

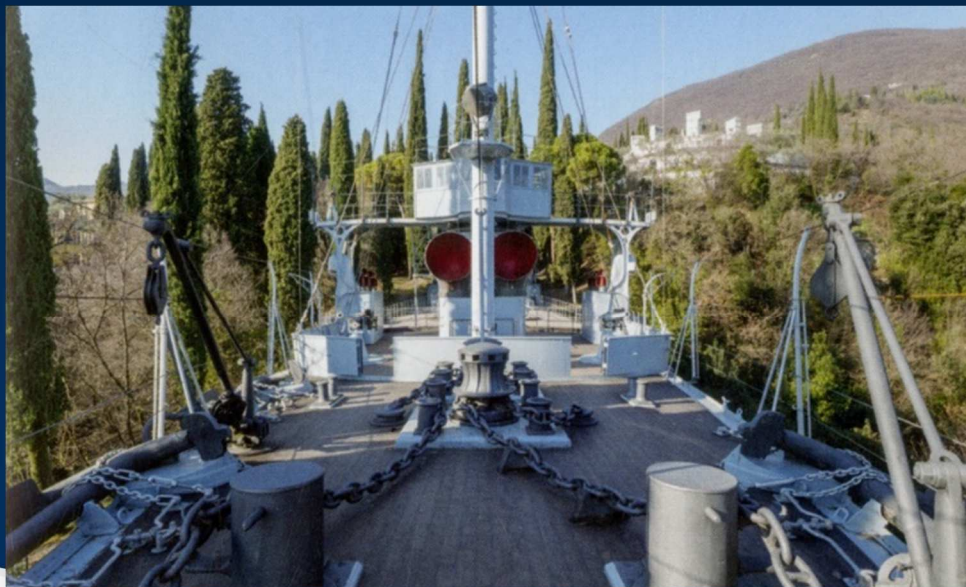


SCUOLA NAVALE MILITARE
"FRANCESCO MOROSINI"
E
IL VITTORIALE DEGLI ITALIANI



1921 – 2021
IL VITTORIALE
UNA "INIMITABILE" INFINITA AVVENTURA

MUSEO DI BORDO



MARINA
MILITARE



Il 2021 rappresenta davvero un anno d'eccezione nel quale diverse realtà trovano in Gabriele d'Annunzio un punto d'incontro indissolubile.

Infatti, non ricordiamo "solo" il centenario del Vittoriale, realtà unica e preziosa nell'ambito delle realtà museali del nostro Paese, ma ricadono anche il 160° anniversario dell'Unità d'Italia e della Marina Militare, il 60° anniversario della fondazione del Collegio Navale "Francesco Morosini", oggi Scuola Navale Militare e, per ultimi ma non meno importanti, i 1600 della fondazione della Città di Venezia.

D'Annunzio, nell'Italia del suo tempo il Vate per antonomasia, ebbe sempre un legame strettissimo con l'allora Regia Marina, non solo perché la considerava la prima tra le Forze Armate ma anche per lo stretto legame d'amicizia che ebbe con alcuni grandi marinai, quali Giuseppe Miraglia (pioniere dell'aviazione navale), Luigi Rizzo (eroe di Buccari e di Premuda) e Paolo Thaon di Revel (Capo di Stato Maggiore della Marina nella Grande Guerra e Duca del Mare). Si devono alla penna di d'Annunzio le parole che hanno ispirato il "Bollettino della Vittoria Navale", emanato proprio dall'ammiraglio Thaon di Revel il 10 novembre 1918 e che sancì la Vittoria dell'Italia sul mare al termine della Grande Guerra.

E poi Venezia, città amatissima che rappresentò un altro punto fermo per d'Annunzio, non solo dal punto di vista letterario, avendovi ambientato alcune sue opere, ma pure sede del suo "quartier generale" nel corso della prima guerra mondiale, la "casetta rossa" che si affaccia sul Canal Grande. Il legame con la Scuola Navale Militare è seppur più celato ben saldo. D'Annunzio credeva nella gioventù d'Italia e nei valori che insegna la vita del mare, gli stessi che sono la ragion d'essere della Scuola Navale Militare che mi onoro di dirigere: far acquisire consapevolmente agli Allievi l'etica propria della Marina Militare nel rispetto delle libere istituzioni, educandoli ai valori etici, culturali, civici e sociali per far conseguire loro la maturazione morale e di carattere, necessaria per una proficua e responsabile transizione dall'età adolescenziale a quella adulta.

Si spiega quindi come la collaborazione che si è venuta ad instaurare in questi ultimi anni tra la Scuola Navale Militare e il Vittoriale degli Italiani, sulla base dello sviluppo di alcuni progetti didattici, sia diventata uno dei punti di forza della formazione offerta agli Allievi.

Per tali ragioni in occasione delle celebrazioni per i 100 anni del Vittoriale ho accolto con piacere l'invito a sviluppare un progetto che parlasse di uno dei suoi ambienti più legati alla Marina: il Museo di Bordo, costituito da 10 modelli di Unità Navali ospitati all'interno della R.N. Puglia.

Il progetto didattico, curato dagli Allievi e dal personale della Scuola Navale si ripropone di far conoscere al visitatore la storia delle unità rappresentate all'interno del Museo, ricordandone le vicende principali e il contributo dato in ogni circostanza alla Nazione, fino al sacrificio estremo, da parte dei loro equipaggi.

*Il Comandante della Scuola Navale Militare
Capitano di Vascello Marcello ORTIZ NERI*



D'ANNUNZIO E LA MARINA

Che Gabriele d'Annunzio abbia da sempre prediletto il mare ce lo dice anche la storia, falsa, che andava raccontando di essere nato a bordo del brigantino Irene anziché nella sua casa di Corso Manthoné. A parte le amenità, e i bagni nell'amato Adriatico, nel 1888 pubblicò otto articoli sulle pagine della Tribuna, dedicati ai problemi della Marina, poi raccolti ne "L'Armata d'Italia" dove affermò che L'Italia o sarà una grande potenza navale o non sarà nulla. Cinque anni dopo uscivano le sue "Odi Navali" e nello stesso anno a bordo dello yacht Fantasia salpò con alcuni amici per una crociera verso l'Ellade. Con il verso Fa di tutti gli Océani il Mare nostro, divenuto famosissimo, celebrava nella tragedia "La Nave" (1905) il mito delle origini di Venezia, la più grande potenza navale della storia prima di quella inglese e americana. Nel 1912 fu la volta delle "Canzoni delle gesta d'oltremare" dedicate al conflitto italo-turco.

Scoppia la guerra e Gabriele d'Annunzio cinquantaduenne interventista chiede e ottiene di arruolarsi come volontario. Tenente dei Lancieri di Novara aggregato al Comando Supremo, si trova nel luglio del 1915 a Venezia e domanda alle autorità navali di partecipare a una missione di guerra marittima. Sveste i panni di scrittore e indossa, sebbene con qualche concessione all'ordinanza, l'uniforme. Inizia così l'epopea del Poeta Soldato o come verrà chiamato dai marinai dell'Isola Morosina del "lanciere di mare": Trieste, Trento, Pola, Cattaro, Buccari, Vienna sono le imprese più note.

Cessati i combattimenti, d'Annunzio parte alla volta di Fiume per rivendicare l'italianità della città e di quel mar Adriatico già veneziano: un Poeta per la prima volta nella storia è al comando di uno Stato. Nel Natale del 1920 una nave, l'Andrea Doria, inviata dal governo, pone fine a quell'esperienza politico e sociale che fu la Reggenza del Carnaro.

Stanco e amareggiato d'Annunzio cerca una nuova sistemazione: la trova a Gardone, contrada Cargnacco, su quel lago da poco riconquistato nella sua interezza all'Impero Austro-Ungarico. Qui in pochi anni trasforma una villa dimessa nel libro di pietre vive che è oggi il Vittoriale degli Italiani. Il giardino, il parco si riempiono dei cimeli dell'esperienza bellica sua e di tutto il popolo italiano. Nell'atto con cui il poeta decide di offrire all'Italia questa sua ultima opera di creazione e di trasfigurazione scrive: Il mio amore d'Italia, il mio culto delle memorie, la mia aspirazione all'eroismo, il mio presentimento della Patria futura si manifestano qui in ogni ricerca di linee, in ogni accordo o disaccordo di colori. Non qui risanguinano le reliquie della nostra guerra? [...] Ogni rottame rude è qui incastonato come gemma rara. La grande prora tragica della nave "Puglia" è posta in onore e luce sul poggio, come nell'oratorio il brandello insanguinato del compagno eroico ucciso. L'amato MAS della beffa di Buccari, che lui usava per navigare sul lago, è stato invece portato sulle colline del Vittoriale dopo la sua morte.

Veniamo dunque ai giovani della Scuola Militare Francesco Morosini, degni eredi di quegli uomini sinceri che sentirono il dovere di combattere, e che oggi sentono il desiderio di costruire, come si legge nel "Nuovo Patto Marino scritto a penna da Gabriele d'Annunzio". Costruire un futuro di pace, un futuro di prosperità per l'intero pianeta - un futuro nel quale il mare unisce e non divide, collega e non traccia confini - è il senso delle tante missioni internazionali alle quali l'Italia partecipa in vari Paesi del mondo con i propri fanti, i propri marinari, i propri aviatori marini, come li avrebbe chiamati il Poeta Soldato. Per questo sono particolarmente felice e orgoglioso dell'amicizia nata da alcuni anni, nell'ambito dei progetti didattici del Vittoriale, fra la Scuola Militare Morosini e la Fondazione che presiedo. A ciascuno di voi, giovani marinai, scrivo l'augurio che avrebbe pronunciato lo stesso d'Annunzio: Arma la prora e salpa verso il mondo.

Il Presidente

Giordano Bruno Guerri



L'amore per la Marina è stato da subito presente nella mia vita, il mio sogno era quello di indossarne la divisa onorandone i valori e i principi.

La possibilità mi fu data quando nel 1961, esattamente sessant'anni fa, apriva a Venezia il Collegio Navale della Marina Militare "Francesco Morosini", divenuto poi alla fine degli anni novanta Scuola Navale Militare, che ebbi il privilegio di frequentare.

Allora, come oggi, il "Collegio" così chiamato da noi allievi, era una scuola, un liceo, che predisponne alla vita in mare. Su di me ha avuto lo stesso effetto del college inglese. Sono rinato. Mi sono buttato a capofitto nella nuova esperienza. La Marina ha rappresentato una vera salvezza. Mi ha dato una cittadinanza, una gerarchia, un'appartenenza. È stata davvero e senza retorica la mia scuola di vita trasformandomi da adolescente in giovane uomo.

Da allora il "Collegio" è stato sempre presente nella mia vita ed è anche per questo che ho accettato con estremo piacere di contribuire alla realizzazione di questa pubblicazione, curata dalla Scuola Navale Militare "Francesco Morosini" in collaborazione con Il Vittoriale degli Italiani, di cui quest'anno ricade il centenario della fondazione, e la Marina Militare.

In questa pubblicazione si raccontano le storie delle navi riprodotte da modelli, appartenenti alla mia collezione privata ed esposti all'interno della R.N. Puglia, dove è allestito il Museo di Bordo, divenuto parte integrante del percorso di visita del Vittoriale.

I 10 modelli qui custoditi, quasi tutti in scala 1/100, riproducono con fedeltà assoluta navi della Nostra marineria e non solo, tutte protagoniste nella storia del loro tempo non solo dal punto di vista militare.

Tra queste: la corazzata «Regina Margherita», che partecipò ai soccorsi alle popolazioni colpite dal terremoto di Messina del 1908 e che sarebbe poi affondata nel corso della Grande Guerra; il sommergibile «Scirè» e il siluro a lenta corsa soprannominato «maiale» protagonisti dell'eroica notte di Alessandria d'Egitto; il veliero «Stella Polare», una ex baleniera del 1881 usata per la spedizione polare del 1899-1900 organizzata da mio zio Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi; la leggendaria nave «Elettra», la nave-laboratorio di Guglielmo Marconi impiegata per i suoi esperimenti sulle onde radio.

Leggendo la storia di queste Unità Navali, ripenso a quando, giovane ufficiale di complemento della Marina Militare, ero anch'io imbarcato "solcando l'onda" con il resto dell'equipaggio, condividendone gioie e dolori così che quella nave non era più un freddo pezzo di ferro ma diventava una nuova famiglia.

Mi vengono così in mente le parole della "Preghiera del Marinaio" recitate ad ogni tramonto durante le navigazioni:

"Salva ed esalta, nella Tua fede, o gran Dio la nostra Nazione...

*...fa' che per sempre la cingano in difesa petti di ferro,
più forti del ferro che cinge questa nave..."*

Così il mio animo è pervaso da grande emozione pensando che questi miei modelli, cinti dal ferro della R.N. Puglia, testimone muto del sacrificio dei marinai d'Italia, tramandino alle future generazioni anche attraverso questa pubblicazione, curata dagli allievi dalla Scuola Navale Militare "Francesco MOROSINI", la memoria di queste Unità Navali e dei loro equipaggi.

Amedeo di Savoia-Aosta

Savoia (Nave reale)

Negli anni Venti del '900 il panfilo reale *Trinacria* in servizio dal 1900 era ormai considerato obsoleto e inadeguato al suo compito; pertanto fu decisa la costruzione di un nuovo panfilo reale. L'occasione si presentò utilizzando uno scafo già impostato nel cantiere del Regio Arsenal della Spezia il 5 maggio 1921 e costruito dalla *Cooperativa Costruzioni Navali di La Spezia* per conto della Home Line, come nave passeggeri, col nome di *Città di Palermo*.

Al fallimento della Compagnia venne iscritto nel Registro della Regia Marina il 27 maggio 1923 e ribattezzato col nome **Savoia**.

Dopo il varo, avvenuto il 1° settembre 1923, la Regia Nave *Savoia* venne riallestita come Nave Reale presso i Cantieri Navali Riuniti di Palermo. Gli interni furono progettati dalla ditta Ducret di Palermo, che allestì molti prestigiosi alberghi e transatlantici, come il *Rex*. Consegnato alla Regia Marina nel 1925, entrava in armamento solo in occasione di crociere con a bordo i Reali; in tali occasioni assumeva l'incarico di Comandante il capitano di vascello in servizio permanente primo in graduatoria; l'equipaggio, sceltissimo, veniva selezionato con particolare cura. In previsione del conflitto fu armato di quattro cannoni da 76/40 e due mitraglie che però rimasero inutilizzate dato che l'unità non prese parte a operazioni belliche. Impiegato nei successivi 15 anni, la nave reale *Savoia* svolse numerosi compiti di rappresentanza

Stella Polare (Goletta)

La nave, di proprietà del commerciante e armatore norvegese Christen Christensen, venne varata nel 1881 a Sandefjord (Norvegia) con il nome *Jason*, nei cantieri navale Framnæs Skibsværft (lo stesso in cui venne successivamente costruita la nave di esplorazione polare *Endurance*) e adibita a baleniera per la caccia alle foche nel Mare Artico. Inizialmente armata come brigantino a palo (trinchetto e maestra a vele quadre, mezzana con vele a taglio) nel 1888, il futuro Premio Nobel per la pace nel 1922 Fridtjof Nansen la usò nel tentativo di attraversare per primo la Groenlandia sugli sci. Successivamente, nel periodo dal 1892 al 1894, con comandante l'esploratore Carl Anton Larsen, la *Jason* venne impiegata nella ricerca delle balene nel Sud Atlantico, spingendosi fino alla posizione più meridionale raggiunta fino ad allora (latitudine 68°10'S) e toccando luoghi fino a quel momento inesplorati.



Tipo	Regia Nave sussidiaria di 2ª classe
Caratteristiche generali	
Dislocamento	5.280 t
Dimensioni	Lunghezza: 136,50 mt. Larghezza: 15 mt. Immersione: 5,43 mt.
Apparato motore	2 gruppi di turbine 8 caldaie Ansaldo (su lic. Parsons) con sistema di recupero Howden 2 eliche Potenza: 12.500 cv. asse
Velocità	23 nodi
Equipaggio	240

e visite di Stato della famiglia Reale allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale.

Rimasto inattivo nel porto di Ancona fino all'armistizio l'8 settembre 1943, il *Savoia* fu requisito dalle forze d'occupazione tedesche il 14 settembre dello stesso anno e affondato il 19 luglio 1944 durante bombardamento aereo alleato. Radiato nel 1947, il suo relitto fu recuperato e demolito.



Tipo	Goletta
Caratteristiche generali	
Dislocamento	1289 t
Dimensioni	Lungh. sul ponte: 40mt Larghezza: 9,25 mt. Alta: 9,00 mt. Pescaggio: 5,5 mt.
Potenza:	350 HP
Velocità	6-7nodi
Equipaggio	20

La nave venne acquistata, nel gennaio 1899, dal re Umberto I e dal Duca degli Abruzzi Luigi Amedeo di Savoia, con i loro beni personali, per essere utilizzata da quest'ultimo nella spedizione di esplorazione scientifica dell'ancora inivoliato Polo Artico che stava progettando, il cui obiettivo era di approdare nel punto più settentrionale che fosse possibile raggiungere via mare, per poi avanzare sulla banchisa polare con slitte trainate da cani. La missione è ancora oggi celebrata per lo straordinario obiettivo raggiunto all'epoca.

Iscritta nel naviglio mercantile italiano variandone il nome in *Stella Polare* (come buon auspicio), venne portata nel cantiere dell'ingegnere navale Colin Archer a Laurvik (Norvegia), dove subì significative modificazioni per essere adattata alle specifiche esigenze della difficile spedizione.

L'alberatura, in origine da brigantino a palo, venne convertita a nave goletta a palo, vennero tolte le vele quadre dalla maestra e sostituite con randa e controranda in modo da poter essere governarla anche con un equipaggio ridotto senza comprometterne la sicurezza della navigazione, gli alloggi dell'equipaggio vennero riuniti presso la caldaia della macchina per poterne meglio sfruttarne il calore. Infine, per i 120 cani da slitta acquistati in Siberia, vennero realizzate contro le murate due file di gabbie sovrapposte, separate l'una dall'altra da paratie in legno.

Conclusi i lavori, Il 28 maggio 1899 la *Stella Polare* lasciò Laurvik per raggiungere Oslo (allora chiamata Kristiania).

Alle undici del 12 giugno 1899 la *Stella Polare*, con a bordo i venti componenti della spedizione, undici italiani e nove norvegesi, partì da Oslo per raggiungere il porto di Arcangelo nel Mar Glaciale Artico, prima tappa del viaggio. Gli italiani erano: il ventiseienne tenente di vascello della Regia Marina Luigi Amedeo di Savoia, comandante della spedizione; il capitano di corvetta Umberto Cagni (36 anni di Asti) e il suo vice il tenente di vascello Francesco Querini (31 anni di Venezia); il medico di 1ª classe Pietro Achille Cavalli Molinelli, addetto scientifico della spedizione (33 anni di Sale, Alessandria); le guide alpine Giuseppe Petigax, Alessio Fenoillet, Cipriano Savoie e Felice Ollier; il secondo nostromo Giacomo Cardenti; il marinaio di II classe Simone Canepa ed infine il cuoco Gino Gini. Norvegese, come la restante parte dell'equipaggio era invece Carl Julius Evensen capi-

tano della nave; il primo macchinista Harry Alfred Stökken; il secondo macchinista Anton Torgrinsen; il primo nostromo Andreas Andresen; il cuoco Christian Andresen; il carpentiere Ditman Olanssen; i fuochisti Johan Johansen e Ascel Andresen; il velaio Carl Christ. Hansen; il secondo cuoco Oll Johannesen.

Raggiunta il 10 agosto l'isola del Principe Rodolfo nella baia di Teplitz, la nave rimase incaagliata nel ghiaccio, riportando ingenti danni allo scafo e costringendo l'equipaggio a stabilire il campo base sulla banchisa, dove avrebbe trascorso l'inverno nell'attesa della primavera per poi tentare l'avvicinamento al polo.

A causa delle basse temperature, raggiunte in quell'inverno particolarmente rigido, Luigi Amedeo di Savoia subì il congelamento di due falangi della mano sinistra che gli dovettero essere parzialmente amputate. Per evitare che le sue condizioni potessero essere d'intralcio ai compagni, essendo ancora convalescente al momento di iniziare la marcia verso il polo, il Duca decise di passare il comando della marcia a Umberto Cagni (che non sarà tuttavia esente da menomazioni, subendo anch'egli l'amputazione di un dito della mano destra), scegliendo di rimanere con gli altri membri della missione al campo base. La mattina dell'11 marzo 1900 al comando di Cagni la spedizione, dopo aver radunato i viveri necessari per sostenere l'impresa, suddivisa in tre gruppi, iniziò la sua marcia verso il polo: i primi due gruppi, comandati da Querini e da Cavalli Molinelli sarebbero stati di sostegno al terzo, comandato dallo stesso Cagni, che avrebbe provato ad avanzare il più possibile.

Dopo alcuni giorni di difficoltà sempre più crescenti, venne chiesto ai gruppi di supporto di far ritorno alla base (il gruppo composto da Querini, Ollier e Stokken, andò disperso e non fece mai più ritorno). Il terzo gruppo, composto dal comandante Cagni, il marinaio Canepa e le guide Petigax e Fenoillet, il mezzogiorno del 25 aprile 1900 riuscì a raggiungere la posizione di 86° e 34' di latitudine nord (presso il 65° meridiano di Greenwich), arrivando ad appena 381 km dal Polo Nord, che rappresentava il punto più avanzato toccato fino in quel momento da un uomo; qui i quattro esploratori piantarono commossi il tricolore. A causa delle innumerevoli difficoltà incontrate, il gruppo guidato di Cagni preferì tornare indietro, riuscendo a raggiungere il campo base il 23 giugno 1900, dopo aver percorso 1400 chilometri in 104 giorni.

Una volta liberata dal ghiaccio e riparata una falla causata dalla pressione del ghiaccio, la *Stella Polare*, mosse dalla baia di Teplitz il 16 agosto per giungere il 6 settembre 1900 nel porto norvegese di Tromsø portando così a termine la spedizione.

Donata alla Regia Marina il 18 novembre 1900, che provvide ad armarla, affidandone il comando al tenente di vascello Roberto Lubelli, la *Stella Polare* concluse la sua epica navigazione il 26 Gennaio 1901 ritornando a La Spezia, catturando l'interesse dell'opinione pubblica per il successo della spedizione. Ceduta dal ministero della Marina a titolo gratuito al Comune di Roma l'11 aprile 1911, per essere destinata come sede di ricreatorio per la preparazione dei giovani alla vita e agli esercizi marineschi, la *Stella Polare* venne radiata dal quadro del naviglio dello Stato. Giunta nell'arsenale di La Spezia, nell'agosto 1922, l'unità venne devastata da un incendio. La sezione poppiera, custodita nel Museo Navale della Spezia, venne distrutta durante la seconda guerra mondiale, così come andò perduta anche tutta la documentazione

Elettra (Yacht)


Costruita nei cantieri Ramage & Ferguson Ltd. Di Leith vicino a Edimburgo (Scozia) su un progetto degli ingegneri Cox e King di Londra, la nave, di proprietà di Carlo Stefano d'Austria, venne varata il 27 marzo 1904 con il nome di *Rovenska* (in omaggio alla località sull'isola di Lussino dove l'arciduca aveva una splendida villa in cui amava sostare), innalzando la bandiera della k.u.k. Kriegsmarine fino al 1909.

Venduto nel 1910 a Sir Maxim Waechter, lo yacht, che mantenne lo stesso nome, passò sotto bandiera del Regno Unito fino al 1914 quando venne rivenduto all'industriale Gustav H.F. Pratt. Requisita dal governo britannico con lo scoppio della Grande Guerra, la nave venne trasformata in unità di pattugliamento e di scorta della Royal Navy e impiegata nella Manica, tra l'Inghilterra ed i porti francesi di Brest e Saint Malo. Alla fine del conflitto la nave, messa in disarmo e posta all'asta, venne acquistata nel 1919 per 21.000 sterline da Guglielmo Marconi, che la utilizzò come nave-laboratorio per compiere i propri esperimenti di radiofonia. Salpata da Londra nel luglio 1919, l'unità giunse a La Spezia dove vennero eseguiti i lavori di trasformazione come laboratorio scientifico.

La nave, iscritta nel Registro Navale Italiano il 27 ottobre 1921, venne ribattezzata **Elettra**,

della nave. Dopo questi terribili avvenimenti, della *Stella Polare* è rimasto ben poco: attualmente nel Museo Tecnico Navale di La Spezia, sono visibili un modellino della nave e numerosi attrezzi di bordo; il dritto di prora è in esposizione al Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano; alcuni reperti della spedizione sono presenti nel Museo nazionale della montagna di Torino, intitolato al Duca; mentre altri reperti, che vennero reperiti nei luoghi della spedizione polare, sono conservati presso il Museo polare etnografico Silvio Zavatti di Fermo.

Anche la letteratura volle rendere omaggio alla *Stella Polare*, al suo equipaggio e all'impresa da essi compiuta, Giovanni Pascoli volle dedicare due inni all'impresa polare: *A Umberto Cagni e Al Duca degli Abruzzi e ai suoi compagni*; mentre Gabriele d'Annunzio scrisse la poesia *Canzone a Umberto Cagni*; Emilio Salgari, invece, pubblicò un libro illustrato dal titolo *Notizie sul viaggio della Stella Polare*. Infine, nel 1901 Vittorio Calcina realizzò il film dedicato all'impresa *La nave Stella Polare del Duca degli Abruzzi*.



Tipo	
Piroscalo ad 1 elica e 2 alberi	
Caratteristiche generali	
Stazza	Lorda: 632,81 t. Netta: 232,18 t.
Dimensioni	Lunghezza: 67,40 mt.(f.t.) 56,36 mt. (pp.) Larghezza: 8,31 mt. Immersione:4,96 mt.
Apparato motore	2 caldaie a vapore mono fronti Ramage & Ferguson Ltd con motore a triplice espansione da 3 cilindri. 126,95 Cavalli nominali 1.000 Cavalli indicati. Potenza: 1200 HP
Velocità	12 nodi

passando definitivamente sotto bandiera italiana il 21 dicembre successivo. L'*Elettra* solcò le acque di tutti i mari del mondo fino alla morte dello scienziato, avvenuta nel 1937, quando venne acquistata dal Ministero delle Comunicazioni. Trasferita nel porto di Trieste allo scoppio della seconda guerra mondiale, vi rimase fino a

quando dopo l'8 settembre 1943, venne requisita dai tedeschi. Armata con cinque mitragliere, una da 15 mm e quattro da 20 mm in due torrette binate, entrò in servizio nella Kriegsmarine dapprima con la sigla *G-107* e successivamente con *NA-6*.

Partita da Trieste il 28 dicembre 1943 per una missione di pattugliamento lungo le coste della Dalmazia, il 21 gennaio 1944 nave *Elettra*, giunta nelle acque di Diklo, vicino a Zara, venne individuata il mattino successivo e colpita da alcuni cacciabombardieri alleati. Il suo relitto rimase abbandonato e semiaffondato per un lungo periodo sul bassofondo della baia di Diklo, esposto alla salsedine e agli agenti atmosferici.

Con la fine del conflitto e la firma del trattato di pace, il relitto della nave divenne proprietà dello Stato jugoslavo, che solo nel 1959 permise che venissero effettuati dei rilievi tecnici sulle possibilità di recupero della nave e consentendone poi la restituzione all'Italia, grazie all'intervento diretto di Tito, su sollecitazione dell'allora ministro degli Esteri e futuro Presidente della Repubblica Antonio Segni. Restituita quindi nel 1962, la nave venne rimessa in condizioni di

galleggiare e rimorchiata fino al Cantiere San Rocco di Muggia, presso Trieste.

L'alto preventivo dei lavori di ricostruzione (di circa 7 miliardi di lire), che superava abbondantemente i 2 miliardi e 400 milioni stimati e stanziati in precedenza dal Governo, bloccò il progetto che venne accantonato per essere sostituito dalla decisione di demolire la nave. Il 18 aprile 1977 il relitto venne nuovamente messo in bacino e lo scafo tagliato in più porzioni, con le varie parti della nave distribuite a diversi musei. Tra le più importanti di queste ricordiamo: la prua attualmente è conservata all'Area Science Park a Padriciano presso Trieste; le apparecchiature di bordo furono concesse al Museo nazionale della Scienza e della Tecnica di Milano; la poppa della nave e l'elica sono invece esposte all'entrata del Centro di telecomunicazioni di Telespazio, nel Fucino ad Ortucchio in provincia dell'Aquila; infine, nel padiglione delle navi del Museo Storico Navale di Venezia sono ospitate il motore a vapore, la caldaia e la relativa porzione di carena.

La Marina Militare ha chiamato *Elettra* una nave di supporto, entrata in servizio nel 2003.

Regina Margherita (Nave da battaglia)

La Regia Nave da battaglia **Regina Margherita** costituiva, assieme alla gemella *Benedetto Brin*, una classe di 2 unità: la Classe "Regina Margherita".

Costruita su progetto elaborato dall'Ispezzore del Genio Navale Benedetto Brin e alla sua morte modificato dal Maggiore Generale Ruggero Alfredo Micheli, nell'Arsenale Militare Marittimo di La Spezia, venne intitolata con regio decreto del Re Umberto I il 24 settembre 1898 alla sua consorte, la Regina Margherita di Savoia. Impostata il 20 novembre 1898 e varata 30 maggio 1901 alla presenza di re Vittorio Emanuele III di Savoia, venne consegnata alla Regia Marina il 14 aprile 1904, ricevendo l'11 maggio dello stesso anno, a La Spezia, la propria bandiera di combattimento dalla Regina Margherita in persona. Più veloce delle più potenti (ma più pesanti) navi da battaglia e meglio armata degli incrociatori dell'epoca, per protezione relativa, qualità marine ed abitabilità, risultò essere un'ottima unità, svolgendo fino al dicembre 1910 il ruolo di ammiraglia della flotta italiana.



Motto	<i>Per l'Onore d'Italia</i>
Descrizione generale	
Tipo	Corazzata
Classe	Regina Margherita
Caratteristiche generali	
Dislocamento	Normale: 13.427 t. Pieno carico: 14.574 t.
Dimensioni	Lunghezza: 138,6 (f.t.) - 130 (pp.) mt.
	Larghezza: 23,8 mt. Immersione: 8,9 mt.
Apparato motore	28 caldaie 2 motrici alternative Potenza: 20.000 HP
Velocità	20 nodi
Equipaggio	797

Per l'opera di soccorso prestata alle popolazioni colpite dal terremoto di Messina del 28 dicembre 1908, venne decorata con la Medaglia di benemerita.

Nel 1911 a causa dello scoppio di alcuni tubi delle caldaie durante lavori di manutenzione non poté prendere parte della guerra italo-turca. Tornata operativa nei primi mesi del 1912, partecipò, al fianco della gemella *Benedetto Brin*, alle operazioni nel mar Egeo del 1912 durante l'occupazione delle isole del Dodecaneso.

Nel maggio del 1915, dopo l'entrata dell'Italia in guerra contro l'Austria-Ungheria, l'unità fu di base a Taranto, per poi essere assegnata l'anno seguente al Gruppo Navale C per missioni nel basso Adriatico con compiti di protezione del campo trincerato di Valona, in Albania. Tra il dicembre 1915 e il febbraio 1916 partecipò alle operazioni di evacuazione dell'Esercito serbo.

A partire dal mese di aprile del 1916 la nave da battaglia, al comando del capitano di vascello Giovanbattista Bozzo Gravina, iniziò un normale ciclo di operazioni nella rada di Valona. L'11 dicembre l'ammiraglio Enrico Millo, comandante delle operazioni in Adriatico, diede l'ordine alla *Regina Margherita* di ritornare a Taranto, lasciando al comandante Bozzo Gravina la libertà di decidere a che ora salpare a causa delle avverse condizioni meteo sulla zona.

Alle ore 21:00 di quello stesso giorno l'unità, visto le migliorate condizioni atmosferiche, nonostante la presenza in zona di una fitta nebbia e forti piovaschi, salpò iniziando a muovere verso

l'uscita dal porto scortata dai cacciatorpediniere *Indomito* e *Ardente*.

Alle 21:34 durante il transito nel varco del campo minato steso tra l'isola di Saseno e Punta Linguetta si udirono due forti esplosioni, che coinvolsero prima la santabarbara di prora e poi il centro, che provocarono la deflagrazione dell'esplosivo e l'esplosione delle caldaie. L'unità, che proseguì nella sua rotta per abbrivio, andò a fondo di prora in cinque minuti circa, trascinando con sé negli abissi 674 uomini (compreso il comandante della nave e il comandante del corpo di spedizione italiano in Albania, tenente generale Oreste Bandini, che si trovava a bordo). Nonostante le proibitive condizioni del mare furono tratti in salvo 18 ufficiali e 257 marinai.

Mentre per i vertici della Regia Marina le cause della tragedia erano da ricercare nell'urto accidentale contro ordigni dello sbarramento difensivo, per le autorità austro-ungariche l'affondamento era stato causato dal sommergibile posamine *UC-14* della Marina tedesca.

Dopo l'accaduto fu decisa la rimozione di Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi al Comando della Regia Marina, sostituito dall'ammiraglio Paolo Thaon de Revel, unitamente agli ammiragli Cagni (responsabile del campo minato di Valona) e Millo, fautori della strategia dell'offensiva ad oltranza nei confronti della flotta nemica.

I resti del relitto del *Regina Margherita*, individuati il 30 luglio 2005, giacciono a 66 metri di profondità, a 9 miglia delle coste albanesi (Valona), tra l'isola di Saseno e Capo Linguetta.

Eugenio di Savoia (Incrociatore leggero)

L'incrociatore leggero della Regia Marina ***Eugenio di Savoia*** apparteneva alla classe "Condottieri" tipo "Duca d'Aosta", evoluzione della classe "Montecuccoli".

L'unità venne così chiamata in onore del principe Eugenio di Savoia-Carignano, che nel corso del XVII secolo fu protagonista di alcune delle battaglie più importanti del tempo: a fianco del Re di Polonia Giovanni III Sobieski nella Battaglia di Vienna durante la guerra austro-turca; nella battaglia di Mohács a fianco di Carlo V di Lorena, e come comandante dell'esercito imperiale nella battaglia di Zenta, dove sconfisse l'esercito ottomano, comandato dal sultano Mustafa II; in seguito il Principe Eugenio sconfisse le truppe del duca La Feuillade nella guerra di Successione Spagnola e nell'assedio di Torino del 1706 cacciò in pratica i francesi dall'Italia.

Impostato nei cantieri Ansaldo di Genova Sestri, nel 1933 l'incrociatore *Eugenio di Savoia* venne varato nel 1935.

Entrato in servizio nel 1936, prese parte ad alcune azioni nella guerra civile spagnola.

Allo scoppio della seconda guerra mondiale l'*Eugenio di Savoia*, dotato di idrovolanti IMAM Ro.43, fu inquadrato insieme al gemello *Duca d'Aosta*, al *Montecuccoli* e all'*Attendolo* nella 7ª Divisione Incrociatori, nell'ambito della 2ª Squadra di base a La Spezia, come nave di bandiera dell'ammiraglio Luigi Sansonetti.

Durante il corso delle ostilità svolse soprattutto compiti di scorta a convogli e di posa di campi minati. Il 9 luglio 1940 prese parte a quello che può essere considerato il primo scontro tra la Regia Marina e la Royal Navy: la battaglia di Punta Stilo. Il 18 dicembre dello stesso anno,

insieme al *Montecuccoli* e cinque cacciatorpediniere bombardò le postazioni greche nell'isola di Corfù.

Tra il 12 e il 16 giugno del 1942, alzando l'insegna dell'ammiraglio Alberto Da Zara, l'*Eugenio di Savoia* partecipò alla battaglia di Mezzo Giugno mettendo fuori combattimento, insieme al *Montecuccoli*, il cacciatorpediniere HMS *Bedouin* (che venne affondato poco dopo da un aerosilurante S.M.79) e riuscendo inoltre ad incendiare la grossa petroliera *Kentucky*, che si era fermata dopo essere stata colpita da aerei tedeschi. Due mesi dopo, tra il 10 e il 15 agosto prese alla battaglia di Mezzo Agosto.

Il 4 dicembre 1942, giorno di Santa Barbara, mentre si trovava ormeggiata a Napoli, l'unità venne colpita durante un bombardamento aereo americano, riportando danni alla parte posteriore dello scafo (riparabili in 40 giorni) e subendo la perdita di 17 uomini e 46 feriti tra l'equipaggio. Tornato in servizio nel gennaio 1943, alla firma dell'armistizio, l'8 settembre dello stesso anno, l'*Eugenio di Savoia* si trovava a La Spezia, da dove insieme ad altre unità della flotta tra le quali il *Montecuccoli*, l'*Attilio Regolo*, le corazzate *Roma*, *Vittorio Veneto* e *Italia*, alcuni i cacciatorpediniere e torpediniere, salpò per congiungersi con il gruppo navale proveniente da Genova, guidato dall'incrociatore *Duca degli Abruzzi*, per poi raggiungere Malta assieme alle altre unità navali italiane provenienti da Taranto.

Durante il trasferimento la corazzata *Roma*, nave di bandiera dell'ammiraglio Carlo Bergamini, affondò nel pomeriggio del 9 settembre al largo dell'Asinara centrata da una bomba Fritz X sganciata da un Dornier Do217 della Luftwaffe.

Dopo l'affondamento del *Roma*, fu l'ammiraglio Oliva, che innalzava la sua insegna proprio sull'*Eugenio di Savoia*, a prendere il comando

Prinz Eugen (Incrociatore pesante)

L'incrociatore pesante della Kriegsmarine tedesca **Prinz Eugen**, in servizio durante la seconda guerra mondiale, apparteneva, assieme all'*Admiral Hipper*, al *Prinz Eugen* e al *Blücher* alla classe "Admiral Hipper".

L'unità era intitolata al principe Eugenio di Savoia (Parigi, 18 ottobre 1663 – Vienna, 21 aprile 1736) che al servizio dell'Esercito del Sacro Romano Impero aveva combattuto contro i turchi e i francesi. Oltre alla Marina tedesca, altre tre

	
Motto	<i>Ubi Sabaudia ibi Victoria</i>
Descrizione generale	
Tipo	Incrociatore leggero
Classe	Condottieri tipo "Duca d'Aosta"
Caratteristiche generali	
Dislocamento	Normale: 10.357 t Pieno carico: 10.843 t
Dimensioni	Lunghezza: 186,9 (f.t.) mt - 171,8 (pp.) mt. Larghezza: 17,5 mt. Immersione: 6,5 mt.
Apparato motore	6 caldaie 2 turbine 2 eliche Potenza: 110.000 HP
Velocità	36,5nodi
Equipaggio	578

della flotta. L'11 settembre, una volta raggiunta Malta, l'unità venne internata ad Alessandria d'Egitto.

Il 13 ottobre dopo il rientro in Italia e con la dichiarazione di guerra del Regno del Sud alla Germania e l'inizio della cobelligeranza, l'unità venne dislocata a Suez dove prese parte ad esercitazioni con gli Alleati per l'addestramento dei piloti agli attacchi aeronavali.

Ceduto il 26 giugno 1951, come riparazione per i danni di guerra alla Grecia, in base a quanto stabilito dalle clausole del trattato di pace, l'*Eugenio di Savoia* venne ribattezzato **Elli** (in greco: Έλλι,) ricoprendo il ruolo di nave ammiraglia e venendo usato da re Paolo I di Grecia durante alcune importanti visite di Stato.

Messa in disarmo nel 1965 e impiegata dal regime dei colonnelli come nave prigioniera, fu demolita nel 1973.

Marine battezzarono in onore Eugenio di Savoia altrettante diverse navi da guerra: l'incrociatore leggero della Regia Marina *Eugenio di Savoia* (classe *Condottieri*, tipo classe *Duca d'Aosta*) operante nello stesso periodo; la nave da battaglia della classe "Tegetthoff" SMS *Prinz Eugen* (varata nel 1914) della Imperial-Regia Marina Austro-Ungarica e la HMS *Prince Eugene* (varata nel 1915) della Royal Navy entrambe operanti nel corso della prima guerra mondiale. Impostato nei cantieri navali di Kiel il

23 aprile 1936, il *Prinz Eugen* (considerato il migliore fra quelli costruiti dalla Marina germanica, raggiungendo un perfetto equilibrio di caratteristiche fra il peso dello scafo, la protezione, la potenza dei propulsori e l'armamento) venne varato il 22 agosto 1938, alla presenza dello stesso Adolf Hitler, del Reggente d'Ungheria Miklós Horthy (che aveva comandato il SMS *Prinz Eugen* nel corso della prima guerra mondiale) e della moglie di quest'ultimo, Magda Horthy, che fu anche madrina della cerimonia.

Entrato in squadra il 1° agosto 1940 al comando del capitano di vascello Helmuth Brinkmann, iniziò l'addestramento dell'equipaggio, che proseguì senza incidenti fino al 22 aprile 1941, quando il *Prinz Eugen* fu danneggiato da una mina magnetica, che causò avarie alle ottiche dei dispositivi telemetrici e di puntamento. Dopo veloci riparazioni l'incrociatore prese parte ad importanti azioni belliche: l'operazione *Rheinübung* (messa in atto dalla Kriegsmarine nell'Atlantico settentrionale tra il 18 maggio e il 1° giugno 1941, nell'ambito della cosiddetta *Battaglia dell'Atlantico*) e l'operazione *Cerberus* (condotta tra l'11 e il 13 febbraio 1942 con lo scopo di attraversare da ovest ad est il canale della Manica, forzando il blocco britannico, per condurre le navi maggiori tedesche dai porti francesi a quelli tedeschi ed in Norvegia rientrando, nei porti della Germania settentrionale senza aver subito perdite). Inviato nel Mar Baltico, a partire dall'agosto 1944, il *Prinz Eugen* supportò la ritirata delle forze terrestri, nel Golfo di Riga ed al largo di Tukum. Nell'ottobre del 1944 il *Prinz Eugen* ritornò in azione. Entrato in collisione il 15 ottobre con l'incrociatore leggero *Leipzig*, fu costretto a ritornare a Gotenhafen per le riparazioni del caso, ripartendo il 29 marzo 1945 con l'ultimo carico di sfollati, poco prima dell'arrivo delle truppe sovietiche.

Il 20 aprile 1945, dopo aver superato indenne un'incursione della RAF, il *Prinz Eugen* raggiunse il porto di Copenaghen dove vi resterà, bloccato per mancanza di combustibile, fino al 7 maggio 1945, data della fine della guerra. Alle ore 16.00 di quello stesso giorno, il capitano di vascello Hans-Jürgen Rienicke (ultimo comandante tedesco del *Prinz Eugen*) ammainò la bandiera della Marina da guerra tedesca attendendo l'arrivo degli Alleati che trasferirono la nave il 26 maggio 1945 a Wilhelmshaven.

Posto sotto il comando britannico il 9 maggio 1945, l'incrociatore, giudicato inutile per i bisogni della Royal Navy, venne ceduto agli Stati Uniti. Partito dalla Germania il 13 gennaio 1946,



Descrizione generale

Tipo	Incrociatore pesante
Classe	Admiral Hipper
Caratteristiche generali	
Dislocamento	Normale: 14475 t Pieno carico: 18400 t
Dimensioni	Lunghezza: 212,5 (f.t.) mt. – 199,5 (pp.) mt. Larghezza: 21,9 mt. Pescaggio: 7,9 mt.
Apparato motore	Turbine Brown Boveri a ingranaggi su 3 assi (132000 HP)
Velocità	33,4nodi
Equipaggio	1450

il *Prinz Eugen* arrivò a Boston il 22 gennaio per essere impiegato come bersaglio per prove nucleari (Operazione *Crossroads*), insieme a diverse altre unità, fra cui la giapponese *Nagato*. Trasferita quindi a Filadelfia per i lavori di riadattamento e riclassificata *IX 300 USS Prinz Eugen*, l'unità lasciò la città il 3 maggio 1946 per raggiungere l'atollo di Bikini.

L'Operazione *Crossroads* prevedeva tre test di ordigni nucleari. La prima prova, consistente in un'esplosione in aria e denominata *Able*, si svolse il 1° luglio 1946; posto a 1200 yard (1100 m) dal punto dell'esplosione di una bomba della potenza di 20 kton, il *Prinz Eugen* subì minimi danni (il più grave pare sia stato la totale asportazione della vernice di protezione sulla nave). La seconda prova, chiamata *Baker* e consistente in un'esplosione sottomarina, ebbe luogo il 25 luglio. Benché la potenza della bomba fosse uguale a quella della precedente prova e il *Prinz Eugen* fosse alla stessa distanza dall'ordigno, l'esplosione questa volta ebbe effetti devastanti. La chiglia, completamente deformata, rese l'unità incapace di navigare nonostante lo scafo fosse rimasto a galla, inoltre la presenza del fallout radioattivo rese difficoltoso la gestione del naviglio rimasto esposto. Per questo motivo la prova successiva, denominata *Charlie*, venne cancellata, anche se la decisione venne giustificata con il successo di *Baker*.

Radioattivo e seriamente danneggiato, il *Prinz Eugen* venne trasferito nei pressi dell'atollo di

Kwajalein (Isole Marshall, Micronesia), 160 miglia a sud dal punto dell'esplosione, dove lentamente iniziò ad imbarcare acqua fino ad affondare, arenandosi in acque poco profonde, il 22 dicembre 1947. Sebbene il governo degli Stati Uniti abbia sempre negato il permesso di rottamare lo scafo, per evitare che il metallo, esposto alle radiazioni degli esperimenti nucleari, potesse essere immesso sul mercato, autorizzò

il prelievamento di alcuni pezzi per essere donati a musei, come la campana della nave, attualmente al Museo Nazionale della Marina degli Stati Uniti (Washington) ed un'elica che nel 1978, dietro l'iniziativa dei membri dell'equipaggio, venne portata in Germania e posta in esposizione al Memoriale navale di Laboe presso Kiel (Germania).

Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi (Incrociatore leggero)

L'incrociatore leggero **Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi**, assieme al gemello *Giuseppe Garibaldi*, apparteneva alla classe "Condottieri" tipo "Duca degli Abruzzi", considerata l'ultima evoluzione di quella tipologia di navi e che si dimostrò tra le migliori unità similari della loro epoca.

Impostata nei Cantieri O.T.O. di La Spezia nel 1933, l'unità venne intitolata all'ammiraglio ed esploratore Luigi Amedeo di Savoia-Aosta, Duca degli Abruzzi, morto nel marzo dello stesso anno. Varata il 21 aprile 1936, entrò in servizio del 1937 ed ebbe per primo comandante il capitano di vascello Salvatore Toscano. La nave prese parte alla sua prima operazione bellica nell'aprile 1939 con l'occupazione dell'Albania.

Assegnato alla VIII Divisione Incrociatori all'interno della 1ª Squadra da battaglia di base a Taranto, il *Duca degli Abruzzi* ebbe ampio impiego durante la seconda guerra mondiale. Il 9 luglio 1940 partecipò alla Battaglia di Punta Stilo, primo scontro in mare tra Italia e Inghilterra, che vide la più alta concentrazione d'armamenti navali durante tutto il conflitto nel Mar Mediterraneo.

Il 28 marzo 1941 prese parte alla battaglia di Gaudo, cui seguì lo scontro di Capo Matapan, conclusosi con la perdita di tre incrociatori pesanti della classe "Zara" e due cacciatorpediniere della classe "Poeti". Il *Duca degli Abruzzi* con il gemello *Garibaldi*, scortati dai cacciatorpediniere *Da Recco* e *Pessagno*, inizialmente destinati all'incursione a nord di Creta, vennero riposizionati nelle acque di Gaudo, dove giunsero troppo tardi non prendendo parte all'azione principale. Durante il periodo di cobelligeranza operò con unità alleate in azioni di pattugliamento nell'oceano Atlantico. Facente parte della dotazione degli incrociatori concessi alla 5 Marina Militare dal trattato di pace di Parigi del 1947 (assieme al gemello *Garibaldi* e ad altri

	
Motto	<i>Ardisci e spera</i>
Descrizione generale	
Tipo	Incrociatore leggero
Classe	Condottieri tipo Duca degli Abruzzi
Caratteristiche generali	
Dislocamento	Normale: 11.090 t. Pieno carico: 11.761 t.
Dimensioni	Lunghezza: 187 (f.t.) - 171,8 (pp.) mt. Larghezza: 18,9 mt. Immissione: 6,8 mt.
Apparato motore	6 caldaie 2 turbine 2 eliche Potenza: 100.000 HP
Velocità	34 nodi
Equipaggio	640

due incrociatori della classe "Condottieri", *Cadorna* e *Montecuccoli*), il *Duca degli Abruzzi*, soprannominato **l'incrociatore degli esili**, accompagnò verso il loro esilio i reali d'Italia: l'unità condusse infatti dapprima il *Conte di Pollenzo*, il titolo assunto dal re Vittorio Emanuele III dopo aver firmato l'atto di abdicazione a favore del figlio Umberto II, verso l'esilio di Alessandria d'Egitto e in un secondo momento la Regina Maria José verso il Portogallo.

Tra il 1951 e il 1953 il *Duca degli Abruzzi* subì radicali lavori di ammodernamento. Con la messa in disarmo dell'*Andrea Doria* nel 1956, il *Duca degli Abruzzi* divenne l'unità ammiraglia della flotta italiana e sede del comando in capo della squadra navale.

Messo in disarmo nel 1961, la sua bandiera di combattimento è conservata a Roma, presso il Sacriario delle Bandiere del Vittoriano.

M.A.S. 569 (Unità antisom)

Progettato dall'ingegnere livornese Attilio Bisio, il **M.A.S.**, nato con la denominazione di **Moto-barca Armata S.V.A.N.** (dal nome della Società Veneziana Automobili Nautiche che per prima che produsse), poi interpretata come sigla di **Motoscafo Anti-Sommersibile** o **Motoscafo armato silurante** era una piccola e veloce unità, dapprima concepita solo in funzione antisommersibile e poi impiegata anche come silurante, utilizzata dalla Regia Marina sia durante la prima che nella seconda guerra mondiale.

Gabriele d'Annunzio, che ne fu un grande ammiratore, nel corso della *Beffa di Buccari* ne conobbe il famoso motto **Memento Audere Semper**, per evidenziare l'audacia indispensabile per imbarcarsi su tali mezzi, ricevendo successivamente in dono dalla Regia Marina il *MAS 96*, che è ancora oggi ospitato al Vittoriale degli Italiani.

Prodotti in serie fino alla fine del secondo conflitto mondiale, i *MAS* pur modificandosi tecnologicamente col passare del tempo, mantennero più o meno la stessa impostazione generale: compatti ed affidabili erano equipaggiati di motori a benzina e di un motore elettrico a batteria che permetteva l'avvicinamento in completo silenzio alla costa nemica, un dislocamento da 20-30 tonnellate (a seconda della classe), un equipaggio di circa 10 uomini, un armamento costituito generalmente da due siluri e alcune bombe di profondità antisommersibile, oltre a una mitragliatrice o a un piccolo cannoncino. Dopo qualche decennio in cui la Regia Marina italiana aveva utilizzato i mezzi veloci siluranti, il problema della propulsione, legato all'indisponibilità di potenti motori a benzina venne risolto con la realizzazione di nuove unità veloci e più efficienti prodotte della Isotta-Fraschini: i *MAS "500"*.

Il *MAS 569* apparteneva alla classe 500, 4ª serie, costituita da 11 esemplari, prodotta dai Cantieri Baglietto di Varazze. Il ponte era continuo ed erano provvisti di una plancia costituita da un casotto, dove il personale rimaneva con il solo busto al di sopra del ponte di coperta, venendone inoltre aumentate le protezioni dagli attacchi aerei. Lo scafo in metallo (a differenza della prima e la seconda serie che erano caratterizzate da uno scafo in legno) era dotato di una serie di portellini luce per illuminare i due locali equipaggio e il locale motori, provvisto anche di osteriggi sul ponte di coperta.



Descrizione generale	
Tipo	Mezzo d'assalto
Classe	Classe "500" 4ª serie
Caratteristiche generali	
Dislocamento	Pleno carico: 29,4 Tonn.
Dimensioni:	Lunghezza: 18,7 mt. Larghezza: 4,7 mt. Pescaggio: 1,5 mt.
Apparato motore	2 motori Asso Isotta-Fraschini da 1000 CV ciascuno 1 Motore elettrico Potenza: 2.300+140 (motori ausiliari) HP
Velocità Max	43 nodi, 8 nodi con i motori ausiliari
Equipaggio	13

L'equipaggio veniva imbarcato solo per le missioni, alloggiando di norma a terra o su una nave appoggio.

Il *569* fu destinato alla **18ª Squadriglia MAS** (comandata dal Tenente di Vascello Gino De Giorgi) all'interno della 4ª Flottiglia MAS, al comando della quale venne assegnato il Capitano di Fregata Francesco Mimbelli. Costituita nel maggio 1942 su espressa richiesta da parte della Germania, per prendere parte alle operazioni navali nel teatro del Mar Nero, la Flottiglia venne formata da una squadriglia di quattro *MAS* (tra i quali vi era per l'appunto il *569*), portati successivamente a otto, una squadriglia di mezzi d'assalto con cinque MTSM e cinque barchini esplosivi, oltre a una squadriglia di sei sommergibili tascabili classe CB.

Partita da Venezia il 22 aprile 1942, la squadriglia MAS arrivò a Vienna via terra per poi raggiungere il Mar Nero, tramite il corso del fiume Danubio, nella base logistica romana di Costanza il 4 maggio 1942; di qui si spostò nella penisola di Crimea per supportare le operazioni dell'Asse durante l'assedio di Sebastopoli e l'avanzata verso il Caucaso.

Nel maggio 1943 il *MAS 569* e gli altri mezzi di superficie, vennero ceduti ai tedeschi e gli equipaggi rimpatriati; i sommergibili invece continuarono a operare con personale italiano fino al settembre dello stesso anno quando, dopo la firma dell'armistizio di Cassibile, gli italiani furono internati dalle autorità romene.

Siluro a lunga corsa (*Mezzo d'assalto subacqueo*)

Il **siluro a lunga corsa**, sigla **SLC**, conosciuto anche come "**Maiale**", era un mezzo d'assalto di forma allungata simile a un siluro, derivante dalla *mignatta* ideata dal Maggiore del Genio Navale Raffaele Rossetti, impiegata durante la prima guerra mondiale per affondare la corazzata austro-ungarica *Viribus Unitis*.

Il SLC fu tra le principali armi utilizzate dai mezzi d'assalto della Regia Marina nel corso della seconda guerra mondiale per azioni di sabotaggio contro unità nemiche.

Il *maiale* era un siluro modificato idoneo al trasporto di due operatori muniti di respiratori subacquei, che lo pilotavano, e di una prora costituita da una carica esplosiva (230 Kg circa di Tritolital o Tritolite) rimovibile da applicare in maniera occulta alla carena di una nave avversaria, spesso ancorata in porti difesi militarmente. Il progetto iniziale del *siluro a lunga corsa* fu ideato nel 1935, al tempo della guerra d'Etiopia, da Teseo Tesei ed Elios Toschi, entrambi capitani del Genio Navale.

Nel 1939 il reparto che si esercitava all'impiego del SLC fu trasferito in una base segreta situata a Bocca di Serchio, dove l'arma venne perfezionata. È in questo periodo che il SLC, dopo un banale episodio, iniziò ad essere chiamato *maiale*: durante un rientro in base il siluro di Tesei, a causa della bassa marea, finì arenato sul bassofondo del fiume. Dopo numerosi tentativi si riuscì a disincagliarlo e ormeggiarlo in un laghetto formato dal fiume Serchio prima di sfociare in mare. Il mezzo, che nel frattempo fluttuava tranquillamente, iniziò a fare uno strano rumore che ricordava il grugnito di un maiale sul muso a causa della risacca che lo investiva. Tesei, con il suo fiorito toscano, disse al palombaro porgendogli la cima di rimorchio senza pensarci troppo: "*Prendi ormeggio tu il maiale*".

Scirè (*Sommersgibile costiero*)

Il sommersgibile costiero della Regia Marina italiana **Scirè**, apparteneva alla classe 600 serie "Adua" (detta anche l'"Africana"). Il battello prese il nome in ricordo della Battaglia dello Scirè (dall'omonima regione etiopica) tra le truppe italiane e quelle abissine, che si svolse tra il 29 febbraio e il 5 marzo 1936 durante la Guerra d'Etiopia.

Costruito nei Cantieri O.T.O. di Muggiano (La Spezia), lo *Scirè* venne impostato il 30 gennaio 1937, varato il 6 gennaio 1938 e consegnato alla Marina il 25 aprile dello stesso anno.



Descrizione generale

Tipo	Mezzo d'assalto subacqueo
------	---------------------------

Caratteristiche generali

Peso totale:	1.400 Kg
Dimensioni:	Lunghezza: 7,30 m. (f.t.) Diam. del corpo cilind.: 0,53 m. Alt. max (operatori escl.): 1,30 m Larghezza massima: 0,90 mt.
Motore elettrico:	Potenza: 1,6 HP Batteria: n° 30 elementi
Velocità:	3 nodi
Equipaggio:	2

Da quel momento al siluro a lunga corsa verrà dato questo soprannome che nessuno gli toglierà.

Numerose furono le azioni militari compiute dai *maiali* nel corso della seconda guerra mondiale, ma l'azione più nota fu quella del 19 dicembre 1941, col forzamento di Alessandria d'Egitto che causò l'affondamento delle navi da battaglia britanniche HMS *Valiant* e HMS *Queen Elizabeth*.

L'utilità operativa di questi mezzi d'assalto fu compresa sia dagli inglesi, che realizzarono i *Chariots*, copiandoli dagli esemplari italiani catturati, sia dai giapponesi che, nelle fasi finali della seconda guerra mondiale, intrapresero attacchi suicidi con minisommersgibili in parte ad essi ispirati.

Con l'ingresso dell'Italia nel secondo conflitto mondiale il sommersgibile, al comando del tenente di vascello Adriano Pini e inquadrato all'interno della 15ª Squadriglia del 1° Gruppo Sommersgibili di base alla Spezia. Il 10 luglio 1940, operando al largo dell'Asinara, affondò, colpendolo con un siluro, il piroscafo francese *Cheik*, soccorrendo e recuperando poi l'equipaggio.

Nell'estate dello stesso anno, assegnato ai mezzi d'assalto della Regia Marina, lo *Scirè*

venne sottoposto ad importanti lavori con la sistemazione dei cassoni-cilindri per il trasporto dei Siluri a Lunga Corsa, venendo infine ricolato con una tinta verdolina, più idonea a confonderlo col cielo notturno.

Al comando del capitano di corvetta Junio Borghese lo *Scirè*, tra il 24 settembre 1940 e il 19 settembre 1941, partecipò a diverse missioni per il forzamento di Gibilterra (operazioni «B.G. 1», «B.G. 2», «B.G. 3», «B.G. 4»).

Tuttavia l'impresa più importante per la quale lo *Scirè* passò alla storia fu l'operazione «G.A. 3» meglio conosciuta come *Impresa di Alessandria*, che si svolse il 19 dicembre 1941, consistente nel forzamento del porto egiziano e che permise di mettere fuori combattimento per un certo periodo di tempo due navi da battaglia inglesi, la *HMS Valiant* e la *HMS Queen Elizabeth*, col danneggiamento di altre due navi per mano degli incursori: T.V. Luigi Durand de la Penne, Cap. GN Antonio Marcegaglia, Cap. AN Vincenzo Martellotta, C° Pal. Emilio Bianchi, C° Pal. Mario Marino e Sc. Pal. Spartaco Schergat. Le conseguenze di questa azione (che fece notevole scalpore anche oltre oceano, in quanto il porto di Alessandria era ritenuto inespugnabile) incisero, almeno per un certo periodo, sugli equilibri di forze navali in Mediterraneo.

L'8 marzo 1942 il comandante Borghese fu sostituito al comando dal capitano di corvetta Bruno Zelik, che perirà con il battello. Il 10 agosto dello stesso anno, infatti, lo *Scirè* venne affondato, mentre tentava di forzare il porto di Haifa per far sbarcare degli incursori, dalla corvetta inglese *HMS Islay* e dalle batterie costiere. Con lo *Scirè* scomparvero il comandante Zelik, 6 ufficiali, 15 sottufficiali, 19 sottocapi, 8 marinai dell'equipaggio e due ufficiali, 4 sottufficiali, 2 sottocapi e 2 marinai incursori della X MAS, fra i quali il capitano commissario Egil Chersi.

Solo successivamente fu possibile accertare gli eventi che portarono all'affondamento del sommergibile. Per comunicare con il comando gli italiani si affidarono ai tedeschi, all'oscuro del fatto che il sistema di crittazione *Enigma* era stato violato dagli alleati.

Fu così che i britannici, dopo aver individuato il sommergibile lo fecero arrivare fino all'imboccatura del porto per poterlo colpire da più direzioni, precludendogli di fatto ogni via di fuga. Identificato da alcuni aerei, alle 10.30 lo *Scirè* fu colpito con bombe di profondità dalla corvetta *Islay*. Gravemente danneggiato e costretto ad emergere, il sommergibile venne fatto bersaglio dalle batterie costiere nemiche che ne provocarono



Motto	<i>Fortuna Fortior</i>
Descrizione generale	
Tipo	Sommergibile di piccola crociera
Classe	Adua
Caratteristiche generali	
Dislocamento	in superficie: 683 t in immersione: 856 t
Profondità max	80 m con coefficiente di sicurezza 3
Dimensioni	Lunghezza: 60,18 mt. Larghezza: 6,45 mt. Pescaggio: 4,73 mt.
Apparato motore	2 motori diesel FIAT 2 motori elettrici Magneti Marelli Potenza: 1.400 CV (sup.) – 800 CV (imm.)
Velocità:	14 nodi (sup.) – 7,5 nodi (imm.)
Equipaggio	44

un rapido affondamento, prima che l'equipaggio potesse mettersi in salvo.

Una volta affondato la *Islay* compì un ultimo passaggio lanciando altre sei cariche di profondità, per terminare l'opera di distruzione dello *Scirè*. Alla bandiera dello *Scirè* venne conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare (il sommergibile fu una delle sole due unità navali della Regia Marina, assieme all'incrociatore *San Giorgio*, ad aver ricevuto tale decorazione).

Nel 1960 fu compiuto un primo tentativo di recupero di alcune parti del sommergibile e del suo equipaggio. Purtroppo, a causa delle forti correnti il tentativo non ebbe esito positivo; un secondo tentativo effettuato tra il 2 settembre e il 28 settembre 1984, con ausilio della nave appoggio *Anteo* della Marina Militare Italiana, permise ai sommozzatori di recuperare 42 salme e dare ad essi una degna sepoltura nel Sacriario ai Caduti d'Oltremare di Bari.

Parti del relitto dello *Scirè* recuperate sono oggi conservate presso l'Arsenale di La Spezia e l'Arsenale di Venezia, mentre un altro pezzo è stato collocato nel Monumento dei Caduti del mare della città di Augusta; il basamento del cannone con parte del fasciame è invece conservato presso il Sacriario delle Bandiere al Vittoriano a Roma.

Puglia (ariete torpediniere)

Collocata sotto il colle mastio nel parco, la prora dell'ariete torpediniere *Puglia* è forse il più suggestivo cimelio del Vittoriale.

Appartenente alla classe "Regioni" o "Lombardia", derivato dall'ariete torpediniere *Dogali*, il *Puglia* fu allestito nell'Arsenale di Taranto ed entrò in servizio nel 1901. Progettato per il servizio stazionario nelle colonie ed oltremare, lo scafo aveva un rivestimento in legno ricoperto di lastre di zinco per sopportare lunghe campagne coloniali e navigazione nei mari tropicali.

Dopo un intenso servizio anche oltre oceano, nel corso della Grande Guerra il *Puglia* – riclassificato incrociatore protetto di 3^a classe – svolse il suo servizio principalmente in Adriatico.

Alla termine del conflitto la nave fu al centro dei cosiddetti incidenti di Spalato, accaduti tra il 1918 e il 1920, che trovarono il culmine con la morte del comandante, il capitano di corvetta Tommaso Gulli (M.O.V.M.), e del motorista Aldo Rossi (M.A.V.M.).

Riclassificato posamine nel 1921, Nave *Puglia* - posta in disarmo e radiata - nel 1923 fu donato a Gabriele d'Annunzio, su proposta dall'ammiraglio Thaon di Revel: la prora e gran parte delle sovrastrutture (castello, ponte, artiglierie, ecc.) vennero smontate e caricate su venti vagoni ferroviari per essere quindi incastonate nel parco del Vittoriale.

I lavori di ricostruzione della prora (che fu adornata da una polena raffigurante una Vittoria scolpita da Renato Brozzi), simbolicamente rivolta verso l'Adriatico e la Dalmazia, terminarono il 24 luglio 1925 e furono eseguiti su un progetto dal tenente del Genio Navale Silla Giuseppe Fortunato, che suggerì inoltre di richiedere in dono alla Regia Marina anche la Bandiera di Combattimento dell'unità e il suo artistico cofanetto; richiesta che venne ovviamente accettata, così che ad oggi quella della R.N. *Puglia* è l'unica bandiera di una nave della Marina Militare che non sia conservata a Roma, presso il Sacario delle Bandiere del Vittoriano.

Dal 2002, nel sottocastello della nave, è stato allestito il Museo di Bordo che raccoglie alcuni preziosi modelli d'epoca di navi da guerra della collezione di Amedeo di Savoia, duca d'Aosta. Nel 2010, inoltre, è stata inaugurata una nuova mostra permanente dedicata a Silla Giuseppe Fortunato, allestita all'interno della nave *Puglia*, dove è stata collocata anche l'urna funeraria di quell'Ufficiale.



La presente brochure è stata realizzata dalla Scuola Navale Militare "Francesco MOROSINI" in collaborazione con Il Vittoriale degli Italiani



**MARINA
MILITARE**