

IL MUSEO DELLA BARCA LARIANA RACCONTA LE GRANDI IMPRESE DEGLI INDUSTRIALI VISIONARI CHE HANNO CAMBIATO IL MONDO MODERNO



Lake Como
International Museum
of Vintage Boats



Il museo della barca Lariana ha la sua sede a Pianello Lario sul lago di Como. Per il suo fondatore GianAlberto Zanoletti, il giardino di casa non è più sufficiente per ospitare tutte le imbarcazioni; pertanto egli decide nel 1976, di fondare l'Associazione Raccolta Barca Lariana, dedicata alla salvaguardia delle barche d'epoca d'acqua dolce. Si iniziano a trasferire le imbarcazioni all'interno di un'antica filanda che diventerà successivamente il Museo Barca Lariana. Nel 1982 apre il Museo Barca Lariana, un patrimonio unico al mondo. Una raccolta d'inestimabile valore per il settore nautico e per la storia dell'Italia, ospitata in 2.500 metri quadrati di sale aperte al pubblico, magazzini e 2.000 metri quadrati di parco attrezzato, che si propone di raccontare la storia della nautica in un territorio, Lombardia e Lago di Como in particolare, ricco di storia e cultura imprescindibilmente legati alla nautica. Da allora GianAlberto si dedicherà con tutta l'anima alla sua passione, le imbarcazioni d'epoca, considerate a buon diritto veri e propri gioielli, memorie di un passato da salvare dall'oblio. Nel 1987, con l'intento di promuovere e diffondere sempre di più la cultura della nautica tradizionale, fonda l'ASDEC, Associazione Scafi D'Epoca E Classici, di cui sarà il presidente e dal 2015, sino alla prematura scomparsa, presidente onorario. La raccolta evoca, con straordinaria poesia, forza espressiva e carattere, tutta la suggestione del suo mondo; caratterizzato da oggetti, luoghi e persone che hanno rappresentato la crescita dell'Italia nel 900. Girando per il museo non si può non essere affascinati dalla sua atmosfera, dove il tempo sembra essersi fermato.

di Marco Biondi

THE MUSEUM OF THE LARIAN BOAT TALKS ABOUT THE GREAT COMMITMENTS OF VISIONARY INDUSTRIALISTS WHO CHANGED THE MODERN WORLD

The Larian boat museum is based in Pianello Lario on Lake Como. For its founder GianAlberto Zanoletti, the backyard is no longer sufficient to house all the boats, so he decides in 1976 to found the Associazione Raccolta Barca Lariana, dedicated to the preservation of vintage freshwater boats. Work began to move the boats into an old spinning mill, which would later become the Museo Barca Lariana.

In 1982, the Barca Lariana Museum opened, a unique heritage in the world. A collection of inestimable value for the nautical sector and for the history of Italy, housed in 2,500 square metres of rooms open to the public, warehouses and 2,000 square metres of equipped parkland, which aims to tell the story of the nautical sector in an area, Lombardy and Lake Como in particular, rich in history and culture inextricably linked to the nautical sector.

Since then, GianAlberto has devoted himself wholeheartedly to his passion, vintage boats, rightly considered real jewels, memories of a past to be saved from oblivion.

In 1987, with the intention of increasingly promoting and spreading the culture of traditional boating, he founded the ASDEC, Associazione Scafi D'Epoca E Classici, of which he was president and from 2015, until his untimely death, honorary president.

The collection evokes, with extraordinary poetry, expressive force and character, all the charm of his world; characterised by objects, places and people that represented the growth of Italy in the 20th century. Walking around the museum, one cannot help but be fascinated by its atmosphere, where time seems to stand still.

QUANDO LE BARCHE RACCONTANO LE STORIE DEI "GRANDI"

MOTOSCAFO ANNA E LA FAMIGLIA ERBA. DALLA NASCITA DELLA FARMACEUTICA ITALIANA AL NEOREALISMO DI LUCHINO VISCONTI



Carlo Erba Nasce a Vigevano il 17 novembre 1811. Nel 1837 prende in gestione l'Antica Farmacia di Brera, a Milano e avvia i primi esperimenti sull'uso terapeutico della cannabis. Nel 1853 apre il primo laboratorio farmaceutico d'Italia. Qui si impegna nella ricerca e nella produzione di medicinali fino ad allora importati solo da Francia e Germania. Questa attività riscontra un notevole successo: i suoi prodotti sono sempre più richiesti, in particolare la magnesia e l'estratto di tamarindo. Il successo lo spinge, nel 1867, ad aprire un nuovo stabilimento a Milano che in pochi anni diverrà la più grande industria chimico-farmaceutica del Paese. Scienziato, imprenditore e figura di spicco della Milano di metà '800, Carlo Erba partecipava attivamente alla vita sociale ed economica milanese mettendo a disposizione della comunità i frutti dei propri successi. Donò un'ingente somma al Politecnico per lo sviluppo di una scuola di elettrotecnica, sostenne numerose attività filantropiche, avventuristiche e ricerche mediche. Intuì inoltre l'importanza dello sviluppo dell'energia, promuovendo e partecipando alla fondazione della società Edison.

Carlo muore il 6 aprile 1888 nominando suo erede universale il fratello minore Luigi Erba, musicista, che gli succede alla guida dell'azienda. Luigi amava profondamente il Lago di Como e acquistò il motoscafo Anna dai Taroni. Era la più grande lancia a benzina costruita sul Lago, arredata lussuosamente con sedili capitonné in seta bordeaux e annessa toilette. Anna è oggi esposta al Museo Barca Lariana. La figlia di Luigi sposerà il duca Giuseppe Visconti di Modrone e da questa unione nascerà Luchino Visconti, uno dei più importanti registi, sceneggiatori e uomini di cultura del secolo scorso. Fra i padri del Neorealismo italiano, ha diretto capolavori come Senso, Rocco e i suoi Fratelli, Bellissima (con una straordinaria Anna Magnani), Morte a Venezia e La caduta degli Dei. Numerosi artisti furono ospitati anche nella residenza di Villa Erba, sul Lago di Como, dove il giovane Luchino Visconti trascorse le vacanze estive, e chissà quanti ebbero il piacere e la fortuna di navigare il Lago a bordo di Anna.



EDISON



WHEN BOATS TELL THE STORIES OF THE 'GREATS' MOTORBOAT ANNA AND THE ERBA FAMILY. FROM THE BIRTH OF ITALIAN PHARMACEUTICALS TO THE NEO-REALISM OF LUCHINO VISCONTI

Carlo Erba was born in Vigevano on 17 November 1811. In 1837 he took over the management of the Antica Farmacia di Brera, in Milan, and started the first experiments on the therapeutic use of cannabis. In 1853 he opened Italy's first pharmaceutical laboratory. Here he engaged in research and production of medicines that until then had only been imported from France and Germany. This activity met with considerable success: his products were increasingly in demand, particularly magnesia and tamarind extract. His success prompted him to open a new factory in Milan in 1867, which within a few years was to become the largest chemical-pharmaceutical industry in the country. A scientist, entrepreneur and prominent figure in mid-19th century Milan, Carlo Erba was an active participant in Milan's social and economic life, making the fruits of his achievements available to the community. He donated a large sum to the Politecnico for the development of a school of electrical engineering, supported numerous philanthropic activities, adventurism and medical research. He also understood the importance of energy development, promoting and participating in the foundation of the Edison company.

Carlo died on 6 April 1888, appointing his younger brother Luigi Erba, a musician, as his universal heir, who succeeded him at the helm of the company. Luigi deeply loved Lake Como and bought the motorboat Anna from the Taroni family. It was the largest petrol-powered launch built on the lake, luxuriously furnished with burgundy silk capitonné seats and an attached toilet. Anna is today on display at the Barca Lariana Museum.

Luigi's daughter married Duke Giuseppe Visconti di Modrone and from this union was born Luchino Visconti, one of the most important directors, scriptwriters and men of culture of the last century. One of the fathers of Italian Neorealism, he directed such masterpieces as Senso, Rocco and his Brothers, Bellissima (with an extraordinary Anna Magnani), Death in Venice and The Fall of the Gods. Numerous artists were also hosted at the Villa Erba residence on Lake Como, where the young Luchino Visconti spent his summer holidays, and who knows how many had the pleasure and fortune of sailing the Lake aboard Anna.



CISKO-YU E GIULIO CESARE CARCANO
COLUI CHE PORTÒ LA MOTOGUZZI AI VERTICI MONDIALI E RIVOLUZIONÒ VELA E CANOTTAGGIO

Giulio Cesare Carcano, uno degli innovatori che hanno fatto grande il motociclismo italiano e pioniere del design velico. Nasce a Milano nel 1910. Si laurea al Politecnico entra nello staff tecnico della Moto Guzzi giovanissimo. La sua filosofia progettuale ha quattro imperativi: semplicità, leggerezza, riduzione delle resistenze passive. Nel 1950 spinge la direzione affinché la Guzzi si doti di una galleria del vento, sarà la prima casa motociclistica al mondo. A conferma della sua poliedricità e genialità, utilizzò la galleria del vento per disegnare il bob a due dell'Aeronautica che vinse le Olimpiadi di Cortina. Intorno al 1957 progetta la Moto Guzzi 8 cilindri di 500 cc, una moto assolutamente all'avanguardia, ancora oggi un esempio tecnico unico. Erogava l'impressionante potenza di 75 cv. Nella sua carriera firmò moto storiche come Falcone e la V7 portando la Guzzi ai vertici delle competizioni mondiali.

Nel 1966, con la morte di Carlo Guzzi, Carcano apre uno studio per la progettazione di barche da regata e firma barche meravigliose come Villanella, vincitore della Two Ton Cup, Vihuela, Venessa, Viola, Vinca, Volpina. Le sue barche differivano dalle altre per la caratteristica forma V della prua, una sorta di ossessione la sua, confermata dai nomi delle sue barche e dai celebri motori a V della Moto Guzzi.

Carcano era anche un ottimo velista e acquistò la barca Cisko -Yu costruita Emilio Cramer, che nel 1896 realizzata dai cantieri TAGG&SON di Hampton Court e progettata da LINTON HOPE, uno dei migliori progettisti navali dell'epoca, la leggenda racconta che il timore di competere con il Cisko-Yu era tale che alle regate nessuno si presentava.

Da timoniere conquistò un terzo posto al mondiale 5.5 S.I. nel 1961 a Helsinki con il Volpina e con il Cisko-Yu. Carcano partecipò con Beppe Croce ai primi contatti

per una sfida italiana alla Coppa America attraverso l'incontro con il presidente USA John F. Kennedy, qui ripreso durante una regata sullo Yacht "Manitou". Era avanti Carcano, e lo sapeva. Progettava tutto in maniera maniacale, ottimizzava i pesi, studiava forme e appendici, sperimentava materiali, ideò i timoni appesi a poppa, fu precursore del dislocamento leggero. Disegnò barche dalle prestazioni sbalorditive, soprattutto nelle andature portanti. Non è difficile, oggi, intravedere alcune sue linee negli Open Oceanici di designer contemporanei.

Diceva Kennedy: **"NON SO DAVVERO PERCHÉ TUTTI NOI SIAMO COSÌ IMPEGNATI PER IL MARE,...È UN FATTO BIOLOGICO INTERESSANTE CHE TUTTI NOI ABBIAMO NELLE NOSTRE VENE LA STESSA ESATTA PERCENTUALE DI SALE NEL NOSTRO SANGUE CHE ESISTE NELL'OCEANO, E, QUINDI, ABBIAMO SALE NEL NOSTRO SANGUE, NEL NOSTRO SUDORE, NELLE NOSTRE LACRIME. SIAMO LEGATI ALL'OCEANO. E QUANDO TORNIAMO AL MARE, CHE SI TRATTI DI NAVIGARE O DI GUARDARLO, TORNIAMO INDIETRO DA DOVE SIAMO VENUTI."**

Discorso del presidente John F. Kennedy alla Coppa America di Newport, RI, 1962

CISKO-YU AND GIULIO CESARE CARCANO
THE MAN WHO TOOK MOTOGUZZI TO THE TOP OF THE WORLD AND REVOLUTIONISED SAILING AND ROWING

Giulio Cesare Carcano, one of the innovators who made Italian motorcycling great and a pioneer of sailing design. He was born in Milan in 1910. He graduated from the Polytechnic and joined the technical staff of Moto Guzzi at a very young age. His design philosophy has four imperatives: simplicity, lightness, reduction of passive resistance. In 1950 he pushes the management for Guzzi to equip itself with a wind tunnel, it will be the first motorbike manufacturer in the world. Confirming his versatility and ingenuity, he used the wind tunnel to design the Air Force two-seater bobsleigh that won the Cortina Olympics.

Around 1957 he designed the 500 cc 8-cylinder Moto Guzzi, an absolutely avant-garde motorbike, still a unique technical example today. It delivered the impressive power of 75 hp. During his career he signed historic motorbikes such as the Falcone and the V7, taking Guzzi to the top of world competition.

In 1966, with the death of Carlo Guzzi, Carcano opened a studio to design racing boats and signed wonderful boats such as Villanella, winner of the Two Ton Cup, Vihuela, Venessa, Viola, Vinca and Volpina. His boats differed from the others in the characteristic V shape of the bow, a sort of obsession of his, confirmed by the names of his boats and the famous Moto Guzzi V-shaped engines.

Carcano was also an excellent yachtsman and bought the Cisko-Yu boat built by Emilio Cramer in 1896, built by the TAGG&SON shipyards in Hampton Court and designed by LINTON HOPE, one of the best naval designers of the time, legend has it that the fear of competing with the Cisko-Yu was such that no one showed up at the regattas.

As a helmsman he won a third place at the World 5.5 S.I. in Helsinki in 1961 with Volpina and Cisko-Yu. Carcano participated with Beppe Croce in the first contacts for an Italian challenge to the America's Cup through the meeting with US President John F. Kennedy, filmed here during a regatta on the yacht 'Manitou'. He was ahead of Carcano, and he knew it. He designed everything maniacally, optimised weights, studied shapes and appendages, experimented with materials, devised rudders hanging from the stern, and was a forerunner of light displacement. He designed boats with astounding performance, especially in carrying gait. It is not difficult, today, to glimpse some of his lines in the Open Oceans of contemporary designers.

"I REALLY DON'T KNOW WHY WE ARE ALL SO BUSY WITH THE SEA,...IT IS AN INTERESTING BIOLOGICAL FACT THAT WE ALL HAVE IN OUR VEINS THE EXACT SAME PERCENTAGE OF SALT IN OUR BLOOD THAT EXISTS IN THE OCEAN, AND THEREFORE, WE HAVE SALT IN OUR BLOOD, IN OUR SWEAT, IN OUR TEARS. WE'RE TIED TO THE OCEAN. AND WHEN WE GO BACK TO THE SEA, WHETHER IT'S SAILING OR WATCHING IT, WE GO BACK TO WHERE WE CAME FROM."

Address by President John F. Kennedy to the America's Cup in Newport, RI, 1962



ROSETTA E LA FAMIGLIA AGNELLI

LA NASCITA DELLA FIAT

Il Museo Barca Lariana conserva la barca a vela Rosetta, che fu di Carlo Nasi e Caterina Aniceta Agnelli, figlia del fondatore della Fiat Giovanni Agnelli.

La Storia della Fiat è strettamente legata alla storia dell'economia italiana e dello sviluppo industriale di un paese che ha saputo essere protagonista sulla scena del mercato economico internazionale.

L'idea nasce dagli amici Emanuele Cacherano di Bricherasio e Cesare Gorla Gatti (già fondatori dell'ACI Automobile Club d'Italia). Avevano precedentemente finanziato la Accomandita Ceirano & C. finalizzata alla costruzione dell'autovettura Welleyes. Visto il successo ottenuto, proposero a un gruppo di amici di acquisire le maestranze e le competenze della Ceirano & C. e trasferirle su scala industriale. Fra gli ultimi ad aggregarsi fu Giovanni Agnelli, ricco possidente terriero di Villar Perosa.

Il gruppo di notabili era solito riunirsi presso lo storico Caffè di Madame Burello e delineare le linee guida della futura impresa. L'11 luglio 1899 si firmò l'atto di costituzione della Società, fu versato un capitale sociale di 800.000 Lire (circa 3,6 milioni di euro attuali) e affidarono la presidenza a Ludovico Scarfiotti. Durante la prima seduta, il CdA della neonata FIA (Fabbrica Italiana di Automobili) deliberò l'acquisto dell'Accomandita Ceirano & C. liquidando Ceirano con la somma di 20.000 lire, oltre ad assumerlo come agente di vendita. La prima vettura costruita fu il modello "3½ HP", copia della Welleyes e prodotta in otto esemplari nel corso del 1899.

Sempre in quell'anno l'azienda mutò la denominazione



in FIAT, caldeggiando l'adozione di tale acronimo anche per il suo ben augurante significato latino circa il futuro dell'impresa (terza persona singolare nel verbo fio = è fatto, conseguito).

Le prime otto vetture furono realizzate nell'acquisita Officina Ceirano, poi la produzione si trasferì nel nuovo opificio di Corso Dante Alighieri, terminato a tempo di record nei primi mesi del 1900. Dopo un primo periodo segnato da varie modifiche nella composizione del capitale azionario, la proprietà viene assunta quasi integralmente da Giovanni Agnelli, che resterà alla guida sino al termine della Seconda guerra mondiale.

Nel 1903 Fiat inizia a esportare negli Usa. Nascono modelli con motori più potenti come la 16-20 hp. La Tipo Zero del 1912 apre le porte a nuove tecniche produttive ispirate a Henry Ford. Costava 8 mila lire.

Nel 1916 la Fiat iniziò la costruzione del famoso stabilimento produttivo del Lingotto che entrò in funzione nel 1923. Tra modelli di autocarri militari italiani più celebri c'è il Fiat 15. Entrato in servizio nel 1911 e impiegato dapprima nella guerra italo-turca, poi in Libia nella versione Fiat 15 bis e poi ter, infine utilizzato nella Prima guerra mondiale insieme al Fiat 18. Nel Fiat 15 ter c'era un motore a benzina Fiat 53A da 4398 cm³, con 40 cavalli di potenza a 1800 giri/minuto. Un rarissimo esemplare rimasto di questo motore è conservato nel Museo Barca Lariana.

Dopo la guerra arrivano anni di sperimentazioni e di record. La Mefistofele, nome dato dal rumore infernale generato dal suo motore, superò i 230 km/h. Nel dopoguerra Fiat è protagonista di un miracolo: riesce a



produrre e vendere circa 400 mila auto all'anno.

Nel 1955 viene lanciata la 600, due anni dopo la 500, successi che porteranno Fiat ad aprire fabbriche in tutto il mondo. L'amministratore delegato Valletta gestì, per conto degli Agnelli, una delle poche aziende italiane non completamente inginocchiate: riuscì a farla rialzare consegnandola al "primo in linea dinastica", l'avvocato Giovanni Agnelli che tutti conosciamo.

Giovanni Agnelli era famoso per i suoi aforismi, tra questi essendo un amante della vela diceva:

IL PESSIMISTA SI LAMENTA DEL VENTO, L'OTTIMISTA ASPETTA CHE CAMBI, IL REALISTA AGGIUSTA LE VELE, O LANCIA L'ANCORA

Gianni Agnelli su Agnetta

Nel prossimo articolo "IL MUSEO DELLA BARCA LARIANA RACCONTA LE GRANDI IMPRESE DEGLI INDUSTRIALI VISIONARI CHE HANNO CAMBIATO IL MONDO MODERNO, vi racconteremo le imbarcazioni che hanno caratterizzato Guido Monzino, Silvio Pellico, Benito Mussolini, l'origine e la storia dei motoscafi Riva

ROSETTA AND THE AGNELLI FAMILY THE BIRTH OF FIAT

The Museo Barca Lariana preserves the sailing boat Rosetta, which belonged to Carlo Nasi and Caterina Aniceta Agnelli, daughter of Fiat founder Giovanni Agnelli.

The history of Fiat is closely linked to the history of the Italian economy and the industrial development of a country that has been able to play a leading role on the international economic scene.

The idea came from friends Emanuele Cacherano di Bricherasio and Cesare Gorla Gatti (former founders of the ACI Automobile

Club d'Italia). They had previously financed the Accomandita Ceirano & C. aimed at building the Welleyes car. Given its success, they proposed to a group of friends to take over the workforce and skills of Ceirano & C. and transfer them to an industrial scale. One of the last to join was Giovanni Agnelli, a wealthy landowner from Villar Perosa. The group of notables used to meet at Madame Burello's historic café and outline the guidelines of the future enterprise. On 11 July 1899, the deed of incorporation of the company was signed, a share capital of 800,000 lire (about 3.6 million euro today) was paid in, and Ludovico Scarfiotti

was appointed president. At its first meeting, the board of directors of the newly formed FIA (Fabbrica Italiana di Automobili) resolved to purchase the Accomandita Ceirano & C., liquidating Ceirano with the sum of 20,000 lire, as well as hiring him as sales agent.

The first car built was the '31½2 HP' model, a copy of the Welleyes and produced in eight examples during 1899.

Also in that year, the company changed its name to FIAT, advocating the adoption of this acronym also because of its auspicious Latin meaning regarding the future of the company (third person singular in the verb *fiō* = it is done, achieved).

The first eight cars were made in the acquired *Officina Ceirano*, then production moved to the new factory in *Corso Dante Alighieri*, completed in record time in early 1900. After an initial period marked by various changes in the composition of the share capital, ownership was taken over almost entirely by *Giovanni Agnelli*, who remained at the helm until the end of the Second World War.

In 1903 Fiat began exporting to the USA. Models with more powerful engines such as the 16-20 hp were born. The *Tipo Zero* of 1912 opened the door to new production techniques inspired by Henry Ford. It cost 8,000 lira.

In 1916, Fiat began construction of the famous *Lingotto* production plant, which went into operation in 1923. Among the most famous Italian military truck models is the *Fiat 15*. It entered service in 1911 and was first used in the *Italo-Turkish war*, then in *Libya* in the *Fiat 15 bis* and then *ter* versions, and finally used in the *First World War* together with the *Fiat 18*. In the *Fiat 15 ter* there was a 4398 cm³ *Fiat 53A* petrol engine with 40 horsepower at 1800 rpm. A very rare remaining example of this engine is preserved in the *Barca Lariana Museum*.

After the war came years of experimentation and records. The *Mefistofele*, the name given by the infernal noise generated by its engine, exceeded 230 km/h. After the war, Fiat was the protagonist of a miracle: it managed to produce and sell around 400,000 cars a year.

In 1955 the 600 was launched, two years later the 500, successes that would lead Fiat to open factories all over the world. Managing director *Valletta* managed, on behalf of the *Agnellis*, one of the few Italian companies that was not completely on its knees: he managed to get it back on its feet by handing it over to the 'first in the dynastic line', the lawyer *Giovanni Agnelli* we all know.

Giovanni Agnelli was famous for his aphorisms, among them being a lover of sailing he used to say:

**THE PESSIMIST COMPLAINS ABOUT THE WIND,
THE OPTIMIST WAITS FOR IT TO CHANGE, THE
REALIST ADJUSTS THE SAILS, OR CASTS ANCHOR.**

Gianni Agnelli on Agnetta

In the next article, "THE MUSEUM OF THE LARIAN BOAT TALKS ABOUT THE GREAT COMMITMENTS OF VISIONARY INDUSTRIALISTS WHO CHANGED THE MODERN WORLD, we will tell you about the boats that characterised Guido Monzino, Silvio Pellico, Benito Mussolini, and the origin and history of Riva motorboats.