

CENT'ANNI FA: IL VELIERO COMTE DE SMET DE NAEYER, NAVE SCUOLA DELLA MARINA MERCANTILE BELGA, NAUFRAGATA NEL GOLFO DI GUASCOGNA IL 19 APRILE 1906.

di Enzo Scalfarotto con la collaborazione di Luisella Zocca

Tra la fine fine dell'800 ed i primi anni del '900 lo sviluppo delle attività marittime del Belgio aveva richiamato l'attenzione di un gruppo di armatori, banchieri e commercianti sulla necessità di creare un organismo che si occupasse dell'addestramento dei giovani destinati a divenire ufficiali nella marina mercantile nazionale allora in crescente sviluppo.

Nel dicembre del 1903 questa aspettativa divenne realtà con la costituzione della "Association Maritime Belge S.A.", nota come ASMAR, con sede ad Anversa e formata principalmente da capitali privati ed il sostegno dello Stato che, disponendo un adeguato sussidio annuale, ne aveva valutato positivamente l'iniziativa.

L'idea dell'ASMAR era di acquistare un veliero da carico sul quale imbarcare un selezionato numero di cadetti, a cui dare una pratica educazione marinara con l'ausilio di ufficiali di provata competenza tecnica affiancati da validi insegnanti su specifici argomenti di cultura generale. Su questa attività veniva prevista la sorveglianza di una commissione nominata congiuntamente dal Governo e dalla Società.

L'associazione, dopo aver scartato l'acquisto di un veliero già in attività, decise di farne costruire uno nuovo e, dopo aver esaminato diverse offerte, la scelta ricadde sul progetto del cantiere inglese

"Greenock and Grangemouth Dockyard Co." di Greenock nel Clyde (Scozia). Era un tre alberi a vele quadre con scafo in acciaio a cui venne imposto il nome *Comte de Smet de Naeyer*, allora Primo Ministro del Governo Belga che aveva molto contribuito per la creazione della nave scuola.

In particolare il veliero, lungo 81 metri e largo 12,20 con una portata lorda di oltre 3.000 tonnellate, venne dotato di un dispositivo di zavorramento ad acqua da immergersi in due ampie cale poste al centro della nave. Tale procedimento consentiva un rapido carico e scarico della zavorra attraverso un sistema di valvole che comunicavano direttamente con il mare. Il vantaggio di tale impianto consisteva che nei due compartimenti, dalla capienza di 650 e 550 t., si poteva sostituire l'acqua di zavorra con un carico di mercanzie. Inoltre altre quattro ampie stive, ripartite tra prora e poppa, servivano per i traffici mercantili dai quali ci si attendeva un ritorno economico a favore della Società (1). Il *Comte de Smet de Naeyer* si presentava con lo scafo e gli alberi dipinti di bianco ed era veramente imponente con la sua copertura velica di oltre 2.830 metri. In coperta erano sistemate quattro scialuppe, una piccola baleniera e un canotto. Era prevista una pompa a vapore ma non un motore ausiliario. L'alloggio per l'equipaggio era previsto per 110 uomini

di cui 80 cadetti.

Il veliero, dopo il varo avvenuto l'11 ottobre 1904, venne ormeggiato per completare l'allestimento al James Watt Dock sempre a Greenock dove, inaspettatamente, il 20 ottobre si abbatté sul molo trattenuto dall'affondare grazie ai suoi solidi alberi. L'origine del grave incidente venne attribuita alla rimozione di una parte meccanica concernente le valvole di ritenuta (water ballast) che permisero l'entrata d'acqua nelle stive. Nel tentativo di poter raddrizzare la nave vennero tesi dei cavi che si spezzarono ed il *Comte de Smet de Naeyer* s'abbatté nuovamente sul molo sempre salvato dal naufragio dai suoi alberi. I danni erano seri ed il cantiere, pur attivando tutte le misure per il recupero dello scafo e le necessarie riparazioni, dovette ritardare la consegna del veliero ad Anversa sino alla fine dicembre.

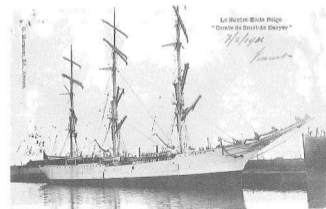
Un tale stato di cose preoccupò non

poco in Belgio le autorità e l'opinione pubblica che si chiese se, l'operazione di salvataggio e le conseguenti riparazioni svolte dal cantiere inglese, non avessero indebolito certe parti dello scafo o che non si fosse creata qualche falla invisibile.

Dubbi, incertezze e polemiche che si protrarranno sin dopo il naufragio del *Comte de Smet de Naeyer* e che si rispecchiarono successivamente in sede legale.

La classificazione successiva alle riparazioni, effettuata dai Lloyd's Register of British & Foreign Shipping, rispose a questi interrogativi senza lasciare dubbi sulla sicurezza e stabilità della nave. Venne quindi attestato che i lavori eseguiti in Inghilterra, erano stati fatti con cura e sotto il controllo di qualificati ingegneri.

In attesa della consegna del veliero, l'Associazione prese delle misure pre-



La nave-scuola *Comte de Smet de Naeyer* (coll.E.Scalfarotto)

cauzionali inviando al cantiere di Greenock dei tecnici competenti nonché l'ufficiale, destinato quale comandante in seconda della nave, Cap. Emile Cornelle, affinché ne seguissero i lavori di ripristino.

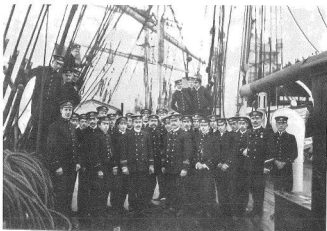
Il 22 dicembre il *Comte de Smet de Nayer* partì a rimorchio per Anversa, dopo circa due mesi di lavori in cantiere, dove arrivò il successivo 29 a causa di difficoltà incontrate nel traino.

Nel frattempo la Società prese la risoluzione di far svolgere ai giovani, che avevano superato gli esami di ammissione, dei corsi di addestramento presso l'Arsenale di Anversa. Il Ten. Henry van Zuylen, che aveva conseguito un'ottima preparazione navigando a bordo di velieri mercantili inglesi, fu nominato secondo ufficiale di bordo con

l'incarico di preparare i cadetti nell'arte marinairesca sia sotto il profilo teorico che pratico.

Lo schema di preparazione, per pervenire alla promozione di ufficiale, si articolava su dei cicli di navigazione della durata complessiva di 48 mesi da svolgersi sul veliero-scuola o su altra nave a giudizio dell'ASMAR. Il contratto d'ingaggio non prevedeva la copertura assicurativa dei giovani né una retribuzione. La Società non poteva sostenerne il costo dovendo provvedere alla loro istruzione e mantenimento (ivi compresa la bella uniforme indossata che assomigliava a quella dei *midshipmen* inglesi), nonché a tutte le spese relative alla conduzione della nave.

Al comando della nave venne posto il Capitano Gustave Adolphe Fourcault



Gruppo di ufficiali e cadetti della nave-scuola (foto ripresa dalla biografia di H. van Zuylen)

della Marina dello Stato che godeva di stima negli ambienti marittimi per i suoi precedenti quale comandante di navi traghetto tra Ostenda e Dover.

Composizione dello stato-maggiore del *Comte de Smet de Nayer* al suo primo viaggio

Comandante:

Cap. Gustave Adolphe Fourcault

Primo ufficiale:

Cap. Emile Cornelle

Secondo ufficiale:

Ten. Henri van Zuylen van Nyevelt

Terzo ufficiale:

Ten. William Wenmaekers

Corpo Insegnante:

Ten. d'artiglieria Ingebleck
M. André Van Iseghem

Medico di bordo:

Dr. Van der Smissen

Cappellano:

Rev. Eduard Cuypers

Il primo viaggio del *Comte De Smet De Nayer* avvenne il 12 febbraio 1905 a pieno carico di coke e cemento con partenza da Anversa verso il Cile. L'equipaggio era composto complessivamente di 60 uomini di cui 28 cadetti.

Il veliero, lasciato il molo dove era all'ormeggio sulla Schelda, venne rimorchiato nella rada di Flessinga ed il 20 febbraio, doppiato il Cap Lizard, entrò definitivamente nella Manica. Dal 26 al 28 fece scalo a Funchal nell'isola di Madera dove l'equipaggio venne ricevuto dalle autorità locali e dal console onorario belga con particolare riguardo.

Ripreso il mare e passato l'equatore il 14 marzo, la nave giunse in vista di Capo Horn il 16 aprile e dopo aver lottato contro venti contrari ed una tempesta nei pressi di Diego Ramirez, giunse a Valparaiso il 15 maggio 1905 dopo 92 giorni di mare. Qui scaricò parte del carico proseguendo poi per Iquique. Successivamente si portò a Caleta-Buena per caricare nitrato; porto che lasciò il 4 settembre per raggiungere Anversa il 4 gennaio 1906 dopo 11 mesi di navigazione. Purtroppo questa prima spedizione della nave-scuola fu marcata da molteplici incidenti e, nel viaggio di ritorno, decedevano per tifo il Ten. Ingebleck ed un marinaio.

Al suo rientro il veliero venne messo a secco in bacino ove vi rimarrà per otto giorni. I lavori eseguiti riguardarono la messa a nuovo delle giunture di numerose lamiere ed il cambio di un centinaio di rivetti a prova che lo scafo aveva sofferto nel corso del viaggio. Furono apportati miglioramenti suggeriti dal comandante ed ispezionate le cale destinate alla zavorra e le valvole di carico e scarico dell'acqua. Riparato e rimesso a nuovo il *Comte de Smet de Nayer* era pronto per nuovo viaggio. Non riprese servizio a bordo il Cap.

Cornellie ed al suo posto venne nominato comandante in seconda il Ten. van Zuylen già secondo ufficiale sulla stessa nave. Anche il Capitano Fourcault ebbe qualche indecisione a riprendere il comando del veliero, indecisione che venne presto superata.

Composizione dello stato maggiore del *Comte de Smet de Nayer* al suo secondo viaggio

Comandante:

Cap. Gustave Adolphe Fourcault

Primo ufficiale:

Ten. Henri van uylen van Nyevelt
(comandante in seconda)

Secondo ufficiale:

Ten. William Wenmaekers

Terzo ufficiale:

Ten. Pierre Alphonse Célis

Quarto ufficiale:

Ten. George van Esch

Corpo Insegnate:

Prof. Van den Plassche

Prof. Van den Bossche

medico di bordo:

Dott. Molitor

cappellano:

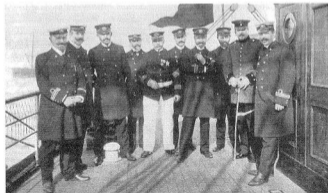
Rev. Eduard Cuypers

L'11 aprile 1906 il veliero lasciò la rada di Anversa con destinazione Port Natal (Durban) e, discendendo a rimorchio la Schelda, arrivò alla sera a Flessinga per intraprendere il suo secondo fatale viaggio avendo a bordo un equipaggio di 59 uomini di cui 18 cadetti del secondo anno e 12 del primo. Il carico era di complessive 2.750 tonnellate di cui 2.400 di cemento in barili e 190 di ferro in pani oltre a 150 di merci varie. Non essendo il veliero ancora completamente allestito dovette restare a Flessinga sino al mattino del giorno 14 e a rimorchio giunse al faro di West-Hinder. Nel primo pomeriggio la nave prendeva il largo a vele spicgate approfittando di un vento favorevole. Quattro giorni più tardi proseguiva la sua corsa ad una ve-



Il veliero *Comte de Smet de Nayer* in partenza per il 2° viaggio (coll. E. Scaffarotto)

locità di 10 nodi, condizione ideale per un veliero ma non per il *Comte de Smet de Nayer*, che sbandava fortemente. A 500 miglia dalla costa, nel golfo di Guascogna, ci si accorse con sgomento che l'acqua entrava nelle stive, lentamente ma con continuità nonostante gli sforzi di ufficiali e marinai per arrestarla. A nulla valsero gli interventi con le pompe manuali e con l'unica a vapore che cessò presto di funzionare. Il 19 aprile verso le 4 del mattino il comandante, resosi conto dell'impossibilità di salvare la nave, ordinò all'equipaggio di portarsi in plancia ed indossare i salvagente. Venne disposto di mettere in acqua la lancia n.3 che, a seguito del cattivo funzionamento dei verricelli, si sgancerà cadendo di prua in acqua. Gli uomini che armavano la barca, il marinaio Robeyn ed il mozzo Huyghe, nonostante l'intervento dell'equipaggio, non poterono essere salvati.



Gruppo di ufficiali e professori del 1° viaggio (Foto ripresa dalla biografia di H. van Zuylen)

Le scialuppe n.1 e n.2, se pur raggiunte sul ponte, quasi sommerso dalle acque, non vennero messe a mare per il mal funzionamento delle attrezzature di sgancio. Solo la scialuppa n°4 venne calata, anche se con difficoltà e raccolse 20 uomini. Rimaneva la baleniera che rimase a galla ma semi sommersa dall'acqua. Successivamente i tenenti Wenmaekers e Celis ed altri quattro marinai raggiunsero a nuoto l'imbarcazione n°4.

Alle 7.10 il *Comte de Smet de Nayer* affondò di poppa portando con sé 33 uomini: il Capitano Fourcault, due suoi ufficiali, il cappellano, 18 cadetti e 11 uomini dell'equipaggio. Si salvarono complessivamente 26 persone su quell'unica scialuppa e nessun'altro naufrago poté venir recuperato in vita.

Il comandante, che si era prodigato in ogni modo per salvare la nave, stoicamente ne seguì il destino non volendo

abbandonare quella parte dell'equipaggio che non aveva potuto lasciare il veliero. Il primo ufficiale van Zuylen, dopo aver sollecitato i cadetti, di cui era l'idolo, a trarsi in salvo, rifiutò il posto che il secondo ufficiale gli offriva nella scialuppa per rimanere a fianco dei suoi ragazzi. Il quarto ufficiale G.van Esch fu visto sparire con la barra nelle mani. Il cappellano, rev.E.Cuyppers, malgrado l'invito espresso dal comandante, rinunciò a sottrarsi ad una fine certa, scegliendo di rimanere a confortare quei miseri giovani terrorizzati e sofferenti.

(2)

Nel tardo pomeriggio dello stesso giorno 19 venne in soccorso ai naufraghi il quattro alberi francese *Dunkerque* della Compagnia A.D. Bordes di Dunkerque al comando del Cap. Augustin Morfouace che aveva raccolto i segnali d'aiuto dell'imbarcazione. Posti in salvo i superstiti, rimase in zona per qualche tempo per accertarsi che non vi fossero dei sopravvissuti. Ripresà la rotta verso la Manica comunicò la notizia dell'avvenuto salvataggio il 22 aprile alla stazione segnalatica dei Lloyd's di Prawle Point. Questa sarà la prima notizia che verrà ripetuta in Belgio nella stessa giornata e che metterà in ansia tutta la Nazione. Il successivo 28 aprile il *Dunkerque* sbarcherà i superstiti a Cuxhaven (Germania).

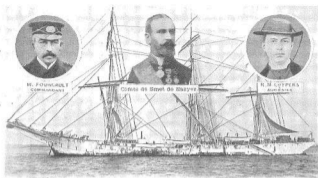
Le cause della sventura rimangono misteriose e non sono mai state accertate, solo delle supposizioni sono state fatte:

- l'instabilità della nave: venne scartata da autorevoli tecnici che ne affermarono l'efficienza; del resto provata nel primo viaggio del ve-

liero che doppio due volte Capo Horn senza rilevanti incidenti e con due carichi all'andata ed uno al ritorno;

- i condotti di ventilazione non erano aperti e comunque non potevano essere la causa del sinistro data la portata degli stessi;
- la disposizione del comandante di non mettere in panna la nave avrebbe potuto consentire di mettere in acqua tutte le imbarcazioni. Probabilmente Fourcault aveva capito l'impossibilità di salvare il veliero e voleva portarlo sulla rotta del maggior traffico mercantile nel tentativo di incrociare altre navi ed ottenere assistenza. Del resto sino allora nessun segnale di soccorso era stato raccolto
- un difetto di tenuta stagna e/o solidità, vi sono certificati che la nave venne messa a secco in bacino, rivista e riparata;
- nessun esercizio di salvataggio fu eseguito né in mare né in porto tenuto anche conto che molti giovani erano al loro primo imbarco e non avevano conoscenze di come mettere a mare imbarcazioni di salvataggio. Venne fatto presente che tali esercizi erano stati effettuati durante il primo viaggio al Cile.

Solo un'ipotesi abbastanza plausibile venne fatta e cioè che una via d'acqua possa essersi creata da un relitto che abbia urtato e prodotto delle fenditure nello scafo senza che l'equipaggio se ne fosse accorto. L'acqua, infiltrata nel carico di cemento, poteva aver provo-



Storesoir — Via d'assonabile da Naxire Ecole le jour de son départ d'Anvers (Avril 1906)

Cartolina commemorativa della tragedia del veliero scuola (coll. E.Scalfarotto)

cato lo sbandamento della nave e la sua conseguente inclinazione causando l'ingovernabilità e l'affondamento.

L'inchiesta ufficiale riscontrò che la nave si riempì d'acqua più o meno rapidamente dal primo mattino del 18 aprile 1906, affondando alle 7 antimeridiane del giorno 19, senza stabilire i motivi per i quali l'acqua entrò nel veliero. Attribui la sua perdita finale alla copertura dei boccaporti saltata per l'acqua che veniva da sotto e concludeva che non vi erano dubbi che il capitano aveva agito nel modo migliore per la nave e l'equipaggio.

La sciagura ebbe una vasta ripercussione nell'opinione pubblica belga che, commossa da tante perdite di vite umane specie di giovani, dedicò a ricordo un monumento collocandolo in una delle piazze principali di Bruxelles. Qui ogni anno il 19 aprile viene commemorato il triste accadimento accomunando tutti i



Monumento ai caduti del veliero-scuola Comte de Smet de Nayer (coll. E.Scalfarotto). E.Scalfarotto

caduti della marina mercantile belga. Seguirono due cause civili, una al Tribunale di prima istanza e successivamente alla Corte d'Appello di Bruxelles da parte dei genitori e degli aventi diritto dei cadetti e dei marinai periti sul *Comte de Smet de Nayer* contro:

- a) l'ASMAR
- b) lo Stato Belga
- c) i successori del Cap.Fourcault, Angèle Huyghe, legataria, ed il marito Polydore van Glabbeke
- d) i singoli amministratori dell'ASMAR

Le richieste erano molteplici e complesse: dichiarare la nullità o l'annullabilità della clausola di esonero di responsabilità per danni all'equipaggio che l'ASMAR aveva fatto stipulare verbalmente ai cadetti e ai marinai solo pochi giorni prima della fatale partenza; far rilevare la responsabilità dello stato Belga per la mancata vigilanza sull'ASMAR; far rilevare la responsabilità dell'ASMAR e dei suoi soci in ordine allo stato della nave; ed infine far rilevare se addebiti potevano essere fatti al comandante Fourcault.

Presso il Tribunale di Bruxelles i parenti ed eredi di 17 allievi e di 7 marinai periti nel disastro ricorsero con causa civile contro l'ASMAR, lo stato Belga e gli eredi del capitano Fourcault per i danni cagionati agli attori dalla morte dei congiunti, avvalendosi del patrocinio di uno dei principi del foro, l'avvocato Léon Hennebicq.

Il Tribunale, con sentenza del 26 luglio 1908, respinse quasi totalmente le ri-

chieste.

Dichiarò anzitutto valida la clausola convenuta con gli allievi e i marinai della nave scuola e che esonerava dalla responsabilità di pagare una indennità pecuniaria per incidente dovuto ad una colpa dell'ASMAR. Non importava che gli allievi fossero minori e avessero prestato consenso tramite i genitori o legali rappresentanti e che non avessero avuto tempo sufficiente per valutare la portata della cosa. Non venne presa in considerazione la speciale natura della nave scuola finanziata da sussidi statali, che per legge non perdeva i suoi caratteri di nave mercantile.

Il giudice ritenne che lo stato Belga avesse adempiuto al proprio onere di alta sorveglianza della disciplina e degli studi e che avesse fatto ben di più, e cioè disposto più di una volta ispezioni al bastimento e agli apparecchi di salvataggio.

Le condizioni della nave erano state per di più certificate idonee, e il certificato di visita stesso era la prova del buono stato di navigabilità come pure la classificazione di prim'ordine del Lloyd's Register.

Il giudice appoggia la relazione dei periti che non erano giunti a scoprire per quale via l'acqua avesse invaso la nave. Fu riscontrata invece colpa e negligenza del defunto capitano Fourcault per non aver fatto sistemare delle piattaforme intorno alle prue delle scialuppe di salvataggio in modo da renderle più sicure e manovrabili, per non aver fatto esercitazione di sgancio scialuppe prima della partenza, per non aver messo in panna la nave nel momento in cui vide

che l'ingresso d'acqua era diventato irreparabile e non aver tappato ermeticamente le casse di zavorra. I periti dichiararono che non la falla o l'irruzione dell'acqua ma bensì le mancate misure di sicurezza e le attrezzature di sgancio difettose erano la causa della morte di 33 persone e che di questo era responsabile il comandante. Ma "le colpe così constatate non intaccano la memoria del comandante Fourcault che ... ha dato prova di coraggio e sangue freddo ... gli uomini capaci e competenti com'era questo ufficiale commettono talvolta essi pure degli errori".

Alla fine il giudice stabilì che solo gli eredi del comandante dovessero rispondere dei danni; ma avendo essi accettato l'eredità con beneficio di inventario avrebbero risposto solo con la loro quota, ma con l'obbligo di giustificarla con un inventario. Non sappiamo di quanto fosse l'eredità di un comandante della marina mercantile belga di inizi 900, che possiamo immaginare benestante ma non ricco.

Due famiglie ricorsero in appello contro l'ASMAR e i suoi amministratori, lo Stato belga e gli eredi di Fourcault. Nella lettura della sentenza della Corte di appello di Bruxelles del 12 marzo 1909 leggiamo la drammatica ricostruzione degli eventi così come si era formata nel dibattimento. L'operato di Fourcault viene sottoposto ad ulteriore analisi: i meccanismi delle lance non erano difettosi (l'unica lancia salvatasi aveva il meccanismo danneggiato ma questo non provava nulla), Fourcault aveva fatto eseguire riparazioni a riguardo e i meccanismi erano perfettamente noti

a tutti i componenti dell'equipaggio; la messa in panna della nave non era obbligatoria se non ad una velocità superiore ai 3 nodi, velocità peraltro mai raggiunta nel momento della tragedia; la corte ritiene che Fourcault non sia colpevole nemmeno delle mancate esercitazioni di allarme da farsi ad Anversa perché le esercitazioni precedentemente fatte in un ordine perfetto e senza panico non erano servite a nulla appunto perché tenute senza le condizioni di reale emergenza (sic!).

Molte testimonianze infine concordano non solo della capacità e della perizia del comandante ma anche di tutto quanto aveva fatto per la salvezza della nave e dell'equipaggio. Sforzi che non furono coronati da fortuna, perché tutto era andato nei peggiori dei modi, fino all'estremo sacrificio dello stesso Fourcault.

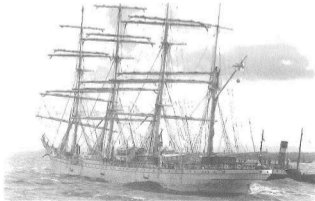
Quindi non solo vengono nuovamente respinte le richieste contro l'ASMAR e lo Stato belga, ma gli eredi del comandante vengono liberati da qualsiasi responsabilità, perché il comportamento di Fourcault non viene censurato da alcun giudizio di colpa o imperizia.

All'epoca, sei anni prima dell'affondamento del *Titanic*, la navigazione non era ancora assoggettata a regolamenti internazionali concernenti la sicurezza dei passeggeri e degli equipaggi e da ciò si possono trarre delle considerazioni sui giudizi dei tribunali dell'epoca.

L'ASMAR, pur essendo così duramente colpita, non volle abbandonare il progetto di qualificazione dei giovani e provvide all'acquisto di un veliero al quale venne nuovamente dato il nome

Comte de Smet de Nayer (ex *Linlightstovsiere*) e se ne servi come stazionario per l'addestramento nautico degli allievi sin dall'agosto 1906, alternando, la loro preparazione pratica, a bordo di un veliero navigante, il cinque alberi R.C. *Rickmers* della Rickmers Reismühle di Bremerhaven.

Contemporaneamente la Società decise di far costruire agli stessi cantieri "Rickmers" un nuovo veliero a quattro alberi di circa 2700 tonnellate che venne consegnato nel luglio del 1908 con il nome benaugurate di *L'Avenir*.(3)



L'Avenir (Foto J. Clarkson - coll. E. Scalfarotto)

NOTE

1. Anche in Italia ai primi del '900, in analogia a quanto praticato in Inghilterra, venne attuata una iniziativa del genere. Infatti, il Senatore Erasmo Piaggio, amministratore delegato della Navigazione Generale Italiana S.p.A. di Genova, fece acquistare dalla società nel 1901, un veliero costruito nei cantieri Mackie & Thomson di Glasgow nel 1894 (tre alberi a vele quadre ed uno a vela latina con scafo in acciaio), che venne nominato, in suo onore, *Sant'Erasmo*. Il pensiero, concretizzatosi, del Piaggio era di creare una nave scuola per i giovani allievi ufficiali della Navigazione Generale Italiana., affinché questi, usciti dagli Istituti Nautici, venissero convenientemente addestrati nella pratica marinaiasca. Questo esperimento non darò molto, solo per un paio di viaggi ed assumendo noli occasionali (vedi Tommaso Gropullo *Il romanzo della vela* ed. Mursia). Molti anni dopo, nel 1932, questa espe-

rienza verrà ripetuta per oltre cinque anni dal veliero scuola della Marina Mercantile Italiana *Patria* (ex *Susanne Vimmer*). Sull'argomento vi è un bel libro scritto da Flavio Serafini *In vela sull'oceano* cd. Mursia.

2. Una lapide murata nel Collegio di San Giovanni Berchman ad Anversa, dove il rev. Cuypers aveva insegnato, prima del suo imbarco sulla nave-scuola, così lo ricorda:

« *Memoriae rei. Dni Eduardi Cuypers, papillarum navis scholaris elemosynarii. In sim bisulcensi naufragio interruptus, nautas in extremis confortans una cum ipsis submersus perit 19 aprilis 1906. Ephorae sodales eius olim discipuli magistro desideratissimo dolentes potuerunt.* » »

3. *L'Assur*, dopo oltre vent'anni d'impegno, venne acquisito dal Norddeutscher Lloyd per divenire la nave-scuola della marina mercantile tedesca *Admiral Karpfanger*. Il veliero purtroppo si perse nel 1938 nei pressi di Capo Horn con 60 uomini a bordo di cui 33 cadetti. Nonostante le ricerche effettuate nulla si seppe sulla sua fine.

BIBLIOGRAFIA

- Leconte G., *Biographie du baron Henri van Zuylen van Nyevelt - commandant en second du navire-école Comte de Smet de Nayer*, ed. O.Schepens & C., Bruxelles 1907
- Underhill, Harold A., *Sail training and coast ships*, Brown, Son & Ferguson, Glasgow, 1973
- Association Maritime Belge, *Naufrage du Navire-Ecole Comte de Smet de Nayer*, Plaidoirie de M.Louis Franck et Jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles, 1908
- Stonham, Denis, *The mystery of the Comte de Smet de Nayer*, in *Mariners International Club* n°1 e 2 /2006
- Il Diritto Marittimo, fasc.2/1909 e fasc.7-8/1910,
- Naufrage du Navire-Ecole de Smet de Nayer: rapport sur l'instruction judiciaire*, Anvers, Buschmann, 1908
- Naufrage du Navire-Ecole de Smet de Nayer: rapport d'expertise*, Anvers, Buschmann, 1908
- de Vos, Alex « Mercator », *Histoire des navires-écoles belges*, Anvers, 1972
- Villiers, A. & Picard, H., *The Bounty ships of France*, New York, 1972
- Renson, Hubert, *Histoire des navires-écoles belges de 1857 a 1932*, Gent, sd.
- Lacroix, Louis, *Les derniers pilotes de la voile : et voiliers-écoles du milieu du XIXème siècle à nos jours*, Luçon, 1952

RINGRAZIAMENTI:

- dott.sa Pamela Anastasio - Accademia Belgica - Roma
- il sig. Davide De Benedictis - segretario AIDMEN