

POTTERY ON BOARD**Ceramiche, arte della tavola e vita quotidiana a bordo dei transatlantici***Aldo Caterino*

Uno degli elementi più caratteristici della vita quotidiana sulle grandi navi passeggeri in servizio nell'Atlantico durante l'età d'oro dei viaggi transoceanici per mare era la qualità del servizio alberghiero offerto a bordo e, in particolare, il livello di raffinatezza che raggiungevano l'arte dell'imbandigione delle tavole e l'abilità chimica-olfattiva-gustativa della brigata di cucina, chiamata a fornire tre pasti principali al giorno e una sequela di spuntini e merendine a migliaia di persone per una o due settimane sia all'andata che al ritorno. La lista delle vivande che venivano imbarcate alla partenza era impressionante, abbastanza lunga da nutrire un'allegra combriccola galleggiante che se la spassava sul mare godendosi i piaceri della traversata in un hotel a cinque stelle: autocarri e bettoline facevano la spola con i depositi portuali per rifornire le navi di ogni ben di Dio eno-gastronomico, la cui conseguenza inevitabile, allora come oggi, era un più o meno evidente aumento di peso dei passeggeri al termine del viaggio! Piatti succulenti, vini pregiati, dolci da favola, presentazioni degne dei palazzi reali: ogni occasione era buona per fare bisboccia e mettersi a tavola, o per consumare uno snack, seduti comodamente sulle sdraio dei ponti scoperti o del giardino d'inverno. I menu, artisticamente decorati, erano un tripudio di nomi altisonanti, quasi tutti in francese, perché allora era Parigi a dettare il ritmo in fatto di lusso e gioia di vivere, e comprendevano lunghe liste di antipasti, primi, secondi e dolci, il cui suono bastava già a far venire l'acquolina in bocca ai commensali. In fondo, i transatlantici erano i veri ambasciatori delle nazioni che li costruivano e li armavano, quando, nei primi sessant'anni del Novecento, l'aereo, appena nato, non aveva ancora preso piede come principale mezzo di comunicazione a lunga distanza, e i collegamenti fra le due sponde dell'Atlantico erano assicurati da un centinaio di navi di grosso tonnellaggio, eleganti, raffinate e lussuose, che rappresentavano un riuscito connubio tra perfezione tecnica nelle apparecchiature di bordo e sapienza artigianale nell'allestimento degli spazi.

All'epoca, il numero delle persone di equipaggio, tra uomini e donne, ufficiali e marinai, cuochi e camerieri, direttori di sala e steward, quasi eguagliava quello dei passeggeri a bordo, a riprova della volontà delle compagnie di navigazione di fornire un servizio di livello adeguato alla scelta clientela che poteva permettersi di pagare il costo del biglietto per il passaggio oltreoceano. Finita l'epoca della grande emigrazione di massa verso le Americhe, in seguito al varo di leggi più restrittive nei confronti specialmente di alcune nazionalità europee, come gli italiani (specie quelli del sud), i greci, gli spagnoli, i turchi, ecc., da parte delle autorità statunitensi, le tipologie dei passeggeri mutarono completamente e così l'arredamento d'interni delle navi.

Non occorre più avere una prima classe ultralussuosa e molto ridotta, una seconda classe poco numerosa e poco appariscente e una terza classe gigantesca e pletorica, per accogliere un'umanità umile e vociante in cerca di riscatto sociale in una nuova patria. Le navi erano frequentate da personaggi altolocati in numero superiore al passato, grazie all'intenso sviluppo economico attraversato da alcune nazioni industrializzate sia prima che dopo il primo conflitto mondiale, e alla nascita di nuove mode e nuovi interessi, tra cui lo sport, il cinema, la musica, il bel canto, ecc., che richiamavano campioni, attori, musicisti e cantanti dall'Europa alle Americhe; da centinaia di turisti, specialmente nordamericani, che desideravano tornare in Europa o perché vi risiedevano ancora i loro parenti, o perché vi avevano combattuto durante la Grande Guerra, o per semplice desiderio di svago e conoscenza diretta di località

sovente mitizzate dai media dell'epoca; e da migliaia di viaggiatori occasionali, ai quali non pareva vero di potersi permettere, a prezzi tutto sommato contenuti rispetto al passato, di condividere qualche giorno in mezzo al mare insieme ad autentiche celebrità internazionali, godendo di un tenore di vita che non sempre a casa riuscivano a mantenere. La suddivisione in classi mutò anche denominazione, in omaggio alla maggiore democratizzazione della società e dei costumi, sebbene delle differenze resistessero e fossero anche molto evidenti, a causa della segregazione e della rigida suddivisione degli spazi esistente a bordo, in cui vi erano cabine e spazi comuni per ciascuna classe. L'unica differenza (ma era una differenza sostanziale!) rispetto al passato era che anche le due classi inferiori avevano a disposizione locali e servizi più che dignitosi, per non dire di elevata qualità, in quanto la loro presenza, se non altro per il dato numerico, rappresentava pur sempre la maggiore fonte di guadagno per le compagnie. Non è un caso che, sempre nell'ottica di effettuare un investimento d'immagine che avrebbe dato i suoi frutti nel futuro, i migliori architetti e designer d'interni furono chiamati a progettare e a far realizzare da ditte di loro fiducia allestimenti per tutte e tre le classi che, sebbene stratificati per la crescente qualità delle finiture man mano che si saliva dai ponti più bassi a quelli più alti, offrivano comunque a tutti un livello di accoglienza più che adeguato.



MISE EN PLACE PER UNA PERSONA
A BORDO DELLA MICHELANGELO
RICOSTRUITA GRAZIE ALLA
TESTIMONIANZA DEI MEMBRI
DEL PERSONALE ALBERGHIERO
DEL TRANSATLANTICO

PORCELLANE A BORDO

L'ARTE DELLA TAVOLA E LA VITA
SUI TRANSATLANTICI ITALIANI
19 DICEMBRE 2016 - 28 GENNAIO 2017

**INAUGURAZIONE
LUNEDÌ
19 DICEMBRE
2016
ORE 17,00**

**Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo**

**BIBLIOTECA
UNIVERSITARIA
DI GENOVA**

**DGBIC
DIREZIONE GENERALE
BIBLIOTECHE E ATTIVITÀ CULTURALI**

**BIBLIOTECA
UNIVERSITARIA
DI GENOVA
DIREZIONE GENERALE
DIREZIONE ATTIVITÀ CULTURALI**

**BIBLIOTECA
UNIVERSITARIA
DI GENOVA
HOTEL
COLOMBIA**

UN EVENTO PROMOSSO E ORGANIZZATO DA

FONDAZIONE ANSALDO

IN COLLABORAZIONE CON

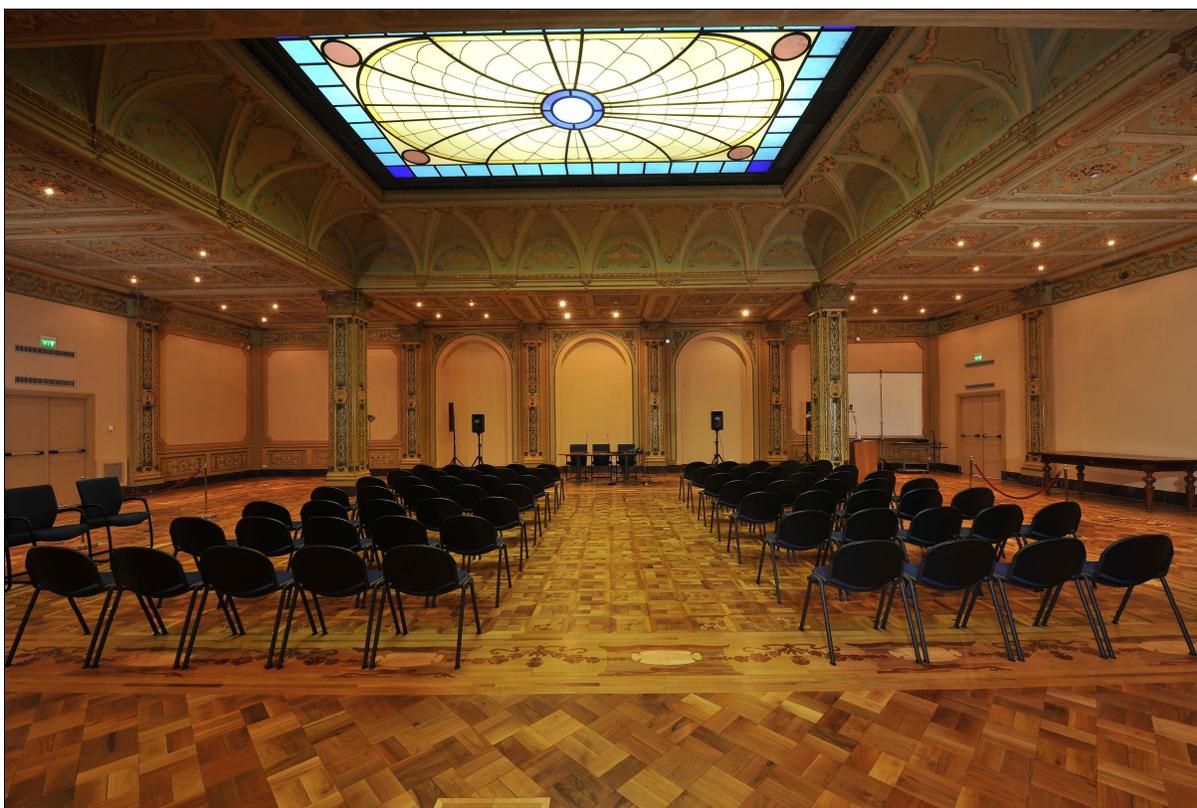
**checco
restaurant**

Lo stesso dicasi per i servizi di porcellane di bordo, che rappresentano una sorta di "fossile guida" per comprendere il tenore e l'evoluzione dei servizi alberghieri sui grandi transatlantici, e che venivano prodotti dalle medesime ditte, ma con decori differenti a seconda delle classi. E non erano solo le stoviglie a doversi distinguere, perché anche le tovaglie, le posate, i bicchieri, i vasi di fiori, gli oggetti ricordo e tutto il resto del corredo da tavola erano chiamati a svolgere una funzione insieme

utilitaristica e promozionale, dimostrando come la nazione della quale la nave batteva la bandiera fosse in grado di offrire una panoramica quanto più ampia e variegata possibile delle proprie capacità produttive. In Francia, per esempio, le stoviglie erano di Limoges o di Lalique, le posate erano di Christoffle e le cristallerie erano di Baccarat, come a dire il meglio che il mercato del lusso potesse offrire a livello mondiale. Ma l'Italia tallonava da vicino i cugini d'oltralpe, perché le nostre ditte si chiamavano Richard Ginori per le stoviglie, Frette per le tovaglie, Broggi per le posate, ossia le firme più consolidate del nascente fenomeno del Made in Italy, il tutto sotto la sapiente regia della ditta Radif di Genova, che dal 1820 ha sempre fornito le navi passeggeri facenti campo alle principali compagnie italiane. Società di navigazione che prendevano il nome di Florio e Rubattino, poi confluite nella Navigazione Generale Italiana, La Veloce, Transatlantica Italiana, Cosulich, Lloyd Sabaudò, Lloyd Triestino, e poi ancora Italia-Flotte Riunite Navigazione Generale Italiana, Lloyd Sabaudò e Cosulich e, infine, Italia Società Anonima di Navigazione, la grande compagnia di bandiera nazionale in grado di competere con i colossi delle altre principali nazioni marinare europee e americane.

La mostra *POTTERY ON BOARD*¹ si propone di offrire uno spaccato di questa storia straordinaria, attraverso una carrellata di oggetti (porcellane, posaterie, cristallerie), provenienti da collezioni private, che consentono di evidenziare la parallela evoluzione delle dimensioni esterne e delle dotazioni interne delle navi passeggeri italiane, a partire dai primi, veri transatlantici degli anni Venti (la coppia *Duilio* e *Giulio Cesare* della Navigazione Generale Italiana, e la coppia *Conte Rosso* e *Conte Verde* del Lloyd Sabaudò), per proseguire con le realizzazioni successive (la nuova coppia *Roma* e *Augustus* della Navigazione Generale Italiana e l'altrettanto valida coppia *Conte Grande* e *Conte Biancamano* del Lloyd Sabaudò, oltre al quartetto della Cosulich *Saturnia*, *Vulcania*, *Neptunia*, *Oceania*), per finire con la favolosa coppia di supertransatlantici *Rex* e *Conte di Savoia*, già dell'Italia-Flotte Riunite, di cui il primo riuscì anche a conquistare l'ambito trofeo del Nastro Azzurro per la più veloce traversata del Nord Atlantico. Indi la tragica parentesi bellica, che fece strage delle nostre bellissime navi, lasciandocene solo quattro che, per nostra fortuna, vennero sequestrate come prede belliche all'inizio del conflitto e ci furono restituite una volta tornata la pace, mentre le altre finirono tutte in fondo al mare. Ma un paese come il nostro non avrebbe potuto mai abdicare al proprio ruolo di potenza marittima ed ecco comparire, come d'incanto, le più piccole ma elegantissime coppie *Augustus* (II) e *Giulio Cesare*, di matrice adriatica, e *Andrea Doria* e *Cristoforo Colombo*, di matrice ligure, per finire con la *Leonardo da Vinci*, sostituita dall'*Andrea Doria* dopo il suo speronamento e affondamento da parte della *Stockholm*, e l'ultima, meravigliosa coppia *Michelangelo* e *Raffaello*, che segnò il canto del cigno del traffico passeggeri di linea tra le due sponde dell'Atlantico. Il percorso è arricchito da depliant, brochure, libri, fotografie, manifesti, dipinti, ecc., in un tripudio di forme e di colori che permette di scoprire quale straordinaria profusione di ingegno e di talento abbia rappresentato, per il nostro paese, partecipare alla corsa per la conquista delle rotte oceaniche.

¹ Cfr.: <http://www.bibliotecauniversitaria.ge.it/it/eventi/Esposizione-Porcellane-a-bordo/>.



La mostra è stata realizzata con il concorso della Fondazione Ansaldo di Genova, la quale conserva il ricchissimo patrimonio storico-documentario dell'omonima azienda genovese e delle altre società via via collegate nel corso della sua più che centenaria vicenda. La Fondazione è un vero fiore all'occhiello per la città, ma possiamo dire per l'intero paese, perché ha raccolto buona parte della documentazione proveniente dai principali gruppi industriali italiani appartenenti al comparto delle partecipazioni statali, con particolare riferimento a quelli operanti nei rami della cantieristica e dell'armamento navale. Gli elementi di curiosità e d'interesse all'interno del percorso sono molti: dagli oggetti ricordo in ceramica pregiata d'Albisola decorati da artisti del calibro di Emanuele Luzzati e Lucio Fontana ai rari servizi da tavola delle tre classi di navi grandi e famose, dal materiale pubblicitario creato per promuovere le crociere, che rappresentavano il necessario complemento al servizio di linea, alle fotografie degli interni, con o senza persone, che permettono di farsi un'idea della solenne e maestosa monumentalità degli spazi comuni nelle navi dell'anteguerra, e della sobria ed elegante modernità dei locali abitati in quelle del dopoguerra.

Ma perché una mostra del genere è stata allestita nella sede della Biblioteca Universitaria di Genova? Intanto perché è un'esposizione molto ricca e interessante, che offre suggestioni ed emozioni di forte valenza culturale a chi desideri immergersi nel mondo incantato delle grandi città galleggianti del passato. E poi perché questa storia particolare è legata a doppio filo con quella più generale della città, visto che Genova è stata ed è la capitale della mariniera italiana, sede di cantieri e compagnie famose e porto di armamento della maggior parte di queste navi. Ma il fatto più importante è che la Biblioteca ha sede in quello che è stato per sessant'anni, dalla sua nascita negli anni Venti alla chiusura negli anni Ottanta, il principale albergo di lusso genovese, il Grand Hotel Colombia, meta privilegiata di personalità mondiali di ogni

genere, che vi prendevano alloggio in attesa di imbarcarsi, appunto, su uno dei transatlantici ormeggiati presso le stazioni marittime di Ponte dei Mille e Ponte Andrea Doria (nate più o meno nella stessa epoca dell'Hotel Colombia e facenti parte del medesimo progetto di accoglienza della nuova clientela dei transatlantici). E la riprova di questo stretto collegamento appare evidente sia all'interno dell'edificio, che è stato concepito per poter ospitare passeggeri di prima e di seconda classe, con le rispettive stanze e sale da pranzo, e che presenta una decorazione in stile Liberty, con citazioni neoromaniche, neobizantine e arabeggianti, in tutto e per tutto analoga a quella dei transatlantici (basti osservare la magnifica sala da ballo!), sia presso la stazione marittima di Ponte dei Mille, dove l'Hotel Colombia è appunto raffigurato come una delle mete turistiche principali nel Bel Paese. E la scelta del sito per costruirlo non avrebbe potuto essere più azzeccata: di fronte alla stazione ferroviaria di Piazza Principe, a un tiro di schioppo dalle stazioni marittime di Ponte dei Mille e Ponte Andrea Doria, alla confluenza dei principali assi di comunicazione stradale e ferroviaria cittadini e con collegamenti diretti (protetti) sia con la stazione ferroviaria, sia con le stazioni marittime. Sotto l'edificio, tra l'altro, si trovava un'agenzia di viaggio della Navigazione Generale Italiana, la compagnia di bandiera nazionale, che aveva a Roma la sede sociale (in via delle Convertite), ma a Genova la sede operativa, in quel magnifico palazzo di piazza De Ferrari che ora ospita la sede di rappresentanza della Regione Liguria. Come ulteriore elemento di curiosità possiamo dire che, la stessa ditta Radif che forniva le porcellane di bordo, fece realizzare dalla Richard Ginori di Sesto Fiorentino un servizio di piatti speciale per l'Hotel Colombia, il quale era tanto apprezzato dalla clientela... che ogni tanto ne spariva qualche pezzo. E la fortuna dell'Hotel Colombia è durata finché le navi passeggeri partivano la mattina, costringendo i loro ospiti ad arrivare in anticipo e a trascorrere una notte in albergo nel porto di partenza; poi, quando il servizio crocieristico ha preso il sopravvento, il desiderio di portare subito a bordo tutte le persone, per poterle gestire (e spennare) meglio, ha indotto a cambiare l'orario, segnando il progressivo declino della struttura. Ma nei suoi locali monumentali si respira ancora l'aria dei grandi nomi che vi hanno soggiornato: politici, magnati, campioni dello sport, cantanti e musicisti famosi, attori di teatro e di cinema, e poi ufficiali superiori, personalità della letteratura e dell'arte, alti prelati, ecc., uomini e donne che hanno fatto la storia e che, almeno una volta nella loro vita, sono scesi all'Hotel Colombia come parentesi fra una tappa e l'altra del lungo viaggio che li avrebbe portati nelle Americhe o riportati in patria.



Una mostra che rappresenta un assaggio di quanto verrà realizzato in occasione dell'inaugurazione ufficiale della Biblioteca nel 2017, quando finalmente l'intero edificio potrà essere aperto all'ammirazione e messo a disposizione della cittadinanza, dopo i lunghi anni di restauro e adeguamento funzionale voluti dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, che ne ha fatto la sede della Biblioteca. Sempre per trovare dei legami storici con il mondo dei transatlantici, possiamo anche dire che l'edificio ha la forma di una nave in procinto di salpare verso mete lontane e ci auguriamo che questa mostra sia di buon auspicio per gli anni a venire, in previsione del lungamente desiderato e tanto atteso "varo" della nuova Biblioteca Universitaria di Genova.