

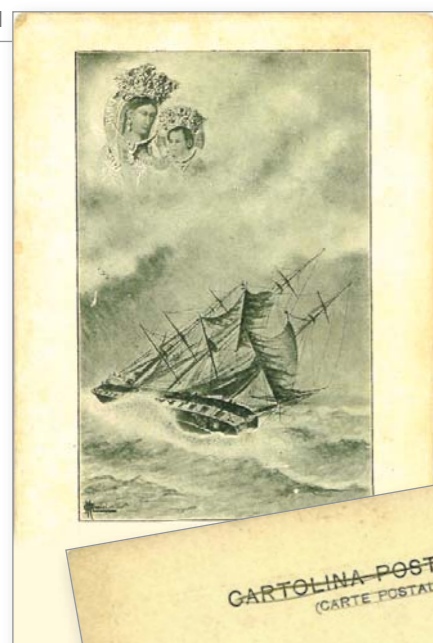


L'affascinante storia della R. Nave Scuola *Vittorio Emanuele*

Aldo Gabellone
Socio Gruppo di Taranto

La ricerca e ricostruzione della vicenda storica ha inizio da una cartolina spedita da Livorno il 16 dicembre 1893. Essa rappresenta (vds a pag seguente) la *Vittorio Emanuele* (1) ed in alto la Madonna di Montenero (2) molto venerata dalla marineria livornese (devota e "mangiapreti"), alla quale si era rivolta la devozione dell'autore per la "grazia ricevuta".

Fig. 1 e 2
Fronte e retro della cartolina ex-voto spedita da Livorno il 16 dicembre 1893



2



Le due medaglie della *Vittorio Emanuele*

Nell'immagine si vede la Nave investita da un fortunale, con la velatura lacerata ed in calce la scritta: "La *Vittorio Emanuele* salvata nelle acque di New York" (3). Si tratta sicuramente di un "ex voto", fatto da un membro dell'equipaggio, che per la prima volta si trovava di fronte ad un violento temporale, peraltro, superato agevolmente, dall'Unità.

Per questo si sentì "miracolato".

La conferma dell'evento è avvalorata dalla presenza in quel periodo della *Vittorio Emanuele* proprio nelle acque di New York.

Il programma della Crociera era noto a tutti, dopo lo stretto di Gibilterra (attraversato il 30 giugno), poi a seguire: Annapolis (5-7 agosto), sede dell'Accademia Navale statunitense, Baltimora (7-10 agosto), storica città e culla dell'indipendenza del grande Paese americano, infine New York (12-31 agosto) prima di riattraversare l'Atlantico.

La Divisione Navi Scuola, sotto il Comando dell'Ammiraglio Morin, (4) era costituita dalle navi *Vittorio Emanuele* (Nave di Bandiera), *Flavio Gioia* e *Vespucci* (5).

Le navi Scuola erano comandate, nell'ordine, dai Capitani di Vascello Parascandolo, Rebaudi e Carnevale.

Ora ritorniamo, per un momento, alla *Vittorio Emanuele*.

Era l'alba del giugno 1893.

Gli allievi erano già svegli dalla 05,30 ed iniziarono a preparare il loro "sacco" per imbarcare sulla nave Scuola.

Per l'Unità era la 25^a Campagna d'Istruzione e la prima volta a toccare porti degli Stati Uniti.

La traversata dell'Oceano fu effettuata quasi tutta a vela. Spesso in assenza di vento si fece ricorso al faticoso rimorchio con le lance e a remi per "portare le Nave al vento".

Ora cercherò di ricostruire come sono andati i fatti. Lasciata New York e l'Upper Bay, la *Vittorio Emanuele* (6), con le altre navi, si accingevano ad uscire dall'Hudson.

Le previsioni meteo non davano nulla di rassicurante. Il cielo sopra Manhattan era plumbeo e carico di nubi minacciose.

Le isobare tracciate dall'Ufficiale di Rotta erano fitte e molto ravvicinate tra loro, proprie di un'area ciclonica (7).

La Regia Nave *Vittorio Emanuele* Caratteristiche principali

- Impostata nel 1854 presso il R. Cantiere della Foce (Genova) per conto della Marina Sarda fu varata l'1.7.1856. In servizio 18.11.1857, il 17.3.1861 fu iscritta nei ruoli del naviglio del Regno d'Italia come Pirofregata ad elica di 1° Rango – scafo in legno con carena rivestita di rame – radiata il 10.6.1900
- Dislocamento 3.126 t
- Dimensioni: lunghezza f.t. 61,94 m larghezza 15,3 m – immersione media 6,2 m
- Attrezz. velica: 3 alberi a vele quadre e bompreso
- Apparato motore: 3 caldaie tubolari, 1 motrice alternativa con cilindri orizzontali a foderò, 1 elica bipala sollevabile
- Potenza 500 HP nominali, 1.488 indicati
- Velocità max 9 nodi
- Armamento finale: 10 cannoni da 250 mm; 40-160 (poi 6-120; 4-75; 2-57)
- Equipaggio: 401 uomini

Motto

"IN NOMINE VUIRTUS"

La Nave era, in ogni modo, pronta ad affrontare anche quella dura prova. Col passare delle ore la furia del Mare aumentava. Il ciclone scaricava tutta la sua violenza sulle Navi.

Sulla *Vittorio Emanuele* la situazione era alquanto critica perché, da alcuni "portelli" divelti iniziò ad imbarcare acqua che raggiunse il Ponte di comando.

Gli uomini addetti alle pompe di sentina riuscivano a malapena a smaltire e mantenere costante il livello dell'acqua imbarcata. Le vele lacerate, come rappresentate sulla cartolina, sibilavano sinistramente nel loro sventolio, mentre la Nave raggiungeva i 35°-40° di rollio. Vista l'impossibilità di procedere con quella rotta, il Comando Divisione ordinò alle navi di "mettersi alla cappa" (8), consentendo così al personale un vigilante riposo all'addiaccio. La velatura fu ridotta, prima con "una mano di terzaroli" (9), poi a quella dei soli pennoni più bassi, che anch'essa iniziò a lacerarsi.

NOTE

- (1) Si tratta della prima Nave ad essere dedicata al "Re galantuomo". La seconda era una Nave da Battaglia (1908-1923);
- (2) Montenero: collocato su una collina che domina il Mare ed il porto di Livorno. Si racconta che un pastore storpio, intorno al 1345, trovò una immagine miracolosa che gli chiese di essere trasportata sul colle di Montenero. Udità la voce il, pastore, fece come gli era stato chiesto e arrivato in cima al colle si trovò guarito. Da allora quell'immagine della Madonna non ha mai smesso d'essere fonte di devozione e di grazia per tutti quelli che vi si rivolgono ed il Santuario che vi è nato costituisce meta di pellegrinaggi e di visite da parte di un gran numero di persone. Il Santuario possiede raccolte di "ex voto" (se ne contano oltre settecento) in gran parte a carattere marinaresco. La datazione di queste tavolette votive è dell'800, (probabilmente vi è anche quella riprodotta nella cartolina, che non sono riuscito ad individuare ma mostrata al custode mi ha assicurato d'averla vista);
- (3) Dell'evento ne parla il primo capoverso della pagina 262 della "Cronistoria del Naviglio da Guerra Italiano", Parte 1^a, Volume 2^a. Cita, in particolare, l'incontro a New York fra le Navi Scuola e la Divisione Navale dell'America del nord. La Divisione Navale fu inviata, con il R. Trasporto ERIDANO, per rappresentare l'Italia all'Esposizione Internazionale di Chicago;
- (4) L'Ammiraglio Morin, appena giunto a Livorno, fu chiamato a Roma per reggere il Ministero della Marina (1893 - 1895);
- (5) Fu la prima Nave Scuola dedicata al grande Navigatore fiorentino. La seconda è tuttora in servizio;



Fig. 3
La *Vittorio Emanuele* attraversa il Canale navigabile di Taranto

Improvvisamente ci fu una "calma piatta": le navi erano entrate nell'occhio del ciclone. Superata la notte, finalmente all'alba la furia del vento cominciò a placarsi.

Il peggio era passato!

Superata brillantemente l'area ciclonica, le navi poterono riprendere la rotta per rientrare, nel più ospitale, Mediterraneo. La *Vittorio Emanuele* (10), appena giunta a Livorno passò nella posizione di "disponibilità".

Ormai la sua vita operativa volgeva al termine. Infatti, con Regio Decreto del 10 giugno 1900, dopo quasi mezzo secolo, in gran parte passati "alla vela" sull'Oceano ed in tutto il Mediterraneo, fu radiata dai Quadri del Naviglio Militare dello Stato.

Su di Essa generazioni d'allievi, Aspiranti ed Ufficiali si formarono ed istruirono nella difficile arte di "andar per Mare".

Ma la gloriosa Nave non cessò di fornire la Sua opera! Nel 1902, prima di essere demolita, ricevette l'ordine di trasferirsi Taranto per svolgere, questa volta, con la sigla G. N. 18, l'umile compito di Nave Guarda Porto.