

## Riflessioni moderne sul Menu di bordo della Regia Marina

Leggendo *Menu di bordo*, la prima cosa che colpisce è la grande varietà di pietanze e la ricchezza degli ingredienti delle ricette. Colpisce e stupisce, infatti, che in un ambiente così particolare, e per molti versi difficile, come un'armata navale, ci fosse tanta attenzione alla qualità e alla varietà dei pasti.

Ma lo stupore dura ben poco, in effetti, se si pensa alla vita marinarsca, connotata da spazi esigui e lunghi periodi di asocialità, in cui il momento del rancio rappresentava probabilmente l'unica opportunità di relazione e confronto; l'unica occasione di convivialità e gratificazione. Pertanto, sebbene la ricercatezza di molte ricette avesse probabilmente il ruolo di stimolare la fantasia e la creatività del cuoco, come scrive l'autore nell'introduzione, possiamo dire comunque che a bordo delle navi della Regia Marina era dedicata notevole attenzione ai pasti, alla loro composizione, alla loro offerta e distribuzione.

Sulla composizione nutrizionale di colazioni e pranzi, alla luce delle conoscenze odierne riguardo alle conseguenze di una dieta troppo ricca di grassi e proteine animali, chi fa il mio lavoro non potrebbe che esprimere qualche dubbio. I fagioli all'uccelletto come contorno all'ossobuco alla milanese, così pure le costolette di vitello alla marsigliese fritte nel burro, sono alcuni degli esempi di una cucina ricca ed elaborata che, in quel periodo e in quel contesto, aveva probabilmente anche il ruolo di simboleggiare uno *status symbol*, l'autorevolezza di quella istituzione e il privilegio di appartenervi.

Il cibo ha spesso segnalato nella corso della storia potere e prestigio. Sebbene infatti esso aggrega, dall'altra parte, è anche in grado di operare distinzioni, separando i gruppi gli uni dagli altri. Mangiare ad una tavola bene imbandita significava, e in alcuni contesti significa ancora, far parte di una *élite* e la copiosa presenza di carni e pesci di vario tipo sottolineava grandi possibilità economiche, oltre che l'attenzione ai fabbisogni nutrizionali che in epoche passate sembravano strettamente e quasi esclusivamente legati all'introito abbondante di grassi e proteine animali.

Nel *Menu di bordo* risalta anche la cospicua presenza di piatti tipici della nostra cultura mediterranea, che spiccano fra le ricette di carattere più internazionale. Così, la pizza napoletana, il coniglio alla cacciatora, la mozzarella in carrozza, le melanzane alla parmigiana e molte altre

succulente pietanze, fanno pensare a uno stile alimentare vicino alle origini e alla storia del paese che la Regia Marina era chiamata a servire.

Interessante, poi, il ruolo del furiere S, cui competono, oltre alle capacità professionali e tecniche del buon cuoco, anche il buon senso nel “saper economizzare nella spesa, conciliando naturalmente l’economia con la buona qualità dei generi che si acquistano e che devono essere sempre ottimi e di prima scelta”. Come dire che un buon pasto va meditato sin dalla lista della spesa, buona regola senza tempo di pianificazione ed ottimizzazione delle risorse.

Dalla lettura del libro emerge, insomma, l’interessante spaccato di una comunità, caratterizzata da spazi esigui nei quali preparare i pasti, dalla necessità di approvvigionarsi in modo efficiente e organizzato, dal bisogno di cibarsi di materie prime di qualità e di pietanze ben curate. Una lettura che porta istintivamente ad immaginare il momento del pasto come un’attesa occasione di socialità e come un’opportunità preziosa di riempire i vuoti creati dal distacco dalla terra ferma e dalle quotidianità individuali. Necessità e bisogni cui il cibo, da sempre nella storia dell’uomo, ha saputo rispondere.

*Giuseppina D’Urso*  
Biologa nutrizionista



Rancio in coperta. Fotografia da album del 1908 relativo all'incrociatore Liguria. collezione privata R. Liberi. Nell'ottocento il rancio si consumava sul ponte di coperta; anche se i regolamenti non lo prevedevano più, questa usanza si è prolungata, almeno in condizioni di tempo favorevole, nei primi decenni del novecento.



Scuole C.R.E.M. di S. Bartolomeo (La Spezia). Cartolina del 1938 circa (ed. Boeri, Roma). Le Scuole C.R.E.M. (Corpo Reali Equipaggi Marittimi) erano organizzate territorialmente su tre poli, La Spezia Pola e Venezia e manterranno questa configurazione fino all'armistizio (settembre 1943).



*Livorno - R. Accademia Navale - Cucina Allievi*

R. Accademia Navale. Cucina Allievi. Cartolina del 1924 (ed. Mei, Livorno).

## Introduzione

Nei secoli passati dar da mangiare all'equipaggio a bordo delle navi, militari o mercantili che fossero, non era semplice, specialmente quando la navigazione durava parecchi giorni e non c'era la possibilità di frequenti rifornimenti a terra. Esistevano, sulle navi di un tempo, problemi di spazio e, soprattutto, di conservazione.

Per questo motivo le gallette hanno rappresentato, per secoli, l'alimento principe, perché pesavano poco, si potevano facilmente stivare nella cambusa e duravano a lungo. Per mangiarle i marinai le bagnavano con poca acqua o con l'olio accompagnandole con altri cibi come la carne essiccata, fagioli, verdure e, in alcuni casi, formaggio.

Le grandi esplorazioni del XV e XVI secolo mettevano a dura prova le capacità organizzative dei nostri navigatori e ad esempio Pigafetta, il cronista di bordo di Magellano, ci ha lasciato descrizioni sulle condizioni di vita, caratterizzate dalla carenza di cibo ed acqua, che ci fanno rabbrivire e che non riporto per rispetto alla sensibilità del lettore.

L'uso poi del sale come conservante dei cibi aumentava nei marinai la sensazione di sete e le limitate riserve idriche di bordo dovevano essere razionate e costantemente sorvegliate.

Tutti questi problemi nella seconda metà dell'ottocento, quando nasce, con l'unità d'Italia, la Marina Italiana, si erano ovviamente molto ridotti: anche le «gallette verminose» e la polenta condita con il sego per ingrassare le attrezzature marinaresche, di cui ci parla Augusto Vittorio Vecchj (in arte Jack La Bolina) erano ormai un lontano ricordo degli imbarchi da allievo della Regia Scuola di Marina di Genova negli anni immediatamente precedenti l'unità d'Italia.

Già nel 1866 i regolamenti stabilivano, almeno per il pranzo di mezzogiorno, la composizione dei ranci dei marinai (è probabile che la sera ci si limitasse a mangiare pane e formaggio, che facevano parte della dotazione giornaliera dei nostri marò) e dall'inizio del novecento l'evoluzione dei regolamenti porterà a definire una sorta di menu per ogni giorno della settimana (pranzo e cena o meglio, come si usa dire in Marina, colazione e pranzo).

Viene così ad essere definita la *razione del marinaio* con una razione di bordo leggermente superiore a quella di terra in considerazione «... dello speciale tenore di vita che “il personale imbarcato” sopporta, e pel

lavoro generalmente più grave che compie, particolarmente durante le navigazioni ...».

Ma quali sono i generi che componevano la «razione alimentare»? Ci facciamo illuminare da un manuale del 1928 che a questo proposito elenca: farina di frumento, pasta da minestra, riso, fagioli, olio d'oliva, formaggio, zucchero, caffè, carne, tonno, baccalà, vino, aceto e sale. Viene anche stabilita la spettanza giornaliera per ciascun marinaio e la composizione settimanale dei pasti (come linea di massima) «salvo le sostituzioni che i Comandi possono fare, nei limiti stabiliti, con acquisto di altri generi più graditi ai militari».

Tale composizione prevedeva:

Colazione: caffè con biscotto (tutti i giorni)

Lunedì Pranzo: riso e fagioli; carne lessa  
Cena: carne (100 gr.) e fagioli accomodati

Martedì Pranzo: pasta asciutta; carne in umido  
Cena: carne (100 gr.) con contorno

Mercoledì Pranzo: pasta in brodo; carne lessa  
Cena: carne (100 gr.) con contorno

Giovedì Pranzo: pasta asciutta; carne in umido  
Cena: carne (100 gr.) con contorno

Venerdì Pranzo: minestrone al pesto; tonno o baccalà o stoccafisso con contorno  
Cena: fagioli in insalata

Sabato Pranzo: riso al sugo; carne in umido  
Cena: carne (100 gr.) con contorno

Domenica Pranzo: pasta asciutta; carne in umido  
Cena: carne (100 gr.) e fagioli accomodati

Questo ci raccontano i regolamenti amministrativi, ma qual era in effetti la realtà? Grazie al cielo questa contemplava una maggior varietà di piatti ed ingredienti, pur assicurando la quantità di principi alimentari previsti dalla razione di bordo che, nel linguaggio dell'epoca, comprendeva:

Albuminoidi (Sostanze proteiche)	gr. 138,66
Grassi	gr. 41,51
Carboidrati	gr. 506,34
Alcool	gr. 48

per un complesso di 3121 calorie utilizzabili.

La realtà, dicevamo, era in effetti più varia. Ce lo dimostra il manuale

che in questo libro riproponiamo in maniera completa. Con il titolo «Guida pratica per il furiere (S) cuoco» è il vademecum, emesso nel 1938 dalle Scuole C.R.E.M. di San Bartolomeo (La Spezia) per i marinai che frequentavano il corso per diventare «cuochi» nella Regia Marina. La sua composizione è abbastanza particolare: vengono infatti definiti 31 + 31 menu (nel testo chiamati minute) che danno la composizione (mezzogiorno e sera) dei pranzi per un intero mese, varianti comprese. Per ogni «minuta» vengono riportate le ricette per i singoli piatti previsti, cosicché la guida funziona sia come «consiglio» per organizzare le mense di bordo (o di terra) nel lungo periodo, sia come ricettario praticamente completo che aiuterà il cuoco non solo nelle sue funzioni giornaliera ma anche nelle occasioni importanti (festività o rappresentanza).

Troviamo infatti una rispondenza con quelle che sono le raccomandazioni del tempo per i pranzi di rappresentanza:

Nella composizione delle liste tener presente soprattutto che non è il numero delle vivande e dei vini che conta, ma la loro scelta, la quale deve essere finissima.

Una *colazione* si compone in generale di un piatto di uova e di un piatto caldo di carne: si può far precedere una minestra asciutta oppure un antipasto, preceduto o no, a sua volta, da brodo in tazze. Si può far servire, ma non è indispensabile, un dolce. Specialmente se non vi è il dolce, occorre servire, a colazione, il formaggio. In ultimo vi deve sempre essere frutta scelta e di varie specie.

Un *pranzo* si compone almeno di una minestra, di due piatti di cui uno arrosto e di un dolce. La minestra deve essere quanto più leggera possibile. Fra le minestre e l'arrosto si servono di solito un piatto di pesce e un piatto di legumi. In mancanza di pesce (o di crostacei, che lo sostituiscono benissimo), si può servire un piatto di carne di tipo leggero, il quale del resto, per chi ama i pranzi copiosi, può anche figurare in più, fra il pesce e i legumi.

Con l'arrosto, o subito dopo, si serve un'insalata fresca; poi il dolce; poi le frutta.

Di sera non si servono formaggi né antipasti.

A colazione si servono non più di due vini: da pasto, rosso e bianco, e vino dolce; eccezionalmente lo spumante.

In un pranzo di cerimonia l'ordine dei vini è il seguente: vino bianco leggero (Capri), sul brodo e sul pesce; vino rosso (Barolo, Chianti vecchio, etc.) dal pesce all'arrosto; spumante subito dopo servito l'arrosto; vini da dessert (Marsala o Moscato, Porto o Sherry) sul dolce e sulle frutta.

Certamente il nostro ricettario presenta una varietà di menu che è difficile immaginarsi nei ranci e nelle mense a bordo delle navi ma non dobbiamo pensare che sia un puro esercizio teorico: le Scuole C.R.E.M. (Corpo Reali Equipaggi di Marina) erano scuole che non si limitavano alla teoria, qualsiasi fosse il settore del quale si occupavano, sia tecnico che, come in questo caso, logistico. Il furiere di sussistenza che usciva da queste scuole doveva essere in grado di cavarsela sia a bordo che a terra e non avrebbe avuto senso una guida che si fosse

allontanata troppo dalle abitudini e dalle possibilità dell'epoca.

Un po' più di ricercatezza è giustificata, secondo me, dal voler stuzzicare la fantasia del cuoco ma anche dal fatto di poter essere di utilità in quei casi in cui è richiesto qualcosa di più della semplice cucina di base (mense sottufficiali, ufficiali, pranzi di rappresentanza). Soprattutto non sembrano applicabili al rancio di bordo le raccomandazioni circa la buona presentazione dei piatti ma anche questa doveva entrare a far parte del bagaglio culturale del cuoco che nel corso della carriera avrebbe avuto più di un'occasione per farne sfoggio: in fin dei conti gli anni Venti e Trenta del secolo scorso sono quelli di massimo splendore della nostra Marina!

Perché abbiamo pensato di riproporre questa pubblicazione? C'è senz'altro una componente culturale: settantacinque anni rappresentano più di due generazioni: è un lasso di tempo nel quale cambiano le abitudini di vita e con queste anche il modo di alimentarsi. Sfogliare questo libro vuol dire quindi scoprire come mangiavano i nostri nonni e quali erano le abitudini e le regole di quel periodo. Il nome del piatto ci sembrerà spesso familiare ed attuale, ma leggendone la ricetta troveremo delle differenze nel modo di cucinare che non sono solo derivate dalla maggior tecnologia e dalla varietà di vivande (ingredienti e «semilavorati») oggi facilmente disponibili. E ancora sarà interessante verificarne gli abbinamenti con altri piatti che in quegli anni venivano proposti.

Ma assieme all'aspetto culturale c'è anche quello pratico: io penso che nello sfogliare il libro nasca la curiosità di provare qualcuna delle ricette, magari riaggiustando ai nostri gusti ed alle nostre esigenze qualche parametro, come ad esempio nelle ricette «rivisitate» che proponiamo nell'ultima parte del volume. Penso sia un esercizio utile che ci permette di imparare qualcosa e di scoprire un modo di cucinare ormai lontano nel tempo. Io ho provato e mi son trovato a ringraziare nonno Alfredo per aver portato a casa il manuale e la zia e i cugini che l'hanno, in tutti questi anni, impiegato e custodito.

## Bibliografia

A.V. Vecchj (Jack la Bolina), *Memorie di un luogotenente di vascello*, Enrico Voghera Editore, Roma 1897.

Provveditorato Generale dello Stato, *Manuale del Furiere di Sussistenza*, Roma 1928.

R. Accademia Navale, *Norme più in uso nelle relazioni sociali ed internazionali*, Livorno 1939.

Gino Galuppini, *Storie di una Marina che non c'è più - Volume I*, Ufficio Storico della Marina Militare, 2000.