



ASSOCIAZIONE EX-ALLIEVI E DOCENTI
ISTITUTO NAUTICO SAN GIORGIO DI GENOVA

SUPPLEMENTO NOTIZIARIO N. 161- GENNAIO 2024

IL LEUDO

“NUOVO AIUTO DI DIO”

NASCITA E DECADENZA DI UNA BARCA ECLETICA

A CURA DI FLAVIO SCOPINICH

Nell'ambito delle varie Manifestazioni che facevano parte degli eventi tenuti durante l'apertura del OCEAN RACE VILLAGE; Sabato 1° Luglio alle ore 17,00 nello stand della FIV (Federazione Italiana Vela) il Sig. Gian Renzo Traversaro ha tenuto la conferenza: - Il Leudo "Nuovo Aiuto di Dio". Nascita e decadenza di una barca eclettica".

La conferenza tenuta dal Sig. Gian Renzo Traversaro, ha avuto inizio cominciando ad illustrare le ragioni (orografiche e storiche), che hanno portato alla costruzione dei leudi in Liguria ed al loro dimensionamento di massima.

In primis, la conformazione orografica della Liguria. Un territorio costituito da innumerevoli valli poste a raggiera lungo tutto l'arco appenninico, separate tra loro da alti crinali che non favorivano certamente i trasporti di materiale (generalmente a dorso di mulo), da un punto all'altro della regione; conseguentemente il trasporto via mare (il così detto "cabotaggio") diventava l'unica soluzione percorribile.

Secondo, il periodo storico (1500 circa). Il numero esiguo di porti nel quale potere trovare rifugio in caso di cattivo tempo oppure potere imbarcare/sbarcare le merci trasportate, ha diretto lo studio su di una barca che potesse trasportare tanta merce e comunque essere agevolmente alata a riva. L'esiguità del numero di porti lungo la costa ligure era dovuto alla politica della Repubblica di Genova che non vedeva di buon occhio la nascita di altri porti nelle vicinanze; porti che in qualche modo, potessero danneggiare i traffici marittimi della Superba; l'interramento di quello di Savona ne è stato un esempio.

Per le ragioni precedentemente esposte, fu deciso di costruire una barca: robusta, capace di trasportare merci sia alla rinfusa che liquide (olio e vino), e che potesse essere agevolmente alata a riva in secco, per potersi riparare dal cattivo tempo o per potere effettuare lavori di manutenzione.



Carta Liguria con situazione orografica

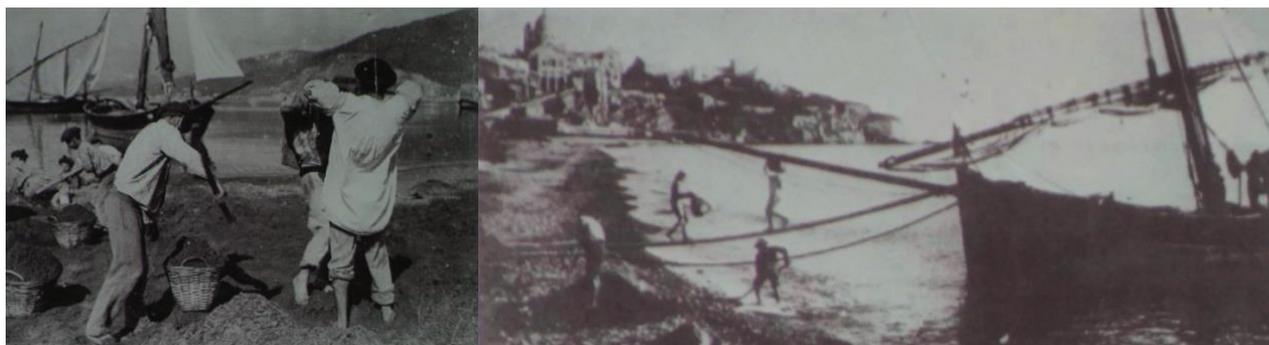


Leudo alato sulla spiaggia

Nacque così il "Leudo" o "Loido", nome dato ad una famiglia di barche a vela latina che sono state utilizzate nel Mar Ligure, ed alto Tirreno, per le attività di cabotaggio; non c'è una data precisa per la nascita del Leudo, le prime descrizioni di imbarcazioni simili datano circa la metà del 1300 ma nessuna certezza che fossero "parenti" del Leudo. Le raffigurazioni di imbarcazioni che effettivamente potevano essere antenate dei Leudi cominciano a comparire attorno al 1800 . fino alla metà del Novecento, quando l'avvento di più veloci e comodi sistemi di comunicazione (autostrade e ferrovie), resero l'utilizzo dei LEUDI per i trasporti lungo le coste liguri antieconomico.

Il secolo a partire dal 1800 (stante la mancanza di strade e di ferrovie per il trasporto delle merci), fu un periodo molto florido per il commercio. Oltre al cabotaggio lungo le coste liguri erano attive anche traversate verso le isole (Sardegna ed Isola d'Elba) per incrementare e diversificare i commerci.

Le merci trasportate erano principalmente costituite da: vino ligure, Ardesia del levante ligure (Lavagna), Ceramiche di Albissola (Savona), sabbia (ufficialmente presa dal fiume Magra (Spezia) ma alcune volte rubata di nascosto), formaggio pecorino sardo, sale, ecc.



Caricazione sabbia con ceste di vimini trasportate a mano sul leudo tramite passerelle

Esteticamente il LEUDO nella configurazione più recente, assomiglia ad un grosso “Gozzo Ligure” di circa 15 (m.) di lunghezza avente una capacità di carico di circa 30 (t.).

Le successive caratteristiche del leudo “Nuovo aiuto di Dio” elencate di seguito, possono ritenersi molto indicative in merito agli altri Leudi generalmente costruiti. Il Leudo “Nuova Mano di Dio”, può essere considerato una delle ultime (se non l’unica) imbarcazioni attualmente navigante, dell’antichissima scuola della marineria ligure

- **Lunghezza f.t.:** 15,10 (m.) (escluso bompresso)
- **Pescaggio:** 1,48 (m.)
- **Larghezza f.f.:** 4,48 (m.)
- **larghezza max. f.i.:** 5,30 (m.)
- **Stazza lorda:** 22,15 (t.).
- **Superficie Velica:** 150,00(m².) [Vela: 120 (m².) + Polaccone 30 (m².)]
- **Motore:** Ford Diesel 120 (CV) a 2500 (g/min.) [6 cilindri – 4 tempi del 1976]
- **Anno costruzione:** 1925
- **Costruttore:** Muzio “Cappetta”



Leudo “Nuova Mano di Dio” in navigazione a Motore ed a Vela davanti alla Foce a Genova

Durante la conferenza sono state spiegate alcune delle caratteristiche tecniche del LEUDO, come ad esempio; l’albero inclinato in avanti, che poteva essere usato anche come “bigio”, al fine di potere caricare/scaricare le merci direttamente in acqua (Le botti cariche di olio galleggiavano) oppure quando il molo a cui si attraccava il Leudo fosse stato provvisto di mezzi di sollevamento.

La lunghezza di circa 15 (m.), con il bompresso amovibile, consentiva di riparare il leudo nei capannoni a terra (ed a volte anche a nascondere in alcune grotte), per potere eseguire manutenzioni importanti e/o riparazioni di fortuna.

La pancia larga con alcune alette laterali consentiva anche la possibilità di alare il Leudo sulla spiaggia e tenerlo naturalmente dritto.



Sbarco botti con bigo di fortuna



Flottiglia di Leudi alati sulla spiaggia di Sestri Levante

Dato che il Leudo a causa del suo peso notevole, non poteva certo considerarsi una costruzione leggera e maneggevole; al fine di poterlo alare sulla spiaggia, era necessaria molta perizia per arrivare in spiaggia con le onde,



Atterraggio in spiaggia di un Leudo con le onde



Alaggio di un Leudo sulla spiaggia

Per completare l'alaggio del Leudo era necessaria una considerevole forza di tiro che veniva garantita da un argano barellabile di legno a 4 aste intervallate di 90° ed azionate da 8 uomini; con questo artificio meccanico era possibile alare facilmente il LEUDO sulla spiaggia.

Qui di seguito un esemplare di Argano in un museo ed operazione di alaggio con argano ad 8 uomini.



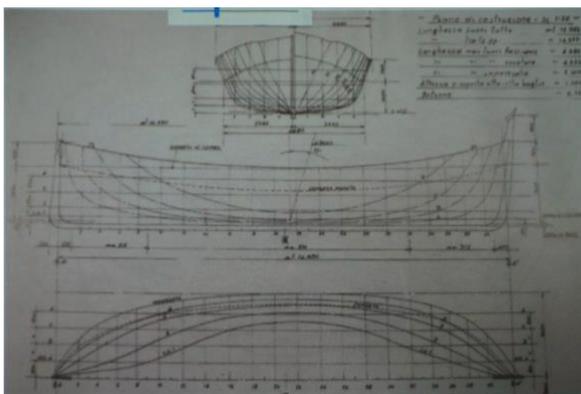
Argano barellabile in legno



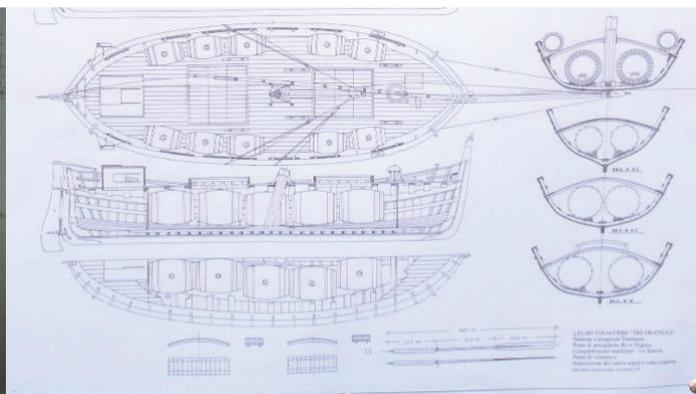
Argano barellabile sulla spiaggia

Con il passare del tempo, i mastri d'ascia affinarono le forme del Leudo adattandole di volta in volta alla tipologia della merce trasportata. Conseguentemente, la grande varietà delle merci trasportate, condusse alla costruzione di tre principali tipologie di Leudi; a seconda della merce trasportata i Leudi si potevano dividere nelle seguenti tre tipologie:

- a) – **Leudo convenzionale:** principalmente destinato al trasporto di merci alla rinfusa, con un ponte unico e bolzone di circa 70 (cm.), consentiva di trasportare le merci al riparo delle intemperie e con: “Tempo buono ed assicurato” poteva trasportare anche qualcosa in coperta.
- b) – **Leudo vinacciere:** principalmente destinato al trasporto del vino ed a volte anche dell'olio, dove il prezioso liquido veniva trasportato in botti, causa la presenza delle botti il bolzone della coperta era più accentuato per consentire lo stivaggio di botti al centro e ricavare sui fianchi degli spazi aggiuntivi dove stivare delle botti sopra il ponte.
- c) **Leudo formaggiere:** principalmente destinato al trasporto di forme di formaggio, caratterizzato da un ponte con un bolzone ridotto e l'intersezione del ponte con le fiancate dello scafo più in alto rispetto al solito, al fine di avere più spazio per potere stivare più forme di formaggio sottocoperta.
- d)



Piano di costruzione Leudo “Nuova Mano di Dio”



Piano di costruzione di un Leudo vinacciere

Alla fine della 2^a Guerra Mondiale, a seguito del piano MARSCHALL ci fu un recupero o sviluppo notevole delle vie di comunicazioni (Strade – Autostrade – Linee ferroviarie), che misero in secondo piano l'utilità del trasporto marittimo di cabotaggio, segnando l'inizio inesorabile del decadimento del Leudo, una imbarcazione geniale, molto versatile, che portò benessere a tutta la popolazione ligure sia in maniera diretta (equipaggi, cantieristica), che indiretta indotto della produzione e commercio dei beni di prima necessità e materiali insostituibili.

Non sono molti i Leudi che sono sopravvissuti nel tempo; a parte il Leudo “Nuova Mano di Dio” chiamato così perché il Leudo “Mano di Dio” fece naufragio su degli scogli, a causa di un timoniere troppo amante del vino trasportato e che lo fece addormentare al timone causando la perdita e naufragio del Leudo. Fu così che l’armatore affezionato al vecchio Leudo nominò “Nuova Mano di Dio” il suo rimpiazzo.

Un altro Leudo scampato ad una brutta fine è stato il Leudo “Felice Manin” costruito nel 1981 da vecchi maestri d’ascia di san Michele di Pagana, e che rimase abbandonato sulla spiaggia per lunghi anni (dal 1974 al 1981); fino a quando l’imprenditore Milanese Luigi Capellini si fece carico del recupero prima e del restauro poi del Leudo e con l’aiuto di vecchie maestranze rivane (di Riva Trigoso), stimulate non dai soldi ma dalla sincera passione di fare rivivere un Leudo e portarlo agli antichi splendori. Una volta restaurato il Leudo “Felice Manin” fu trasferito al di là dell’Atlantico dove fa bella mostra di sé al Miami International Boat Show a ricordo di Riva Trigoso, della Liguria e dell’Italia in generale.

Un altro Leudo il “Ferdinando BREGANTE” varato nel 1921 con il nome di “Ferdinando Padre” nei cantieri di Lorenzo “Loensin” Figallo di Lavagna su commissione di Giacomo BREGANTE che necessitava di un Leudo Vinacciere da operare sulle rotte da e per l’isola d’Elba.

Alla fine della conferenza, sono state svelate alcune imprese che hanno dell’incredibile. Al tempo delle grandi emigrazioni in Sud America, TRE Leudi sono salpati dalle coste liguri e sono arrivati fino all’Argentina con il loro carico umano sano e salvo.

Chiudo questo articolo con un modellino visto alla mostra e che rappresenta un Leudo vinacciere, con le botti stivate sottocoperta ed altre botti assicurate in coperta, scontrate contro la paratia dello scafo.



Leudo Vinacciere