, si radunano sotto quelle finestre le coppie sentimentali, che applaudono da disperate alla musica, più o meno classica, che lancia in quell'aria cheta una nota appassionata, una risata folle, un *souvenir* cittadino. Gli esecutori ringraziano commossi fino alle lacrime, e il mandolinista, di carattere assai impressionabile, si spenzola addirittura fuori della finestra, pronto a saltare in istrada ove ne fosse il bisogno.

Ci sono anche qui dei tipi magnifici. Non potendo dilungarmi, ricorderò solo un bell'originale che passa giornalmente qualche ora presso la stufa, assolutamente come se fosse di Gennaio, colla fortunata differenza che ora, se Dio vuole, la stufa è spenta; che fa la sua passeggiata serotina in giro alla tavola da pranzo e che alle sei di sera prega i vicini di non

disturbarlo perchè lui se ne va a letto. Ma per quanta sia la mia fretta non posso passarvi sotto silenzio il Diplomatico. Sicuro, a Noli c'è un Diplomatico... senza saperlo — però tutti lo sanno e questo basta. Lui è un gran signore, veste eccentricamente all'inglese e talvolta alla giapponese; se lo state ad udire vi parla dei suoi milioni, dei suoi *spiccioli*, e vi fa notare che egli sa il latino giacchè *Bonomia docet* lo traduce *La città dei Dogi*. Ha, tra gli altri, un bellissimo *costumino* per sera; consiste in una cravatta nera di parecchi metri di lunghezza accuratamente ravvolta al collo, in modo da celare qualunque altra siasi imprudente manifestazione di vestiario; sopra questa cravatta si impone un breve sacchetti- no che lascia vedere una candida cintura che gli cinge le reni, e, non ne son certo, ma lo credo, sorregge i pantaloni. Se lo vedeste in estasi sotto le finestre della casina sunnominata, col cappello in mano, la mano sinistra sul cuore, gli occhi rivolti al Cielo in estasi devota, Dio de' Dei, pensereste forse che qualche strana avventura, qualche patetica memoria lo legghi a quei posti, se una bionda e *canzonatrice* testina non comparisse dalla finestra a mettere le cose nei loro veri termini. Stendiamo un pietoso velo sulla diplomazia, e passiamo oltre.

A Spotorno ci sono, prima di tutto, i baffi appuntiti dell'amico Berlingeri che girano per la spiaggia con un'aria di inquisizione assai marcata; guai a chi incontra lo sdegno di quei baffi arrabbiati! C'è poi il club dei bagnanti con suoni e balli, idilli, romanzi e farse che avrebbe bisogno di uno storiografo accurato; spiaggia incantevole, fresco, ombra, *entrain* e spensieratezza unica. Benone! Benone! Benone!

Bisogna confessare che Spotorno porta il primato fra tutte queste cittadine, per la pulizia e, direi quasi, eleganza delle sue strade, che hanno dei nomi altamente patriottici. È davvero tanto simpatica e, quello che più monta, vi si trova sempre da ristorare il corpo affamato. Io auguro a me stesso di venirci un giorno a passare i miei vecchi anni, quando le lotte della vita mi avranno tolto quel resto di appetito che ancora mi rimane. Ora, per cominciare, lotto semplicemente col caldo, colla noia, e colla tigre quotidiana. Facciamo ritorno al Finaro.

Abbiamo qui grande abbondanza di passeggiate alpine e littoranee, tutte ugualmente simpatiche e pittoresche; ed è superbamente bello il contrasto della riva di Ponente con quella di Levante. Innoltratevi verso Noli; avete l'orrido in tutta la sua maestosa imponenza; sono picchi altissimi dalle forme bizzarre,

paurose, che s'ergono minaccianti, sul mare; la strada corre per la sua maggiore estensione sopra precipizi vertiginosi che mettono in mare, e quando tornate, a notte inoltrata, al vivido chiarore della luna, tutte quelle creste, tutti quegli aspri e cavernosi dossi di monte vi appaiono come altrettanti mostri assetati che anelino a dissetarsi nel limpido lago sottostante, dove un blando bagliore di luna inargenta le acque e svela le brune gondole da pesca che le solcano in tutti i sensi, lanciando nell'azzurro infinito le rauche cantilene. Ecco quanto pennello o penna umana non vale a ritrarre.

A Ponente invece la strada corre quasi a livello del mare, fra ville e canneti ridenti, rallegrata ogni tanto da bianchi agglomeramenti di casolari silenziosi ed ubbidienti al campanile arrogante che li domina e li comanda. Sono grigi uliveti, festosi vigneti dal verde smaccato, campi interi di rossi pomodoro allineati che danno l'idea di reggimenti di fanteria francese.

È inutile del resto decantare le bellezze di questa riviera; basti dire che gli inglesi, questi moderni epicurei, preferiscono percorrerla lentamente in vettura, anzichè per mezzo della ferrovia.

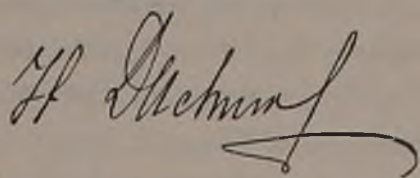
A scuotere la monotonia della nostra vita, a tenerci un po' *allegri* si è organizzato qui al Civico Teatro Sivori, una veglia danzante, promossa da una società costituitasi fra cittadini per sottoscrizioni. I bagnanti e villeggianti ricevettero un invito a cui aderirono in massa, ma ahimè! gli sconsigliati che non resistettero a tenere i guanti per tutta la sera ebbero a pentirsene amaramente; giacchè non valse l'essere *invitati*, e diverse persone tra cui una signora bagnante ricevettero l'ingiunzione o di smettere di ballare o di indossare *illico et immediate* i guanti! Ci fu chi li indossò e chi preferì non ballare per il resto della serata. I gusti, si sa, sono molti. Ad ogni modo non si deve far carico alla commissione di ciò; forse gli eventi le presero la mano; diffatti un corrispondente novellino del *Movimento* dice nella sua relazione che in quella sera c'erano dei fiori d'*ogni beltà* e colore, ed un altro scrive al *Cittadino di Savona* che ebbe agio ad osservarvi addirittura delle *cherubine*. Quando vi dico che fa caldo, è proprio perchè ne vedo gli effetti.

Ora si prepara un secondo ballo, speriamo che non succederanno più certe cosette, che fanno ridere il mondo, è vero, ma che possono anche avere delle brutte conseguenze.

Mi rincresce non giungere in tempo a farvene un

cenno; ma intanto la mia corrispondenza è già tanto lunga, che mi pare che basti.

Ora attendo la *Sfinge* che viene qui da Napoli; spero sarà al completo; attendo pure PADRON ROB (il perfido per quanto infido è capace a non venire) e attendo voi caro DON PICRATES che veniate a rallegrare con due delle antiche chiacchiere il vostro amicone



Ricevemmo in ritardo la lettera seguente, quindi non fu inserita nello scorso numero e ce ne duole, perchè alcune osservazioni di MEZZO MARINARO, sarebbero state di attualità e non prive di fondamento ma... *passata la festa, gabbato lo santo...* Del rimanente, pubblicando questa lettera, la Direzione del *Frou-Frou* ne lascia la responsabilità all'autore.

Carissimo FROU-FROU

Dopo un lungo silenzio torno oggi a scriverti per levarmi di sul petto due lamentazioni che non sono prive d'importanza.

Le regate si avvicinano e già a Napoli, Portoferraio e Livorno, si sono formate le relative commissioni, e sono stati pubblicati i relativi programmi. Avremo così in soli 23 giorni lo spettacolo di tre regate con annesse crociere, spettacolo gradito ai pochi dilettanti delle tre città suddette, i quali senza muoversi, possono godere il divertimento di una gara in mare, ma a parer mio dannoso allo sviluppo dello Sport marino.

L'importanza delle Regate italiane è sempre stata non più che mediocre e adesso per r'mediarvi è sta'o ideato di sminuzzare in piccole regatine, l'attuale Regata annuale del R. Y. C. I. Basta dare un'occhiata ai programmi delle tre Sezioni, per accorgersi quanto sia falso il principio di lasciare all'iniziativa di ciascuna sezione, il bandire una regata.

L'idea, forse, sarebbe buona, se questo ramo di Sport, avesse in ogni città degli appassionati, i quali tenessero a fare risaltare la loro sezione sopra le altre, poichè in questo caso, nascerebbe quella emulazione, che molto contribuisce allo sviluppo di qualsiasi istituzione, ma in Italia ciò non è mai stato, e, forse, è difficile che avvenga. I nostri yachtsmen non hanno predilezione per una sezione, piuttosto che per un'altra; essi regatano a Spezia, come a Napoli, a Ge-

nova, come a Livorno, e ad ogni regata si vedono sempre gli stessi yachts, comandati dagli stessi sportsmen. Il fortunato vincitore, che sarà presumibilmente lo stesso in ogni città, sarà condannato col sistema delle regatine, a fare una collezione di *oggettucci d'arte* o di **cronometri**.

Nei programmi di quest'anno osservo che si è tentato di mettere i premi in denari, ma davvero è cosa poco edificante vedere assegnato un premio di L. 300 per le canoe iscritte nel R. Y. C. I.!!!!

Io, alla proposta del R. Y. C. I. di fare nella stessa stagione diverse regate, farei una controproposta; abolirei cioè anche le regate annuali e farei una sola ed unica regata biennale, col concorso di tutte le sezioni. Il vincitore in tal caso avrebbe un solo premio importante e ci si libererebbe da questa invasione di chincaglierie.

Un'altra lamentazione e poi ho finito. — Si può sapere cosa s'intende per *yole*? — Ogni anno le Commissioni incaricate di ammettere in regata le imbarcazioni, si trovano davanti a questo problema che risolvono provvisoriamente con una maggioranza, senza pensare una buona volta, a stabilire de' criteri positivi e giusti che possano permettere a chiunque di giudicare a prima vista, se la tale imbarcazione appartiene veramente al tipo *yola*. Molte Commissioni marittime partono dal principio del peso non inferiore ai Kg. 120: e questo criterio, a parer mio, è sbagliato, poichè, sostengo che fa parte dell'abilità di un costruttore, il fare una imbarcazione che risponda a tutte le condizioni richieste da quel dato tipo, ma con la massima economia nel peso; ed io potrei accennare a una *yola* costruita due anni or sono, la quale è indubitatamente tipo *yole*, ma nonostante non pesa che Kg. 105.

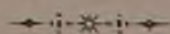
A parer mio dovrebbero essere i rapporti delle tre dimensioni principali, che dovrebbero costituire i criteri per giudicare il tipo, e sarebbe bene che ora appunto le Commissioni marittime si occupassero seriamente per stabilire qualcosa di concreto, da potere servire di norma generale.

Con questo ho finito e vi saluto.

MEZZO MARINARO



YACHTING



I nostri lettori rammenteranno certamente la vertenza sorta fra il Comitato delle regate di Nizza e gli yachts *Gertrude*, *Janira* e *Corsaro*. Questi tre concorrenti della regata di Nizza nel 1883, furono i soli che su otto competitori terminassero il regolare percorso della grande serie, sebbene ad onta del fresco maestrale riportassero tutti qualche avaria: *Gertrude* del sig. Henn avrebbe avuto il primo premio, *Corsaro* del capitano D'Albertis il secondo e *Janira* del capitano Hargreaves il terzo; ma, per uno spiacevolissimo incidente, il Comitato delle Regate stimò opportuno annullare la gara, senza darsi la briga di avvisarne almeno i concorrenti quando erano ancora in corsa. Quindi proteste e . . . Tribunali! Quello di Nizza diede ragione al Comitato, ma la Corte d'Appello d'Aix, grazie alla splendida difesa dell'avvocato Pilatte, che provò una volta di più come si possa essere fervente yachtman e perfetto seguace di Temi, condannò il Comitato delle Regate di Nizza, a pagare ai proprietari degli yachts reclamanti, l'ammontare dei premi e le medaglie che il Comitato stesso aveva già distribuito ad altri concorrenti.



Furono già incominciate le corse di prova, fra gli yachts di Boston e New York onde scegliere il campione che dovrà difendere la *Coppa dell'America*. Nelle regate dell'Eastern Y. C. lo sloop *Puritan*, costruito a Boston, riportò una completa vittoria su tutti i suoi concorrenti: in 3^h 25' 15" percorse 20 miglia, battendo così di 15' lo sloop *Ileen* e di 20' a 25" quelli delle altre categorie. La vecchia e celebre goletta *America*, non corrispose all'aspettativa dei suoi ammiratori e fu battuta completamente nella classe delle golette. Ciò probabilmente deve attribuirsi al soverchio peso di una maggiore alberata da essa presa per le corse suddette, e anche un po' ai meriti maggiori delle moderne costruzioni.

Mancano finora i dettagli delle prove fatte dal nuovo sloop *Priscilla* campione costruito appositamente dal Club di Nuova York per difendere il trofeo americano.

Il 16 luglio giungeva a Nuova York il cutter *Genesta* del signor Sutton: questo campione inglese impiegò 22 giorni nella traversata da Queenstown (Irlanda) a Nuova York, avendo quasi sempre avuto bel tempo e vento leggero. Sebbene per questo viaggio

avesse un albero ed un bastone di fiocco inferiori di un terzo a quelli che usa per la corsa, pure con vento teso arrivò a percorrere 217 miglia in 24 ore, impiegando così nel viaggio due giorni meno della goletta *Cambria*, quando questa fece nel 1870 la stessa rotta in regata colla *Dauntless*, americana, che fu battuta di sole 5 ore.

La *Galatea* del capitano Henn, il secondo campione inglese, fa ora le sue prove nelle regate inglesi e scozzesi per presentarsi ben studiata e preparata a quelle per la Coppa. E pur troppo sembra che abbisogni di importanti modificazioni: nella corsa del *New Thames Y. C.* corse contro l'*Irex* e *Wendur* riportò un secondo premio, nelle regate del Royal Harwich Y. C. sebbene per un po' di tempo fosse in capo fila fu sorpassata in poppa da *Irex* e *Wendur* i quali la batterono parimente in quelle del 1, 9, 12 e 13 giugno in quelle di Royal Cinq-Port Y. C. Anche il risultato delle corse fatte nella Clyde e nella Mersey stabilì che *Irex* e *Wendur* sono superiori a *Galatea*. Il nuovo cutter di lamiera d'acciaio del capitano Henn finora non corrispose totalmente all'aspettativa del suo proprietario, non poté mettersi ai primi posti: la pesante chiglia di piombo di 70 tonn. lo irrigidisce, comunica allo scafo bruschi e repentini crolloni che cagionano avarie nell'alberata e nelle gambe e braccia dei marinai, i quali, nel loro espressivo linguaggio, soprannominarono il nuovo cutter: *men killer* (uccisore d'uomini).

Nelle regate dell'Western Y. C. a Millport, le quali formano la chiusura delle grandi regate di Scozia, il percorso era di 60 miglia, ma il forte vento da Ponente, il mare molto grosso e di prora, persuasero gli yachts inglesi *Irex*, *Tura* e *Galatea* a rimoversene all'ancoraggio. Però *Wendur* e *Majorie*, da buoni scozzesi, partirono con una mano di terzaroli e sebbene le ondate ogni tanto spazzassero più che abbondantemente la coperta dei due concorrenti pure fecero il loro percorso; *Wendur* incagliò su di un banco, a causa della folta nebbia, ma a alta marea si disincagliò e giunse secondo. Si vantano molto i *racers* inglesi, ma con quel po' di piombo che hanno in chiglia, e che ne forma l'unica base di stabilità, se si trovano a largo mare con un tempo da due o tre terzaroli, in condizione di vera navigazione, allora, sono incapaci di sviluppare le loro qualità nautiche, e solo producono numerose e serie avarie. *Mac Donald* volle provare a *Jhon Bull* che le costruzioni scozzesi sono superiori a quelle inglesi e . . . vi riuscì.

Ritornando a *Galatea*, è d'uopo confessare che a

Nelle corse di Bangor, che ebbero luogo con forte vento da mezzogiorno concorrevano *Irex*, *Galatea*, *Marjorie*, *Marguerite* e *Tara*, tutti avevano stimato conveniente ricalare l'alberetto e prendere due mani di terzaroli, che prova che il tempo era piuttosto brusco. In questa corsa, con vento a raffiche, la *Galatea* fu da una di queste, sorpresa nel momento che virava di bordo e quindi inerte, e sotto la potente pressione del vento, l'albero di maestra si piegò e . . . si ruppe, il che obbligò il nuovo yacht ad abbandonare la corsa

È da notarsi però che queste sono le prime prove di *Galatea* la quale non è così praticamente e scientificamente preparata alla corsa, come da due anni lo sono i suoi due avversarii; ma è da sperare che l'esperienza, la pratica del celebre skipper Lemon Cranfield ed il fiore dell'atletico equipaggio della *Miranda* (che in quest'anno, per mancanza di concorrenti, non prende parte alle corse), metteranno la *Genesta* in stato di figurare degnamente nelle acque americane; come, certo terrà il primo posto nelle prossime regate di Mentone e di Nizza.

Presto avranno luogo le annuali regate sul lago di Como, con ricchi premi. Sappiamo che la *Sirena* di tonn. 4 1½ del signor Filipponi di Genova prenderà parte a queste gare. Lo splendido successo riportato da questo elegante yacht nelle ultime regate di Mentone e di Nizza, ove vinse due primi premi, ed il primo premio della sua serie vinto testè a Livorno ci sono arrischiata, che anche sul lago di Como riuscirà vincitrice, e sarà un nuovo trionfo pel noto costruttore Oneto di Sampierdarena.

Da varii anni i pescatori inglesi che esercitano la loro industria nella Manica o nel canale d'Irlanda presero l'abitudine di portare con loro varii colombi viaggiatori, che lasciano liberi quando, abbandonata la pesca, si dirigono verso la costa: in tal modo le famiglie dei marinai, gli armatori sono avvisati per tempo dell'arrivo delle barche da pesca, del genere e della quantità dei pesci catturati. — Anche i piloti di Nuova York hanno da poco tempo adottato questo sistema di posta, annunziando così all'ufficio, dei piloti i nomi dei bastimenti che pilotano, e quanto di im-

Non si potrebbe adattare questo uso anche per la navigazione da diporto?

Le regate di Livorno attirarono molti spettatori delle vicine borgate, l'aspetto della città e degli stabilimenti balnearii era festoso. In attesa del resoconto ufficiale delle gare, (e di cui speriamo si occuperà il nostro, troppo spesso desiderato, PADRON ROB) eccone il risultato:

Nella gara della serie da 15 tonnellate in più corsero *Maria* di 40 tonnellate, *Miss Mary* di 20 e *Pandora* di 20. *Maria* giunse prima battendo *Miss Mary* che arrivò seconda.

In quella da 5 a 15 tonnellate corsero soli *Amit* e *Selika* che vinse il primo premio.

Nella corsa della Meloria per barche da diporto da meno di 5 tonnellate corsero *Mignon* del signor Coltelletti, *Nuova Nina* del signor Henfrey e *Sirena* del signor Filipponi. Quest'ultimo vinse splendidamente il primo premio; il secondo toccò alla *Nuova Nina*.

E così termina la stagione delle regate in Italia.

ROWING

GARA FRA BEACH E HANLAN.

Il 28 marzo a Sydney in Australia, fra Edward Hanlan canadese e William Beach australiano, ebbe luogo la celebre gara pel titolo di *Campione del Mondo* e colla scommessa fra i concorrenti di 1000 sterline. È noto come il celebre vogatore Hanlan per vari anni avesse portato gloriosamente questo titolo pomposo, battendo tutti i suoi competitori, ma dopo aver guadagnato co' suoi remi circa *novecento mila franchi*, Hanlan trovò un maestro: battuto una volta da Beach, volle avere la sua revincita e questa ebbe luogo sulla riviera Paramatta. Il torrido sole australiano non conveniva troppo al canadese, che dovette accettare le condizioni volute da Beach. Vivissimo era l'interesse che americani, canadesi e australiani prendevano in questa corsa: basti dire che sul battello a vapore ove siede l'*Umpire*, i posti si pagavano 75 franchi l'uno, e 350 furono coloro che vollero avere il proprio

biglietto d'ingresso: numerose e rilevanti furono le varie scommesse.

Al segnale di partenza, i due concorrenti partirono splendidamente vogando ambedue a 40 palate al minuto: per alcuni istanti si mantennero pari, ma a 200 metri dal punto di partenza, Beach aveva quasi una lunghezza di vantaggio; in 6' 15" aveva fatto un miglio, e aveva tre lunghezze di vantaggio vogando a 38 palate, contro 34 date da Hanlan. Questi fece il possibile per riguadagnare la distanza, ma doveva lottare con un terribile avversario: sul finire della corsa i due campioni fecero un'ultima arrancata, ma l'australiano Beach giunse brillantemente pel primo vincendo di circa 10 scafi: Hanlan si fermò a 200 metri dal punto d'arrivo, pensando forse al vecchio proverbio

Hodie mihi — cras tibi

Come d'uso, la folla fece una frenetica accoglienza al fortunato vincitore, tanto più che è australiano, ma anche il canadese, ebbe la sua parte, e in uno *speech* che dovè fare alla folla, dichiarò d'essere stato correttamente battuto dal miglior vogatore che mai abbia esistito al mondo:

E il pubblico di Sidney aprì tosto una sottoscrizione per Hanlan.

Importanti furono le scommesse: un certo E. Jones, dicesi abbia realizzato 100,000 franchi di guadagno, altri guadagnarono somme minori, il fortunato Beach intascò per parte sua circa tremila sterline, ed ora dicesi si prepari ad una corsa in America per battervi Teemer, Ross ed altri vogatori di professione, ma fin d'ora dichiarò che non accetterà da correre sfide pel suo titolo di *campione del mondo*, se non sul natio Paramatta certo così che il caldo sole australiano vortà aiutare l'*anstralasian hero*.

RAFFICA



VELOCIPEDISMO

Cesare Buttolo. — A Genova oltre alla Sezione Velocipedisti della *Cristoforo Colombo*, nacque e vive di vita prospera il Veloce-Club Ligure, di cui anima e mente è sempre l'instancabile e degno segretario il prof. Cesare Buttolo. A lui specialmente se ne deve la fondazione ed il buon avviamento che ha saputo prendere fin dal principio, perchè è con una specie d'apostolato per lui, una perseveranza zeppa di sacrifici che s'occupa e s'occupò a dare incremento alla Società, che tanto gli sta a cuore. Il prof. Buttolo è ancor giovane, ed anche come corridore ha dinanzi a lui un avvenire felice. È nato nel 1860 a Parigi

da parenti italiani, venne a Genova sui primordi dell'83, e subito dall'egregio corridore Tortarolo di Sampierdarena apprese l'uso del velocipe. Era ancora all'*abbici*, come dice lui stesso, che a varie riprese felicemente viaggiava da Genova a Milano; Torino-Savona; Cuneo Voghera, ecc. Prese in seguito parte, e venne premiato alle corse di Busalla, Torino, Pinerolo, Torino 85, corsa *Juniores*, ove arrivò *deat heat* col 2°. A Sampierdarena giunse testè 2° nella corsa libera a tutti. Consequiva anche il 1° premio in quella riservata al V. C. L. È pure socio da un anno del V. C. T.

Giorgio Davidson Campione del Veloce Club Torinese. — Scendete a Genova, domandate dell'*Inglese* e vi parleranno d'un *Giorgio*, il caro Giorgio.

Egli è l'anima della Sezione Velocipedisti presso la *Cristoforo Colombo*, e ad essa dà il contributo della sua abilità di valente ginnasta e di giovane d'ingegno.

Non par vero sia nato in Scozia e precisamente a Sèthem, tanto il suo carattere sa del meridionale, schietto, vivace, pronto. Giorgio Davidson è di statura piuttosto alta, corporatura snella, flessuosa, gambe grosse e nervose, sa a puntino tutte le buone regole dell'allenamento velocipedistico, tanto che pur pesando nell'inverno circa 72 Kg., nell'estate, quando è pronto per qualche corsa d'importanza, non riesce più che a 65 Kg. circa. Si stabilì a Genova nel '71 e cominciò ad essere velocipedista nell'82 a Busalla su una macchina inglese di 16 chilogrammi.

In corsa esordì a Brescia riportando il secondo premio contro i corridori Fadigati, Larroque, Toulavini, Tarlarini ed altri 18 concorrenti. Egli, da buon scozzese è fanatico per le scommesse, non c'è caso che ne rifiuti una. Perciò fin dapprima viaggiò da Busalla-Voghera e viceversa, 140 Km. in 8 ore e 10 minuti; da Busalla a Milano in 9 ore e 5 minuti, qui vincendo la scommessa col Tortarolo, Bologna-Lucca, zeppa di salite e discese, in 13 ore.

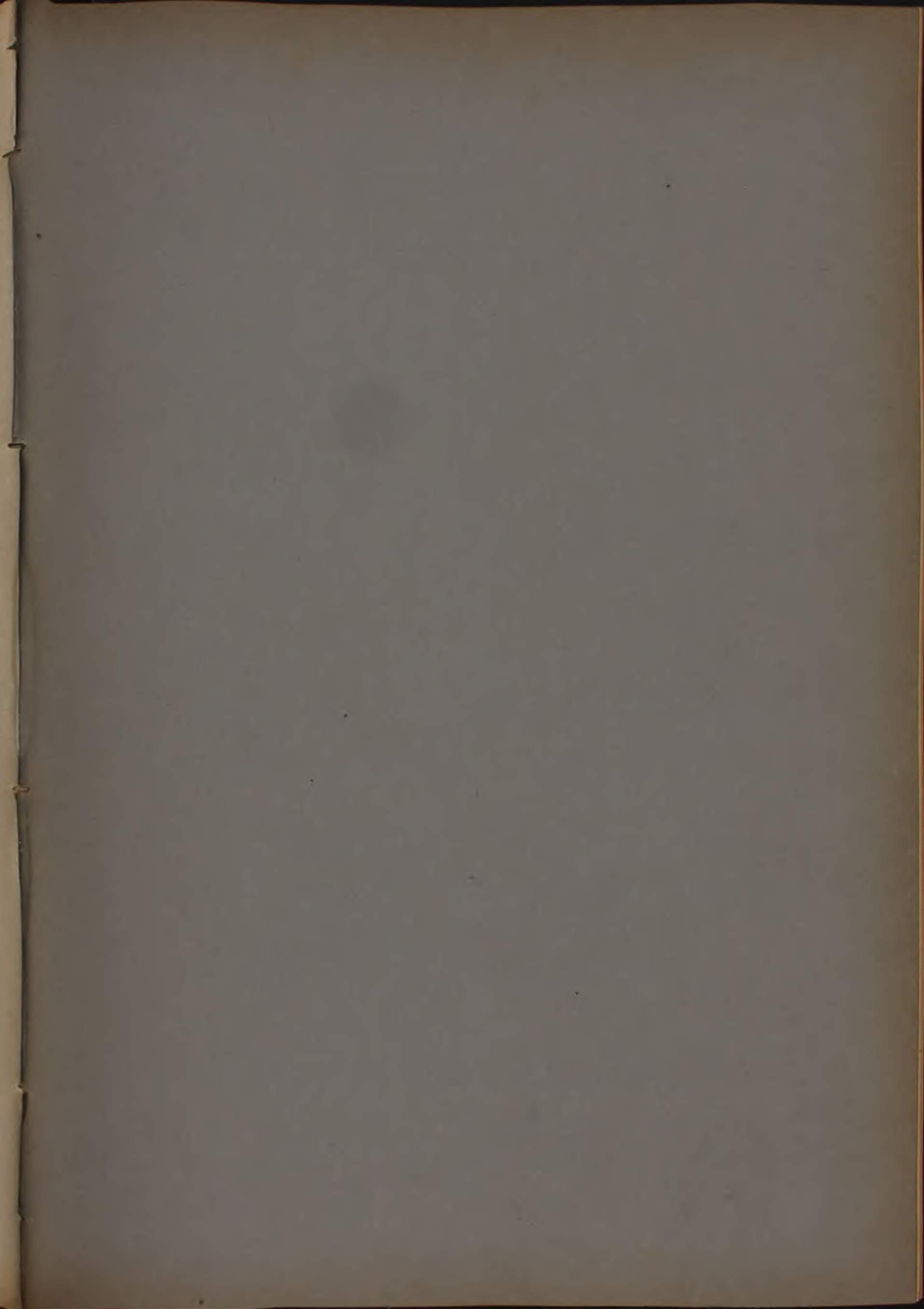
Come corridore ogni elogio sarebbe impari al suo stato di servizio, *voilà*:

- 1882 — Brescia, 2° premio — Genova, 2° premio.
- 1883 — Torino, 2° premio — Genova, due primi premi — Castelnuovo, 3° premio — Busalla 1° e 2° premio.
- 1884 — Milano, 5° premio — Torino, 1° premio, *Campione del Veloce Club Torinese* — Oderzo, 3° premio — Milano, 2° premio — Torino, 1° premio (regionale) — 2° premio (internazionale).
- 1885 — Pinerolo, 2° premio — Sampierdarena, 1° premio — Racconigi, 2° premio.



Proprietà Letteraria — Gerente Respons.: DOMENICO MORTOLA

GENOVA — STABILIMENTO FRATELLI PAGANO.





Grano

STABILIMENTO FRATELLI PAGANO
Via Luccoli N° 32.

FROU-FROU

CRONACA DI SPORT E DI LETTERATURA

ABBONAMENTO ANNUO
 Per l'Italia L. 10
 » l'Esterio » 12
 Un numero separato L. 0. 80

SI PUBBLICA
 UNA VOLTA AL MESE

Direzione ed Amministrazione
 GENOVA
 ACQUASOLA - 22

THE CAPTAIN

*Il capitan Bonfiglio
 Dei capitani è il re.
 Ah no? mi meraviglio!
 Il capitan Bonfiglio
 In testa d'un naviglio
 Vale almeno per tre
 Il capitan Bonfiglio
 Dei capitani è il re.*

*Col capitan Bonfiglio
 Bisogna rigar dritto;
 Si direbbe un coniglio
 Il capitan Bonfiglio,
 Ma s'egli muove il ciglio,
 Che coniglio d'Egitto!
 Col capitan Bonfiglio
 Bisogna rigar dritto.*

*Bonfiglio il capitano
 Oggi di noi s'infischia,
 È allegre in modo strano
 Bonfiglio il capitano;
 Perché toccò la mano
 A una servetta d'Ischia,
 Bonfiglio il capitano
 Oggi di noi s'infischia.*

*Che ci volete fare
 S'ei delle donne è il cucco?
 S'egli le sa pigliare
 Che ci volete fare?
 Senza neppur fiatare
 Le fa restar di stucco;
 Che ci volete fare
 S'ei delle donne è il cucco?*

*Ad un Pascià somiglia
 Con tante donne intorno
 Che fanno un parapiglia.
 Ad un Pascià somiglia
 E il buon boccon si piglia
 Per la notte e pel giorno:
 Ad un Pascià somiglia
 Con tante donne intorno.*

*L'asiatico Sultano
 Inghiottirà molt'aglio!
 Con un colpo di mano
 L'asiatico Sultano
 Vedrà dal Capitano
 Portato via il Serraglio
 L'asiatico Sultano
 Inghiottirà molt'aglio.*

In vista di Stromboli, 25 Maggio 1885.

ADDIO ALL'ITALIA

Laggiù nei latini orizzonti
 Il sole vermiglio discende,
 Le fiamme sui calabri monti
 Gittando, sul mare e sul ciel,
 E là sulla patria si stende
 Di nebbia e di porpora un vel.

La patria! la patria! nel pianto
 La bella parola s'annega,
 Sul labbro, si facile al canto,
 L'usata strofetta morì,
 Dal cuore che palpita e prega
 Un grido supremo fuggì.

Il grido dell'ultimo addio
 Cui ange il pensier dell'esiglio
 Nell'ora che volge il desio
 A noi pellegrini sul mar,
 Miranti con trepido ciglio
 L'Italia col dì tramontar.

Palomba che voli d'intorno
 Al fragile legno sull'onda,
 Ancora non pensi al ritorno?
 Già Venere in cielo spuntò;
 T'affretta, ritorna alla sponda,
 Chè un caro messaggio ti dò.

Sull'ali un mestissimo addio
 Deh reca alla patria lontana;
 Sorella, fidente t'invio
 Che il grido tu intenda del cuor;
 Palomba, palomba italiana,
 T'affilo un messaggio d'amor.

Laggiù nei latini orizzonti
 Col giorno la patria s'annega,
 Ma l'alba non segue ai tramonti?
 Al duol la speranza? Così
 Pel cuore che palpita e prega
 La patria risorge col dì.

Marc Ionio, 31 Maggio 1885.

Emilio
 Genova



UNA CROCIERA DELLA SFINGE

CAPITOLO II. — Partenza - Una burla di Nettuno - Da Genova a Capo Corso - Il Porto nuovo di Bastia - La missione dei viaggiatori ed i capitani di porto - Seneca, il vermouth ed i banditi - La Croce di S. Giorgio - Burrasca e regata - Le funeste conseguenze di una partita a bézigue - Viaggiatori serii e viaggiatori per ridere - Le spiagge romane - Scirocco e manovre.

All'alba del 16 maggio 1885 salpammo l'ancora. Soffiava un buon vento da Maestrale e la *Sfinge* con tutte le vele regolari ed il gran coltellaccio, uscita rapidamente dal porto, mise la prua sul Capo Corso.

La mattinata era splendida, il mare appena mosso da Ponente, le vele portavano tutte ed il solcometro consultato curiosamente ogni ora, rispondeva con cifre soddisfacentissime: 7^m $\frac{1}{2}$, 8, 8 $\frac{1}{2}$, e perfino 9 $\frac{1}{2}$ — un bel correre, come vedete, per un piccolo cutter come la *Sfinge*.

La crociera insomma non poteva cominciare sotto migliori auspici e nel mio egoismo di armatore non arrivavo a spiegarmi perchè l'amico Gaspare, invece di condividere la mia gioia, se ne stesse muto ed ingrugnato in un angolo della coperta, tutto ravvolto in un immenso pastrano. Ahimè! il buon Nettuno che si mostrava così benigno con me e col mio yacht, si divertiva a far pagare pedaggio al nuovo argonauta che, naturalmente, non trovava troppo di suo gusto la burletta del vecchio Iddio.

Fortunatamente il supplizio del mio compagno di viaggio durò poco perchè alle 7 pom., dodici ore dopo la nostra partenza, eravamo al traverso di Capo Corso, in perfetta bonaccia. Contento della rapida traversata non osai lamentarmi troppo del tiro che mi giocava il vento, il quale giratosi sul tardi a Ponente, rimaneva nascosto dalle alte montagne della Corsica, ed inchinandomi mio malgrado ai suoi capricci, feci rotta per Bastia dove approdammo alle 9 ant. del giorno seguente.

Essendo di rilascio, demmo fondo nel Porto nuovo, più comodo del vecchio per la maggiore ampiezza della bocca, sebbene forse meno riparato dai venti del secondo quadrante. Non avendo trovato nel detto porto nessuna autorità costituita che prendesse *visura* della nostra pa-

tente, ci toccò, per aver pratica, fare in lancia il non breve tratto che separa il Porto nuovo dal vecchio. Colà il capitano del porto ci accolse assai gentilmente, e ci enumerò non meno cortesemente tutti i diritti e tasse che gli competevano e che finimmo per pagare dopo aver protestato su tutti i tuoni ed in tutte le lingue. Protestare e pagare, ecco la missione del viaggiatore in genere e del *yachtsman* in ispecie; protestare, tirar fuori diplomi, regolamenti, guidoni minacciar le vendette le più terribili di personaggi più o meno alto-luocati... e poi pagare ecco il compito di ogni onesto armatore di yacht il quale abbia la fortuna d'incontrarsi con un capitano di porto abbastanza scettico per alzar le spalle quando gli si parla di R. Y. C. I. e di privilegi.

Il capitano del porto o chi ne fa le veci sa che quel galantuomo il quale strepita, ha fretta di scendere a terra e non ama crearsi grattacapi per poche diecine di lire e finirà, come ho fatto io, per cedere rimettendosi in tasca i suoi diplomi ed i suoi regolamenti.

Convien dire ad onor del vero che la colpa non è poi tutta dei capitani di porto, ma piuttosto delle Società nautiche che poco si curano di far conoscere e tanto meno di far rispettare i privilegi ottenuti. Pochissimi sono gli *yachtsmen* francesi ed italiani che viaggiano nel Mediterraneo, e son quindi pochissime le occasioni per constatare gli inconvenienti cui accenno ed è naturale che le direzioni dei Clubs non ricevendo mai o quasi mai delle proteste chiudano un occhio e magari tutti e due e lascino correr l'acqua per la sua china. Unico rimedio, a mio credere, sarebbe che i Direttori dei Clubs viaggiassero un po' di più — *quod est in votis*.



Seneca, esiliato in Corsica, si vendicava dell'ospitalità forzata dicendo corna degli ospiti; più prudente del filosofo chiacchierone che fece quella triste fine che ognun sa, non dirò nulla dell'isola dove i capricci del vento assai più che la mia volontà mi avevano fatto approdare.

Del resto migliaia di *touristes* hanno già scritto tutto quello che potrei dire sulla patria di Napoleone e d'altra parte, meno fortunato di questi signori, nessun Còrso mi ha procurato la piacevole emozione di una scena di *vendetta* e nessun bandito mi ha fatto gli onori di casa invitandomi ad ammirare le poetiche e selvagge bellezze della sua caverna.

Potrei è vero, con un po' d'immaginazione, presentar l'oste di Bastia che ci avvelenò col suo vermou-

come un marito infelice e vendicativo, e descrivere come un farabutto dei più pericolosi, quel certo figuro che ci introdusse in una grotta nella quale si ammirano molti lumi ad olio destinati ad affumicare convenientemente due o tre stalattiti più o meno autentiche ed i nasi assai più autentici dei visitatori; ma a che pro?

I banditi sono ormai roba da ferravecchi che non si tollera neppur più nelle operette e la stessa *Colomba* di Merimée comincia a mostrar le grinze tanto l'hanno sciupata i suoi innumerevoli ammiratori.

Girammo tutto il giorno nella città e nei dintorni, visitando coscienziosamente tutto ciò che si deve vedere a Bastia e facendo provviste di tabacco che costa pochissimo, non essendovi in Corsica la Regia.

Delle cose viste ricorderò una sola; un bel castello genovese che domina la città vecchia, ridotto ora a passeggiata pubblica — c'è ancora, mi pare, sopra una porta uno stemma colla croce di S. Giorgio.

Povera croce! Simbolo glorioso e temuto della grandezza dei nostri avi qui non sei che il ricordo di un lungo servaggio, e di lotte ferocissime egualmente fatali agli oppressori ed agli oppressi. Valeva poi la spesa di combattere tanto, di spargere tanto sangue per cambiare uno stemma con un altro, per scancellare la croce rossa e mettervi al posto i gigli di Francia?

A buon conto, come direbbe Ferravilla, i Corsi parlano italiano e di francese nell'isola non vi son che le insegne delle botteghe e le uniformi dei soldati — e in fondo, in fondo, credo, se non ci fosse quel benedetto Napoleone che tutto avvolto nel suo paludamento romano torreggia nella piazza S. Nicola, i Bastiesi come tutti gli altri abitanti della Corsica preferirebbero pagar le tasse ad un esattore italiano anzichè ad un *réveur* più o meno parigino.



Si fece vela al lunedì mattina con poco vento da scirocco, facendo rotta per l'isola del Giglio, rotta che poi si modificò dirigendo per Punta Calamita donde avremmo potuto facilmente riparare a Porto Longone, se il temporale che ci presagivano il grosso mare ed i continui piovachi si fosse dichiarato.

Non fu soverchia prudenza la nostra perchè pochi minuti dopo aver dato fondo nella sicurissima rada di Porto Longone, scoppiò una forte burrasca con accompagnamento di tuoni e lampi; leggemo in seguito nei giornali che in quella notte alcune tartane naufragarono sulla costa Toscana e di una di queste andò perduto quasi l'intero equipaggio.

Nella rada erano con noi di rilascio molte paran-

zelle da pesca, alcuni schooners e due o tre briks e quando al domani, rasserenatosi il cielo, tutta quella selva di alberi e di pennoni cominciò a coprirsi di vele, sfilando tra i due promontorii che chiudono l'entrata della rada, uno spettatore dotato di un po' di immaginazione avrebbe potuto credersi ai bei tempi delle nostre repubbliche quando le flotte pisane e genovesi partivano per la conquista della Sardegna e della Corsica, o alla volta delle lontane colonie d'oriente.

La *Sfinge* con due mani di terzaroli nella randa ed il secondo fiocco (precauzione suggeritaci dal vedere i bastimenti usciti prima di noi con vele ridottissime) tenne dietro ai suoi compagni di viaggio ma ben presto, essendosi calmata un po' la furia del vento, si mollarono i terzaroli, si cambiò il fiocco e si aggiunsero alla randa le vele di caccia.

Fummo imitati dai bastimenti che navigavano con noi di conserva, ai quali pareva cuocesse di vedersi raggiungere da un legnetto così minuscolo come il mio ed ebbe così principio una delle regate le più divertenti che abbia mai goduto. — Povere paranze, poveri bricks, poveri *schooners*! Avevano un bel metter fuori coltellacci, scopamari e quant'altre diavolerie possedevano a bordo; la *Sfinge* ad uno uno raggiungeva i suoi competitori ed in pochi minuti li metteva di poppa. Era regata e caccia insieme — passato un bastimento, si dirigeva per un altro e ad ogni gara un calcolare ansioso della distanza da percorrerli, un imprecare furibondo contro il vento quando le raffiche non gonfiavano abbastanza le vele, un'ansia mista di gioia, di speranza e di timore, quando lo scafo dell'avversario prima appena visibile cominciava a farsi più distinto, e finalmente uno scoppio di grida trionfanti quando il *cutter* dopo esser rimasto per qualche istante sulla stessa linea col suo competitore riusciva a passargli di prua, mettendolo nella sua *scia*.

E finita questa, un'altra corsa, e un'altra ancora — e così per tutto il giorno un avvicinarsi continuo di scoraggiamenti e di speranze, una tensione continua di nervi, una emozione strana e piacevole nello stesso tempo che non può intendersi se non da chi l'ha provata e che vi fa trascorrer velocissime le ore senza mai lasciar campo alla stanchezza o alla noia. Prima del tramonto la *Sfinge* era in capo fila dell'intera flotta le cui vele andavano man mano rimpicciolendosi e finivano per perdersi nel lontano orizzonte.

Facile vittoria fu certamente questa di un yacht svelto e sottile su legni tozzi, non tagliati per la corsa,

con vele vecchie e carichi di mercanzie ma non perciò meno gradita — il piacere del trionfo è lo stesso anche se la battaglia non fu contrastata.

Passato il monte Argentaro, secondo i miei calcoli, avremmo dovuto far giorno almeno almeno su Civitavecchia, ma come al solito, avevo fatto i conti senza l'oste. L'oste questa volta fu il biondo. Invrea che, completamente guarito delle sue indisposizioni di stomaco, aveva concepito una passione sfrenata pel giuoco di *bézigue* imparato la sera prima durante la burrasca di Porto Longone. La regata, il vento in poppa, il barometro che promette buon tempo, tutte cose belle e buone, ma un matrimonio sia semplice o reale non monta, combinato col capitano, nel calduccio del quadratino, nella quiete di un porto, colla tavola che non geme, non fa sobbalzi, scompigliando e gettando a terra lapis e carte, non è certo cosa da disprezzarsi. Disgraziatamente Port'Ercole era lì, a mezzo miglio di distanza e le acque tranquille della sua piccola rada facevano troppo contrasto colle ondate che cullavano un po' bruscamente il *cutter* per resistere alle loro lusinghe.

Gridai, protestai e... finii per scender brontolando nella mia cabina mentre la *Sfinge* lasciava cader l'ancora presso l'imboccatura della rada di Port'Ercole.

A dire il vero, se la *bézigue* mi fosse piaciuta avrei fatto come i miei compagni, perchè confesso candidamente di non aver mai capito il gusto di tanta brava gente la quale, appena ha deciso di fare un viaggio così detto di piacere, non ha altro desiderio che quello di giungere il più presto possibile alla meta, e finchè non è arrivata, non guarda nulla, non si ferma in nessun posto, per tema di perdere un'ora, un minuto. Questa specie di viaggiatori, appena scesi all'Albergo, aprono la *Guida* e via di corsa come se fossero pagati un tanto all'ora, a visitare i monumenti, le passeggiate, le gallerie, tutto quello insomma che la *Guida* dice di vedere — e corrono e sudano, e si affannano e quando sono ben stanchi, ben annoiati, ben intontiti, quando insomma han letto nella *Guida* la parola: *Fine*, allora soltanto si riposano e tergendosi l'onorato sudore, esclamano con profonda convinzione: — Come ci siamo divertiti!

Ho sempre amato la navigazione di diporto appunto perchè mi permette di andare a zonzo dove voglio, e di fermarmi dove e quando mi piace; di starmene, per esempio, due o tre giorni al largo senza veder terra e poi, quando la stanchezza della solitudine mi prende, fare una sosta, oggi in un porto che

mi procuri tutti i comodi e tutti i divertimenti della vita cittadina, domani in una piccola rada in cui non vi siano che poche capanne, degli scogli per cercarvi ostriche e granchi, dei boschi e delle pianure per andare a caccia.

Questo modo di viaggiare parrà forse poco serio a taluni, ma vi assicuro che diverte, o almeno mi diverte e per me ce n'è d'avanzo — un divertimento che diventasse un'occupazione, un lavoro, mi annoierebbe.

Ad onta di tutto questo, siccome, ripeto, la *bézigue* non mi piace punto e Port'Ercole, mia vecchia conoscenza, non destava in me nessun desiderio di una nuova visita, non tralasciai di fare al domani una ramanzina coi fiocchi ai miei colleghi additando loro una frotta di vele che compariva all'orizzonte a molte miglia dinanzi a noi. Erano gli avversarii del giorno prima che avevano profittato del vento riguadagnando il cammino perduto; fu breve però il loro trionfo, perchè facendo forza di vele riuscimmo a raggiungerli e prima di sera la *Sfinge* aveva ripreso il suo posto di capo-fila.

Eravamo ormai sulle spiagge romane dove come ognun sa, non c'è dovizia di porti per giuocarvi a *bézigue*; d'altra parte l'ardore dei belligeranti s'era calmato; Gaspere aveva subito una sconfitta terribile e il capitano naturalmente era troppo contento del suo trionfo per ritentar le sorti di una battaglia.

Navigammo così per due giorni con poco vento in poppa che ci spinse nel golfo di Gaeta dove trovammo mare e vento da Scirocco che ci costrinsero a toglier la freccia ed a correr di bolina stretta per accostarci all'isola d'Ischia. Per fortuna nostra e in ispecie di Gaspere il quale bagnato come un pulcino dalle ondate che spazzavano la coperta, cominciava a brontolare, dopo varie ore di bordeggiare, presso il capo Miseno il vento dichiaratosi un po' più favorevole, ci permise di metter la prua sull'isola d'Ischia, ed in una sola bordata, stringendo il vento, riuscimmo ad entrare a vela in Porto d'Ischia.

La bocca del porto è strettissima ed attornata di secche cosicchè generalmente le barche anche di piccola dimensione ammainano le vele ed entrano a remi non essendovi assolutamente spazio per bordeggiare nell'entrata e pochissimo nell'interno. Conoscendo però la *Sfinge* e la sua obbedienza al timone, *randigiammo* il moletto alla nostra destra e fatto un piccolo bordo fino a pochi metri da un isolotto che emerge in mezzo al porto, demmo fondo accanto a varii schooners, ormeeggiandoci alla calata della Capitaneria.

CAPITOLO III Porto d'Ischia - Le Gude - Casamicciola e Pompei - Vita di bordo - Il giornale « La Sfinge » - Stromboli e la tartaruga - Tra Scilla e Cariddi.

Se possedessi i milioni di Rotschild vorrei levarmi il capriccio di avere un porto come quello d'Ischia; non ho mai veduto infatti nessun lago di villa signorile più elegante e più civettuolo di questo piccolo porto, di forma quasi circolare, chiuso a tutti i venti, attorniato da giardini in mezzo ai quali sorgono chioschi e palazzine dipinte a colori vivaci.

Appena ormeggiati, fummo assaliti da un nuvolo di monelli grandi e piccoli che ci offesero carrozze e cavalcature per una gita a Casamicciola o per meglio dire alle rovine di Casamicciola, una nuova curiosità che il terremoto si è incaricato di aggiungere alle tante che un *touriste* coscienzioso non può esimersi dal visitare nel golfo di Napoli. Fissammo quattro somari a prezzo di tariffa (come vedete, c'è già una tariffa) e la turba dei monelli si dileguò per correre in cerca dei ciucci, permettendoci di fare tranquillamente una corsa alla piccola città d'Ischia e di mangiare in santa pace il nostro pranzo.

Alle sette eravamo in sella e via di trotto verso Casamicciola, preceduti e seguiti dal solito stuolo di ragazzacci che s'erano costituiti *ipso jure* nostre guardie del corpo. Inutile il cercar di liberarsene; in tutta quella brava gente non avreste trovato uno che non avesse o non si fosse attribuito una mansione speciale, assolutamente utile e necessaria, e della quale non potevate in alcun modo far senza. Di solito, il più grande ed il più forte fa da guida e quindi non fa nulla, visto e considerato che gli asini per lunga abitudine conoscono la strada assai meglio di lui; e come capo della banda lascia agli altri briganti minori la cura di tener la cavezza del vostro somaro, ci appenderli alla coda del medesimo sotto lo specioso pretesto di farlo trottare, di presentarvi come rarità archeologiche tutte le pietruzze della via, di stordirvi con urla ferocissime destinate a fermar di botto il vostro ciuccio se per caso raro gli salta il ticchio di allungare il passo, e simili bazzecole; per conto suo, accesa una vecchia pipa, vi segue dignitosamente a mezzo miglio di distanza, fermandosi ogni tratto a chiaccherare colle comari, a prender una presa di tabacco con Don Ciccillo, a parlar di politica con Don Gennaro il farmacista — di quando in quando vi raggiunge, distribuisce scappellotti a destra e a sinistra, vi domanda se sieti contenti del vostro cuccio, vi chiede il permesso di fumare un vostro sigaro che vi leva cortesemente di tasca, vi propone di fare un

tempo di galoppo e con tutto il sussiego possibile sta a vedervi partire — lo ritroverete all'osteria dove i suoi complici vi faranno scendere di sella, ed al momento di pagare.

La missione degli altri briganti spiccioli è invece di starvi sempre cuciti ai fianchi e di non perdervi mai di vista, perchè se la guida è sicura del fatto suo, essi devono ancora persuadervi che l'avervi aiutato a ruzzolar giù dall'asino, l'avervi raccolto la pezzuola fatta cadere apposta, l'avervi menata fra capo e collo una legnata che veramente avrebbe dovuto cadere sulla groppa del vostro bucefalo orecchiuto, son tutti servigi importanti e degni di un compenso che non ha assolutamente nulla che vedere col prezzo da voi fissato prima di partire. E generalmente ci riescono perchè ad onor del vero, se le loro pretese vi fanno rizzare i capelli, finiscono poi col contentarsi di pochi soldi che regalate loro un po' brontolando, un po' ridendo per la maniera originale colla quale ve li chiedono.

Mi ricordo di un ragazzotto che non aveva fatto assolutamente nulla e richiesto da me a qual titolo volésse la mancia., rispose:

— Signuri! Eccellenza! Non ricurdate? aggio fatto la vittima du tremuote!

Era vero! durante un *alt*, mentre contemplavamo le rovine, quel furfantello ci aveva raccontato con voce lacrimosa che proprio sotto quelle macerie, egli era rimasto sepolto ed aveva vissuto dieci giorni senza mangiare e bere!

La vittima principale di quei bricconcelli fu il Balilla che, nuovo nell'arte dell'equitazione, non sapeva acconciarsi ai movimenti di tangheggio e di rollo della sua cavalcatura e minacciava ad ogni istante di passare, come diceva lui, di *prua*. Per caso strano o per meglio dire, grazie alla malizia delle nostre guide, l'unico asino che corresse era quello di Balilla cosicchè il poveretto occupatissimo a tenersi in equilibrio, credo non abbia visto nulla o quasi nulla dello spettacolo che offre Casamicciola.

E si che merita la pena d'uno sguardo!

Tutto il versante di una montagna è disseminato di case non una delle quali è intatta — qua una bottega colla sua brava insegna e spingendo lo sguardo dentro, si scorge la volta sfondata ed un gran buco nel pavimento — là una fila di casini o di hôtels, quali colla facciata quasi intatta e che sembra debbano aprirsi al viaggiatore e dietro c'è un monte di rovine quali sfondati, aperti da tutte le parti, colle mura delle camere ancora coperte di tappezzeria, o

dipinte a fresco, con pezzi di balconi sgangherati, di ringhiere contorte, che par ci sian picchiati dentro tutti i proiettili d'una flotta bombardatrice.

E si va, si va per un ora e più in mezzo alle rovine che fiancheggiano la strada o sono sparpagliate tra gli alberi su verso l'alto della montagna, o presso il mare; e tratto tratto s'incontrano croci piantate sulle macerie — sono altrettanti cimiteri dove dormono nel luogo stesso in cui furono uccise dal terremoto le povere vittime che non si poterono dissepellire.

Tra queste rovine e talvolta addossate a queste sorgono le baracche che servono di abitazione a quei Casamicciolesi i quali non stanno nei nuovi quartieri così strombazzati dai giornali e che, a mio giudizio, non valgono davvero i milioni spesi.

Al galoppo dei nostri *corsieri* uscivano fuori gli abitanti, e, sarà stata illusione, ma parve a me che avesser tutti l'aria melanconica e spaurita, come se il disastro fosse avvenuto pochi giorni prima. Ed invero par proprio sia avvenuto da pochi giorni, anzi da poche ore — han lasciato tutto, non han spianato nulla, forse perchè era impossibile, e le rovine di Casamicciola diverranno, ripeto, come quelle di Pompei, una curiosità archeologica; c'è già molta analogia fra le due città — solo, Pompei è meno triste.

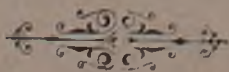
Tornammo per una strada bellissima, che serpeggia lungo la montagna scendendo lentamente verso il mare che appariva tratto in mezzo ai pini ed ai vigneti, illuminato dai raggi della luna.

Ad onta di tante bellezze della natura, confesso con rossore che quando al domani fummo all'aperto, con un buon venticello in poppa che ci allontanava da Ischia, respirai più liberamente. Che diamine! coi terremoti non si scherza ed a far la fine del topo sotto la staccia c'è sempre tempo!

Lasciammo così senza un rimpianto e quasi con gioia la bella Ischia ed il suo graziosissimo porto che ci aveva così ben riparati dallo Scirocco del giorno prima; ma d'altra parte si sta così bene al largo quando il mare è calmo come l'olio, tutte le vele portano ed il cutter fila rapidamente senza scosse!

Luigi Capuano

(Continua)



NOSTRE CORRISPONDENZE

DALLE RIVE FINALESI

15 Settembre 185.

Caro DON PICRATES

A dirvi tutta la verità e nient'altro che la verità dovrei giurarvi che la mia vita è diventata un pericolo vero e continuo. Mi s'insidia di quà, mi s'insidia di là, di su, di giù, di sotto e di sopra come se fossi un cassiere in partenza per la Svizzera. Credo che anche gli animali sieno stati pagati per insidiarmi perchè in questi giorni, dai cani botoli andare magari fino ai polli più o meno spennacchiati, di bestie me ne ho viste tante all'intorno, che, parola d'onore, mi per d'essere diventato Bidel, colla sconsolante differenza che egli ha tra i suoi discepoli anche delle bestie generose e fiere mentre che io... non so se mi spiego. E sapete tutto questo perchè? Per una mia innocentissima corrispondenza che pare abbia urtato molti nervi.

Pare impossibile come si è generalizzato l'abuso del nervoso. Prima non v'erano che le signore, e isteriche per giunta, che si permettersero il lusso di accusare un mal di nervi qualsiasi, ora questo s'è generalizzato tanto che bisognerà ricorrere, molto probabilmente, per porvi un argine, ad un meeting anti-nevralgico, il quale del resto lascerà il tempo che troverà, come i meetings politici.

È un fatto però che certe morbose esagerazioni sono anche portate dallo spirito dei tempi presenti in cui non si ammette che il superlativo. Guardiamo il duello per esempio: o forse che non l'han fatto diventare esagerandolo, una vera ridicolaggine? Ad ogni piccolo diverbio, per ogni dubbio (e alle volte molto dubbio) occhiata femminea, eccovi due bimbi più o meno precoci che invocano le leggi della cavalleria (poveretta!) e fanno viaggiare su e giù quattro disgraziate persone, sotto forma di rappresentanti, quasi fossero merci a piccola velocità, allo scopo di gettare le radici che dovranno poi dar vita alla gran pianta di una *partita* d'onore. Povero onore a che brutto *partito* me lo mettono! Quei quattro infelici individui cui l'amicizia e il rispetto umano trasse, a così mala sorte, stabiliscono poi loro rappresentati uno scontro per lo più alla sciabola, al primo sangue, con esclusione di quasi tutti i colpi, da aver luogo sul posto il più vicino ad una trattoria. Dopo qualche tempo

vedete comparire il più *pivello* dei due duellanti con un dito al collo o il naso graffiato, sparso la fronte altera di un pallore di circostanza, che potrebbe anche essere conseguenza di un *virginia precece*; costui è quello dei due che ha ricevuto il battesimo di sangue; oramai egli è un uomo, può dire altamente la sua ragione anche ai sordi, e d'ora innanzi egli sarà un oracolo della moderna cavalleria. L'altro, il feritore, è diventato un uomo invulnerabile cui tutta la *jeunesse* rispetta ed onora.

Non è poi rarissimo il caso che dopo un mondo di spacconate colle signore e cogli amici, il marchese Guardamidietro, ad esempio, o il conte Salvachipùò, finiscano per non farne nulla di nulla, mentre forse un disgraziato ed illuso mortale si sarà tenuto a loro disposizione per un quindici giorni o per un mese — Buffonate, amico mio che non fanno sperare niente di bene per l'avvenire della patria comune.

A proposito di duelli mi raccontava una bella (ma, bella veh!) signora che un suo ammiratore aveva deciso di tagliare un braccio ad un altro supposto ammiratore. — Dopo avere compulsato per quindici giorni tutti i codici possibili della cavalleria, egli finì col pensare che non sta bene tagliuzzare le membra al prossimo. Allora un terzo, forse un terzo incomodo, scrisse furtivamente sul ventaglio della signora questi pseudo-versi:

Signora, a voi l'omaggio
Solo non è di carmi.
Anche virtù e coraggio
A voi s'inchinano parmi!
Di prodi cavalieri
Avete voi dovizia;
D'indomati guerrieri,
È tutta una milizia
Che con elmo e con lancia
Combattono per voi,
E rischiano la pancia
Senza pensare il poi;
Ma ahimè! se il sa Ricotti,
Codeste spade strane
Le manda a far risotti
Sulle rive africane.

Ecco — io lo dico subito; non capisco perchè mandare dei paladini *indomati* a fare dei risotti in Africa; è vero che il riso è astringente ed ottimo pei climi caldi, ma mio Dio! una spada è sempre una spada non è già un mestolo da cucina; si sa però che i maligni son sempre maligni; eppoi, perchè chiamarle spade *strane*? forse perchè non tagliano? dopo tutto nei duelli moderni il taglio non si richiede.

Nell'impeto dello scrivere in fretta sono giunto

dalle insidie che mi si tendono, fino al ventaglio di una signora; ora che ci sono mi ci fermo e spigolo, rubando la merce ai soliti poeti da... ventaglio, i quali però non sempre sono cattivi poeti come cattivi guerrieri, perchè, a spiegarmi meglio, il marchese Guardamidi dietro per es. può inorridire benissimo all'idea del sangue ma fare nel tempo istesso dei versi mediocrementemente infami.

Premetto: la signora è bionda, capricciosa, dagli occhi indefinibili, affittissima dai corteggiatori, i quali appunto perchè amano il miele, hanno molti punti di contatto colle mosche. — Un pittore ha abbozzate sul ventaglio le sembianze della signora; ha fatto, è vero, una superba figurina, ma ci corre.... i poeti poi per non essere da meno, si sono passati il *re*, e poi si sono messi a solfeggiare in coro come le nobili damigelle di Luneville.

Eccone uno che s'avanza fiero, con un'aria flebile da paggio Fernando, e dice:

Per voi, madonna bionda, vorrei scrivere un verso
Chiamandovi regina! ma ohimè gli è tempo perso! (*meno male!*)
Sono passati i tempi di liuti e ballate,
Sono sfumati i paggi e insieme svanir le fate
Bionde, che, dal verone, nell'ora buia e cheta
Spenzolavan tremanti una scala di seta!
A noi gli antichi amanti sono giunti in ribasso,
Nella nebbia dei tempi hanno affrettato il passo,
E alfine s'adagiaron negli istoriati avelli....
Di loro a noi non restano nemmeno più i castelli; (*che bugiardo!*)
Diffatti sulle scene sol ci è dato vederli,
Ed, a loro memoria, non ci restan che i *merli*!

Oh! ignoto per quanto incompreso autore di queste papere, in questo hai ragione, i *merli* ci sono restati, oh! se ci sono restati!

Un altro si avanza tossendo. È al terzo stadio, ha poco più da vivere e vuol morire presto; compatitelo, signore dal cuore tenero, egli è un predestinato! Premetto che da mie particolari informazioni risulta che egli oltre che un predestinato dovrebbe essere anche un fabbricante di carta.

Sentite e giudicate:

Il bacio dello zeffiro
Questo foglio ti invia...
Un bacio casto e candido
Pieno di poesia...
De! dai tuoi biondi riccioli
Fa ch'egli mai non parta...
Fra i baci egli è il purissimo
Perchè è un bacio di... carta!

Il terzo viene avanti con passo sicuro, si vede che i bagni gli han fatto bene; egli straluna gli occhi e prorompe:

Nelle mie pieghe celansi
I più cari segreti...
Da lor tengo col' alito
Lontani gli indiscreti.

Me li confida trepida
La mia signora bionda
Bella siccome Cinzia
Se adergesi dall'onda.

Ma ah! quanti che l'adorano
Supini ai suoi ginocchi,
Quanti se mi *capissero*,
Si troverebber sciocchi!

Il quarto se non ha delle idee nuove ha però delle idee medioevali giacchè egli con un po' di pizzicato alla chitarra, vi spiffera i martelliani seguenti:

Non è questo un ventaglio, ma piuttosto una giostra
Dove i prodi campioni di se fan bella mostra,
Colla lancia e la spada sostenendo i colori
Di voi madonna bionda, che incatenate i cuori,
Di voi, che, colle prove del più ambito valore,
Proclamano regina di bellezza e d'amore!

Ora poi viene il bello — Uno ha scritto:

Entre vos doigts mignons
Tendrement je repose,
Comme l'aile d'un papillon
Sur un bouton de rose!

L'altro poeta che viceversa è un prosatore, arriva e fulmina il primo con una parlata in prosa francese, in cui viene a dire, con un *calembourg* abbastanza felice, che di tante farfalle che girano intorno al *lume* molte che credono di *embrasser* (il lume?) resteranno invece *embrasés*. —

Allora il primo piglia cappello e declama:

Se restano le ceneri
È ancora una fortuna;
Posson passare ai posteri
Dentro d'un'urna bruna!
Il male è che si trovano
Delle farfalle tali
Che alla fiamma non giungono
Perchè non hanno l'ali!

A voi questo ventaglio
Serva, signora bionda,
Delle farfalle a battere
Lo stuol che vi circonda!

Benissimo, signora; seguite questo aureo consiglio, battete, battete, battete!

Giacchè sono nel campo dei poeti (ah! magro campo!) voglio mandarvi una primizia letteraria giunta anonima alla signora bionda e bella. Si è fatto un gran parlare per scoprire il seguace di Apollo perpe-
tratore di tante aeree cose, ma nessuno l'ha scoperto ancora. Per conto mio, non voglio far giudizi temerari, ma mi ha tutto l'aria di un seminarista o per lo meno di un negoziante di garze —

Ecco la primizia:

IL MIO IDEALE

Nulla donar pretendo,
Tu m'inspirasti: quel che è tuo ti rendo!

Ha la figura flessuosa e snella,
Di sguardi ammiratori oggetto e cura,
E a l'incasso, al sorriso, e alla favella.
Rivela del suo cuor la grazia pura.
L'occhio splendente e la sua fronte bella,
Un dolce velo di mestizia oscura;
Son forse i sogni della età novella
In faccia al sol radiante e alla natura!
Alla marina spesso in sulla sera
Se vi preme desio, voi la vedrete,
Dritta, elegante, in veste rosso-nera.
Ma se al sonno piegato il capo stanco,
Vaporosa e gentil la sognerete
Tutta avvolta in un vel di garza, bianco.

Sul molo di Noli, 8 Settembre 1885

Io.

Vi piace così? lo voglio sperare, tanto più che non ci ho altro a comunicarvi, per cui finisco — Arrivederci in ottobre.



REGATE DI PORTOFERRAIO E LIVORNO

Nell'ultimo numero del *Frou-Frou* si accennava appena al risultato finale della regata di crociera da Napoli a Portoferraio, nonchè al dubbio che *Miss Mary*, vincitrice, dovesse, per disposizione regolamentare, essere posta fuori corsa: ora, ben appurati i fatti, si può dare l'esito di questa regata, alla quale li yachts napolitani non stimarono conveniente partecipare, forse, perchè ben poca speranza avevano di ottenere un buon risultato contro la *Maria* se il vento era freseo e da terzaroli, o contro *Miss Mary*, se da tutte vele o lievi brezze: forse volevano prender parte alle regate locali del 15 agosto a Castellamare. Comunque siasi, rincresce dover constatare che i rappresentanti dell'yachting meridionale, brillarono per la loro assenza in questa interessante regata; nè la *Maria* di 12 tonn., nè l'*Albatros* di 24, vollero continuare la campagna di corse promossa dal R. Y. C. I.

La mattina del 3 agosto il segnale della partenza

era dato a Napoli alle ore 6. 20: tre soli concorrenti erano pronti e tagliarono il traguardo nell'ordine seguente:

<i>Amit</i>	tonn.	5. 45	ore 6h 31'
<i>Maria</i>	»	40	» 6 30
<i>Miss Mary</i>	»	20. 58	» 6 47

Il mare era in bonaccia e calma perfetta di vento, solo qualche lieve alito d'aria increspava ogni tanto la liscia superficie del golfo Partenopeo: i primi due concorrenti, favoriti da un leggerissimo refolino, traversarono il traguardo prima dello spirare dei 15 minuti concessi dal regolamento di corsa, ma la *Miss Mary*, che era più distante dal traguardo, sorpresa da bonaccia, non poté traversarlo che 12 minuti dopo spirato il quarto d'ora di *Rabelais*, rimanendo in tal modo, a seconda dell'articolo 20 del codice delle regate, fuori corsa. Però la Commissione delle regate non fu così Draconiana e, tenuto calcolo dell'improvvisa bonaccia, che in tal caso era davvero forza maggiore, ritenne per buona la ritardata partenza della *Miss Mary*. I tre concorrenti trovarono al largo lo scirocco che in giornata si fece piuttosto fresco ma da tutte vele, poscia venti variabili sebbene attesati, quindi si può dire che il bel tempo favori questa vera regata di crociera e le 240 miglia che separano Napoli da Portoferraio furono percorse in breve tempo. Infatti i tre concorrenti tagliarono il traguardo d'arrivo della Torre dei Martello come segue:

			Tempo impiegato	Tempo compensato
<i>Miss Mary</i>	4h 40'	ant. del 5	45h 53'	44h 34'
<i>Maria</i>	5 10	» »	46 40	
<i>Amit</i>	8 30	» 6	73 59	

Miss Mary, giunta due ore prima della *Maria*, contava aver vinto il primo premio, ma questa, e non a torto, non riteneva per valida la ritardata partenza dell'avversario, quindi.... proteste e attesa di superiori disposizioni. La commissione delle regate Elbane stimò opportuno conferire un premio a tutti i tre concorrenti: a *Maria* e *Miss Mary* due primi premi di pari merito, considerato che « *Miss Mary* » quantunque abbia impiegato minor tempo nel percorso, doveva essere calcolata fuori gara, perchè « passato il traguardo di partenza 12 minuti dopo il tempo prescritto. All' *Amit* che non avea diritto ad alcun premio, offerse un ricordo, in attestato di stima pel fatto di essersi avventurato in una corsa « così lunga essendo di sì lieve tonnello. » Così il verbale della Commissione Elbane.

Ed ora non credo inutile qualche osservazione e rilevare come, in massima, fra noi ben poco si conoscano i regolamenti di regata, ed i doveri di una

commissione marittima. Perchè i membri della commissione Partenopea, presenzianti la partenza dei tre concorrenti, ammettendo per buona e valida la partenza di *Miss Mary* non lo telegrafarono tosto al presidente della commissione Elbana? Questi non era certo competente a giudicare sulle circostanze di un fatto avvenuto 240 miglia distante, non aveva altra attribuzione che constatare l'arrivo primo di *Miss Mary*, la piena conservazione dei suggelli sui remi, e, dichiarando buona la corsa, dare il primo premio a *Miss Mary* ed il secondo alla *Maria*. Mi sembra che fosse dovere del Presidente della Commissione Partenopea, tosto eseguita la partenza dei competitori, offrire al suo collega dell'Elba tutti gli schiarimenti, tutte le circostanze di fatto che avevano motivata la presa decisione, fosse pro o contro *Miss Mary* e ciò onde evitare querele e proteste sempre spiacevoli, senza parlare poi di indugi noiosi.

Del resto sono ben contento della deliberazione presa dalla commissione Elbana e del pari devono esserlo i tre concorrenti: devo accennare che il signor Cassinelli, proprietario della *Miss Mary*, si contentava d'una dichiarazione della Commissione, attestante che il suo yacht nella gara di crociera da Napoli a Portoferraio era giunto per il primo, rinunciando in pari tempo il primo premio alla *Maria*; delicato procedere non nuovo davvero in quell'antico amatore di regate che è il signor Cassinelli.

Questo incidente mi rammenta quello avvenuto l'anno scorso al *Rigoletto* del signor Henry, nella gara che avrebbe dovuto essere d'insieme; gara che si volle fare quand même, ad onta che il cap. di Fregata Basso, uno dei membri della Commissione Marittima, visto lo stato burrascoso del mare e che le boe delimitanti il percorso triangolare della regata, aravano sulle ancore, avesse dichiarato a *Nelusko*, (ora *Alabartos*) *Nair* e *Rigoletto* che per quel giorno la regata d'insieme era sospesa non potendo le boe rimanere al posto indicato sul piano. A chi è pratico di regate ciò parve giusto, ma non così la pensò chi presiedeva la Commissione, perchè meno di mezz'ora prima della partenza, invitò per iscritto i vari yachts a mettersi in corsa su di un nuovo percorso da Castellamare al Vervece e ritorno. Non era questa una modificazione al campo della regata, concessa dai regolamenti, ma bensì un vero cambiamento di percorso, inquantochè la gara avrebbe avuto luogo su due linee parallele, e non su di un triangolo, quindi, a tenore dell'articolo 14 del regolamento del R. Y. C. I. i concorrenti dovevano essere avvisati almeno tre ore prima,

(e non solo mezz'ora come lo furono) onde si preparassero convenientemente al nuovo percorso, tenuto conto che la boa da virarsi era uno scoglio. Quale fu il risultato di questo colpo di testa? Tutti i piccoli yachts non corsero per il troppo vento e troppo mare, la *Sfinge* del Marchese Imperiale, non volle prendere parte ad una corsa contraria ai regolamenti; *Rigoletto*, che dopo la decisione del capitano di Fregata Basso, aveva dato libertà di manovra al suo equipaggio, protestò per iscritto basandosi sui regolamenti e non corse: così la gara d'insieme, che in omaggio ai regolamenti si avrebbe dovuto rimandare all'indomani, anche per un riguardo alle barche di minor tonnellaggio, fu fatta unicamente dal *Nair* del Principe di Marsiconovo Presidente la Commissione delle regate e dal *Nelusko* del Conte Acquaviva! Via, francamente, un po' di studio accurato del nostro regolamento per le corse ed una maggior pratica di regate sarebbero a desiderarsi in coloro che prendono parte, sia attiva, che direttiva, in queste feste marinaresche. Certo a quelle di Nizza, Mentone e Cannes, non sarebbe successo altrettanto.

Esaurito l'incidente, come dicono i legali, eccomi alle regate dell'Elba:

Se quelle di Castellamare e di Sorrento erano riuscite poco interessanti per nuovi concorrenti, quelle di Portoferraio (se lo furono meno come spettacolo), non lo furono certo dal lato marino, presentandosi la *Pandora* (ex *Patricia*) di 20 tonn. del signor Giovanni Orlando di Livorno, per competere con *Miss Mary*; la *Nuova Nina* di 5 tonn., del signor Henfrey di Spezia per lottare coll'*Amit*.

L'8 Agosto, con poco vento, ebbe luogo la corsa dei *Reali di Savoia* per yachts da più di 15 tonn.; il percorso era di 15 miglia, e col poco vento nulla fu più di rimarchevole, tranne la lotta fra *Pandora* e *Miss Mary* che aveva trovato un avversario rispettabile. Ma anche in questa corsa la fortuna arrise alla bianca *Miss Mary* che vinse un altro primo premio, (oggetto d'arte, dono di S. M. il Re e medaglia di vermeil) ben contrastato dalla *Pandora* la quale meritò il secondo (oggetto d'arte dono del Principe di Sirignano). È da notarsi che questo yacht, cruiser di costruzione inglese, in circa quattro ore di corsa, non perdè il primo premio che di un solo minuto ed un secondo, il ché, con un avversario come la *Miss Mary*, è il maggior encomio che si possa fare alla *Pandora* ed al suo equipaggio: sarebbe a desiderarsi che il signor Orlando volesse mandare il suo yacht, ben studiato e provato, alle regate di Nizza, nelle quali correrebbe

nella serie da 15 a 30 tonn. sarebbe un concorrente italiano di più.

Ecco il risultato ufficiale della corsa:

	Partenza	Arrivo	Tempo reale
<i>Miss Mary</i>	11 ^h 14' 23"	3 ^h 19' 49"	4 ^h 5' 23"
<i>Maria</i>	11 15 10	3 36 27	4 21 17
<i>Pandora</i>	11 16 53	3 23 26	4 6 43

Nella gara detta di Portoferraio, per yachts da 5 a 15 tonn., non eranvi altri concorrenti che l'*Amit* del conte Finocchietti, e la *Nuova Nina* del signor Henfrey. Secondo i regolamenti in rigore due soli competitori non possono fare una regata, ma la Commissione Elbana, basandosi su corse antecedenti, deliberò di aprire la gara che ebbe luogo come segue:

	Partenza	Arrivo	Tempo impiegato
<i>Nuova Nina</i>	11 ^h 42' 31"	2 ^h 31' 45"	2 ^h 55' 08"
<i>Amit</i>	11 45 35	3 04 05	3 18 31

Il percorso era di 10 miglia e la *Nuova Nina*, ben manovrata, battè l'*Amit* di più di 20 minuti. Come di leggieri si può osservare l'*Amit* non è poi il terrore della sua classe, come disse un nostro confratello di Napoli il quale si occupa a volte dello sport marittimo: è un tipo esagerato della moderna costruzione inglese, un corridoio di legno sovraccarico di zavorra di piombo e che può sempre essere battuto da costruzioni più larghe, ma basate su più sani principi di architettura navale.

Il 10 agosto i cinque yachts concorrenti alle regate di Portoferraio, furono invitati ad una gara d'insieme che non era compresa nel programma originale delle regate: il percorso era di 10 miglia con partenza volante e la gara ebbe luogo come segue:

	Partenze	Arrivo	Tempo reale
<i>Maria</i>	12 ^h 7' 38"	4 ^h 20' 2"	4 ^h 12' 23"
<i>Pandora</i>	12 7 58	4 48 5	4 40 7
<i>Nuova Nina</i>	12 9 12	4 43 10	4 33 58
<i>Miss Mary</i>	12 9 26	3 22 19	3 12 53
<i>Amit</i>	12 11 42	4 9 7	3 53 25

In massima il vento fu piuttosto scarso, sebbene alcuni refolini aiutassero più un concorrente che un altro e *Miss Mary*, che ebbe il primo premio, battè la *Maria* di più di un'ora; l'*Amit*, che vinse il secondo premio, prese brillantemente la sua rivincita sulla *Nuova Nina*, battendola di circa 35 minuti. *Maria* ebbe il terzo premio e la magra consolazione di battere *Pandora* di circa 28 minuti, non calcolata però la differenza che doveva darle. È strano l'osservare come la *Pandora* che nella gara di serie, in 15 miglia di percorso, aveva perduto il primo premio contro *Miss Mary* di un solo minuto, fosse nella corsa d'insieme di 10 miglia, battuta di quasi un'ora e mezza; anche in questa corsa l'yacht del signor Cassinelli

dimostrò essere un avversario *hors ligne* per i meschini yacht italiani, un vero cavallo da corsa in gara con mediocri cavalli da sella.

Oltre le gare sopradette ebbero luogo a Portoferraio altre corse di gozzi a remi, delle lancia della regia marina, di imbarcazioni a vele latine, non iscritte nel R. Y. C. I. e di altre lancia da diporto, ma perchè poco interessanti credo inutile il farne cenno.

Favorite da un tempo bellissimo e di soave Ponente, le regate di Livorno che terminavano la stagione di corse in Italia, riuscirono completamente come spettacolo, perchè molto numerosa era la colonia dei bagnanti e ancor più numerosa la folla convenuta da paesi circonvicini. Sgraziatamente nella grande serie i concorrenti erano li stessi, e le passate gare potevano fare supporre a chi sarebbe toccato il primo premio della gara delle *Loro Maestà*. Più interessante prometteva essere la gara del *Tirreno* per gli yachts da più di 5 tonn. a 15, correndo in essa la *Selika* di tonn. 12 del signor Mori contro l'*Amit*. La *Selika* costruita sul tipo della *Ville de Marscille*, guernita era a cutter, misura metri 8 31 per 3 30, mentre il suo competitore lungo metri 10 70, non ha che metri 1 76 di baglio massimo, quindi la prova di questi due yachts costruiti a Livorno su principi così diametralmente opposti, doveva interessare gli amatori della navigazione da diporto. Anche nella gara della *Meloria* per yachts inferiori alle 5 tonn., figuravano due piccole lusorie genovesi, costruzioni dell'Oneto di Sampierdarena, la *Sirena* di tonn. 4 50 del signor Flipponi ed il microscopico, ma pur bello, *Mignon* di tonn. 1 proprietà del signor Coltelletti.

Il 15 Agosto con mare calmo e bello maestralino ebbe luogo come segue la gara delle *Loro Maestà*:

	Partenza	Arrivo	Tempo impiegato
<i>Maria</i>	1 ^h 53' 54"	1 ^h 47' 19"	2 ^h 48' 25"
<i>Pandora</i>	11 03 44	2 03 10	3 0 6
<i>Miss Mary</i>	11 05 10	1 59 44	2 53 51

Il percorso era di 15 miglia, dovendo i concorrenti fare tre giri di un triangolo. Fatti i debiti compensi, alla *Maria* fu assegnato il primo premio, una magnifica anfora in terra cotta con putti in rilievo; due belli piatti in ceramica formarono il secondo premio vinto da *Miss Mary*. E così dopo varie gare, la *Maria* ebbe finalmente la soddisfazione di battere *Miss Mary*, che probabilmente non avrà avuta la propria carena pulita a dovere, non essendo essa foderata di rame.

Mentre i suscitati concorrenti facevano i tre giri del triangolo, partirono i due competitori della corsa del *Tirreno Selika* e *Amit*: la prima alle ore 12 6' 56"

ed il secondo alle 12 12' 42", senonchè dopo il primo giro del triangolo, *Amit* abbandonò la corsa, visto che la *Selika* aveva preso un vantaggio tale, che era impossibile poterlo riguadagnare. L'yacht del signor Mori giunse alla meta alle ore 2 10' 38", impiegando così ore 2 3' 44" a fare dieci miglia e vincere un tavolino e piatto di ceramica con piede di bronzo: primo premio della sua serie.

Nella gara della *Meloria*, il cui percorso era parimenti di 10 miglia in due giri del triangolo, concorrevano *Nuova Nina*, *Mignon* e *Sirena*. Quest'ultimo guernito a jawl, non aveva sufficiente superficie velica per poter competere co' suoi due avversari; inoltre uno sgraziato accidente successo a bordo gli fè perdere circa 5 minuti ed in conseguenza arrivò ultimo di tutti.

Ma bella si fu, la gara fra l'yacht della Spezia guernito a *houari* ed il cutter di Genova: il primo voleva difendere i premi di Portoferraio, il secondo gli allori di Nizza e Mentone, uno era degno dell'altro, ma l'esito fu il seguente:

	Partenze	Arrivo	Tempo impiegato
<i>Nuova Nina</i>	12h 31' 45"	1h 44' 14"	1h 12' 29"
<i>Sirena</i>	12 32 10	2 37 17	1 05 07

Talchè *Sirena* ebbe il primo premio battendo di circa 7 minuti la *Nuova Nina*, cui toccò il secondo.

Il 16 agosto il programma portava una gara a vela detta del *solitario*: tre concorrenti vi presero parte, cioè: *Selika*, *Sirena* ed il piccolo *Mignon*, *Amit*, forse imbronciato per aver perduto il premio della gara *Tirreno*, non corse e lo stesso fè la *Nuova Nina*, che forse trovò un troppo potente avversario nella *Sirena*, alla quale, come l'*Amit*, avrebbe per giunta dovuto accordare una differenza.

Breve davvero era il percorso che dovevano fare i tre concorrenti, misurando solo tre miglia, pure sufficiente per dimostrare la perizia di chi li guidava. Il maestrale freschetto rendeva più bella questa gara, che in breve ebbe termine e *Sirena* in mezzora, terminò per la prima il suo percorso, vincendo così il primo premio; seconda arrivò la *Selika*, ma per il compenso che doveva dare al *Mignon* questi, giunto terzo, ebbe il secondo premio.

Nelle ore pomeridiane ebbero luogo le gare a remi e molto interessanti per vigoria dei rematori, e per numero dei correnti fu quella dei gozzi a 10 remi. Erano sei alla partenza e quei sessanta remi mossi dalle muscolose braccia di robusti barcaiuoli, facevano spumeggiare il campo della regata. La corsa fu brillantissima, accanita; vinse il primo premio il gozzo *Non*

lo so; il secondo lo fè dal *Rapido*. Nella gara dei *outriggers* giunse primo il signor Omidei Zerini dei Canottieri *Cerea* di Torino, secondo il signor Alberto Ricci.

Corsero in ultimo due canoe da corsa della Società Livornese Alfredo Capellini, e vinse la *Margherita* vogata dai signori Anatrella, Gambaro, Martinelli, Tanzi e Vaccari timoniere: l'equipaggio dell'altra canoa, *Spezia*, era composto dal timoniere Valenti e dei vogatori Ferrari, Gerandini, Menincati e Marazzi.

Ma anche le regate di Livorno volgevano al loro fine, ed ultima si fu la gara d'insieme detta del *Presidente* del R. Y. C. I., perchè in essa i vari concorrenti dovevano disputarsi un magnifico dono offerto dal marchese Ginori.

Ben poco era il vento, ragione per cui la *Maria*, che aveva poca speranza di successo contro i suoi competitori più leggieri, non volle correre. Abbastanza felice fu la partenza dei sette concorrenti, che tagliarono il traguardo nell'ordine seguente.

<i>Sirena</i>	10h 47' 15"
<i>Selika</i>	10 47 26
<i>Miss Mary</i>	10 47 30
<i>Nuova Nina</i>	10 48 01
<i>Amit</i>	10 48 22
<i>Pandora</i>	10 49 23
<i>Mignon</i>	10 50 22

Il percorso era di due giri di un triangolo formanti 10 miglia e col poco vento che appena gonfiava le vele dei concorrenti, si poteva ritenere che *Miss Mary* avrebbe vinto anco una volta un primo premio. Ma fortuna volle che la piccola, ma veloce *Sirena*, fosse ancor essa, per condizioni atmosferiche, un serio avversario anche per *Miss Mary*, lievemente piegata sotto la sua ampia velatura (forse troppo ampia) diè una caccia ostinata all'yacht francese. *Miss Mary* giunse prima al traguardo d'arrivo alle ore 3 9' 44", ma *Sirena* rapidissima arrivò alle ore 3 10' 52", per cui, computato il compenso che la prima doveva dare alla seconda, *Sirena* ebbe il primo premio, e *Miss Mary* il secondo; *Amit* si ebbe un terzo premio. Gli altri concorrenti, causa la bonaccia, giunsero ad ora tardissima.

E così ebbe fine la campagna di regate promessa dalle varie sezioni del R. Y. C. I. — e che avrebbe potuto essere più brillante, se i maggiori yachts italiani fossero stati in armamento, se i più veloci (sono pochini davvero) avessero preso parte alle corse. Serie considerazioni, giovevoli conseguenze ed insegnamenti pratici potrebbero, a mio avviso, ritrarre gli

yachtsmen italiani da queste regate, onde prepararsi alle future; ma di ciò fosse annoierò i lettori del *Frou Frou* in un altro articolo.

Mastika da Suzz

REGATE DI COMO

—*—

Il 3 corrente ebbero luogo le regate sul lago di Como bandite per cura del « Regate Club » e favorite da vento piuttosto fresco riuscirono interessanti. Cinque erano i concorrenti, cioè:

<i>Joseph Tonn.</i>	1. 06	del Sig. Aureggi Francesco
<i>Ondina</i>	» 1. 08	» Delmati Guido
<i>Jeannette</i>	» 2. 04	» Del Verme Francesco
<i>Cristina</i>	» 2. 09	» Trotti Lodovico
<i>Dardo</i>	» 3. 06	» Brambilla Eugenio

La Società delle regate aveva messo a disposizione degli invitati il battello a vapore *Lombardia* che, partendo da Como, toccava le varie stazioni permettendo così ai numerosi villeggianti dei diversi paeselli che si specchiano nel lago di, seguire da presso la regata. Il percorso era di circa 6 miglia e mezzo, dovendo partire i concorrenti dalla punta di Morceto, virare una boa su Dervio, retrocedere sino alla Gaeta e ritornare al punto di partenza. I concorrenti erano piazzati a seconda del loro tonnellaggio, talchè lo spazio di tempo che correva tra le rispettive partenze, era calcolato come eguale alla differenza che, a seconda dello statuto del Regate Club del lago, il maggiore doveva dare al minore.

Primo a partire, perchè di minore portata, fu l'*Joseph*; dopo 1' 23" seguì l'*Ondina*; 3' 22" dopo di essa partì la *Jeannette*; 2' 13" partì la *Cristina* ed ultimo il *Dardo* 2' 34" dopo il precedente. Questi concorrenti, con vento in poppa, diressero verso la boa di Dervio seguiti a breve distanza dalla *Lombardia* che portava gli invitati; la boa fu virata nell'ordine seguente: *Ondina*, *Joseph*, *Jeannette*, *Dardo* e ultima *Cristina*. Quando i concorrenti si misero sui bordi, la gara divenne interessante avvantaggiandosi di molto il *Dardo*, ma per una falsa manovra perdè ogni speranza, mentre la *Jeannette* guadagnava di molto sui suoi competitori e giungeva prima al tra-

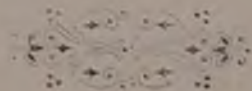
guardo di partenza, seguita 1' 2" dopo da *Cristina*; terza fu l'*Ondina*. L'*Joseph* rinunciò a continuare la gara. È strano che l'*Ondina* sia rimasta dopo *Jeannette* e *Cristina* perchè quando comparve sul lago di Como, maneggiata da un marinaio del *Corsaro* del Cap. Dalbertis, battè tutti i suoi concorrenti in prove parziali, ed ora? Avevamo annunciato che a queste gare si sarebbe presentata la *Sirena* del signor Filipponi, ultima costruzione del noto Oneto di Sampierdarena: finora la piccola *Sirena* prese parte a cinque regate, vincendo cinque primi premi ed è certo che sul lago di Como avrebbe aggiunto nuovi trofei a quelli così brillantemente vinti a Mentone, Nizza e Livorno; *Frou Frou*, aveva proposto, ma pur troppo l'armatore dispose.... diversamente! Ce ne duole e molto perchè, a nostro avviso, le regate di Como avrebbero presentato alla *Sirena* l'occasione di battere le costruzioni estere che solcano quel lago pittoresco ed avrebbe così potuto dimostrare ai signori *Laghisti*, che anche a Genova, quando si vuole, si può costruire un yacht elegante e molto veloce, come lo provò nel 1881 la *Lei* del Marchese Imperiale, costruita a Sampierdarena da Oneto, la quale vinse i due primi premi nelle regate di quell'anno.

Speriamo che nelle future regate la *Sirena* saprà mantenere il posto che si è acquistata.

—*—

Il 10 agosto ebbe luogo la regata sociale a vela dalla punta di Torno alla riva Soldina a Laglio e ritorno al punto di partenza. Non potevasi desiderare migliore giornata, sia pel tempo splendido, e vento fresco. Alle 12 23 partirono successivamente *Nanni* di Osnago Giacomo, *Mary* di G. Vianna, *Joseph* di Francesco Aureggi, *Ondina* di G. Delmati, *Jeannette* di Dal Verme e *Aida* di Taverna. Questa, sebbene fosse partita per l'ultima, pure virò per la prima la boa, e prima giunse a Torno — seconda fu l'*Ondina*, che col vento fresco avrebbe dovuto, tenere la testa dei concorrenti: terza fu la *Jeannette*.

Corse a remi, da Cernobbio al terazzo della Villa d'Este, — musiche, danze e allegria a *josa*, posero fine alle regate del Lago di Como, che lasciano sempre un piacevole ricordo nei buoni ambrosiani.



Il Campione Americano

Avvicinandosi il giorno prefisso per la sfida internazionale della famosa coppa dell' *America*, tutti gli yachtsmen americani sono in orgasmo per le prove che devono stabilire, se a *Puritan* o a *Priscilla*, se a *Gracie* o a *Mischief*, sarebbe toccato l'ambito onore di difendere il trofeo americano contro la *Genesta*; e Nettuno sa quanti *scherry-cobbers*, e quanto *Champagne* Brother Jhonatan avrà supposto conveniente sacrificare in queste prove. Le quali del rimanente furono varie, serie e accurate, come era da aspettarsi da un popolo marinaio davvero come è l'americano:

Il 30 luglio cinque sloop e quattro golette partivano per una regata da Glen Cove a Newport; marea e vento erano contrari, ma la *Priscilla* di Nuova York rapidamente si avvantaggiò su tutti gli Yachts competitori, giungendo nella sera per la prima a New London, ove trovò ancorato lo sloop *Puritan* giunto da Boston dopo una traversata di 24 ore. Il giorno dopo tutti gli yachts diressero per Newport con brezza leggera ed in questa corsa, che durò circa ore 4 1/2, il *Puritan* battè la *Priscilla* appena di 34'

Il 3 agosto fu destinato ad una gara speciale per le golette e nella quale erano iscritte il *Mohican*, *Fortuna*, *Montauk* e *Grayling*: in altra gara riservata unicamente agli sloop o cutters, corsero *Priscilla*, *Puritan*, *Isis*, *Gracie*, *Athlon* e *Bedouin*, costruito in America sul tipo inglese. Il percorso era di 45 miglia in triangolo, vento molto fresco da Scirocco. Il *Puritan* tagliò pel primo il traguardo sorpassando *Priscilla* che a sua volta lo sorpassò per circa mezzora, ma su di un viramento di bordo rimase indietro. Quindi i due competitori si misero sui bordi, bordeggiando ognuno secondo meglio stimava. *Puritan* tirò due lunghe bordate, mentre *Priscilla* faceva il contrario ed il primo virò la boa con 14 minuti di vantaggio sul secondo. Ad onta di questo vantaggio, i partitanti dello sloop di Nuova York, ritenevano che in poppa e in 15 o 20 miglia *Priscilla* avrebbe riacquistato il cammino perduto; ma per ottenere ciò, *Priscilla* avrebbe dovuto sviluppare una velocità eccezionale e quantunque tenesse a riva la freccia con bome mezz'ora di più del *Puritan*, non riuscì a recuperare che due minuti, giungendo 10' 19" dopo del *Puritan* che in ore 5 e 30 di corsa dimostrò una stabilità che mancava al suo competitore. Quando il *Puritan* tagliò il traguardo d'arrivo, le golette erano a circa 6 miglia al

largo e solo 27' 27" dopo, la *Fortuna* goletta di Boston, giunse prima, vincendo la coppa delle golette, dono di L. 5000, (1000 dollari) offerto da un diletante.

Il 5 agosto la flottiglia degli yachts si diresse verso New Bedford e in 40 miglia a lasco *Priscilla* guadagnò su *Puritan* 12' 16" di tempo reale, talchè i due sloop si trovarono in identiche condizioni. In questa corsa la *Gracie* non solo battè il suo antico competitore il *Mischief* di 12', ma, computata la differenza che riceveva dal *Puritan*, lo battè di 2'.

Il 7 agosto ebbe luogo un'altra prova diretta a Vineyard Haven con vento forte da Greco, che soffiava a volte con tali raffiche, che vari yachts si fermarono all'ancoraggio; la rotta era a lasco, poscia bisognava stringere il vento. Con quel tempaccio il *Puritan* si mantenne il primo per ben due ore, ma essendosi strappate le barose dei terzaroli, dovè riparare questa avaria, il che permise alla *Priscilla* di sorpassarlo; ma tosto che l'avaria fu riparata, lo sloop di Boston riprese il suo posto, battendo quello di Nuova York di 2' e 44".

Un'ultima corsa fu fatta da Vineyard Haven a Newport con lieve brezza, ed il *Puritan* riportò una vittoria decisiva, mantenendosi durante tutto il percorso davanti a *Priscilla* e battendola di 8' 11".

In queste varie prove il *Puritan*, comandato dal Cap. Aubrey Crocker di Boston, aveva riportato vantaggi decisivi sulla *Priscilla* diretta dal Cap. Gibson di Nuova York, il quale nondimeno continuava ad avere una fiducia illimitata nello sloop che comandava. I due competitori erano stati seriamente provati con vento forte e mare burrascoso, come con leggere brezze e mare calmo ed avevano dimostrato essere ambedue superiori ai migliori corridori americani, provando ancora una volta che un dato tipo di yacht può sempre essere migliorato, che le nuove costruzioni sono migliori delle antiche, e che gli americani colla loro energica attività e in breve tempo (bisogna anche dirlo) col sussidio del onnipotente Dio Dollaro, riuscirono a creare due veri modelli di architettura navale. Un po' di questa energia l'avessero i così detti yachmen Italiani.

Ma le prove di cui sopra non erano state ufficiali, quindi il 20 agosto ebbe luogo a Nuova York una corsa di 20 miglia controvento e ritorno in poppa fra *Priscilla* e *Puritan* e questi vinse di 10'. Il giorno seguente seconda prova fra i due concorrenti con brezza leggera su un percorso triangolare e *Priscilla* a sua volta battè il *Puritan* di 6'.

Il 24 però il *Puritan* battè successivamente la *Priscilla* in due prove, quindi l'onorifico compito di difendere la coppa della *America* fu conferito allo sloop di Boston.

Ed ora non saranno inutili alcuni schiarimenti sul campione americano:

Il *Puritan* fu costruito unicamente per difendere la coppa, a spese dei signori Forbes e Paine ai quali si unirono altri dodici soci dell'Eastern Y. C., volendo così che gli americani potessero avere sotto mano un altro campione da contrapporre agli inglesi, ove la *Priscilla*, costruita da Carey Smith a totali spese dei signori Gordon Bennett e Douglas, non corrispondesse all'aspettativa degli armatori.

Il *Puritan* fu costruito nei cantieri di Lawley e Son a Boston sui disegni del signor Edward Burgess, ben conosciuto agli Stati Uniti come *vero yachtsman* e autore dei piani dei migliori yachts americani della piccola serie. Questo costruttore non volle starsene attaccato al tipo del vero sloop americano, ma stimò conveniente fondere nel nuovo tutte le qualità riconosciute le migliori negli yachts moderni. Infatti il *Puritan* non ha il dritto di prora slanciato, nè la poppa piatta, tagliata a picco, che costituiva uno dei caratteri salienti delle costruzioni americane, ha il dritto di prora perpendicolare come i cutters inglesi e, al pari di questi, ha una poppa slanciata, ma meno di *Genesta*. Dell'antico tipo dello sloop non ha che la deriva mobile, il bastone di fiocco fisso e la randa strafilata sul bome; ne differisce però in quanto che ha fiocco e trinchettina, invece di un solo fiocco, l'albero maggiore più corto, avendo per contro un alberetto più lungo e il piombo in chiglia. Come ben si vede la suddivisione della velatura è anche adottata in America perchè più utile e più marina. Su per giù, nell'alberata *Puritan* è simile ad un cutter inglese, ma molto ne differisce nello scafo.

Ecco le dimensioni ufficiali dei due concorrenti:

		<i>Genesta</i>	<i>Puritan</i>
Lunghezza totale	metri	29 10	23 37
» linea d'acqua	»	26 35	24 40
Pescaggio	»	4 12	2 56
Albero maggiore dalla coperta all'incapellaggio	»	15 86	18 30
Alberetto	»	13 57	13 42
Massa di bome	»	21 35	23 18
Picco	»	13 42	14 33
Bastone di fiocco fuori pernaccia	»	11 16	11 59
Asta del gran coltellaccio	»	19 52	18 91

Piombo in chiglia	tonn.	60	25
» interno	»	—	20

Inoltre i calcoli fatti per stabilire i compensi diedero i seguenti risultati.

		<i>Genesta</i>	<i>Puritan</i>
Altezza totale dell'alberata	metri	31 14	29 04
Lunghezza del bome al bastone di fiocco	»	44 10	42 70
Linea d'acqua (calcolata)	»	24 89	25 04
Lunghezza per la corsa	»	25 33	25 57

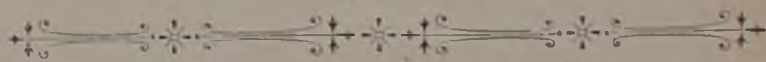
Quindi il *Puritan* deve dare a *Genesta* un vantaggio di 31 secondi per ogni corsa. L'equipaggio della *Genesta*, capitano e pilota compresi, conta 19 persone: oltre il suo proprietario, sonvi a bordo tre dilettanti, oltre il rappresentante del *Puritan*. Il campione americano conta 36 uomini d'equipaggio, tre dilettanti ed un rappresentante della *Genesta*.

È da notarsi che la *Genesta* stimò conveniente (certo in previsione dei forti venti che alla metà di settembre soffiono sulle coste americane) di menomare di un metro circa il suo albero maggiore.

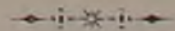
Non osando davvero fare pronostici nè per *Genesta* nè per *Puritan*, non possiamo però nascondere che le nostre simpatie e.... anche le nostre speranze sono per quest'ultimo: ad ogni modo speriamo dare nel prossimo numero un rendiconto di questa corsa memorabile.

In un'ultima riunione tenutasi a bordo della *Genesta* fra il proprietario Sig. Richard Sutton ed i membri del Comitato americano, fu deciso che nei giorni 7, 9 e 14 settembre, avranno luogo le vere regate che dovranno decidere se la coppa dell'America dovrà essere nuova gloria di *Brother Jhonathan*, che allora con accento nasale intonerà il tradizionale *Yankee Doodle*, o se sarà dato riportarla trionfalmente nell'Old England da Jhon Bull che, pettoruto allora potrà intonare con potente vocione, il superbo:

Brittania rules the waves



YACHTING



Il 5 corrente il R. piroscafo *Pagano* sbattuto da forte Levante, aveva cercato un ridosso alla Maddalena; senonchè urtò violentemente nello scoglio Parau riportandone la rottura delle pale dell'elica. Reso ina-

bile alla manovra, diè tosto fondo in metri 2.50, ma col mare mosso e col vento fresco, quel poco fondale non era certo una buona posizione potendo, nei moti di potente beccheggio, arare le ancore e andarsene il *Pagano* alla costa.

Entrava frattanto al ridosso della Maddalena il piroscafo *Linda*, comandato dal capitano E. Olivari, che avvistata la critica posizione del *Pagano*, manovrando da pratico marinaio quale è, riuscì ad accostarlo abbastanza (sebbene la *Linda* peschi metri 6.50) per dare fraterno rimorchio, e condurre in miglior ancoraggio il pericolante *Pagano*.

Ci è grato pubblicare questo salvataggio, perchè il nome del modesto capitano E. Olivari non è nuovo a simili atti e perchè giova ricordare che egli fu il capitano del *Vische*, il primo yacht a vapore che siasi costruito in Italia.

Al comandante della *Linda* i nostri complimenti e auguri, onde il Ministero della Marina voglia, a tempo debito, ricordare il salvataggio del *Pagano*.



L'esiguo numero degli yachts genovesi conta un confratello di più. Nella scorsa settimana il noto Oneto di Sampierdarena varava per conto dell'avv. Maurizio Caveri, una baleniera pontata: Questa snella lusoria, unicamente destinata a brevi tragitti sulle due riviere, è guernita a trabaccolo ed ha le seguenti dimensioni:

Lunghezza massima	metri	9 40
Larghezza »	»	2 15
Pescaggio »	»	1 10
Piombo in chiglia	tonn.	1 150
Superficie velica	m. q.	43
Stazza R. Y. C. I.	tonn.	6

La *Lili*, nome della nuova imbarcazione, sta benissimo sul mare, ha discreta velocità, e per parte nostra le auguriamo una velatura che le permetta misurarsi colla *Sirena* dello stesso costruttore. Forse non sarà barca da regata, ma le sue linee d'acqua ben accompagnate, la sua forma elegante, ne fanno una buona imbarcazione marina, atta a stare bene sul mare quantunque burrascoso.



Nel cantiere dell'Oneto *fervet opus*, per l'yacht del signor Squadrelli; presto tutte le stamanare saranno a posto; speriamo che per le regate di Nizza, il nuovo yacht sarà varato e provato



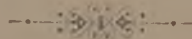
Il cutter *Clara* di 20 tonn. comprato in Inghilterra dal signor Swet, parti da Londra diretto per Nuova York, impiegando trentanove giorni nel fare questa traversata. Ebbe la sorte di incontrare tempi belli, il ché è una vera fortuna, se si pensa che *Clara* è il primo *racer* di 20 tonn. che con 20 tonn. di piombo in chiglia e con alberata da corsa, traversi l'Atlantico. La fortuna aiuta gli audaci, è vecchio proverbio, ma chi sa che cosa sarebbe successo di questo celebre corridore e dei suoi 5 uomini d'equipaggio, ove avesse subito qualche seria tempesta, non rara nella parte Nordica dell'Atlantico.



Pur troppo dopo questo successo dobbiamo registrare una disgrazia! L'yacht inglese *Kala Fish* di 65 tonn. era in crociera da varie settimane, quando il 21 agosto fu investito dal vapore *Albicore* di Glasgow. Il *Kala Fish* fu lettalmente tagliato nel mezzo ed in pochi secondi... sparì. Il proprietario signor M. Crossman, sua moglie e 5 marinai annegarono: Soli furono salvi il capitano e il dispensiere.



L'elegante quanto minuscolo yawl *Mignon* del signor Coltelletti fu venduto al signor Feraudi di Nizza. Certo sarebbe stato una delle più belle barche da diporto della flottiglia del Club Nautico, di Nizza. Ma sgraziatamente fu imbarcato sul vapore la *Ville de Malaga* e ne seguì la sorte infelice, come pur troppo dovettero seguirla più di una trentina di persone.



Proprietà Letteraria — Gerente Respons.: DOMENICO MORTOLA

GENOVA — STABILIMENTO FRATELLI PAGANO

