

IL RANCIO DI BORDO

**1892-1942: 50 ANNI A TAVOLA CON
LA REGIA MARINA**



*Un viaggio alla
scoperta della vita
di bordo con menù
e ricette
dell'epoca,
documenti storici,
tradizioni marinare
e dati tecnici sulle
unità navali e la
loro attività
operativa*

**DAL 17 AL 24 MAGGIO 2013
VILLA BURBA**

Riproduzioni fotografiche di menu storici con commenti, dettagli tecnici sulle Unità Navali e sulla loro attività operativa e addestrativa, delle tradizioni marinare e ricette dell'epoca.

Testi e ricerche storiche a cura di:

Capitano di Vascello Dott. Alessandro Pini

Capitano di Fregata Ing. Fabio Fabiani, Delegato Regionale A.N.M.I. Lombardia Sud Ovest

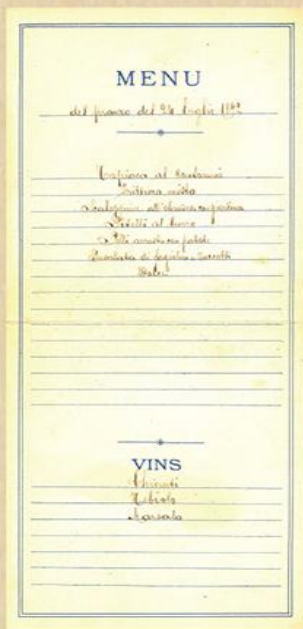
Vicende storiche e curiosità sull'epoca, i personaggi e le Unità Navali citati nei pannelli esposti.

Testi e ricerche storiche a cura di:

Sabrina Scollica per conto di A.N.M.I. Rho – Gruppo Idalio Vaona

24 luglio 1892

Pranzo della Div. Navale di Istruzione – Regia Fregata Vittorio Emanuele



Emblema della Regia Marina Sarda

Il Vino Marsala

La nascita del vino marsala si deve ad una tempesta. Fu solo grazie alle avverse condizioni climatiche se nel 1773 John Woodhouse, ricco commerciante di Liverpool, approdò con la sua nave nel porto di Marsala, invece che a Mazara del Vallo, dove era diretto per concludere un affare.

Una volta sbarcato nella cittadina siciliana, un po' per festeggiare lo scampato pericolo e un po' per risollevare il morale per l'affare sfumato, Woodhouse si recò in una bettola nella zona del porto, dove ebbe l'occasione di assaggiare un vino particolarmente buono, prodotto da quelle parti: il Perpetuum. Si trattava di un vino forte, simile al Madeira o al Porto, proprio il vino che piaceva agli Inglesi. Da qui nacque, quasi per caso, la decisione di acquistarne una grossa scorta da vendere in patria, ma a quel tempo il trasporto di vino per mare comportava ingenti problemi di conservazione. Per ovviare all'inconveniente, Woodhouse adottò un semplice espediente: aggiunse alle botti una certa quantità di alcol, aumentando così la gradazione del vino e assicurandone la conservazione fino a destinazione. La prima spedizione fu un incredibile successo: tutte le botti furono vendute in pochi giorni e questo convinse Woodhouse a tornare definitivamente in Sicilia per dare vita ad una nuova e stabile attività commerciale. Alla fine del XVIII secolo il vino marsala era ormai abitualmente bevuto su tutte le navi di Sua Maestà britannica e anche l'ammiraglio Nelson era solito festeggiare una vittoria con il vino marsala di Woodhouse. Fu proprio in seguito alla battaglia navale di Trafalgar che, per la prima volta, si cominciò a parlare del marsala come del "Victory wine", il vino della vittoria. Quello fu il momento decisivo: da allora in poi il commercio del vino siciliano interessò anche altri imprenditori inglesi, come Benjamin Ingham, e, successivamente, il nipote John Whitaker. Ma è solo nel 1832 che, finalmente, troviamo un nome italiano fra i produttori di marsala, quello di Vincenzo Florio.

Ventiquattresima campagna d'istruzione – 1892

L'11 giugno 1892 fu costituita a Livorno, al comando del contrammiraglio Costantino Morin, la divisione navale d'istruzione con le regie navi scuola: *Vittorio Emanuele* (ammiraglia), *Flavio Giota*, *Caraccolo*, *Cavour*, che salparono da Livorno il 1 luglio toccando i seguenti approdi: Gibilterra, Cadice, Gibilterra, Cartagena, La Maddalena, Livorno.

Venticinquesima campagna d'istruzione – 1893

Il 23 giugno 1893 la pirofregata *Vittorio Emanuele*, agli ordini del comandante Parascandolo, prese il mare per la prima crociera d'istruzione oceanica della Regia Marina, con a bordo 109 allievi.

La nave, posta in una squadra comandata dal contrammiraglio Morin e comprensiva degli incrociatori *Amerigo Vespucci* e *Flavio Giota* (ognuno dei quali con 84 allievi a bordo), passò lo stretto di Gibilterra il 5 luglio ed iniziò la traversata dell'Atlantico (pressoché tutta a vela) fino ad Annapolis, dove giunse il 4 agosto, toccando poi anche i porti di Baltimora e New York. Il 31 agosto le tre navi ripartirono ed esattamente due mesi più tardi approdarono a Livorno, dopo aver percorso in tutto 10.574 miglia (6.695 a vela e 3.978 a vapore).



Regia Fregata Vittorio Emanuele

Cantiere: Foce - Genova
Impostazione: 1854 Varo: 1856
Radiazione: 1900
Dislocamento: Pleno carico: 3.300 Tonn.
Dimensioni: Lunghezza: 61,94 mt. fuori tutto
Larghezza: 15,3 mt. Immersione: media c.n. 6,7 mt
Velocità: 9 nodi
Velatura: tre alberi a vele quadre armati a nave
Apparato motore: 3 caldaie, 1 elica
Combustibile: 380 Tonn. di carbone
Scafo: in legno con carena rivestita in rame
Equipaggio: 539 tra Ufficiali, Sottufficiali, sottocapi e comuni



FREGATA VITTORIO EMANUELE

Unità della marina sarda che con l'Unità d'Italia passò alla flotta della nascente Regia Marina, partecipò a tutti i principali eventi bellici nell'Unità d'Italia, dall'assedio di Ancona (1860) alla battaglia di Lissa (1866).

Nel 1873 divenne la prima nave scuola della Regia Marina, destinata a formare timonieri e gabbiere. Nelle 28 campagne di istruzione ospitò prima gli allievi della Regia Scuola di Marina di Genova e dal 1881 quelli dell'Accademia di Livorno. Un allievo illustre fu **Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi**, imbarcato nel 1884.

FREGATA E PIROFREGATA

Fregata:

Dopo il secolo XVI tale nome venne dato alle navi da guerra che ebbero dimensioni via via sempre più grandi, finché nel XVIII secolo si designò definitivamente con il nome di fregata una nave a 3 alberi, a vele quadre, armata con una sola batteria di cannoni in coperta, e con un'altra "a barbetta" (cioè sul ponte scoperto). Non era un bastimento di linea, ma addetto ai servizi di esplorazione, scorta, caccia e al combattimento con navi similari.

Pirofregata

Nasce nel XIX secolo, periodo di transizione tra la vela e il vapore. Il termine indica una nave dotata sia di impianto velico che di motore a vapore, protetta con piastre di ferro alle fiancate. La Vittorio Emanuele era una pirofregata.

Le moderne Fregate: FREMM

In anni recenti, dalla collaborazione tra i ministeri della difesa italiano e francese, è nata una nuova categoria di fregate, le FREMM (Fregate Europee Multi-Mission). La prima di queste navi è stata la Carlo Bergamini, varata il 16 luglio 2011 presso lo stabilimento della Fincantieri di Riva Trigoso, alla presenza della nipote dell'ammiraglio Bergamini, madrina per l'occasione. Le FREMM italiane hanno una velocità di 29 nodi e possono ospitare dai 108 uomini ai 165 uomini.



La Vittorio Emanuele

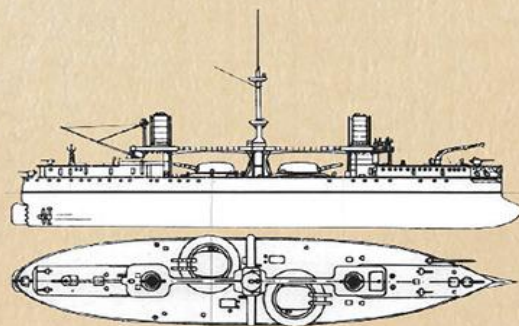
GABBIERE

nelle navi da vela del passato, marinaio specializzato ad andare sui pennoni degli alberi per la manovra della vela, è il moderno nocchiere.



FREMM Carlo Bergamini

R. N. Francesco Morosini Pranzo con concerto



Corazzata FRANCESCO MOROSINI

Cantiere: Arsenale di Venezia
 Impostazione: 1881 Varo: 30.07.1885
 Radiazione: 3.08.1909
 Dislocamento: Pieno carico: 11.726 Tonn.
 Dimensioni: Lunghezza: 105,9 mt. fuori tutto
 Larghezza: 19,8 mt. Immerstone: p.c. 8,7 m
 Velocità: 16 nodi
 Equipaggio: 506 tra Ufficiali, Sottufficiali, sottocapi e comuni

Gelato alla napoletana

Preparare un apparato per biscotto ghiacciato. Dividerlo in tre parti e mescolarle rispettivamente con vaniglia, purea di fragole molto densa e croccante pestato nel mortaio. Foderare lo stampo come è detto in Modo di preparazione dei biscotti ghiacciati. Servirne le trance, alte 4 cm almeno, decorandole con panna montata e spolverandovi sopra croccante finemente tritato.

Preparazione

Per 6-8 persone: 5 tuorli; 200 g di zucchero; ½ l di panna montata; 1 profumo a scelta. Far cuocere lo zucchero entro una casseruola con poca acqua sino a fargli raggiungere la gradazione della "grande bolla". A parte, sciogliere i tuorli, sbattendoli con la frusta e unirvi lo sciroppo allo zucchero bollente appena apprestato, continuando a battere sino a completo raffreddamento del composto. Unire poi il profumo prescelto e incorporare al tutto la panna montata.

CHI ERA FRANCESCO MOROSINI?



Francesco Morosini.
Dipinto di Bartolomeo Nazzari, 1694

Francesco Morosini, discendente di un'antica e illustre famiglia veneziana (suo padre era procuratore), nacque a Venezia nel 1619. A un anno e mezzo perse la madre, caduta nel Brenta accidentalmente. Il padre, occupato in molteplici uffici, affidò Francesco alla nonna materna e si risposò. Il ragazzo, forse anche a causa della mancanza di affetti familiari, crebbe con un carattere indipendente e fiero e decise giovanissimo di intraprendere la carriera marinaiasca. A 19 anni si imbarcò sulla galea di Pietro Badoer per apprendere le varie discipline marinaiasche e addestrarsi all'arte militare. Si distinse per le sue imprese a Creta e nel Peloponneso: questo gli valse il titolo di *Peloponnesiaco* ed il riconoscimento del popolo veneziano che lo definì salvatore di Candia e nuovo vessillifero della Cristianità.

Fu nominato per ben quattro volte "*Capitano Generale da Mar*" e guidò le forze della Serenissima contro mussulmani e turchi in Morea e sull'isola di Creta, in aiuto ai veneziani assediati a Candia e la difese fino alla firma, dopo 25 anni di assedio, di una resa onorevole che consentì l'evacuazione della guarnigione veneziana, il ritiro dei pochi beni rimasti, delle opere d'arte dalle chiese e l'evacuazione delle vedove e degli orfani.

Ricoprì inoltre importanti incarichi politici: provveditore di San Marco e per due volte procuratore del Friuli, nel 1688, alla morte di Marcantonio Giustinian, fu nominato Doge di Venezia.

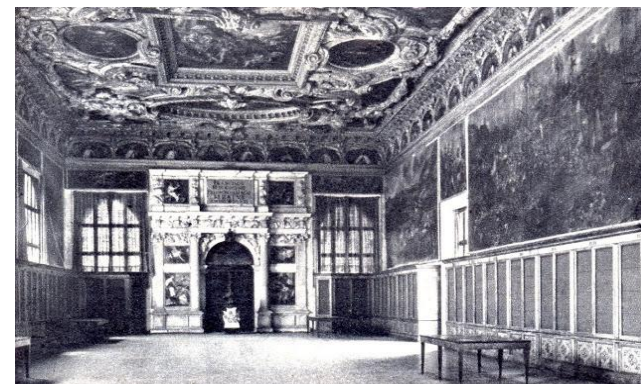
Pochi mesi prima della sua elezione venne a sapere che il Senato Veneziano aveva eretto in suo onore un busto in bronzo posto nella sala del Consiglio dei Dieci. L'iscrizione sotto al busto riportava: "*Il Senato a Francesco Morosini, il Peloponnesiaco, ancora in vita*" (*Francisco Mauroceno Peloponesiaco, adhuc viventi Senatus*).



All'età di 75 anni abbandonò nuovamente Venezia per accettare la carica di Capitano Generale da Mar, vacante a causa della rimozione di Domenico Mocenigo e combattere una nuova insurrezione turca in Morea. Morì pochi mesi dopo, il 6 gennaio 1694, sulla tolda della generalizia con gli occhi rivolti al mare.

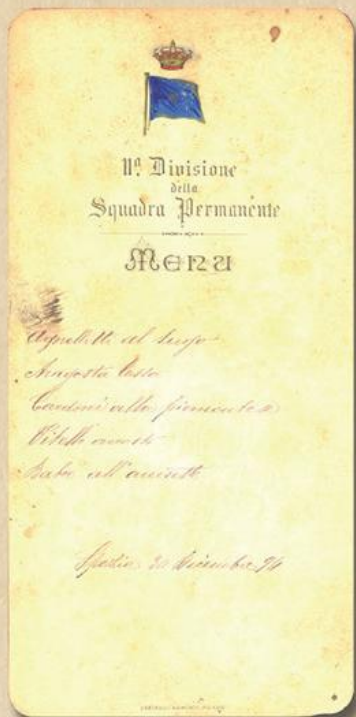
Dopo la sua morte, un grande arco marmoreo fu eretto in suo onore nel Palazzo Ducale, mentre il suo gatto, a cui Morosini era notoriamente affezionatissimo, fu imbalsamato ed è attualmente esposto al Museo di Storia Naturale di Venezia.

Sull'isola di Sant'Elena sorge dal 1961 la Scuola Navale Militare Francesco Morosini, un collegio per liceali intitolato dalla Marina Militare alla memoria del Doge e condottiero.



Palazzo ducale, Sala dello Scrutinio.
Sul fondo si può notare l'arco in onore del Morosini.

XI° Divisione della Squadra Permanente • Festa dello Statuto Albertino. Menu con firma autografa dell'Ammiraglio Magnaghi sul retro.



Galantina in bellavista

La galantina, il cui nome deriva dal francese medievale "galatina" (variante di gelatina), è costituita da un rotolo di farcia, generalmente a base di pollo, trattenuto da un involucri fatto con la pelle del volatile o, in sua vece, con un panno pulito, avvolto strettamente e legato con lo spago.

Per 12 persone:

1 pollanca di 1,800 kg; 200 g di prosciutto cotto; 150 g di lardo; 150 g di lingua salmistrata; 2 tartufi; 40 g di pistacchi; 1,200 kg della seguente farcia (200 g di cosce di pollo; 200 g di vitello; 200 g di maiale magro; 600 g di lardo); 5cl di cognac; 5cl di vino Madera; poco sale; pepe in grani macinato; spezie a piacere.
Tempo di cottura: 35 minuti per ogni kg.

Con 24 ore di anticipo, preparare la pollanca disossata completamente. Inciderla pertanto lungo il dorso, dal collo alla coda e staccarne con delicatezza la pelle. Scaldare quindi le due parti pettorali e trinciarle in strisce longitudinali, ottenendone poi, mediante uno o due tagli trasversali, tanti pezzi non più lunghi di 4-5cm. Trinciare sia il prosciutto, sia la lingua, sia il lardo in pezzi simili. Mettere il tutto in una terrina, unendo i tartufi divisi in quarti, sale, pepe, le spezie in polvere e coprire con il cognac e il vino Madera. Mentre tali ingredienti subiscono un'opportuna marinatura, confezionare una farcia con la carne delle cosce disossate della pollanca, il vitello, il maiale e il lardo, passando il tutto al tritacarne. Unire al composto, lavorando bene con la spatola, il liquido della marinatura e poche spezie, incorporandoli opportunamente. Ciò avvenuto, distendere la pelle della pollanca sopra il tavolo, lasciandone la parte interna in evidenza. Dividere la farcia in due parti; con una metà ricoprire la pelle della pollanca, lasciando in superficie opportunamente. Sopra questo strato allineare, tenendoli al centro, i pezzi di pollanca trinciati in bastoncini, il prosciutto, la lingua salmistrata e il lardo. Alternare di tanto in tanto pezzi di tartufo e pistacchi. Ricoprire quindi con il resto della farcia, poi rialzare i bordi esterni della pelle, tirando quanto più possibile, onde ottenere che attorno alla farcia si formi un involucri uniforme e completo. Mettere la galantina così formata in un tovagliolo, rivoltarlo strettamente e fissarne i due capi con spago da cucina. Legare anche il centro della galantina con spago, onde evitare che il tovagliolo si apra durante la cottura. Mettere la galantina così confezionata in una casseruola dai bordi alti e coprirli con il fondo di pollame, rinforzandolo con gelatina liquida q.b. Portare ad ebollizione e lasciar poi sobbollire lentamente, per il tempo prescritto. Quando la galantina è pronta, scolarla, toglierla dal suo involucri, rimetterla nuovamente in un tovagliolo pulito e avvolgerla ancor più strettamente di prima, legandola con lo spago. Farla quindi raffreddare in uno stampo che la contenga, senza lasciar eccessivo spazio all'interno e premendovi sopra un peso di almeno 1,500 kg, che permetterà alla galantina, una volta che si sia completamente raffreddata, di risultare compatta all'interno e di venir più facilmente affettata. Il giorno seguente preparate, con il fondo di cottura, una gelatina sufficientemente collosa, migliorandone il gusto in modo opportuno. Affettare la galantina parzialmente, in fette sottili. Disporre il pezzo principale in un angolo del piatto di portata ovale e allinearvi le fette, accavallando le une alle altre, in modo decorativo. Lucidare il tutto in superficie e circondare con gelatina tritata.

Tratto da: Henri-Paul Pellaprat, "L'arte della cucina moderna" Fabbri editori.

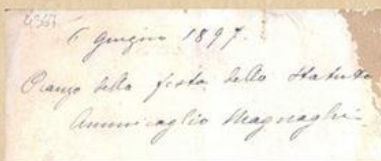
Nota biografica dell'Ammiraglio Magnaghi (1839 - 1902)

Nel 1872 venne istituito l'Ufficio Idrografico della Regia Marina nel Forte San Giorgio di Genova, e la sua direzione venne affidata al Capitano di Fregata di II classe Magnaghi, il quale si dedicò con passione allo sviluppo dell'ente e delle scienze nautiche e allo studio e al perfezionamento degli strumenti nautici.

Fra gli strumenti perfezionati da Magnaghi i più importanti sono la bussola a liquido, il circolo Amici e il correntometro, fondamentale sia per l'idrografia sia per l'oceanoografia. Magnaghi realizzò inoltre una bottiglia a presa d'acqua per il prelievo di campioni a grande profondità e ideò un'armatura per i termometri a rovesciamento. L'esercizio dell'idrografia sul campo gli suggerì rilevanti modifiche a molti strumenti idrografici, quali per esempio lo scandaglio per piccole profondità e perfezionò lo scandaglio Thomson, per profondità maggiori.

Magnaghi pubblicò inoltre un trattato fondamentale sugli strumenti a riflessione, le tavole degli azimut del sole e le tavole e formule nautiche, strumento indispensabile per l'uomo di mare.

Dal 1878 diresse ininterrottamente i lavori di ben undici campagne idrografiche che, tradotti in più di 100 fra carte e piani di porti e 130 vedute di costa, costituirono la rappresentazione di circa tre quarti del litorale nazionale



L'ISTITUTO IDROGRAFICO E LE SCOPERTE DI MAGNAGHI

L'ISTITUTO IDROGRAFICO OGGI:

L'Istituto Idrografico della Marina conduce il rilievo sistematico dei mari italiani – oltre 550.000 Km² di aree marine, con uno sviluppo costiero superiore ai 7.800 km – avvalendosi di navi idro-oceanografiche della Marina Militare appositamente attrezzate e di proprie spedizioni, valorizza e controlla i dati raccolti per organizzarli e finalizzarli alla produzione della cartografia e documentazione nautica, sia tradizionale sia in formato elettronico, e cura la diffusione delle informazioni nautiche in ambito nazionale e internazionale, per garantire la sicurezza della navigazione.

Nell'ambito delle attività svolte dall'Istituto la formazione riveste un ruolo fondamentale. A questo scopo sono stati attivati corsi di formazione specialistica, anche in concorso con l'Università di Genova, disegnati secondo standard internazionali e aperti a militari e civili.

Da www.marina.difesa.it



LE INVENZIONI



Bussola a liquido Magnaghi

Ideata nel 1898, fu la prima bussola magnetica a liquido in uso presso la Marina italiana.

Le bussole a liquido, a differenza di quelle a secco, riescono a sopportare meglio bruschi movimenti o vibrazioni prodotte dai propulsori delle navi. Gli aghi sono più potenti e pesanti; il galleggiante su cui sono montati è immerso in una miscela di acqua e alcool per rendere più basso il grado di congelamento del liquido.



Scandaglio a filo Magnaghi

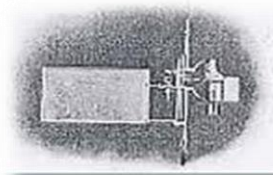
Lo strumento è particolarmente idoneo a misurazioni di profondità non superiori a 100 metri. Si compone di una ruota di bronzo che ospita un filo di acciaio zincato, munito di peso in ferro, da 4 a 13 chili in funzione delle profondità da scandagliare. Tale ruota è completa di freno e di contatore, che permette di registrare i giri compiuti dalla stessa, pari al numero di metri di filo messo a mare. Lo strumento era montato su sostegno in ghisa, atto a essere inchiodato a poppa della nave.



Bottiglia a rovesciamento "Magnaghi"

Immersa alla quota desiderata e rovesciata mediante apposito peso chiamato "messaggero", consente di prelevare campioni d'acqua per la successiva analisi di laboratorio.

Lo strumento fu ideato nel 1875 e impiegato da Magnaghi stesso durante le campagne talassografiche tra il 1881 e il 1888.



Correntometro

Fu ideato intorno al 1880 per la misurazione della velocità e direzione delle correnti marine a una qualsiasi profondità. Attualmente viene usato un correntometro digitale munito di memoria computerizzata.



Termometro a rovesciamento

Misura la temperatura dell'acqua a una profondità data. Lo strumento viene calato alla quota voluta per mezzo di un cavo collegato a un verricello; per ottenere che esso non modifichi le misurazioni durante la risalita, un dispositivo meccanico ne provoca il rovesciamento affinché la colonna di mercurio si spezzi, indicando la temperatura a quella profondità.

Capitano di Vascello Reynaudi Pranzo offerto a bordo della Regia Nave Morosini



Pollo alla Marengo di Napoleone

Ingredienti per 4 persone: pollo di circa 1 kg, gamberi di fiume, farina, funghi, pomodori, 1 bicchiere di vino bianco, prezzemolo, limone, pane raffermo, 6 uova, 3 cucchiaini di olio d'oliva, sale, pepe e noce moscata

Preparazione: prendere un pollo, tagliarlo a pezzi, infarinarli e passarli in una padella con abbondante olio d'oliva e un trito di funghi, sale, pepe e aggiungere una presa di noce moscata. Quando la carne sarà rosolata, mettere dei pomodori a cubetti, gamberi precedentemente scottati nel vino, un trito di prezzemolo e succo di limone. Proseguire la cottura. A parte, in due tegami diversi, friggere nell'olio d'oliva delle fette di pane e delle uova parti al numero dei commensali. Servire il pollo alla Marengo, disponendo al centro del piatto il pane, con sopra le uova ed intorno i pezzi di carne con la loro salsa.

“Menu” o....”minuta”???

“Minutus”: participio passato del verbo “minuo”, spezzettare, ridurre in piccole parti.

Ecco l'origine “classica” dell'aggettivo “minuto”, nel senso di cosa ridotta in piccole parti e, quindi, del termine francese “menu”, nel significato di elenco delle vivande che costituiscono un pasto (le parti di un tutto). Ed ecco perché, soprattutto a fine Ottocento/inizio Novecento, spesso nel cartoncino che presenta le vivande si trova il termine “minuta”.

Il menu, come ogni cosa, deve obbedire a regole ben precise, codificate nel tempo. Per esempio:

- un menu per il pasto di mezzogiorno non ammette brodi o minestre;
- un menu per il pasto serale non può iniziare con un antipasto freddo (salvo che si tratti di caviale, salmone, pesce affumicato, ostriche, cocktail di crostacei o frutta);
- si può aprire la cena con preparazioni fredde (mousse e terrine), che devono essere seguite da un brodo, consommé o minestra in brodo;
- una salsa bianca deve precedere una bruna;
- un piatto di riso precede sempre uno di farinacei;
- le carni bianche vanno servite prima delle rosse;
- i piatti freddi precedono quelli caldi;
- un pesce in bianco precede preparazioni di pesci con salsa o grigliati;
- non bisogna mai ripetere lo stesso tipo di cottura, nemmeno per prodotti diversi;
- non si può utilizzare due volte lo stesso prodotto, fatta eccezione per funghi e tartufi;
- i contorni devono essere sempre abbinati al piatto;
- i contorni freddi vanno serviti a parte, quelli caldi nello stesso piatto della portata calda;
- le porzioni vanno adeguate al numero delle portate;
- il menu deve accordarsi ai prodotti della stagione in cui viene servito.

Esiste anche una corretta successione dei piatti, che occorre tener presente nella costruzione del menu, anche se - rispetto al passato - il numero dei piatti che lo compone è drasticamente diminuito fino a un numero di 3-4 portate. L'ordine generalmente seguito, secondo una moderna concezione di servizio, prevede:

- antipasto freddo;
- minestre in brodo (prima la chiara, poi la legata);
- primo asciutto (prima quello con il pesce, poi quello con la carne; prima il più delicato, poi il più saporito);
- piatto di mezzo;
- piatto principale;
- arrosto, o entrata di carne;
- entrata fredda;
- contorni e insalate;
- dessert (prima il formaggio, poi il dolce e infine la frutta).

Infine, è importante essere sempre chiari e precisi, evitando di usare diciture troppo lunghe o che ingenerano confusione; suddividere le varie portate con un elemento grafico; segnalare l'abbinamento con i vini (specificando nome, annata, cantina e zona di produzione). Da ultimo, ma fondamentale, il menu, dovrà essere sempre in ordine, perfettamente pulito e senza alcuna correzione.



Biografia del Senatore del Regno Carlo Leone Reynaudi

Nato a Piasco (Cuneo) il 13 luglio 1845 - Deceduto a Roma il 3 aprile 1926

CARRIERA: Contrammiraglio (17-12-1899), Viceammiraglio (07-06-1906),

Collocamento a riposo (13-07-1913)

NOMINA A SENATORE: 03-06-1908

GIURAMENTO: 26-06-1908

SENATO DEL REGNO - CARICHE: Questore (1913-1919)

SENATO DEL REGNO - COMMISSIONI:

esame del disegno di legge sulla “Sovranità d'Italia sulla Tripolitania e sulla Cirenaica” (1912)

esame del disegno di legge per “L'approvazione del Trattato di Losanna” (1912)

Commissario di vigilanza all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (1913)

Commissario di vigilanza al Fondo per l'emigrazione (1913-1929) (1919-1920)

GOVERNO: Sottosegretario di Stato al Ministero della marina (1903)

L'ARSENALE DI VENEZIA

Origine del nome: dall'arabo daras-sina'ah cioè casa di industria.

Data di fondazione incerta. Alcuni in base a un medaglione del XIX secolo, poi scoperto falso, lo vogliono fondato nel 1104 dal Doge Ordelafo Faliero.

L'arsenale fu il cuore dell'industria navale veneziana a partire dal XII secolo. È legato al periodo più florido della vita della Serenissima, centro e simbolo della sua supremazia nei commerci via mare e nella navigazione.

Famose le corderie della Tana, dove venivano prodotte a livello industriale le funi navali; le corde uscivano dalla corderia attraverso dei fori, per poi essere tagliate della misura richiesta, anziché essere confezionate in lunghezze standard. Ciò garantiva un buon risparmio alla Repubblica e contemporaneamente consentiva di vendere alle navi straniere in transito le funi ad un prezzo inferiore a quello dei concorrenti.

Dopo vari ampliamenti e il passaggio attraverso la dominazione austriaca, l'arsenale nel 1866 divenne per volontà della Regia Marina, la principale base navale nell'alto Adriatico. L'arsenale fu quindi potenziato e ampliato per farne un'eccellenza nel campo della costruzione e manutenzione delle moderne navi da guerra.

La manodopera era in media di 2753 operai e la paga media variava dalle 2,25 fino alle 4 lire a seconda della specializzazione, con punte massime di 5 lire quotidiane. Gli arsenalotti (così venivano chiamati i lavoratori dell'Arsenale) avevano turni di 7 ore ½ in autunno e inverno e 9 ½ in primavera-estate.

L'evoluzione della cantieristica navale

La seconda metà dell'800 fu caratterizzata da innovazioni in campo navale: l'adozione generalizzata della propulsione a vapore in sostituzione della forza del vento, la costruzione degli scafi in ferro con l'abbandono dei tradizionali in legno, i progressi nel campo delle artiglierie con l'invenzione dapprima dei cannoni obici per il tiro radente, poi la rigatura dell'anima, il caricamento a retrocarica, l'adozione delle torri girevoli. Notevoli progressi anche nel munizionamento: i nuovi esplosivi, i proiettili scoppianti, l'invenzione delle mine e dei siluri e infine la corazzatura degli scafi, prima in ferro e poi in acciaio a resistenza sempre più elevata. Contemporaneamente progredivano la siderurgia, che metteva a disposizione materiali sempre più resistenti e leggeri e la cantieristica che, con l'utilizzo di questi acciai, poteva finalmente progettare e costruire navi sempre più lunghe e grandi.



Regia Nave Morosini, stampa del 1892

L'Arsenale e la Corazzata Morosini

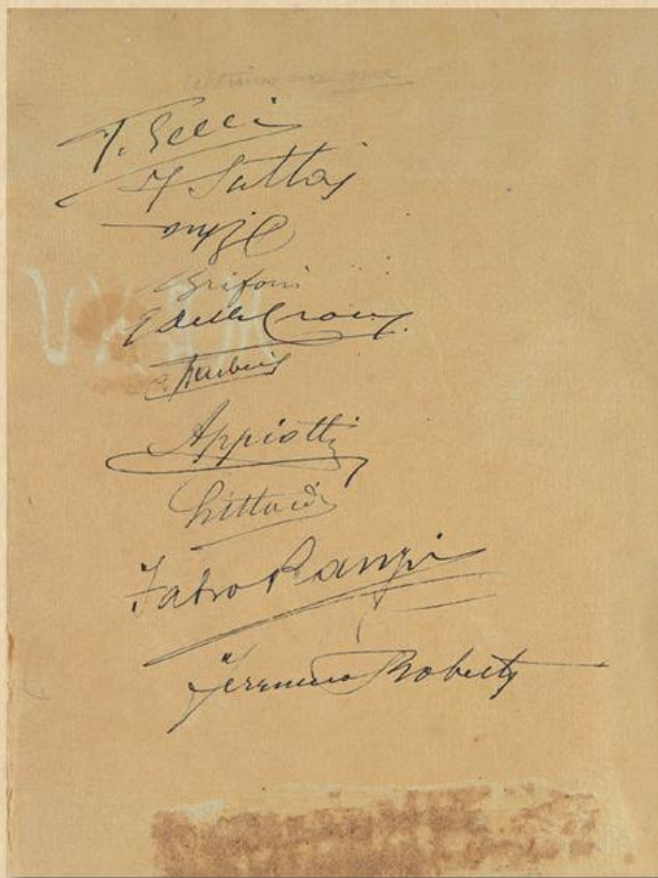
“Allorquando all'aprirsi della seconda di questo secolo e quando l'unità d'Italia affermavasi, come principio, nella guerra di Crimea, si è incominciato a costruire qualche nave da guerra in ferro, fu un grido generale di meraviglia. Si riteneva che il rigido metallo non potesse corrispondere alle esigenze della navigabilità; si credeva magari che le costruzioni in ferro non potessero mai reggere all'ira del mare per mancanza di quella elasticità che è propria dei navigli costruiti in legno; si credeva finalmente che la giacenza protratta delle navi sul mare avrebbe facilmente logorato le carene e resi inservibili in breve tempo i navigli. Le esperienze fatte su larga scala hanno provato quanto male si apponessero nelle loro previsioni codesti profeti di malanni; e l'America e l'Inghilterra prima, la Francia, la Germania, e l'Italia poi, colle di navi da guerra costrutte in ferro seppero di quanta forza potessero essere accresciute le loro armate. [...] E quando giunse dalla capitale l'annuncio essere stata ordinata la posizione in cantiere dell'arsenale di Venezia, di un'altra nave del tipo Duilio; quando si seppe che a questa nave si voleva dare il nome di uno fra i nostri più valenti capitani, di Francesco Morosini il Peloponesiaco, la città tutta fu in gioia. [...] Il Ministro della Marina di allora l'Ammiraglio Acton Ferdinando, aveva riconosciuto finalmente che l'arsenale di Venezia era capace di costruire qualcosa di più che una gondola [...]. Possa il grande naviglio che oggi dal nostro Arsenale scende sul mare, conservare intemerato e glorioso il nome di Francesco Morosini e dare a Venezia, unita alla gran patria italiana, l'orgoglio di vederlo trionfare nei giorni del cimento”.

(da “Il varo della Corazzata Francesco Morosini” Pubblicazione illustrata, Venezia, 1885)

Riunione di Corso



Sottotenenti del corso 1879 in riunione conviviale nella ricorrenza del 22° anno dalla nomina.



Firme autografe dei partecipanti sul retro. L'uso di firmare i menu e di scambiarseli era molto diffuso tra fine Ottocento e inizio Novecento.



L'Accademia Navale

L'Accademia Navale di Livorno è l'istituto di formazione degli Ufficiali della Marina Militare. È sorta a Livorno il 6 Novembre 1881 dalla fusione delle Scuole della Marina di Genova e di Napoli, ereditate con l'unità d'Italia. Durante l'ultima guerra, l'Accademia dovette abbandonare la sede di Livorno, per trasferirsi prima a Venezia e quindi a Brindisi; ritornò nella sede originaria dopo 3 anni di assenza, durante i quali i bombardamenti avevano pesantemente segnato le strutture dell'Istituto. Fu quindi intrapresa un'immediata opera di ricostruzione, accompagnata da un continuo potenziamento delle infrastrutture nell'arco del successivo ventennio.

In oltre 120 anni di vita, l'Accademia Navale ha formato più di 8.000 Ufficiali dei Corsi Normali, più di 25.000 Ufficiali dei Corsi di Complemento e più di 2.000 Ufficiali a Nomina Diretta, educandoli tutti ad una vita di disciplina e di dedizione al dovere, al culto della Patria e dell'Onore.

LA VITA IN ACCADEMIA



L'Accademia di Livorno si estende oggi su una superficie di 215.000 mq, con fronte a mare di circa 2 km; ospita annualmente circa 1250 persone tra Allievi Ufficiali ed Ufficiali frequentatori dei corsi integrativi e professionali.

http://www.marina.difesa.it/formazione/istituti/accademia_navale/Pagine/accademianavale.aspx



IL BRIGANTINO:

Interrato nel cortile interno dell'Accademia, il brigantino Alfredo Cappellini viene utilizzato principalmente per addestramento e per punizione.

Vi si esercitano gli allievi del primo anno per imparare i rudimenti della navigazione a vela ed essere pronti a operare sul *Vespucci*.

Questo simbolo dell'Accademia è però anche uno strumento di punizione.

Famosi tra gli ex allievi sono i giri di barra (arrampicarsi sull'albero da un lato e scendere dall'altro, a mani nude).

DAL RACCONTO "QUALCUNO DI LORSIGNORI NON E' STATO CHIAMATO?" di Davide Moretti

Escludendo i giorni in cui avevamo esami o prove particolari, la giornata tipica era la seguente:

- 06.25: Sveglia. Tromba a tutto volume in dormitorio. Pratiche mattinali (lavati, vestiti, fai il letto ma fai presto!)
- 06.55 Pronti. Di corsa a Studio (luogo dove si studia). Studiare (cercare di non dormire).
- 07.45 Assemblea mattinale. Tanti concorrenti che girano. Colazione. Ricreazione. Discussione dei rapporti. Esercitazioni varie.
- 08.40 Primo periodo (lezione, ordine chiuso ecc.)
- 09.25 Ricreazione
- 09.35 Secondo periodo.
- 10.20 Ricreazione
- 10.30 Terzo periodo
- 11.15 Ricreazione
- 11.25 Quarto periodo
- 12.10 Ricreazione
- 12.20 Quinto periodo
- 13.05 Ricreazione. Di corsa a spazzolarsi la divisa
- 13.15 Assemblea meridiana. Tanti concorrenti che girano. Lettura delle punizioni e (quasi mai) delle ricompense. Seconda colazione. Ricreazione. Tanti concorrenti che girano
- 14.40 Sesto periodo
- 15.25 Ricreazione
- 15.35 Settimo periodo
- 16.10 Ricreazione. Merenda
- 16.30 Studio
- 18.45 Ricreazione
- 18.55 Studio
- 19.35 Spazzolarsi
- 19.45 Assemblea. Tanti concorrenti che continuano a girare. Pranzo. Ricreazione
- 22.10 Assemblea serale. I concorrenti girano ancora. Di corsa, in sezione, nei dormitori. Pratiche serali (spogliati, piega i vestiti, lavati i denti, ma fai presto!)
- 22.30 Silenzio. Dormire. Guai a chi fiata



UN PO' DI GERGO :

Pesciata	Forte rimprovero
Famigli	Il personale civile dell'accademia navale
Bozzare	Dormire
Pompare	Studiare accanitamente
Bagnino	(Allievo) Ufficiale dello Stato Maggiore
Fuochista	(Allievo) Ufficiale dei Corpi Tecnici

“Ai compagni d’armi reduci dalla Cina”. Intervento per la rivolta dei boxers



Ariete Torpediniere VESUVIO
(gemello dell'ETTORE FIERAMOSCA)

Cantiere: Orlando - Livorno
 Impostazione: 1883 Varo: 1886
 Radiazione: 1911
 Dislocamento: Pieno carico: 3.797 Tonn.
 Dimensioni: Lunghezza: 91,4 mt. fuori tutto
 Larghezza: 13,2 mt. Immerstone: 6,2 mt.
 Velocità: 17 nodi
 Equipaggio: 308

Incrociatore Corazzato VETTOR PISANI

Cantiere: Arsenal di La Spezia
 Impostazione: 1893 Varo: 1896
 Radiazione: 1920
 Dislocamento: Pieno carico: 7.170 Tonn.
 Dimensioni: Lunghezza: 105,7 mt. fuori tutto
 Larghezza: 18 mt. Immer.ne: 7,5 mt.
 Velocità: 19 nodi
 Equipaggio: 430

Contesto storico

La Rivolta dei Boxer o Guerra dei Boxer, fu una ribellione sollevata in Cina contro l'influenza straniera: iniziò dal novembre del 1899 e durò fino al 7 settembre 1901, durante gli anni finali dell'impero Manciù sotto la guida della dinastia Qing.

I protagonisti, membri della "Società dei Pugni Giusti e Armoniosi" erano chiamati semplicemente "Boxer" dagli occidentali, per via della loro pratica di arti marziali.

La rivolta iniziò nel Nord della Cina come movimento contadino, anti-imperialista e antistraniero con attacchi rivolti contro gli stranieri che stavano costruendo le ferrovie e contro i cristiani, considerati responsabili della dominazione straniera in Cina.

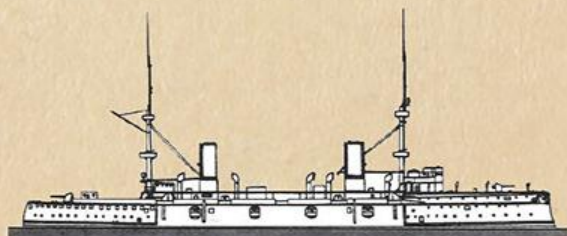
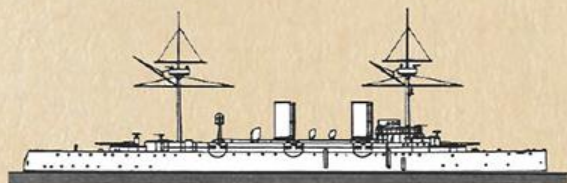
Nel giugno del 1900, i Boxer invasero Pechino e uccisero 230 stranieri, tra cui molti diplomatici. Nel corso degli eventi molte migliaia di cinesi cristiani furono uccisi, la stragrande maggioranza di essi, 18.000, cattolici, soprattutto nelle province di Shandong e Shanxi.

Il parlamento italiano autorizzò il 5 luglio 1900 la creazione di un corpo di soccorso di circa 2000 soldati, al comando del Colonnello Garioni.

Al termine dell'intervento internazionale il Regno d'Italia ottenne una Concessione commerciale di 46 ettari nell'area della città di Tientsin (l'odierna Tianjin), che mantenne fino al 10 febbraio 1947 (trattato di Parigi).

Operazioni navali collegate ai fatti

- Nel 1899 fu costituita in Cina una prima squadra navale formata dalle Regie Navi Marco Polo, Stromboli, Etna, Piemonte, Vespucci ed Elba.
- Il giorno 20.04.1900 i primi marinai italiani sbarcarono dalle Regie Navi Elba e Calabria
- Il 19.07.1900 è costituita la "Divisione Navale Oceanica" con le navi: Ettore Fieramosca, Stromboli, Vettor Pisani e Vesuvio per la scorta del Corpo di Spedizione Italiano; la Divisione rientrerà in Italia a fine 1901.
- Il 29.08.1900 arriva a Taku il "Corpo di Spedizione Italiano in Cina" a bordo delle navi della Compagnia di Navigazione Italiana Minghetti, Giava e Singapore
- Il Corpo di Spedizione Italiano in Cina è poi rientrato in 3 scaglioni: agosto 1901 (navi Singapore e Washington) maggio 1902 (navi Montenegro e Vincenzo Florio) agosto 1905 (nave Perseo della Compagnia Florio Rubattino).



CHI ERANO I BOXER?



Ribelli boxer

Si trattava di un movimento spontaneo senza una vera gerarchia e organizzazione centrale, che si diffondeva in modo incontrollabile, composto da persone umili e ignoranti, di origine contadina. Con connotazioni fortemente tradizionaliste e xenofobe, i boxer si dedicavano alle tradizionali arti marziali fra cui una anche una forma di boxe da cui il nome di "boxer" dato loro dagli inglesi. In genere i Boxer erano convinti che i loro amuleti li avrebbero resi immuni dalle armi degli europei e che le loro abilità nella lotta avrebbero permesso loro di vincere facilmente contro gli eserciti occidentali.

Nel movimento erano ammesse anche le donne che erano raggruppate in gruppi chiamate "lanterne" di vari colori : rosse per le ragazze, bianche per le sposate, verdi per le vedove, nere per le più anziane.



BATTAGLIONE ITALIANO IN CINA

RELAZIONE SULLA SITUAZIONE CINESE DELL'AMMIRAGLIO CANDIANI, A CAPO DELLA DIVISIONE NAVALE OCEANICA (maggio 1901)

"La deficienza dei cinesi di sentimento patriottico è in gran parte compensata da quello di famiglia [...] Non si potrebbe immaginare una razza più della cinese economica, attiva, costante nel lavoro. Se in questo popolo sterminato, che col raccogliere i frutti della sua operosità comincia ad avere coscienza delle sue attitudini e del suo valore, si destasse un sentimento di patriottismo capace di dargli quella coesione che sinora gli ha fatto difetto, è evidente che potrebbe tener testa a qualsiasi coalizione europea. E a destare questo sentimento cooperano adesso le ragioni che vado ad esporre

A parte il malcontento destato nel popolo dalle conversioni religiose (spesso interessate), il paese è ogni giorno più sfruttato economicamente dagli stranieri che impongono i loro interessi [...] (guerre con i Paesi occidentali) finirono tutte con la perdita da parte della Cina di province e territori, e sottoposero il Paese al pagamento di ingenti tributi cui esso si piegò non certo con serenità e rassegnazione. [...] Visto questo stato di cose è naturale che, anche in mezzo a un popolo mancante di principi patriottici, venga a farsi strada un poco di sentimento nazionale che finisce col travolgere la potenza del Governo, e che ci troviamo oggi di fronte a un tentativo di guerra di indipendenza, a cui non arrenderà il successo per l'insufficienza della preparazione militare e per la mancanza di dirigenti ... [...]

Occorre per il bene dell'Europa che un grande esempio sia dato ora alla Cina ... (se ciò non avvenisse) tra qualche anno il grido di riscossa si farebbe nuovamente sentire; ed allora la Cina, istruita dai precedenti insuccessi, se in possesso di un esercito forte, sarebbe in grado di tener testa a qualsiasi spedizioni europee.

LA DIVISIONE NAVALE OCEANICA, giunta in Cina tra agosto e settembre del 1900, comprendeva tra gli altri il Vettor Pisani e il Vesuvio.



L'Ammiraglio Candiani -1901

Avendo partecipato al Corpo di Spedizione Internazionale per sedare la rivolta dei Boxer, l'Italia ebbe diritto ad avere una colonia a Tientsin. Inizialmente fu presidiata per lo più da marinai e carabinieri. Nel 1925 Mussolini costituì il battaglione italiano in Cina composta dalle compagnie San Marco, Libia, San Giorgio. Nel 1943 il territorio fu occupato dai giapponesi.

Genova, 7 marzo • 23 marzo 1905

R.N. Carlo Alberto Pranzi a bordo con concerto



Carré di vitello alla giardiniera

Ingredienti: (per 6 persone): 1 carré di vitello con l'osso del peso di 2 kg circa (comprendente almeno 6 costole), 2 cavolfiori, 500 grammi di carote tornite, 500 grammi di navoni torniti, 6 pomodori piccoli interi, 1 mazzetto di prezzemolo, olio e burro q.b. per arrostiti, 200 grammi di lardo in trance sottili.

Preparazione: bardare la carne con le sottili fette di lardo e legarla con uno spago in modo che durante la cottura abbia a mantenere la propria forma. Cuocerla in padella facendola arrostiti nel forno.

Quando sarà pronta, liberarla dallo spago e dalla bardatura di lardo. Portare la cottura a termine in modo da dorare leggermente la superficie del pezzo di carne.

Trinciarlo quindi in costole, oppure, se il carré appartiene ad una bestia piccola, trinciarlo ogni due costole. Presentarlo su un piatto di portata e circondarlo con una giardiniera di legumi bolliti in precedenza e poi saltati leggermente al burro (i pomodori vanno leggermente brasati al burro).

Spolverare i navoni con il prezzemolo tritato e servire il sugo dell'arrosto, opportunamente ridotto e passato al setaccio, in salsa a parte.

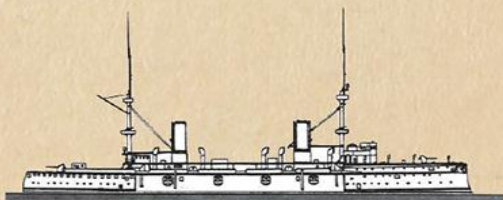
Tempo di cottura: 30 minuti circa per ogni chilo di carne.

Gnocchi alla Romana

Ingredienti: burro, 100 gr, groviera, 30 gr, latte, 1 litro, noce moscata, q.b., parmigiano Reggiano, 120 gr, sale, q.b., semolino, 250 gr, uova, 2 tuorli

Porre il latte in un tegame sul fuoco, unitamente a una noce di burro, ad un grosso pizzico di sale e alla noce moscata; appena bollirà, versarvi a pioggia il semolino, mescolando energicamente con una frusta, per evitare la formazione di grumi. Cuocere il composto a fuoco basso per qualche minuto, fino a che il semolino si addensì, dopodiché togliere il recipiente dal fuoco e incorporare al composto i due tuorli e 80 gr di parmigiano reggiano grattugiato. Versare il composto ottenuto in una teglia capiente (preventivamente bagnata o oliata) e dar bordi bassi e livellarlo con l'aiuto di un coltello bagnato, ottenendo uno strato di circa 1 cm. Prendere una teglia e imburrrarla. Accendere il forno a 200°. Non appena il semolino si sarà raffreddato, con l'aiuto di un bicchiere, una tazzina o un tagliapasta di forma tonda, ricavarne tanti dischi del diametro di circa 5 cm, che si adagieranno nella pirofila, sovrapponendo leggermente un disco all'altro. Quando tutti i dischi saranno sistemati nella pirofila, cospargere la superficie con il parmigiano, groviera grattugiato, fondere il burro rimasto e irrorare per bene la preparazione. Mettere la pirofila nel forno già caldo e lasciare gratinare gli gnocchi per circa 20-25 minuti, finché si formerà una bella crosticina dorata.

16



Incrociatore corazzato CARLO ALBERTO

Cantiere: Arsenale di La Spezia
Impostazione: 1893 Varo: 1896
Radiazione: 1920
Dislocamento: Pieno carico: 7.170 Tonn.
Dimensioni: Lunghezza: 105,7 mt. fuori tutto
Larghezza: 18 mt. Immersione: 7,5 mt
Velocità: 19 nodi
Equipaggio: 340 tra Ufficiali, Sottufficiali, sottocapi e comuni

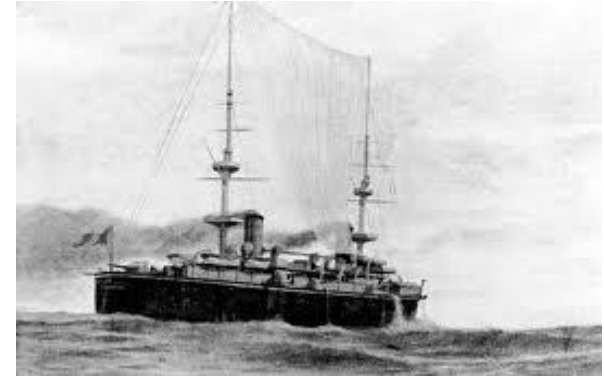
INCROCIATORE CORAZZATO CARLO ALBERTO

Il *Carlo Alberto* viene soprattutto ricordato per gli esperimenti di radiotelegrafia e per la sua partecipazione alla guerra italo-turca.

IL CARLO ALBERTO E LA RADIOTELEGRAFIA

Nel luglio 1902 il *Carlo Alberto* lascia l'Inghilterra dove era stata inviata per l'incoronazione di Re Edoardo VII per raggiungere Kronstadt, dove si trovava in visita il re d'Italia Vittorio Emanuele III. Durante questo viaggio la nave fu a disposizione di Guglielmo Marconi, che la dotò di un sistema di antenne (il sistema radio «Detector», che il *Carlo Alberto* fu la prima nave ad imbarcare) teso tra i due alberi e vi effettuò le prime sperimentazioni sulla trasmissione radio a grande distanza, assieme a tecnici della Regia Marina. In questa occasione il *Carlo Alberto* riuscì a inviare e ricevere messaggi da Kronstadt a Poldhu (Cornovaglia) a 2600 km di distanza. Gli esperimenti radio, effettuati principalmente nel canale della Manica e sulle coste della Cornovaglia, proseguirono sino al 25 agosto 1902. Il 10 settembre dello stesso anno l'incrociatore fece ritorno in Italia, poi svolse nuove sperimentazioni radiotelegrafiche in Atlantico tra il 9 ottobre ed il dicembre 1902.

Dal 1905 in poi la Marina, con i suoi ufficiali specializzati, i suoi tecnici e le sue officine, assistita e consigliata da Marconi, continuò le sperimentazioni ponendosi all'avanguardia nel settore delle radiotrasmissioni.



R.N. Carlo Alberto

CURIOSITA':



Nel 1905 all'arsenale di La Spezia si progetta *l'elmo da Palombaro modello 1905*

L'elmo verrà prodotto principalmente dalla *ditta Italo Zannoni* di La Spezia e da poche altre aziende minori.



Marcia "I Garibaldini del mare" (G. Salvati, T. Forneris 1911).
Copertina spartito originale.

LA GUERRA ITALO-TURCA E I GARIBALDINI DEL MARE

scoppia nel 1911 per il possesso della Libia, allora in mano all'ormai decadente Impero Ottomano.

Il governo premeva per un intervento imminente ma l'esercito non era pronto (non c'era il ricambio la classe del 1899 appena congedata, mancavano armamenti e vestiario) e la Marina presentava alcune lacune, ma intervenne con un centinaio di navi.

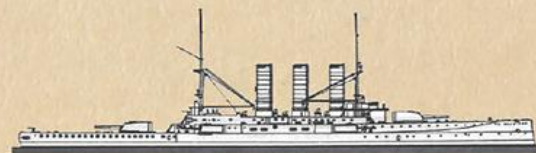
La mancanza di un piano tattico organico e un ragionamento settoriale portò poi le navi destinate a questa missione a trovarsi in Libia 10 giorni prima dell'arrivo dell'esercito. I marinai si trovarono quindi a dover svolgere anche il lavoro dei soldati e così nacquero i **Garibaldini del Mare**, compagnie da sbarco delle navi che dovettero esporsi al combattimento a terra, resistendo fino all'arrivo dell'Esercito.

La sera del 28 settembre 1911, vigilia dell'ultimatum al governo turco, la flotta italiana fu divisa in due squadre, una diretta a Tobruck l'altra comprendente anche la *Carlo Alberto* diretta a Tripoli.

La squadra di Tripoli iniziò a bombardare le fortezze della città libica il 3 ottobre e due giorni dopo i suoi uomini marciarono sulla città issando la bandiera italiana. Staranno poi a presidiarla fino all'arrivo dei fanti il 10 ottobre.

Per il resto del conflitto il *Carlo Alberto* svolse principalmente operazioni di vigilanza e appoggio ai nuclei anfibi. Il 10 aprile 1912 partecipò al bombardamento della città di Zuara, centro di contrabbando di materiali bellici per le truppe ottomane.

Colazione a Bordo della R.N. Vittorio Emanuele



Nave da battaglia VITTORIO EMANUELE

Cantiere: Castellammare di Stabia
 Impostazione: 1901 Varo: 1904
 Perdita: 1923
 Dislocamento: Pieno carico: 13.804 Tonn.
 Dimensioni: Lunghezza: 144,6 mt. fuori tutto
 Larghezza: 22,4 mt. Immersione: 8,4 mt.
 Velocità: 21 nodi
 Equipaggio: 700

Pasticcio di maccheroni alla Romana

Gioia del palato per il Carnevale di altri tempi: il tradizionale pasticcio di maccheroni alla romana, di cui si trova traccia anche nella cucina ferrarese. Il pasticcio di maccheroni alla romana è una ricetta tradizionale complessa. Per questa ricetta si deve preparare separatamente un buon sugo di carne senza pomodoro, denso, saporito e ben sgrassato. Un ripieno ricco di animelle, fegatini, funghi, polpettine, salsicce. Maccheroni da lessare al dente e da condire con il suddetto sugo e abbondante parmigiano. Crema pasticceria classica, con tuorli d'uovo, zucchero, latte e farina. E, infine una pasta frolla destinata a racchiudere il tutto. Stendere una parte della frolla sul fondo di una teglia rotonda, disporre sulla pasta frolla uno strato di maccheroni, il ripieno, un altro strato di maccheroni dando la forma di cupola. Sul tutto la crema pasticceria, abbinamento lungamente comprovato dalla tradizione pasticceria di Roma, ancor prima del '700. Si completa coprendo la cupola con la restante pasta frolla, chiudendo bene i bordi tra il cerchio inferiore e quello superiore. Una spennellata di uovo sbattuto e il dolce è pronto per essere infornato. Il pasticcio di maccheroni va servito freddo e cosperso di abbondante zucchero a velo. Questo era il dolce di carnevale della Roma dei secoli passati.

Spaghetti sformati con ragout bianco in camicia di frolla e crema

Ingredienti per 8 persone:

pasta frolla per crostate g 250
 crema pasticceria 3 cucchiari
 spaghetti g 300
 salsa di carne bianca (sugo ricco di carni e vegetali, tutto in bianco) g 200
 tuorli d'uovo 4
 ricotta g 100
 pecorino Romano g 60
 pepe nero di ottima qualità da macinare al momento
 amido di mais un cucchiaino raso

Stendere la pasta frolla allo spessore di mezzo centimetro, dandogli la forma rettangolare di cm 20x30. Mettete a cuocere gli spaghetti. In una casseruola fate scaldare la salsa di carne. In una ciotola mescolate i tuorli d'uovo, la ricotta, il pecorino, un poco di pepe macinato al momento, la maizena e mezzo bicchiere d'acqua. Scolate gli spaghetti nella salsa di carne e fateli insaporire per 2/3 minuti. Aggiungete il composto alla pasta, fate ribollire due minuti e spostate dal fuoco. Lasciate freddare il tutto. A questo punto farcite la pasta frolla come a formare degli strudel, facendo bene attenzione a chiudere i lati, a mantenere la chiusura della frolla verso il basso e a bucarla per far fuoriuscire il vapore in cottura. Una volta formati gli strudel, spennellateli di uovo e fateli cuocere in forno a 160°C per almeno 35 minuti. A fine cottura lasciateli riposare almeno dieci minuti, tagliateli a piccoli tranci di 8cm l'uno e serviteli.

LA REGIA NAVE VITTORIO EMANUELE

La notizia della costruzione del *Vittorio Emanuele* e del suo varo ebbe vasto eco:

Dalla *Domenica del Corriere* del 25 settembre 1904 :

"Nel cantiere di Castellammare è pronta per essere varata una nuova nave corazzata, la Vittorio Emanuele. Il varo, a quest'ora, avrebbe già dovuto aver luogo se nonch , desiderando il Re di assistere alla bella festa operaia, ed essendo egli, fino alla settimana scorsa, costretto a non abbandonare Racconigi, in attesa di divenire padre per la terza volta, il varo venne rimandato. Ora esso non pu  non essere assai prossimo [...]"

Dalla *Tribuna Illustrata* n.4 dell'ottobre 1904:

"[...]la nuova corazzata Vittorio Emanuele III [...]  stata felicemente varata il 12 corrente dal cantiere di Castellammare, alla presenza di S.M. il Re [...] Come   noto la madrina della nave   stata la gentile signorina Rubina Cali, figlia del contrammiraglio Cali e di donna Agatina Cali Guercia, una delle pi  leggiadre e colte dame della societ  napoletana. La signorina Cali, che il nostro valente collaboratore fotografico ha avuto l'abilit  di cogliere in graziosissima posa col suo obbiettivo, non ha ancora diciotto anni ed   un vero fiore di grazia e freschezza.

Il comm. Cuniberti   uno dei pi  valenti tecnici dell'industria navale; ha fatto lunghi e diligenti

studi anche all'estero dove ha passato molto tempo per missione del Ministero della Marina, ha

cinquant'anni, ed   stato promosso a scelta al grado di colonnello sul principio di quest'anno. La

costruzione della Vittorio Emanuele fu iniziata il 20 Settembre 1901, ma, per molteplici ragioni,

durante un lungo periodo essa procedette con limitatissima maestranza. Solo in questa ultima

annata vi lavorarono in media 900 operai al giorno

Il costo della nave al momento presente   di 7 milioni circa; quello della nave finita sar  di circa 28 milioni; sar  ultimata ed entrer  a far parte della forza navale dello Stato nel 1906. "



Il *Corriere Illustrato della Domenica* n. 48 del 28 ottobre

"Il vescovo della diocesi, monsignor De Jorio, assistito dal capitolo della cattedrale, diede la benedizione di rito alla nave, contro il cui fianco la tradizionale bottiglia di champagne fu spezzata dalla signorina Cali [...]. La nave scese in mare felicemente alle 10,23 fra gli urr  dei marinari e gli evviva di una folla immensa (...). Attualmente essa   la corazzata pi  potente che trovasi in mare tra le flotte da guerra di tutto il mondo"

Pranzo della Divisione Incrociatori Classe "Amalfi"



Unità ben concepita e costruita, ma in breve superata dagli incrociatori da battaglia.

Dopo la sua entrata in servizio espletò servizio di Squadra sono al 1911 quando partecipò al conflitto italo-turco in Cirenaica, in Tripolitania e successivamente nel Mar Egeo appoggiando gli sbarchi e le occupazioni delle isole del Dodecaneso.

All'entrata in guerra dell'Italia, il 24 maggio 1915, fu trasferita a Venezia per appoggiare l'ala a mare delle truppe operanti in quell'area. Il 7 luglio 1915 uscì in mare con altre unità per effettuare una missione esplorativa in forze nell'alto Adriatico. Fu silurata dal sommergibile tedesco UB.14 che operava con personale tedesco ma sotto bandiera austro-ungarica con il nome di U.26. La compartimentazione subacquea studiata per resistere alle più modeste armi dell'inizio del secolo, risultò inefficace per il siluro tipo G.125 da 450 mm., con carica di scoppio da 140 Kg, lanciato dal sommergibile. La nave affondò in pochi minuti perdendo 67 uomini dell'equipaggio.

Incrociatore corazzato AMALFI

Cantiere: Orlando - Genova
 Impostazione: 1905 Varo: 1908
 Perdita: 1915
 Dislocamento: Pieno carico: 10.600 Tonn.
 Dimensioni: Lunghezza: 140,5 mt. fuori tutto
 Larghezza: 21,1 mt. Immersione: 7,4 mt
 Velocità: 23 nodi
 Equipaggio: 687 tra Ufficiali, Sottufficiali, sottocapi e comuni



Consumato alla Reale

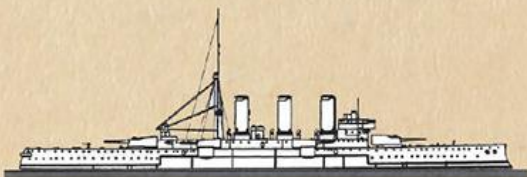
Consumato viene dal francese "Consommé", participio passato del verbo "consommer", "consumare". Con tale nome s'intende un brodo ristretto, dopo una bollitura prolungata a fuoco basso. La differenza fra un "consommé" e un brodo ristretto risiede nel fatto che nel brodo, a causa della lunghissima cottura, che va oltre le 8 ore in una preparazione classica, non ci sono quasi più proteine, dato che la maggior parte è stata ridotta in amminoacidi, mentre nel consommé moderno, riprendendo della carne a metà cottura, saranno presenti proteine in quantità piuttosto importanti, dato che i succhi estratti dalla carne e dalle verdure della seconda cottura non hanno ancora avuto il tempo di essere degradati completamente.

Ingredienti:

400 gr. di polpa di manzo tritata (scelta fra i tagli più magri)
 2 litri di buon brodo di carne
 una chiara d'uovo
 un ciuffo di erba cipollina
 una carota
 una gamba di sedano
 un paio di gambe di prezzemolo
 ale q.b.

Tagliare a dadini la carota e il sedano, mescolare la carne con l'erba cipollina e il prezzemolo tritati finemente, unire la chiara d'uovo e amalgamarla con cura. Mettere sul fuoco il brodo e aggiungere i dadini di verdura (brunoise) e poi la carne, riscaldare sino quasi al bollore (prestare molta attenzione: il brodo deve fremere ma non bollire, la carne deve formare il cosiddetto "cappello", cioè rimanere sopra il brodo a mo' di cimiero), cuocere per un'ora e mezzo, lasciar raffreddare, filtrare e, se necessario, sgrassare. Riscaldare il consumato e servire in tazza.

È un ottimo inizio per una cena dai secondi importanti, come lessi misti o cacciagione di pelo in salmi. Chi possiede un orto, può sostituire l'erba cipollina con una cipolla gialla tagliata in tre fette spesse, con tutta la buccia, grigliata, di modo che la buccia della cipolla conferirà al brodo una bella tinta ambrata e la grigliatura una punta d'aroma del tutto particolare.



LA BANDIERA DI COMBATTIMENTO ALL'AMALFI (3 agosto 1913)

La bandiera all' Amalfi (Gazzetta Ufficiale del Regno D'Italia 1913, nr. 181)

Ieri la bella storica Amalfi piena d'incanti e di operosità industriali, era animatissima, pavesata e imbandierata per la solenne cerimonia della consegna della bandiera di combattimento donata da un Comitato di signore amalfitane alla Regia Nave Amalfi. Un gran numero di imbarcazioni addobbate con bandiere e festoni, si trovavano nella rada intorno alle Regie navi Amalfi e Sardegna, quest'ultima giunta nella mattinata. Un centinaio di alunni delle scuole comunali, schierati sulla marina, cantavano l'inno di Mameli ed un inno composto per l'occasione del maestro Gambardella. Alle 11,30 una salve di colpi di cannone, annunciò la partenza dallo scalo dell'imponente corteo di imbarcazioni, alla cui testa stava la goletta a 24 remi del 1700 recante a bordo il cofano artistico con entro la bandiera di combattimento per l'Amalfi e la pergamena commemorativa. Sulle varie lance delle navi da guerra presero posto le autorità. Al muover del corteo le musiche suonavano e la folla applaudiva. L'imponente corteo si recò presso la nave Amalfi offrendo uno spettacolo bellissimo. Parlarono, applauditi, il vescovo mons. Dolci, dopo le preci rituali e la benedizione della bandiera, il sindaco di Amalfi cav. Casanova, il comandante del dipartimento e S. E. il sottosegretario di Stato per la marina Bergamasco, ai quali tutti rispose il comandante della nave capitano di vascello Roberti. Fra gli urrà dei marinai e le salve d'artiglieria delle altre navi, alle quali rispondevano tutte le antiche torri della città, la bandiera venne issata all'albero maestro.[...] S. E. il ministro della marina telegrafò :

< Presente col cuore alla lieta cerimonia che si svolge in coteste acque già spettatrici di gloriose gesta marinare, lieto di essere costì rappresentato dal mio valido cooperatore, S. E. Bergamasco, invio alla patriottica cittadinanza amalfitana il mio cordiale saluto

Enrico Millo



Alcuni momenti della cerimonia



L'ULTIMO VIAGGIO DELL'INCROCIATORE AMALFI

L'*Amalfi* venne affondato da un siluro lanciato da un sommergibile austriaco, a circa 20 miglia dalla costa. Era una notte dal mare calmo ma nebbiosa e l'*Amalfi* con le torpediniere Calipso e Procione solcava le acque dell'Adriatico tra Venezia e Istria per sorvegliare l'attività dei sommergibili austriaci. Alle 4 l'incrociatore sobbalzò, colpito nella parte centrale di dritta.

RAPPORTO SULL'AFFONDAMENTO DEL CAPITANO DI VASCELLO RIAUDO, Comandante dell'*Amalfi*:

...*"Prima dell'alba erano armati i soli pezzi antisiluranti, e verso le 3:00 avevo ordinato personalmente al Comandante in 2^a di chiamare tutta la gente a posto di combattimento [...] Alle 4:05 mi recai nel casotto di rotta... Qualche minuto dopo, [...] avviene sulla sinistra, verso il centro della nave, una forte esplosione seguita da proiezione altissima colonna d'acqua commista a frammenti di carbone. Distinsi perfettamente la scia di un siluro, facente un angolo di circa 30° da poppa colla rotta della nave; la scia non aveva più di 200 metri di lunghezza, il che mi fa supporre che il sommergibile nemico abbia lanciato passando fra la torpediniere Calipso e l'*Amalfi*. Ho mosso tutta la barra a dritta per evitare un secondo siluramento. Le macchine erano in azione, il timone funzionava perfettamente, lo sbandamento della nave non superava i 20° ed io ho ordinato di verificare l'entità dell'avarìa nella speranza di poter raggiungere Venezia. Poco dopo però lo sbandamento aumentava, quantunque non rapidamente, e l'equipaggio si poneva sul lato dritto di coperta. Intuendo io che la nave si sarebbe capovolta diedi l'ordine di fermare le macchine [...] ed ho avvertito la gente di attendere ordine per gettarsi in mare essendo elevata la velocità della nave [...] Alle mie parole l'equipaggio proruppe in grida di "Viva il Re!!" "Viva l'Italia!". Poco dopo aumentando rapidamente lo sbandamento sulla sinistra la velocità d'avanzo diminuiva sensibilmente. Diedi allora l'ordine "si salvi chi può" e l'equipaggio sorvegliato per gruppi da parecchi Ufficiali si gettò in mare [...] La nave accostando a dritta completava in pochi minuti l'abbattuta sul fianco sinistro, emergendo completamente l'elica di dritta che era in moto. [...] Alla scomparsa della bandiera sorse unanime il grido di "Viva il Re!!" "Viva l'Italia!". "I naufraghi con grida di "Viva il Re!" attendevano tranquilli di essere recuperati....."*

*Il nome della nave
posizionato a poppa,
custodito oggi nel Museo
Storico di Venezia*



IL RACCONTO DI UN SUPERSTITE

"Il personale della nave era sveglio perché stava per cambiare la guardia, e a ciò si deve la sua salvezza. Ricevuto l'urto del siluro proprio al centro, la bella nave sbandò sulla sinistra, pur continuando ad avanzare. Ero in procinto di andare di guardia, quando udì un urto, seguito da uno scricchiolio spaventoso e m'accorsi che la nave sbandava rapidamente..Capii subito che cosa era avvenuto e mi spogliai, cingendo il salvagente. Andai in coperta. L'equipaggio, gli occhi fissi sul comandante, attendeva. Con voce commossa, rotta dai singhiozzi, egli gridò. "Viva il Re". Noi rispondemmo allineati, immobili, frementi di angoscia e di rabbia impotente. Poi il comandante aggiunse seccamente: "Si salvi chi può!". Mi gettai in mare e udii il comandante col pianto nella voce: "Amalfi, addio!". Poi la nave [...] si abbattè sul fianco ferito [...] Chiusi gli occhi urlando di dolore, con un singhiozzo che mi arroventava la gola...E quando li riapersi, l'incrociatore non esisteva più...C'era là un gorgo...E se ne levavano lamenti. Nel mio cuore rimarrà sempre la visione supremamente grande del comandante che, ultimo fra tutti, si lanciava in mare dopo l'addio alla nave che inabissava"

IL RELITTO

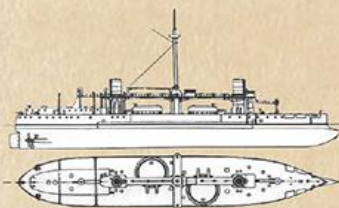
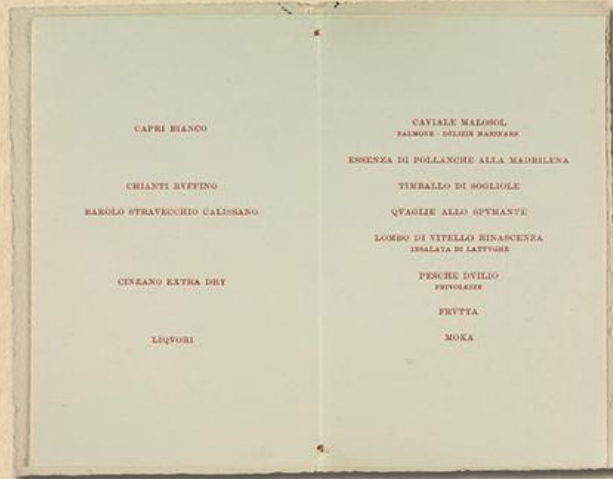
Già un mese dopo l'affondamento iniziarono le prime missioni subacquee ricognitive. Il 2 agosto 1915 venne recuperata la bandiera di combattimento, che nel 1921 venne donata al Comune di Amalfi e posta nel Museo Municipale della cittadina.

Negli anni '20 il relitto venne venduto a un'impresa di demolizione, la ditta Scavone di Venezia, che lo smantellò quasi completamente per riutilizzarne il ferro e recuperò anche le 2 eliche di bronzo. Attualmente sul fondo del mare rimangono solo alcune lamiere della corazza e piccoli sfuggiti allo smantellamento, le torri binate con i loro cannoni sono ancora conficcate a testa in giù nel fondale.



*Il relitto dell'*Amalfi* sul fondo
dell'Adriatico*

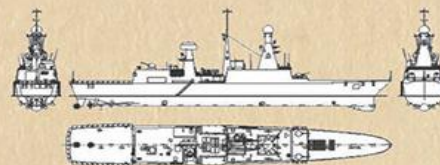
R.N. Caio Duilio



Caio Duilio
Corazzata 1886 - 1900
Dislocamento a pieno carico: 12.265 t.
Velocità: 15 nodi
Equipaggio: 420



Caio Duilio
Incrociatore lanciamissili 1958 - 1990
Dislocamento a pieno carico: 6.500 t.
Velocità: 31 nodi
Equipaggio: 500

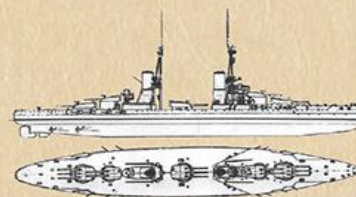


Caio Duilio
Cacciatorpediniere lanciamissili tipo Orizzonte 2003
Dislocamento a pieno carico: 6800 t.
Velocità: 29 nodi
Equipaggio: 195

La nave porta il nome del condottiero romano Caio Duilio che, console di Roma nel 260 a.c., per riuscire a contrastare la potente flotta nemica cartaginese, fece costruire una flotta di 120 navi dotate di un ponte mobile con uncini (detto corvo) per sfruttare la preponderante capacità tattica dei Romani nel combattimento corpo a corpo. In quello stesso anno la flotta romana e cartaginese si scontrarono nella battaglia di Milazzo dove i cartaginesi furono pesantemente sconfitti. Con questa vittoria, i romani divennero i nuovi padroni del Mediterraneo occidentale.

Dal 1886 c'è sempre stata una nave con questo nome:

- La prima Unità fu la *corazzata* che prestò servizio dal 1886 al 1909. Al momento della sua apparizione, con i suoi cannoni da 450mm, fu ritenuta tra le più potenti navi da guerra esistenti.
- La seconda Unità fu la *nave da battaglia* varata nel 1913 e riammodernata nel 1937. Questa Unità partecipò al primo e secondo conflitto mondiale e rimase in servizio fino al 1956.
- La terza unità fu l'*incrociatore lanciamissili* varato nel 1960 ed in servizio fino al 1990.
- L'attuale *Cacciatorpediniere* Caio Duilio è la quarta Unità della Marina Militare che in ordine temporale adotta questo nome; è stata varata il 23 ottobre 2007 ed è entrata in servizio nel naviglio militare il 3 aprile 2009. Essa è il frutto di un progetto binazionale denominato Orizzonte, nato dalla cooperazione con la Marina Militare Francese e rappresenta un prodotto che sintetizza in se le più avanzate tecnologie cantieristiche militari moderne.



Nave da battaglia Caio Duilio

Cantiere: Castellammare di Stabia
Impostazione: 1912 - Varo: 1913
In ricostruzione: 1937
Dislocamento: Pieno carico: 25.200 t.
Dimensioni: Lunghezza: 176,1 mt. fuori tutto
Larghezza: 28 mt. - Immersione: 9,5 mt.
Velocità: 21,5 nodi
Equipaggio: 1000

LA CAIO DUILIO IN GRECIA

L'ECCIDIO DI GIANNINA (27 AGOSTO 1923)

La commissione tecnica presieduta dal generale italiano Enrico Tellini, incaricata dal Consiglio degli Ambasciatori di tracciare i confini tra Grecia, Albania e Jugoslavia, venne trucidata in territorio greco da ignoti. Per tutta risposta, Mussolini diede ordine alla Regia Marina di schierare nel mar Ionio una squadra navale composta dalle Corazzate *Cavour*, *Giulio Cesare*, *Andrea Doria* e *Caio Duilio*, di cannoneggiare Corfù ed occuparla. L'eccidio porterà il 31 agosto 1923 al primo atto di guerra del regime fascista: l'occupazione di Corfù, che si concluse con il rientro a Taranto delle unità a settembre.

COSA ACCADDE IN QUEI GIORNI A CORFU' ?

La popolazione di Corfù rimase sorpresa, alle 2 del pomeriggio del 31 agosto, nel vedersi sorvolata a bassa quota da aerei italiani. Si era pensato a una dimostrazione di amicizia, come era avvenuto giorni prima: in occasione della visita di una nave scuola greca, era giunto in porto anche un incrociatore italiano, sbarcando un contingente di marinai che con la banda musicale in testa erano sfilati per le vie della città. Gesto di amicizia, indubbiamente, ma che fu accolto oltre che con applausi anche da bordate di fischi e grida di "Chicchirichi" da parte dei ragazzini. (...) poco dopo gli aerei, quel 31 agosto arrivò in porto il caccia *Premuda* seguito da una grossa formazione navale. Dalla *Cavour* si staccò una motolancia che portò a terra un ufficiale superiore, il Capitano di Vascello Antonio Foschini il quale chiese di essere accompagnato immediatamente dal prefetto. All'esterrefatto funzionario l'ufficiale, alle 15 precise, intimò a nome dell'ammiraglio Solari la resa della città. Il prefetto chiamò al telefono Atene: "niente resa, in alcun caso" fu la risposta della capitale. E questa risposta venne comunicata alle 16:30 al comandante Foschini, che allora consegnò un documento scritto dove si intimava "in 30 minuti lo sgombero dei civili stranieri in località aperta e lontana da edifici militari". L'indicazione dei 30 minuti era a penna, correzione del testo precedentemente dattiloscritto che parlava di 2 ore. (...) Era un ordine isterico e irragionevole (...) nonostante ciò all'ora indicata le navi italiane cominciarono il bombardamento ... (che) durò 7 minuti e cessò quando un intraprendente infermiere rimasto sconosciuto prese un lenzuolo lo annodò a una sagola di un'asta di bandiera de forte e lo alzò.

(dal **periodico Illustration**)



Domenica del Corriere: sbarco Italiano a Corfù

PERCHE' GLI ITALIANI VENIVANO CHIAMATI CHICCHIRICHI' ?

Alla fine della Grande Guerra l'accampamento degli italiani a Corfù fu l'ultimo a essere sgomberato. I soldati fecero capire che da Corfù non se ne sarebbero mai andati, anzi c'era stato qualcuno che aveva eretto un galletto di legno nel campo. proclamando: "quando questo gallo canterà l'Italia se ne andrà". Il giorno della partenza arrivò, allora sfilando verso il porto vennero accolti dalla popolazione con applausi e il verso del gallo (chicchirichi).

R.A.N. Visita S.E. Augusto Turati



VISITA DI S. E. AUGUSTO TURATI
ALLA R. ACCADEMIA NAVALE
LIVORNO 16 MARZO 1930 - VIII

Ten. Vasc. Torriani

LISTA DELLE VIVANDE

PASTICCIO DI MACCHERONI
UOVA ALLA CAYOUR
FAGIANO AL FORNO
BAVARESE AL CROCCANTE
FRUTTA

VINI

HUFFINO BIANCO - BRIGLIO ROSSO
SPUMANTE CINZANO

Bavarese al croccante

Il croccante è un tipico dolce natalizio, di semplice realizzazione e grande gusto ma di origini discusse: è preparato in moltissime regioni d'Italia, specialmente al centro-sud e tutte vantano una tradizione al riguardo. Ci sono diverse ipotesi circa la sua origine, così come per il torrone. Si hanno testimonianze scritte di questo dolce su un testo spagnolo del 1475, il che fa presumere la provenienza iberica, ma altri avanzano l'ipotesi che il croccante sia nato nel meridione d'Italia intorno al 1200, come derivazione di un tipico dolce arabo, fatto a base di mandorle, miele, zucchero e spezie.

Preparazione

Ammorbidire i fogli di gelatina in acqua e in un pentolino bollire il latte con la vaniglia. Battere i tuorli con lo zucchero e versargli sopra lentamente il latte bollente, escludendo il baccello di vaniglia e mescolando fino a ottenere un composto omogeneo. Rimettere sul fuoco e far addensare il composto senza farlo bollire. Togliere dal fuoco e incorporare la colla di pesce, mescolando fino al suo completo scioglimento. Passare il composto al setaccio e attendere il suo completo raffreddamento, magari stendendolo su una lastra di marmo. Incorporare la panna montata e il croccante precedentemente tritato e mescolare delicatamente con la frusta. Versare il composto ottenuto negli appositi stampi (o su delle ostie) e riporre in frigo. Il prodotto presto solidificherà e potrà essere servito anche affettato o a pezzi. Secondo alcune ricette si aiuta a fondere lo zucchero con del succo di limone il quale dà anche un certo aroma. Per favorire il distacco dal marmo o dallo stampo ci si può aiutare bagnando la superficie con una goccia di olio o burro.

Ingredienti e dosi per 6 persone:

120 g. di zucchero,
3 tuorli d'uovo,
75 g. di croccante,
25 cl. di latte,
10 g. colla di pesce,
4 dl. di panna montata,
1 baccello di vaniglia.

Spumante Cinzano.

Il nome Cinzano ha origine antichissime, tanto che una delle prime registrazioni ufficiali risale al 1568, negli archivi parrocchiali del piccolo borgo di Pecetto Torinese. I Cinzano erano specializzati in colture di alberi da frutto e vite e producevano rosolio, un liquore derivato dal petalo della rosa, usato spesso come base per altri liquori, vini ed elisir, con proprietà benefiche. Già nel 1703 la fama del rosoli e degli elisir Cinzano varca i confini del piccolo villaggio, tanto che il Maestro Acquavitaio Giovanni Battista Cinzano ottiene la licenza governativa per distillare e vendere elisir e rosoli fino a Torino. Dopo questo riconoscimento, gli eredi di Giovanni Battista Cinzano, Giovanni Giacomo e Carlo Stefano Cinzano, ottengono un'ulteriore licenza dalla corte Sabauda e aprono la bottega laboratorio di Via Dora Grossa, oggi via Garibaldi, nel centro di Torino. La famiglia Cinzano diviene molto presto una produttrice eccellente di vermouth, tanto che nel 1786 viene insignita dai reali di Casa Savoia quale miglior produttrice di una specialità torinese di Vermouth (il Vermouth Rosso). Nel 1786 i Cinzano vengono incaricati dal Re di Piemonte e Sardegna di emulare i metodi francesi di produzione dello Champagne, nei domini reali di Santo Stefano Belbo e Santa Vittoria d'Alba. La ricerca e la sperimentazione porta alla produzione del primo spumante italiano e pone le basi per la rinomata tradizione nazionale di spumanti.

I Savoia continuano a incentivare le sperimentazioni dei fratelli Cinzano, offrendo loro le tenute di Santa Vittoria d'Alba come base per le loro ricerche. Dagli anni Sessanta i Cinzano iniziano a produrre su scala industriale i loro prodotti, soprattutto i vermouth; negli stessi anni viene inaugurato il primo stabilimento a Santo Stefano Belbo, che con Santa Vittoria d'Alba e Chambéry, diviene la base del successo di Cinzano nel mondo. In Europa, poi in Sud America e in Africa.



Livorno - R. Accademia Navale - Sala da pranzo Allist



TURATI E L'ACCADEMIA DI LIVORNO

L'ACCADEMIA NEL 1930

Dall'ottobre 1929 l'Accademia era retta da Domenico Cavagnari, che rivestì questo ruolo fino al 1932. L'accademia non era più quella da lui conosciuta come allievo: era più grande, più moderna ed efficiente e non ospitava più solo nobili. Era diventata un'accademia borghese. Cavagnari diede all'istituto la struttura di un solido ateneo con le stellette e insieme svolse la difficile funzione di ponte tra la Marina e il Regime mussoliniano.

Da una parte infatti c'era la Marina riservata e gelosa della propria autonomia, nemica per educazione delle manifestazioni plateali, dall'altra il Governo Fascista, che delle adunate di massa faceva il suo pane quotidiano. Inoltre i gerarchi fascisti e in particolare il Duce prediligevano l'Aeronautica, giovane e tutta da plasmare, Aeronautica che cercava di allargare la propria influenza sulla flotta; compito di Cavagnari era quello di arginarla.

Nel 1930 il Ministro della Marina chiese che le più alte personalità del Regime venissero a tenere una serie di conferenze in Accademia. Aprì la serie, il 17 marzo, il Segretario del Partito Fascista **Augusto Turati** con il tema **"La concezione fascista dello Stato"**.



veduta dall'altro dell'Accademia di Livorno (1930)

"Ho conosciuto Augusto Turati quando ormai era ridotto a un rottame...."

Non era un uomo di partito... Cercò di normalizzare il partito fascista defascistizzandolo ..."

Indro Montanelli, gennaio 2000



Augusto Turati Augusto Turati

TURATI: UN CASO ESEMPLARE DELLE LOTTE DI POTERE NELL'ITALIA FASCISTA

Politico, giornalista e sindacalista, dal 1920 fu esponente di spicco del fascismo a Brescia, dove era famoso per la sua intransigenza nell'applicare le direttive di Roma.

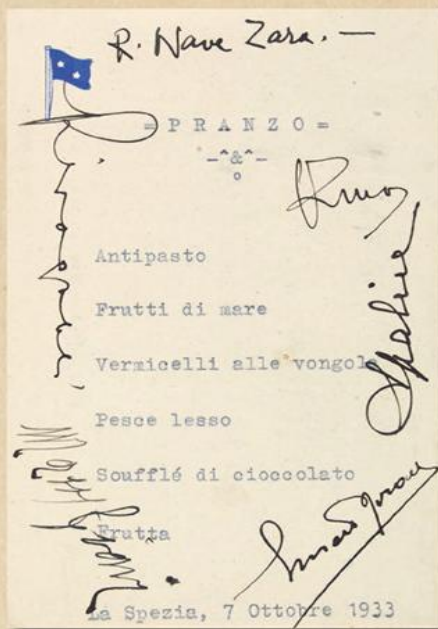
Nel 1926 Mussolini lo chiamò alla segreteria del Partito Nazionale Fascista (PNF) in sostituzione di Roberto Farinacci, divenuto scomodo dopo per un ruolo di primo piano dopo il delitto Matteotti.

Gli anni della sua gestione furono segnati da grandi epurazioni, da un rigido inquadramento degli iscritti e da un ridimensionamento dei capi provinciali in favore del potere centrale. Soprattutto questo ultimo punto gli causò le antipatie di molti gerarchi fascisti come Farinacci, Ciano e Balbo e dello stesso Mussolini che temeva la sua incessante ascesa di potere e di popolarità.

Fu quindi messo al centro di una campagna scandalistica che non cessò nemmeno quando, dimessosi da segretario, tornò a fare il giornalista prima per il "Corriere della Sera" e poi come direttore de "La Stampa". Le accuse di frequentazioni assidue di case chiuse e rapporti omosessuali, lo portarono nel 1932 all'espulsione dal Partito e alla reclusione in vari manicomi.

Nel 1933 venne mandato al confino a Rodi e tornò in Italia solo nel 1937, ritirandosi per sempre dalla vita politica. Morì a Roma nel 1955.

Pranzo R.N. Zara • Colazione R.I. Pola



Nave Zara: il Comandante in Seconda esegue, come ogni giorno, la "prova rancio" prima dell'apertura della mensa equipaggio

Zuppa alla russa

Ingredienti:

carne di maiale: 500 g; cipolla: 1; cavolo: 200 g; zucchero: 1 cucchiaino
pomodori: 2; panna acida: 1 dl; salsiccia: 200 g; barbabietole: 300 g
aceto: 1 cucchiaino; alloro: 1 foglia; prosciutto cotto: 200 g
sale, pepe

preparazione

Mettete la carne in due litri di acqua fredda, portate a bollire, schiumate e fate cuocere a fiamma bassa. Tagliate a fiammifero le barbabietole, tritate la cipolla e fatele bruciare in un'altra pentola con un po' di brodo, fino a metà cottura. Aggiungete il cavolo tagliato a striscioline, l'aceto, lo zucchero e la foglia di alloro, coprite con il brodo e fate cuocere.

Una decina di minuti prima di togliere dal fuoco, aggiungete i pomodori tagliati a spicchi, il sale, il pepe, la carne che avrete tagliato a dadini, il prosciutto cotto sminuzzato e la salsiccia a pezzetti.

A piacere potete far cuocere insieme alla zuppa mezzo chilo di patate tagliate a dadini.

Servite versando nei piatti la panna acida.



Incrociatore pesante ZARA - eponimo della Classe

Cantiere: O.T.O. - La Spezia
Impostazione: 1929 Varo: 1930
Perdita: 1941
Dislocamento: Pieno carico: 14.530 Tonn.
Dimensioni: Lunghezza: 182,8 mt. fuori tutto
Larghezza: 20,6 mt. Immersione: 7,2 mt.
Velocità: 32 nodi
Equipaggio: 841

LA BATTAGLIA DI CAPO MATAPAN

GLI ANTEFATTI

IL PIANO ITALO – TEDESCO: L'OPERAZIONE GAUDO

Decisa da Supermarina a metà marzo 1941, in seguito alle pressioni esercitate dai tedeschi, mirava ad attaccare con la nostra flotta le navi britanniche che dai porti egiziani e dalla Cirenaica trasportavano in Grecia materiali da guerra e truppe destinati a rafforzare le armate elleniche, per rendere più agevole ai tedeschi l'invasione della Grecia. La missione iniziò il 26 settembre, vi presero parte: una nave da battaglia (Vittorio Veneto) con una squadriglia di cacciatorpediniere in partenza da Napoli; la III divisione (*Trieste, Trento e Bolzano*) con una squadriglia di cacciatorpediniere da Messina; la I divisione (*Zara, Pola e Fiume*) e cacciatorpediniere da Taranto; l'VIII divisione (*Duca degli Abruzzi e Garibaldi*) accompagnata anch'essa da cacciatorpediniere da Brindisi.

Gaudo: piccola isola a sud di Creta

GLI ASSI IN MANO INGLESE:

Gli inglesi, a differenza degli italiani:

Riuscivano a decrittare i messaggi dei nemici, erano infatti dotati di una macchina chiamata "Enigma", la stessa in dotazione ai tedeschi. È così che riuscirono a intercettare una comunicazione tra il comando di Rommel in Libia e il corpo aereo tedesco in Sicilia, venendo a conoscenza dell'operazione Gaudo.

Possedevano il radar, grazie al quale riuscirono a identificare anche di notte il relitto del *Pola*, anche se inizialmente venne scambiato per la *Vittorio Veneto*.

Erano pronti al combattimento navale notturno. Gli italiani continuavano a seguire il vecchio regolamento di navigazione notturna che prevedeva di lasciare le artiglierie pesanti a riposo e disarmate durante la navigazione notturna, coperte con dei tappi metallici. Gli inglesi invece lo abbandonarono all'insaputa di tutti già nel 1934. Nel '41 le navi inglesi avevano strumenti di punteria notturna efficienti, nonché il radar, che gli consentivano anche il combattimento al buio.



Fig.2: Il *Pola* colpito dal siluro inglese, è costretto a fermarsi

28 MARZO: UNA GIORNATA AD ALTA TENSIONE

Ore 15:15: Dopo varie battaglie tra le 2 flotte, l'ammiraglia *Vittorio Veneto* viene colpita a poppa da un siluro inglese, all'altezza delle 2 eliche di sinistra. È quindi costretta a procedere in rotta nord-ovest a velocità ridotta, scortata dalle altre navi (vd figura 1):

Ore 19:50: a seguito di un nuovo attacco aereo inglese, il *Pola* viene colpito a poppa. Imbarca 4000 tonnellate d'acqua ma nonostante ciò continua a galleggiare. Il danno all'impianto elettrico è però irreparabile. L'incrociatore non può più procedere la navigazione e, con l'approssimarsi della notte, è fermo al buio e senza possibilità di usare l'artiglieria.

Ore 20:35: lo *Zara* e il *Fiume* si staccano dalla formazione insieme ai 4 cacciatorpediniere *Alfieri, Gioberti, Carducci* e *Oriani* per andare in soccorso al *Pola*, ignari che di lì a poche miglia stava sopraggiungendo la *Mediterranean Fleet* (la flotta inglese). Ha inizio la notte di Matapan.

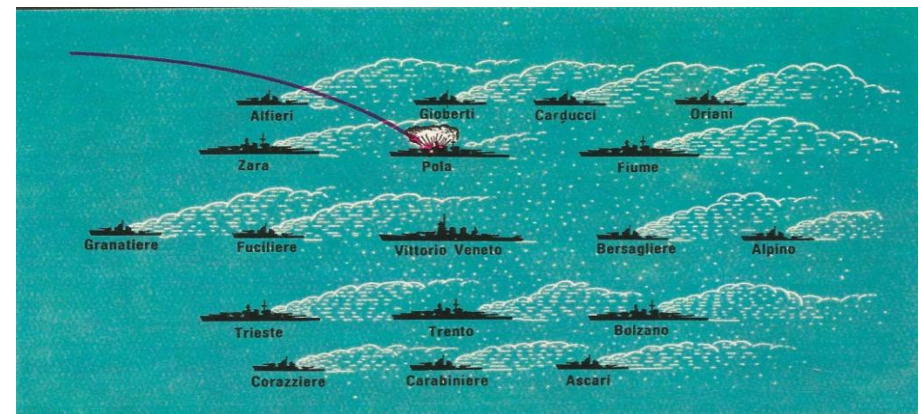
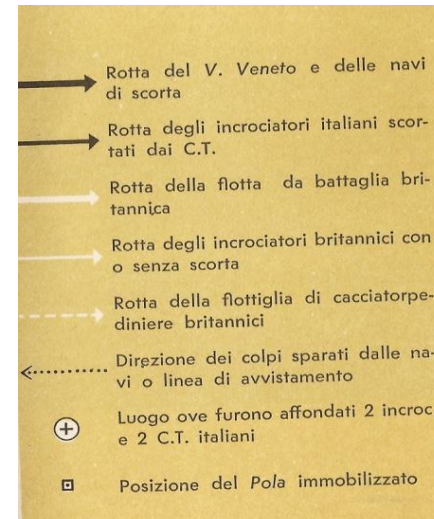
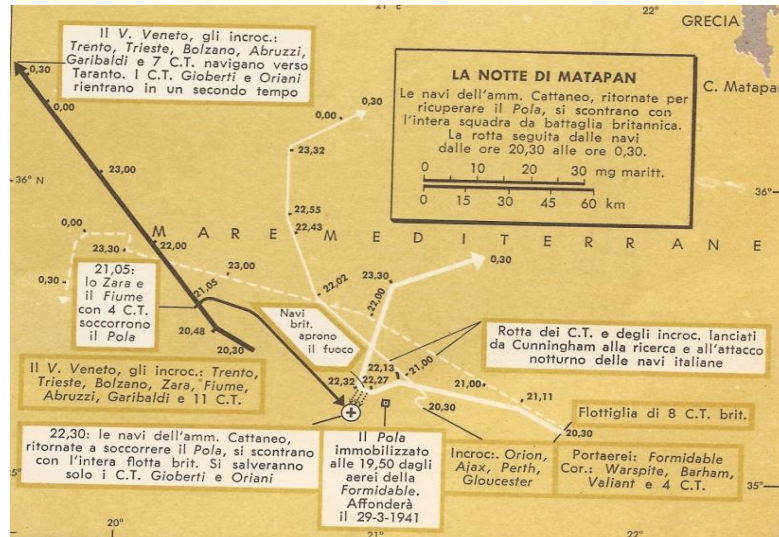


Fig.1: La formazione al momento del siluramento del *Pola*

LA NOTTE DI MATAPAN

Le navi andate in soccorso al *Pola* sono ormai in mezzo al fuoco incrociato inglese, senza la possibilità di difendersi prontamente (ricordiamo che le artiglierie erano a riposo). In 2-3 minuti lo *Zara*, il *Fiume* e altri 2 cacciatorpediniere vengono colpite a morte. Il bilancio è di circa 3000 morti tra le fila italiane, molti dei quali deceduti in mare per assideramento.



**“La decisione dell’
Ammiraglio Iachino di
distaccare lo *Zara* e il
Fiume per soccorrere il
Pola non può essere
discussa”.**

**(Ammiraglio A. Cunningham,
Comandante della
Mediterranean Fleet)**

I RACCONTI DI CHI C’ERA

Ammiraglio Iachino, a capo della flotta italiana:

Alle 22,30 del 28 marzo, avevamo assistito, dalla plancia del V. Veneto allo scontro di Matapan, e ne eravamo rimasti sorpresi, oltre che fortemente impressionati, perché non riuscivamo a renderci conto di quanto stava accadendo. La navigazione di rientro del V. Veneto e delle altre unità italiane a Taranto si svolse senza altri incidenti. Rientrammo profondamente addolorati per la perdita di tante belle unità e di tanti compagni d’armi; ma il nostro animo non era scosso e potei, nella mia relazione a Supermarina scrivere: “Tutti hanno l’intima certezza di avere compiuto il loro dovere fino ai limiti del possibile, e di aver fatto del loro meglio nelle difficili condizioni in cui si erano venuti a trovare” Così era effettivamente e lo ammise lo stesso Mussolini quando mi ricevette a Palazzo Venezia, al mio rientro dall’operazione. Riconoscendo anzi che, in gran parte, lo scontro di Matapan era la conseguenza dell’insufficienza della protezione aerea alla squadra, e degli errori della ricognizione a distanza, egli ordinò subito di trasformare due grossi piroscafi in navi portaerei, colmando così una grave lacuna che la Marina lamentava da anni”.

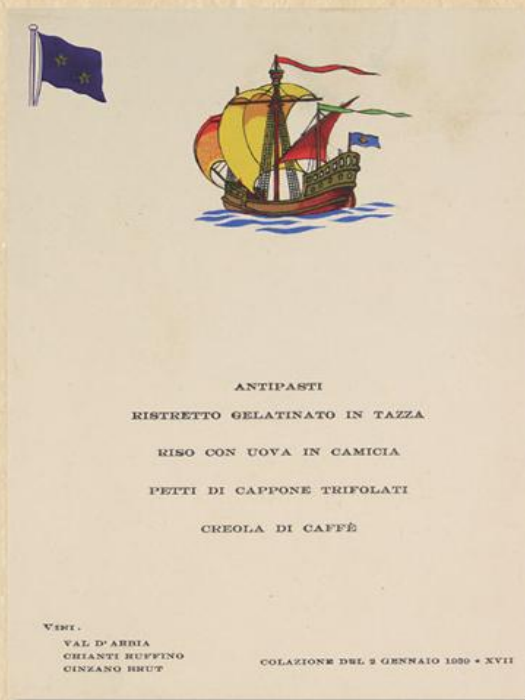
(dai libri “Gaudo e Matapan” e “La sorpresa di Matapan” dell’Ammiraglio Angelo Iachino – Arnoldo Mondadori Editore)

Dino Buzzati, cronista e scrittore:

“quella sera, come corrispondente di guerra, mi trovavo a bordo del Trieste e mi ricordo benissimo, all’estremo barlume del crepuscolo, i due bastimenti, da poco mimetizzati, che facevano dietro front mentre noi continuavamo a scortare la nave da battaglia azzoppata. Come esaurientemente spiega nel suo libro Iachino, noi non potevamo sapere che le tre corazzate inglesi potessero essere ormai vicine. Però mi ricordo lo stato d’animo a bordo: come se i due begli incrociatori stessero andando al macello. Intendiamoci, non è che Iachino tacesse a se stesso le cupe incognite di una missione così aleatoria. D’altra parte, e non gli si può dar torto, il motivo morale si imponeva: ad ogni costo bisognava venire in soccorso dell’incrociatore immobilizzato ma capacissimo di galleggiare. Non farlo, inutile negarlo, avrebbe tra l’altro gettato sulla nostra Marina un’ombra ingloriosa”

(articolo apparso sul Corriere della Sera dopo la strage)

Pranzo per la visita della Regia Accademia Navale ad Amburgo • Pranzo Comando Divisione Navale



Arrosto di Vitello alla Principessa

Nella cucina classica internazionale viene classificata "alla Principessa" ogni ricetta di carne dove per guarnizione (condimento, salsa, accompagnamento) si trovano le punte di asparagi come protagoniste, con vellutate, fondi di carne, tartufo e funghi. Quindi è facile intuire che il vitello arrosto servito "alla Principessa" prevedesse l'utilizzo degli asparagi.

Granita di caffè alla Creola con brioche e panna fresca

Ingredienti: caffè dl 7,5, zucchero g 250, acqua g 200, cannella g 2 un pizzico, cacao amaro g 4, chiodi di garofano 1, vaniglia 1\2 baccello

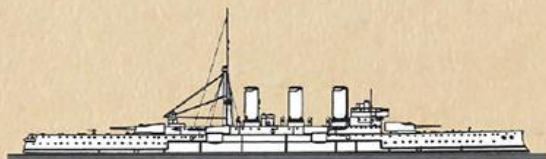
Esecuzione: In un pentolino versare l'acqua, tutte le spezie, compreso il cacao e lo zucchero, mettere a bollire fin quando non assume una densità oleosa (o 110°C), ovvero diventa uno sciroppo. Lasciare freddare, filtrare e aggiungere lo sciroppo al caffè. Quindi farlo tirare in una gelatiera o sorbettiera e, appena pronto, servirlo con panna fresca e brioche calde.

La RAN (regia Accademia Navale) ha impiegato dal 1925 al 1930 come nave scuola l'ex Incrociatore Corazzato PISA che era stato riclassificato Corazzata Costiera nel 1921.

Nel corso della Campagna Navale in nord Europa del 1926 la R.N. Pisa era comandata dal C.V. Domenico Cavagnari, che in futuro sarà anche Capo di Stato Maggiore e Sottosegretario di Stato per la Marina (1940).

Incrociatore corazzato PISA

Cantiere: Orlando - Livorno
 Impostazione: 1905 Varo: 1907
 Radiazione: 1937
 Dislocamento: Pieno carico: 10.600 Tonn.
 Dimensioni: Lunghezza: 140,5 mt. fuori tutto
 Larghezza: 21,1 mt. Immersione: 7,4 mt
 Velocità: 23 nodi
 Equipaggio: 684 tra Ufficiali, Sottufficiali, sottocapi e comuni



La classe *Pisa* fu un modello di incrociatore corazzato della Regia Marina che partecipò alla guerra italo turca ed alla prima guerra mondiale.

La classe era composta da due unità della Regia Marina (*Pisa* e *Amalfi*) e da una terza per la marina da guerra greca, la *Georgios Averof*, impostata contemporaneamente alle altre due, ma che per problemi di bilancio venne cancellata dalla Regia Marina; il governo greco offrì come anticipo un terzo del suo costo totale e così la nave venne venduta alla marina reale greca entrando in servizio il 16 maggio 1911.

L'Incrociatore Corazzato Pisa partecipò alla guerra italo-turca sia in Libia che nel Dodecaneso, operando con la squadra navale nel bombardamento delle coste attorno allo stretto di Dardanelli e nell'occupazione delle isole Sporadi; in particolare inviò un suo distaccamento da sbarco ad occupare l'isola di Kalymnos. Durante il conflitto, prestò servizio sulla nave fallora tenente di vascello Carlo Bergamini, che ne divenne direttore di tiro.

In servizio anche durante la prima guerra mondiale, era inserita nella IV Divisione Incrociatori dell'ammiraglio Umberto Cagni, composta dalle navi Pisa, Amalfi, San Giorgio, San Marco e Piemonte.



L'INCROCIATORE PISA E LA GUERRA IN ADRIATICO

L'incrociatore corazzato Pisa prese parte alla guerra Italo-Turca del 1911 e alla Prima Guerra Mondiale. Con base a Venezia, effettuò diverse missioni nel '15- '18, tra cui la battaglia di Durazzo.

BATTAGLIA DI DURAZZO (1918)

Antefatti: perché una battaglia a Durazzo?

Dall'aprile 1916, dopo la sconfitta dell'esercito serbo, l'Austria aveva occupato la città albanese e ne aveva fatto la principale base navale di rifornimento per le truppe in Albania. Per questo era già stata bombardata più volte dai nostri aerei e le sue navi erano già state vittime degli attacchi della Regia Marina in Adriatico.

In quei giorni inoltre il Corpo italiano di Valona aveva iniziato un'offensiva nei Balcani, tra la Vojussa e lo Skumbi e martellava duramente l'esercito austriaco del generale Pfanzer – Baltin.



L'esercito austro-ungarico aveva bisogno di rifornimenti che non potevano arrivare via terra data l'assenza di strade in Montenegro e Nord Albania. Il rifornimento via mare tramite la base di Durazzo diventava l'unica soluzione in mano austriaca; la base albanese quindi

doveva essere bombardata.

La mattina del 2 ottobre 1918 unità italiane (tra cui gli incrociatori *San Marco*, *San Giorgio* e *Pisa*), inglesi, americane e australiane partirono da Brindisi alla volta di Durazzo. Alle 12:15, dopo alcuni bombardamenti aerei, iniziò il fuoco della flotta che in 40 minuti arrecò vari danni al porto e alle navi austriache. Alle 12:50 gli italiani e i loro alleati rientrarono alla base.

Un importante apporto alla battaglia di Durazzo è stato dato dai **MAS** italiani, che attaccarono 2 cacciatorpediniere e una torpediniera austroungarica in fuga dal porto.

MAS

Acronimo di Motoscafo Armato Silurante o Motoscafo Anti Sommersibile, sta ad indicare un'imbarcazione d'assalto piccola e veloce, simile a un motoscafo, usata come mezzo d'assalto dalla Regia Marina nei 2 conflitti mondiali.

Armata generalmente da due siluri, alcune bombe di profondità e una mitragliatrice o un cannone, ospitava una decina di uomini di equipaggio e aveva un dislocamento di circa 20-30 tonnellate.

Montava motori a benzina di concezione automobilistica, a iniezione diretta.

Nella Grande Guerra i MAS vennero usati sia come pattugliatori antisommersibile che come mezzi da attacco insidioso alle navi della flotta austro-ungarica. Intervenero spesso nella baia di Durazzo per attaccare le navi rifornimento austriache e furono protagonisti di varie imprese storiche come Premuda e la beffa di Buccari, a cui partecipò anche Gabriele D'Annunzio.

Al Vittoriale si trova il MAS 96, che partecipò all'impresa, ivi giunto come regalo del Ministro della Marina al poeta.

LA STORIA DEL MOTTO dei MAS: MEMENTO AUDERE SEMPER

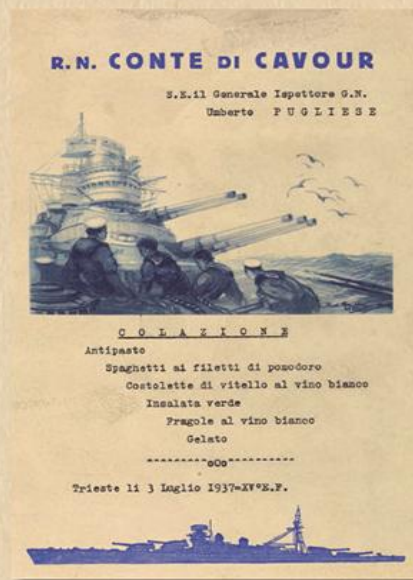
Nacque nella notte dell'11 febbraio 1918 sulla tolda del MAS 96, comandato da Costanzo Ciano. La storia narra che Ciano fosse un comandante duro, intransigente, avventuriero; non voleva comodità inutili a bordo e pretendeva che vi rinunciassero anche i membri dell'equipaggio. Ma il timoniere volontario Procaccini, che nella vita civile era direttore di banca, gli disobbedì e si costruì un riparo di legno a mo' di parabrezza sul timone per ripararsi le mani dal freddo e dagli spruzzi delle onde.

Su quel riparo Procaccini aveva annotato a matita un motto che Ugo Scandiani, latinista dell'epoca, gli aveva dettato per dare una spiegazione letteraria alle lettere di MAS (*motus animat spes*, la speranza anima il movimento). Nella notte della beffa di Buccari lo fece vedere a D'Annunzio, che sentenziò "è un motto imbecille e non si adatta alle nostre macchine da guerra. Bisogna pensare a qualcosa di più energico". Il poeta quindi suggerì "*memento audere semper*".

Un MAS nella Prima Guerra Mondiale



Colazione a bordo della R.N. Conte di Cavour per il Gen. Isp. G.N. U. Pugliese • Natale, Pranzo del Comando di Divisione



Fragole al vino bianco

Fraises au Champagne: fragole macerate nello champagne, cosparse con un composto spumoso di vino champagne, zucchero e gelatina. Questa ricetta era presente nella cucina internazionale, tanto che lo chef della Marina la ripropose. Ciò fa intuire che in quegli anni andasse di moda l'abbinamento di frutta (fragole o pesche) con vini e altri ingredienti dolci.

Fragole con crema allo Schiacchetrà

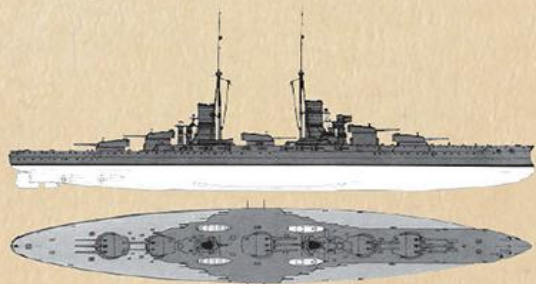
Ingredienti per 8 coppe:

- fragole: g 800
- pan di spagna: g 300
- vino Sciacchetrà: 1/2 bicchiere
- panna fresca montata: 3dl

Per la crema:

- latte: 1/2 lt
- vino Sciacchetrà: 5 cucchiari
- tuorli d'uovo: 8
- zucchero: g 220
- amido di mais: g 70

Mettete a bollire il latte con il vino. A parte, in una bastardella, battete i tuorli con lo zucchero e l'amido di mais. Appena il latte arriva al bollore, temperate le uova (ovvero versate un mestolo di latte bollente sulle uova, non viceversa) con il latte, poi versate il tutto nel latte e lasciate cuocere delicatamente la crema per cinque minuti. Appena pronta, lasciatela riposare in pentola ancora cinque minuti, poi stendetela e lasciatela freddare rapidamente. Prendete un terzo delle fragole, frullatele e di seguito passate il succo ottenuto a un colino. Tagliate il pan di Spagna a dadini. Prendete otto coppe, disponete sul fondo 4-5 cubetti di pan di Spagna, bagnateli con un pò di vino, versate un cucchiaino di salsa di fragole, coprite con la crema pasticcera e in ultimo chiudete con la panna fresca coperta di fragole a pezzi e succo di fragola.



Nave da battaglia CONTE DI CAVOUR

Cantiere: CRDA - Trieste
 Impostazione: Ricostruita Varo: Ricostruita
 Perdita: 1943
 Dislocamento: Pieno carico: 29.100 t
 Dimensioni: Lunghezza: 186,4 mt. fuori tutto
 Larghezza: 28 mt. Immersione: 10,4 m
 Velocità: 28 nodi
 Equipaggio: 1236

5 maggio 1938, HITLER A NAPOLI: LA RIVISTA NAVALE H

La rivista "H", programmata dal 1937, voleva essere una manifestazione di grandiosità del popolo italiano. Mussolini voleva dipingere il nostro Paese come una superpotenza del mare, anche se, a differenza degli inglesi, non possedeva ancora portaerei, radar e alcune corazzate erano in allestimento.

Il 5 Maggio 1938, Hitler salì con il Re a bordo della **Corazzata Cavour**, ricevuto da Mussolini. Le corazzate Cavour e Cesare erano ormeggiate lungo il molo S.Vincenzo, dove si trovava anche un centinaio di sommergibili affiancati. Fuori del porto stazionavano i transatlantici Rex, Saturnia, Roma, Esperia. Altri spettatori si trovavano su una decina di piroscafi fino a Portici. Al segnale convenuto, si mosse il cacciatorpediniere

Da Recco e subito dopo la flottiglia torpediniere, poi la squadra (caccia, incrociatori, corazzate), liberando i moli in meno di mezz'ora. La flotta seguì rotta verso sud, venti nodi, con le corazzate affiancate su entrambi i lati dagli incrociatori e più all'esterno dai caccia. Aerei incrociavano sopra la formazione navale. Fu effettuata una accostata in fuori degli incrociatori con simulazione di attacco e siluramento contro le corazzate da parte di tre sommergibili. In prossimità di Capri, si svolsero attacchi di torpediniere ed evoluzioni della squadra, tiri di incrociatori e caccia contro la nave bersaglio San Marco radiocomandata. Una tradizionale sfilata di tutte le unità le portò a pochi metri dalle corazzate con saluto alla voce. Le navi si incontrarono con 90 sommergibili naviganti in dieci colonne (in un rettangolo di 4000 x 2500 metri). Improvvisamente avvenne la scomparsa di tutti i sommergibili (immersione rapida a venti metri). Un attimo dopo effettuarono la riemersione contemporanea e salva di 11 colpi all'unisono, sempre in formazione alla stessa distanza. Nel pomeriggio fu possibile assistere ad attacchi simulati di torpediniere e Mas alle corazzate, e successivamente sfilata di sommergibili; seguì ancoraggio di incrociatori e caccia tra Posillipo e Portici, passati in rassegna dalle corazzate. La sera vi fu uno spettacolo dei proiettori e l'illuminazione notturna delle navi.

Passaggi ripresi da: "In mare, in terra, in cielo" - Alfredo Viglieri, Mursia 1977



Copertina della "Domenica del Corriere" - 8 maggio 1938

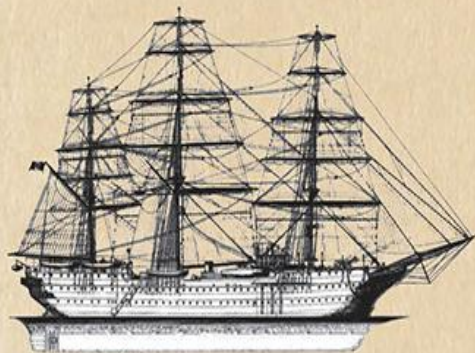


Hitler e il Re Vittorio Emanuele III a bordo della Cavour

"Napoli ci accoglie in una maniera fantastica [...] L'esultanza popolare è indescrivibile. Ci imbarchiamo sul Cavour [...] La Marina è straordinaria. La flotta, gli idrovolanti, i cacciatorpediniere, settanta sommergibili che si immergono e riemergono di colpo. Manovre di combattimento [...]. Tutto eseguito con grande ordine e accuratezza. È un vero piacere. A tavola sono seduto accanto a Mussolini. Conversiamo splendidamente [...] ha creato dal nulla i suoi sommergibili e ne va giustamente fiero. L'Inghilterra avrà ben poco da scherzare [...]"

Dal diario di Göbbels Ministro della propaganda del III Reich (1938)

Regia Nave Scuola "C. Colombo" - Pranzo di Fine campagna 2ª Classe del Corso "Rostrì"



Cristoforo Colombo 1928-1963 - Nave a Vela

Cantiere: Arsenal di Castellammare di Stabia
 Impostazione: 15 aprile 1926 Vano: 4 aprile 1928
 Radiazione: 1963
 Caduta alla Rissa: 12 febbraio 1949
 Dislocamento: Piano carico: 4.146 Tonn. (3.410 Tonn. stazza lorda)
 Dimensioni: Lunghezza: 100,50 mt. compreso giardinetto e bompresso
 Larghezza: 14,80 mt. Immersione:
 Velocità: 12 nodi
 Apparato motori: 2 motori Diesel, 1 motore elettrico di propulsione
 Mavelli, 2 eliche coassiali
 Equipaggio: 16 Ufficiali, 250 marinai e 130 allievi Accademia Navale

Divisione Navi Scuola
Campagna addestrativa 1938

Gruppo Navi Scuola: Comandante Contrammiraglio Bruto Brivonesi

Regia nave A. Vespucci Comandante C.F. Giuseppe Prelli	Regia Nave C. Colombo Comandante C.V. Antonio Muffone
Prima Classe Corso ALCIONE	Seconda Classe Corso ROSTRI
Campagna addestrativa del Nord Europa: Livorno, La Maddalena, Gibilterra, Kingstown, Oslo, Stoccolma, Amburgo, Plymouth, Gaeta, Livorno	

Zuppa Imperiale

La Zuppa Imperiale è un piatto tipico della tradizione culinaria dell'Emilia-Romagna, diffuso soprattutto nelle zone attorno a Bologna e Ravenna. È un primo, con una preparazione a base di farina (o semolino), uova, parmigiano grattugiato, mortadella, insaporito con noce moscata.

Di questa ricetta parla anche Pellegrino Artusi nel suo ricettario, chiamandola "Minestra composta con il semolino". La zuppa imperiale viene solitamente consumata in brodo di carne. È una pietanza molto adatta da gustare durante la stagione fredda, perché è nutriente e si accompagna a un buon brodo caldo.

Ingredienti, dosi per 6 persone:

1 litro e mezzo di brodo di carne preparato in casa
 8 cucchiaini di formaggio Parmigiano Reggiano appena grattugiato
 6 cucchiaini colmi di semolino
 6 uova
 50 grammi di burro
 1 presa di noce moscata
 pepe nero,
 sale

Preparazione

Sgusciare le uova in una ciotola, aggiungere il formaggio parmigiano e il semolino, cominciare a lavorare il composto e poi aggiungere il sale, il pepe e la noce moscata. Sciogliere il burro a bagnomaria e versarlo nel composto quando è già un poco raffreddato e sbattere il tutto fino a quando non sarà soffice e spumoso. Foderare una teglia rettangolare con della carta forno, versare il composto e poi mettere la teglia nel forno già caldo a 180 gradi

per circa 20 minuti. Appena sarà ben dorato, togliere dal forno e far raffreddare un poco, prima di tagliare a cubetti l'impasto cotto. Portare il brodo a bollire, aggiungere i cubetti di zuppa imperiale e servire caldissimo immediatamente.

Il Cristoforo Colombo fu progettato dal Ten. Col. G.N. Francesco Rotundi che si ispirò ai disegni del "Monarca" (poi "Re Galantuomo") conservati a Castellammare; entrò in servizio il 1 luglio 1928 e nel 1931 fu affiancato nella sua attività dalla seconda unità gemella Amerigo Vespucci.

Le due unità, comunque, presentavano alcune differenze: la diversa inclinazione del bompresso, diverso attacco delle sartie, differenze delle imbarcazioni maggiori e relativo picco di manovra e due occhi di Cubia per il Colombo, uno per il Vespucci. Inoltre, altra differenza sostanziale, la propulsione a due eliche per il Colombo e una per il Vespucci.

Le due navi andarono a costituire nel 1931 la Divisione Navi Scuola ed effettuarono diverse serie di Campagne di Istruzione. All'atto dell'armistizio, il Colombo fu consegnato in conto riparazioni danni di guerra all'Unione Sovietica e nel 1963 venne distrutto da un incendio mentre il Vespucci svolge ancora oggi le sue funzioni di Nave Scuola della Marina Militare.



Occhio di Cubia

Apertura nella parte prodiera della nave attraverso la quale passa la catena dell'ancora. Sono così chiamati anche gli occhi a vivaci colori, disegnati sulla prua dei trabaccoli e dei barchetti da pesca dell'Adriatico, che rappresentano una tradizione presente dai tempi degli Egizi, dei Greci e dei Romani.

Ancora oggi si usa dipingere sui masconi delle barche da pesca due grandi occhi, quale espressione di fede in una divinità che si ritiene sempre vigile e all'erta contro i pericoli della navigazione.



A BORDO DELL'AMERIGO VESPUCCI

Impostata il 12 maggio 1930 nei cantieri di Castellammare di Stabia, l'*Amerigo Vespucci* può essere considerata la gemella della *Cristoforo Colombo*. La nave scuola ospita nei mesi estivi gli allievi dell'Accademia Navale di Livorno, per formarli tra lezioni teoriche e pratica, ai rudimenti della navigazione.

LA CANZONE DEL VESPUCCI:

Composta nel primo anno di Accademia Navale del Corso Alcione (1937 – 1940), l'inno fu cantato per qualche tempo dagli allievi della Accademia Navale e suonato dalla sua banda. Venne gradualmente dimenticato, per essere poi ripreso e completato nel 1954.

**Con le vele gonfiate dal vento
Bella nave che corri sul mar
Ci ricordi l'antica potenza
Delle nostre Città Marinar.
Marinai noi pure vogliamo
Tal retaggio glorioso serbar
Ed un inno possente innalziamo
Sull'immensa distesa dei mar.
Sui mar che seppero l'antiche storie
Che ancora echeggiano delle vittorie
Vespucci inalbera la tua Bandiera
Che reca il palpito d'Italia intera.
Or non più Gonfalone o Stendardo
Tra le vele vediamo ondeggiar
Ma lassù la Bandiera d'Italia
Luminosa e splendente ci appar.
Marinai noi pure vogliamo
Tal retaggio di gloria onorar
Ed impegno solenne prendiamo
Di difenderla sempre sui mar.
Sui mar che seppero l'antiche storie
Che ancora echeggiano delle vittorie
Vespucci inalbera la tua Bandiera
Che reca il palpito d'Italia intera.**



La Vespucci in navigazione

ALCUNI NUMERI ...

28: i metri del pennone più alto

3000: i mq di velatura

30000: i metri di cavo di ogni misura

5: le ancore della Vespucci, 3 a prora e 2 a poppa. Le ancore di poppa vengono anche chiamate ancore di corrente perché vengono calate specialmente in rada per tenere ferma la nave e orientata in modo determinato quando una forte corrente marina tenterebbe di farla ruotare.

470: la media dei membri dell'equipaggio durante i mesi estivi (tra cui 14 ufficiali, 72 sottufficiali, 190 sottocapi e 140 allievi)

CURIOSITA':

Il motto della nave, ufficializzato nel 1978, è «*Non chi comincia ma quel che persevera*» ed esprime la vocazione dell'*Amerigo Vespucci* alla formazione ed addestramento dei futuri Ufficiali della Marina Militare.

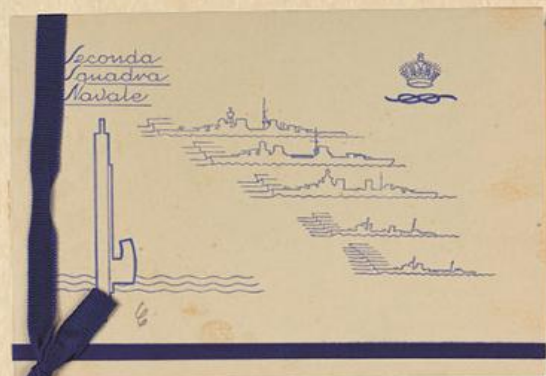
A norma di legge, i transatlantici hanno sempre la precedenza rispetto alle altre imbarcazioni navali. Per consuetudine, invece, quando un transatlantico incrocia l'*Amerigo Vespucci*, spegne i motori, rinuncia alla precedenza e rende omaggio suonando tre colpi di sirena, che equivalgono al saluto.

Nella plancia di poppa vi sono 3 ruote con caviglio, poste su unico asse e dal diametro di 2 metri ciascuna, per la manovra a mano del timone. Date le loro dimensioni, ad ognuna di tali ruote sono adibiti 3 nocchieri.



18 giugno 1939

Pranzo del Comando della Seconda Squadra Navale



Risotto in tizza

Timballoni di vermicelli

Uova alla parmigiana

Medaglioni di vitello

Gelato



Vini: Val d'Arbia bianco

Chianti Antinori rosso

Legionario di Ronchi

Spumante

Ordine di Battaglia della Regia Marina

La Seconda Squadra Navale di base a La Spezia.

Tra i suoi Comandanti, succedutisi nel periodo 1940-1943 meritano di essere ricordati gli Ammiragli di squadra Angelo Iachino e Carlo Bergamini, morto nell'affondamento della "Roma".

Divisione	Gruppo	Classe	Nave (Classe)
Comando di Squadra		Incrociatore Pesante	Pola (Zara) Ammiraglia di Squadra
XII Squadriglia Cacciatorpediniere		Cacciatorpediniere	Carabiniere (Soldati 1ª Serie) Capo Squadriglia
			Ascarì (Soldati 1ª Serie)
			Corazziere (Soldati 1ª Serie)
III Divisione Incrociatori		Incrociatore Pesante	Trento (Trento) Ammiraglia di Divisione
			Bolzano (Bolzano)
			Trieste (Trento)
XI Squadriglia Cacciatorpediniere		Cacciatorpediniere	Artigliere (Soldati 1ª Serie) Capo Squadriglia
			Geniere (Soldati 1ª Serie)
			Aviere (Soldati 1ª Serie)
II Divisione Incrociatori		Incrociatore Leggero	Camicia Nera (Soldati 1ª Serie)
			Giovanni dalle Bande Nere (Condottieri tipo Di Giussano) Ammiraglia di Divisione
			Buffalomo Colosai (Condottieri tipo Di Giussano)
X Squadriglia Cacciatorpediniere		Cacciatorpediniere	Maestrale (Maestrale) Capo Squadriglia
			Libeccio (Maestrale)
			Grecale (Maestrale)
			Scirocco (Maestrale)
VII Divisione Incrociatori		Incrociatore Leggero	Eugenio di Savoia (Condottieri tipo Duca di Aosta) Ammiraglia di Divisione
			Ensimasse Filiberto Duca d'Aosta (Condottieri tipo Duca d'Aosta)
			Attendolo (Condottieri tipo Montecuccoli)
			Raimondo Montecuccoli (Condottieri tipo Montecuccoli)
XIII Squadriglia Cacciatorpediniere		Cacciatorpediniere	Granatiere (Soldati 1ª Serie) Capo Squadriglia
			Fuciliere (Soldati 1ª Serie)
			Alpino (Soldati 1ª Serie)
			Bersagliere (Soldati 1ª Serie)
Navi Ausiliarie di Squadra		Nave officina	Quasarno
		Nave Cisterna aria	Cocito
		Nave Cisterna acqua	Volturno
			Istria
			Flegontone
		Rimorchiatore d'Alto Mare	Mincio
	Ercole		

Uova al parmigiano

Imburrare un tegamino di ceramica. Velare il fondo con panna fresca. Rompere le uova nel tegamino, spolverarle di parmigiano grattugiato e cospargere la superficie di burro fuso. Cuocere al forno (Auguste Escoffier, "il grande libro della cucina francese")

Uova in tegame al parmigiano

Per 4 persone: 8 uova; 40 g di burro; 50 g di parmigiano grattugiato. Tempo di cottura: 2-3 minuti. Mettere il burro nel tegame e cospargerlo, una volta che sia sciolto, di parmigiano grattugiato. Rompervi dentro le uova, spolverare ancora con parmigiano, ricoprire di burro fuso e cuocere in

forno caldo senza che le uova diventino dure (Henri-Paul Pellaprat, "L'arte della cucina moderna").

Lamelle di uova al Parmigiano ai croccanti diversi con salsa di senape

Ingredienti per 4 persone: uova sode 2; insalata iceberg o lattuga cuori 1; pancetta g 80; pane in cassetta g 80; olio extra vergine cucchiaini 4; prezzemolo ciuffi 3; succo di mezzo limone; senape un cucchiaino.

Tagliate l'insalata a listarelle e riponetela in una insalatiera in frigorifero. Tagliate la pancetta a dadini e fatela cuocere lentamente in una padella

antiaderente. Tagliate il pane in cassetta anch'esso a dadini, fatelo tostare in forno, appena pronto tenetelo in caldo. Dividete l'albume dal tuorlo e tagliatelo a piccoli dadini. In ultimo, preparate la salsa per condire l'insalata, procedendo in questo modo: in una insalatiera mettete la senape, il tuorlo d'uovo sodo, il prezzemolo a ciuffi, il succo di limone e un cucchiaino d'acqua. Iniziate a frullarlo aggiungendo a filo l'olio extra vergine d'oliva, fin quando non risulterà una salsa cremosa. Poco prima di gustarla, condite l'insalata con la salsa, sistematala in una ciotolina e copritela con pancetta, albume e pane croccante caldo.



L'AMMIRAGLIO CARLO BERGAMINI



L'Ammiraglio Carlo Bergamini (1888 - 1943)

Proveniva da una famiglia di patrioti veneti: suo nonno e i suoi zii avevano cospirato contro l'Austria, suo padre era stato garibaldino.

Uscito nel 1908 dall'Accademia Navale come Guardiamarina, partecipò alla prima guerra mondiale con il grado di Tenente di Vascello. Nel 1934 fu nominato Capo di Stato Maggiore della 2ª Squadra Navale e nell'aprile del 1943 ne assunse il comando, in sostituzione di Angelo Iachino.

LA MEDAGLIA D'ORO (20 dicembre 1943)

Carlo Bergamini, Ammiraglio d'Armata

“Comandante in Capo delle Forze Navali da Battaglia, sorpreso dall'armistizio in piena efficienza materiale e morale, trascinò con l'autorità e con l'esempio tutte le sue navi ad affrontare ogni rischio pur di obbedire, per fedeltà al Re e per il bene della Patria, al più amaro degli ordini. E nell'adempimento del dovere scomparve in mare con la sua nave ammiraglia, colpita a morte dopo l'accanita difesa, dal nuovo nemico, scrivendo nella storia della Marina una pagina incancellabile di dedizione e di onore”

(Acque dell'Asinara, 9 settembre 1943)

La sera dell'8 settembre 1943 Bergamini era a bordo della Corazzata Roma, quando, ascoltando la radio, scoprì che l'armistizio era stato firmato. Amareggiato per non essere stato informato di persona, telefonò allo Stato Maggiore della Marina a Roma. Parlando con il ministro Ammiraglio De Courtin, manifestò l'intenzione di non condurre in porti degli inglesi quelle stesse navi che sino a poche ore prima erano pronte a salpare per dare loro battaglia e sostenne a lungo e con sempre maggior vigore che era più logico e più onorevole l'autoaffondamento dell'intera flotta.

Il colloquio fu tempestoso e patetico nello stesso tempo. De Courtin illustrò la necessità categorica di eseguire le clausole dell'armistizio e di interporre ai sentimenti l'interesse supremo della Patria, ma Bergamini insisteva per l'autoaffondamento. Così disse al Comandante Bedeschi subito dopo la telefonata :

« E' un dramma. Non consegnerò mai le navi al nemico. Le porterò in un ancoraggio italiano o in un porto neutrale. Sento però che non ci rivedremo più. Ci auto-affonderemo. »

Solo quando l'ordine (salpare subito e dirigersi alla Maddalena) venne dal re in persona Bergamini obbedì.

Alle ore 22.00 dell'8 settembre riunì attorno a sé gli ammiragli e fece loro un famoso discorso, riportato a lato.

La flotta guidata dalla *Roma* lasciò il porto di La Spezia intorno alle 3 del mattino del 9 settembre. Alle 14:45 la *Roma* venne colpita due volte da bombe a razzo lanciate da aerei tedeschi e colò a picco in meno di 15 minuti con il suo comandante.



Affondamento della Roma.
Foto originale 9-9-1943

"...dite tutto questo ai vostri uomini. Essi sapranno trovare nei loro cuori generosi la forza di accettare questo immenso sacrificio. Dite loro che i 39 mesi di guerra che, insieme, abbiamo combattuto, ora per ora, nell'impari lotta, che le navi affondate lottando strenuamente, che i morti gloriosi, hanno conquistato alla Marina il rispetto e l'ammirazione dell'avversario. E la flotta, che fino a un'ora fa era pronta a muovere contro di esso, può, ora che l'interesse della Patria lo esige, andare incontro al vincitore con la bandiera al vento e possano i suoi uomini tenere ben alta la fronte.

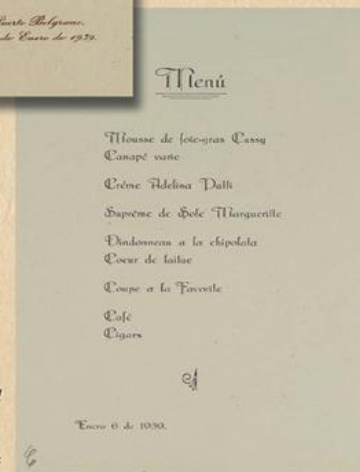
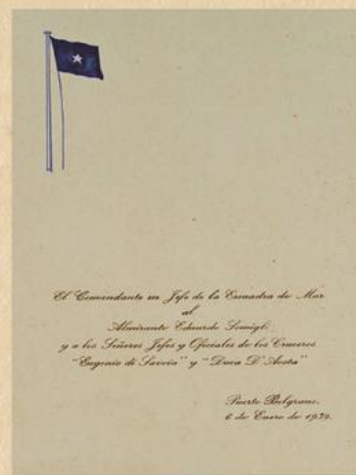
Non era questa la via immaginata. Ma questa via dobbiamo noi prendere ora senza esitare, perché ciò che conta nella storia dei popoli non sono i sogni e le speranze e le negazioni della realtà, ma la coscienza del dovere compiuto fino in fondo, costi quel che costi. Sottrarsi a questo dovere sarebbe facile; ma sarebbe anche un gesto inglorioso e significherebbe fermare la nostra vita e quella dell'intera Nazione e concluderla in un gesto senza riscatto, senza rinascita, mai più.

Verrà un giorno in cui questa forza vivente della Marina sarà la pietra angolare sulla quale il popolo italiano potrà riedificare pazientemente le proprie fortune. Dite tutto questo ai vostri uomini ed essi vi seguiranno obbedienti come vi hanno sempre seguito nelle ore dell'azione piena di pericoli ".

Il discorso di Bergamini ai suoi uomini. Corazzata Roma, 8 settembre 1943

16 novembre 1938 • 6 gennaio 1939

VII Divisione Navale Isole Canarie – Santa Croce di Teneriffa • VII Divisione Navale Repubblica Argentina – Puerto Belgrano



Colazione in onore dell'ammiraglio Somigli, Comandante la VII Divisione navale e Ricevimento del Comandante in Capo della Squadra Navale argentina in onore dell'ammiraglio Somigli e dei Comandanti dell'Eugenio di Savoia e del Duca d'Aosta, costituenti la VII Divisione navale in crociera di rappresentanza. Le due unità erano gemelle, incrociatori leggeri della classe "Condottieri"

Incrociatore leggero EMANUELE FILIBERTO DUCA D'AOSTA

Cantiere: O.T.O. - Livorno
Impostazione: 1932 Varo: 1934
Radiazione: 1949
Dislocamento: Pieno carico: 10.540 Tonn.
Dimensioni: Lunghezza: 186,9 mt. fuori tutto
Larghezza: 17,5 mt. Immersione: 6,5 mt.
Velocità: 36,5 nodi
Equipaggio: 578



"5 novembre 1938-3 marzo 1939
Crociera della VII Divisione Navale in Sud America.

Porti toccati: Gibilterra, Tangeri, Tenerife, Dakar, Pernambuco, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Puerto Belgrano, Magellano, San Quintino, Callao, La Libertad, Panama, Fayal, Cagliari, La Spezia.

Durante la crociera la Divisione ha avuto il supporto logistico delle navi cisterna della Regia Marina Urano e Nettuno"

10



LA BATTAGLIA DI PUNTA STILO

Nel corso della Seconda Guerra Mondiale l'**Incrociatore leggero Duca d'Aosta** faceva parte della VII divisione incrociatori (Il squadra navale) di stanza a Napoli. Nel luglio 1940, partito dalla base di Napoli insieme alle altre navi della VII Divisione, si trovò coinvolto nella **battaglia di Punta Stilo**, da cui uscì indenne.

8 luglio 1940: la flotta italiana e quella inglese corrono con rotte convergenti verso il Golfo di Taranto, pronte ad incrociarsi

FLOTTA ITALIANA:

- 2 navi da battaglia (*Giulio Cesare* e *Cavour*)
- 6 incrociatori pesanti (*Trento, Fiume, Zara, Pola, Bolzano, Gorizia*)
- 8 incrociatori leggeri (di cui faceva parte il *Duca d'Aosta*)
- 16 cacciatorpediniere.

Comandante della flotta: Inigo Campioni sulla *Giulio Cesare*

Obiettivo: scortare un convoglio da Napoli verso Bengasi (Libia), che trasportava armi e veicoli all'esercito in Libia per fronteggiare gli inglesi di stanza in Egitto.

FLOTTA INGLESE:

- 3 navi da battaglia (*Warspite, Malaya, Royal Sovereign*)
- 1 portaerei (*Eagle*)
- 5 incrociatori leggeri
- 14 cacciatorpediniere

Comandante della flotta: Andrew Cunningham sulla *Warspite*

Obiettivo: scortare 2 convogli verso Alessandria per evacuare persone e materiali da Malta, eccessivamente esposta e quindi facile obiettivo di un presunto attacco italiano. Trovandosi in pieno territorio nemico, decisero di far muovere anche la forza di Gibilterra verso levante, in modo da nascondere il vero obiettivo.

ore 20 c.ca: la ricognizione aerea e altre fonti di informazioni permettono a entrambe le flotte di conoscere la presenza del nemico, prevedendo la possibilità di incontro. Le reazioni a questa notizia sono assai diverse:

- **Supermarina**, preoccupata di perdere le due navi da battaglia, mantenne un atteggiamento prudentiale, ordinando a Campioni di "non impegnarsi" e di ricongiungere le sue forze 60 miglia a Sud di Punta Stilo; dal canto suo Campioni temendo uno scontro chiede un appoggio aereo tramite il comando marittimo di Messina.
- **L'Ammiraglio Cunningham** decide in autonomia di sospendere i convogli, far rientrare la forza di Gibilterra, e di tentare di sbarrare la strada di rientro a Taranto della flotta italiana.

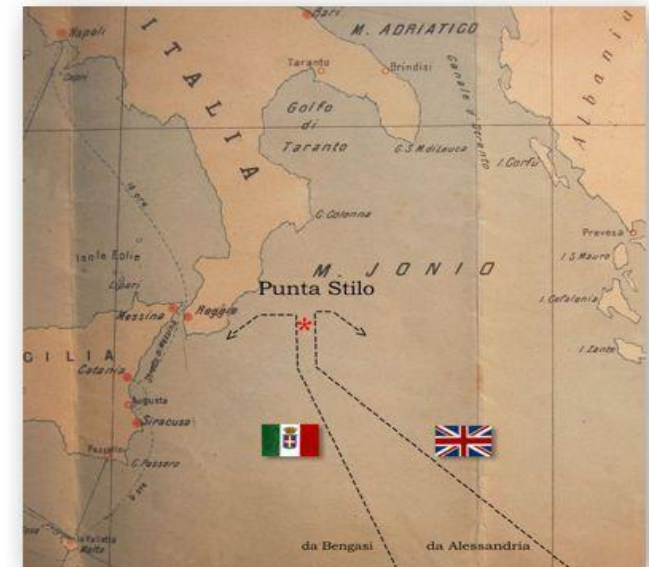
Dalle memorie di Cunningham:

"Ciò era troppo per l'Ammiraglio italiano, il mio vecchio amico Riccardi, che io avevo accolto da ospite sullo Hood nel 1938 e che usava tenere sul suo tavolo da notte <La vita di Nelson>. Le sue navi accostarono in fuori e la Warspite cessò il tiro quando tutto il settore occidentale dell'orizzonte era coperto di fumo dietro il quale il nemico rimaneva interamente nascosto."

Mattina del 9 luglio 1940: a Campioni non giungono più informazioni circa la rotta e la distanza della flotta inglese, mentre non è così per il nemico. Cunningham decide l'attacco.

Nello scontro la *Warspite* colpisce la *Giulio Cesare*, al comando dell'Ammiraglio Riccardi, sul fumaiolo di poppa a destra; il siluro fa esplodere la casamatta sottostante. Con una corazzata menomata e l'altra che sarebbe rimasta sola contro tre, l'Ammiraglio Campioni decide di ritirarsi verso Messina, proteggendosi con una cortina fumogena. Inizialmente Cunningham decide di inseguirli, ma poi, temendo una trappola, rientra alla base.

Lo scontro si conclude senza gravi danni da entrambe le parti. Gli aerei richiesti da Campioni a protezione della flotta arriveranno solo un'ora dopo la fine dello scontro. Su 126 velivoli almeno 35 o 50 attaccano per errore le navi italiane.



PUNTA STILO: DIETRO LE QUINTE DELLA BATTAGLIA

LA DIFFERENZA DI APPROCCIO ITALIANA E INGLESE

Già dalla battaglia di Punta Stilo risultano evidenti le differenze strategiche tra la flotta italiana e quella inglese.

ITALIANI: manovre di largo raggio in cerca del colpo fortunato

“ per quanto il contatto balistico sia stato di breve durata, le unità nemiche sono state rapidamente centrate. È quindi confermato che in favorevoli condizioni il tiro può essere iniziato dalle massime distanze con probabilità di ottenere il colpo fortunato. È logico che per ottenere risultati conclusivi è necessario scendere a distanze minori ma non conviene serrarle se prima tutti i reparti non sono impegnati”.

Ammiraglio. I. Campioni



INGLESI: convinti che solo il tiro ravvicinato è risolutivo, sono sempre pronti a lanciarsi all'attacco anche se in condizioni di inferiorità

“da parte nostra lo scontro ha dimostrato a coloro che non avevano esperienza di guerra la difficoltà di colpire da distanze molto grandi con le artiglierie e perciò la necessità di serrare le distanze quando possibile x ottenere risultati decisivi”.

Ammiraglio A. Cunningham

LE CARENZE ITALIANE

La battaglia di punta Stilo venne dipinta come un successo dal Regime Fascista; Mussolini si convinse che era stata messa fuori combattimento la metà della forza navale nemica grazie all'intervento dell'Aeronautica. Questa esaltazione pubblica mise in secondo piano aspetti di inefficienza organizzativa delle nostre forze aeronavali che, non affrontati, si sarebbero ripresentati in successivi scontri.

- 1. Dispersione del tiro navale;**
- 2. Scarsa efficacia del bombardamento aereo in quota:** le bombe degli aerei italiani erano piccole ed era difficile colpire gli obiettivi da grande altezza. Gli inglesi da quel giorno chiamarono le nostre bombe “merde di vacca”;
- 3. Lentezza del sistema comunicativo:** i troppi passaggi per i messaggi tra comandi di Marina e Aeronautica non consentivano un tempestivo arrivo degli aerei e un adeguamento all'eventuale cambio di rotta delle navi italiane. Senza aggiornamenti sulle rotte navali gli aerei non riuscivano a distinguere le navi amiche dalle nemiche, compiendo parecchi errori nel bombardamento. Si sarebbe rimediato con strisce bianche e rosse sulla prora delle navi, ma ci volevano modifiche più profonde;
- 4. Mancanza di un piano aeronavale congiunto** a causa di 2 forze (Marina e Aeronautica) eterne rivali, quindi diffidenti e poco collaborative tra loro.

PUNTA STILO: FU UNA VERA BATTAGLIA?

Alcuni non parlano di una vera e propria battaglia perché in realtà lo scontro si creò a seguito di un incontro casuale tra la flotta italiana e quella inglese.

Fu comunque il primo contatto a fuoco fra le navi da battaglia italiane e britanniche in Mediterraneo.

Vinicola di bordo del R.T. Schiaffino.



La "Vinicola".

Con il termine "vinicola" s'intendeva - e s'intende ancora - l'insieme delle bevande, più o meno alcoliche, che erano state imbarcate a bordo e che venivano servite nei rispettivi "Quadrati".

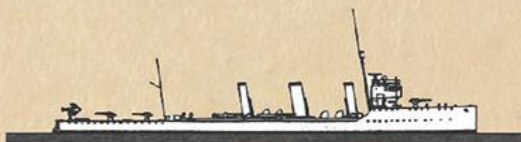
Generalmente, comprendeva analcolici, aperitivi, liquori, amari, vini spumanti e da essa veniva ordinato il "giro" di bicchierini, che, in particolari occasioni, veniva fatto dopo il pasto.

Era tradizione goliardica, qualche tempo fa, che i giovani Guardiamarina, appena imbarcati, avessero la cosiddetta "vinicola aperta", un simpatico e cameratesco modo di farsi conoscere a bordo e di riceverne il benvenuto: in sostanza per qualche giorno (anche una settimana!) tutti coloro che mangiavano in un "quadrato", potevano consumare liberamente un bicchierino, "mettendolo in conto" ai giovani Ufficiali.....

Alla "vinicola" si ricorreva anche in occasione dei brindisi per "intimo gaudio", quelli nei quali colui che offriva non era tenuto a rivelare il motivo dell'offerta, ma lo conservava in sé, nel proprio intimo, ma condividendolo con gli altri.

Cacciatorepediniere SIMONE SCHIAFFINO

Cantiere: Odero - Sestri
 Impostazione: 1913 Varo: 1915
 Perdita: 1941
 Dislocamento: Pieno carico: 806 Tonn.
 Dimensioni: Lunghezza: 73 mt. fuori tutto
 Larghezza: 7,3 mt. Immersione: 2,7 mt.
 Velocità: 30 nodi
 Equipaggio: 69



Monumento a Simone Schiaffino in Camogli, inaugurato il 15 maggio 1865 con la seguente dedica di Garibaldi:

«Onorare / la virtù estinta / fa testimonianza di popolo / atta a farla rivivere / SIMONE SCHIAFFINO / tra / la vita del brutto / e / la morte dello eroe / ha preferito questa ultima / ecco / lo esempio generoso / che più che ricordare / bisogna imitare.»

Simone Schiaffino (Camogli, 16 febbraio 1835 - Calatafimi, 15 maggio 1860) è stato un patriota italiano che a venticinque anni prese parte alla spedizione dei Mille e combatté nella battaglia di Calatafimi trovandovi la morte come alfiere della bandiera di Garibaldi.

A Lui era intitolata la Regia Nave Simone Schiaffino, un cacciatorpediniere (poi torpediniera) entrata in servizio qualche mese dopo l'entrata dell'Italia nella prima guerra mondiale.

L'unità partecipò a diverse operazioni in mare, quale scorta convogli e dopo il 1918 fu sottoposta a lavori di modifica, con la sostituzione dei cannoni da 76 mm con 5 da 102 e l'imbarco di 2 mitragliere da 40 mm. Con ciò il dislocamento a pieno carico salì a 900 tonnellate. Nel 1929 la nave fu declassata a torpediniera. All'ingresso dell'Italia nella seconda guerra mondiale la Schiaffino faceva parte della V Squadriglia Torpediniere (insieme a Farina, Abba, Albatros, Dezza) con base a Messina. Operò in missioni di scorta, vigilanza delle coste e soccorso ai trasporti. Il 24 aprile 1941, mentre effettuava la posa di alcune boe di segnalazione nelle acque prospicienti Capo Bon, la Schiaffino urtò di poppa una mina appena posata da altre Unità italiane e saltò in aria, inabissandosi di poppa nel giro di tre minuti. Vi trovò la morte la maggior parte dell'equipaggio: solo alcuni uomini che si trovavano a prua riuscirono a porsi in salvo. Tra gli scomparsi anche il Comandante della nave, il Capitano di Corvetta Riccardo Argentino.



SUPERMARINA

Cos'è Supermarina?

Entrata in servizio il 1° giugno 1940, si può metaforicamente definire il cervello della Marina Militare in guerra: comandava le azioni delle flotte italiane nel Mediterraneo e non solo.

Così la definì l'ammiraglio Marcantonio Bragadin che vi ha prestato servizio durante la Seconda Guerra Mondiale: *"... indicava convenzionalmente il Comando Superiore della Marina, il vertice della gerarchia navale. Supermarina infatti dipendeva direttamente dal comando supremo delle nostre forze armate e aveva ai suoi ordini l'intero apparato guerresco della Marina, con il compito primario di promuoverne e dirigerne, a livello strategico, tutte le operazioni belliche in Mediterraneo e negli Oceani"*.

Perché Supermarina?

a seguito dello sviluppo della radiotelegrafia era necessario creare un centro che smistasse e organizzasse la crescente quantità di messaggi.

La struttura:

Supermarina dipendeva dal Comando Supremo delle Forze Armate (dall'11 giugno 1940 in mano a Mussolini) ed era comandata dal Capo di Stato Maggiore della Marina.

Era suddivisa in varie sezioni (decriptazione, movimenti strategici, comunicazioni, ecc.), guidate da ufficiali competenti in materia, che si alternavano in turni da 12 ore.

"Il suo vertice era costituito da un'ampia sala dove, mediante grandi carte geografiche murali, su cui si appuntavano sagomette distinte dal nome di ciascuna nave, era rappresentata la situazione, in mare e nei porti, nostri ed avversari, per le valutazioni e le decisioni dei capi". (Amm. Bragadin) A questa sala giungevano tutti i messaggi sulle mosse del nemico e sullo stato della nostra flotta e di là, in accordo con il Comando supremo, partivano gli ordini di combattimento e si decidevano le mosse che avrebbero dovuto compiere le unità impegnate". (Ammiraglio Bragadin)

I problemi di Supermarina:

La decisione di creare Supermarina ha da subito causato mal di pancia ai vecchi Ufficiali di Marina abituati a decidere in autonomia ed ora ridotti a meri esecutori delle azioni di guerra. Gli Ufficiali erano più che altro preoccupati, non a torto, che chi non era sul campo non avesse potuto dare indicazioni utili e tempestive sul da farsi. In effetti quello che successe fu proprio questo. Nelle varie battaglie navali della Seconda Guerra Mondiale fu evidente lo svantaggio italiano a fronte di avversari (come gli inglesi) che decidevano in autonomia le mosse della flotta, mentre i nostri comandanti dovevano attenersi agli ordini da Roma, che non sempre si evolvevano con tanta rapidità quanta quella degli avvenimenti sul campo.

Supermarina in generale manteneva un linea prudenziale, dando ai comandanti la direttiva generica di non ingaggiare forze nemiche superiori, questo perché la possibilità di rimpiazzo da parte italiana di navi perse in combattimento era, vista la scarsità di materie prime, quanto meno problematica; inoltre anche la mancanza di carburante fu una motivazione addotta per giustificare, dal 1942 in poi, il mancato impiego delle unità da battaglia, fatto in parte vero visto che l'Italia non possedeva risorse petrolifere, ma va anche precisato che alla data dell'armistizio verranno rinvenute dai tedeschi cospicue scorte di carburanti, dell'ordine del milione di tonnellate.



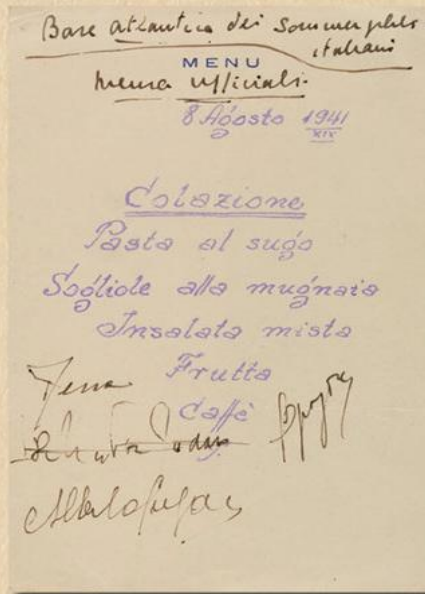
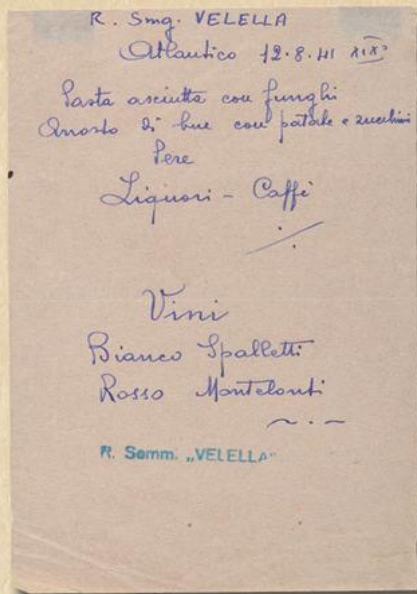
Il Comandante Marcantonio Bragadin negli uffici di Supermarina

LA COMUNICAZIONE

Per comunicare con le navi e i sommergibili si usava, previa doppia cifratura, la rete radiotelegrafica di proprietà della Marina. Quando si trattava di trasmettere notizie o disposizioni urgenti personali ai comandanti della flotta, ci si serviva di linee dirette in telefonia segreta, si pensava non intercettabili. Supermarina era altresì in contatto con: Superaereo (l'equivalente di Supermarina in aeronautica) per organizzare protezioni aeree alle navi o combattimenti aeronavali e con il Comando Supremo delle Forze Armate.

12 agosto 1941 • 8 agosto 1941

R.Smg. Velella Menu di bordo in navigazione in atlantico • Menu Mensa ufficiali BETASOM



I sommergibili italiani in Atlantico (giugno 1940 - settembre 1943)

La battaglia dell'Atlantico fu dura e complessa: dal settembre 1939 al maggio 1945, aerei, navi e sommergibili tedeschi con l'appoggio, dal giugno del 1940 al settembre 1943, dei sommergibili italiani, cercarono di interrompere con efficacia ed energia le rotte di comunicazione avversarie, utilizzate per i rifornimenti di armamenti e materie prime dei fronti europei. Sul fronte atlantico, i sommergibili italiani utilizzarono la base francese di Bordeaux, denominata "Betasom", come centro operativo e logistico sul quale s'impennò tutto lo sforzo bellico.

I primi sommergibili che operarono in Atlantico erano stati costretti a rientrare, per le necessarie manutenzioni, nei porti nazionali, ma dal settembre 1940, quando divenne operativa "Betasom", i battelli italiani non furono più obbligati ad attraversare lo stretto di Gibilterra, costretti a manovrare con estrema abilità in acque pericolose per la presenza di forti correnti sottomarine e per l'intensa vigilanza antisommergibile britannica.

Dei 32 sommergibili operanti in Atlantico, 4 dei quali provenienti dall'Africa Orientale italiana, 16 andarono perduti, 5 dei quali senza lasciare alcuna traccia di sé. Durante 24 mesi furono affondate 108 navi mercantili, per complessive 593.864 tonnellate di stazza lorda e danneggiate 4 navi mercantili, per 32.205 tonnellate di stazza lorda.

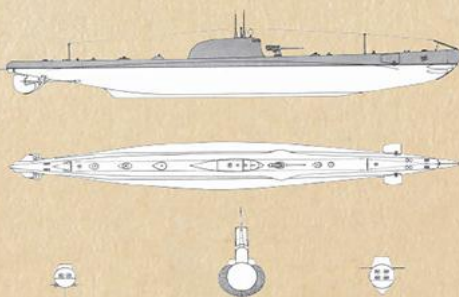
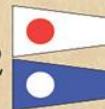
Dati riepilogativi relativi ai sommergibili italiani nel corso della Seconda Guerra Mondiale

Missioni svolte: 1750
Miglia compiute: 2.500.000
Giorni in mare: 24.000
Attacchi svolti: 173
Siluri lanciati: 427
Naviglio Mercantile affondato: 132 (665.317 tons)
Naviglio Militare affondato: 18 (28.950 tons)

Sommergibili italiani affondati

Mare Mediterraneo: 88
Altri settori: 40

12



Prescelto per essere dislocato in Atlantico nonostante sia un battello "costiero", dopo un breve periodo di lavori di adattamento al nuovo ambiente operativo il VELELLA lascia La Spezia il 25 novembre 1940, diretto a BETASOM, la nuova base per i nostri sommergibili aperta a Bordeaux.

Nell'agosto successivo il VELELLA fa parte del gruppo di battelli che devono rientrare in Mediterraneo, dove la situazione richiede altri sommergibili. Dopo qualche giorno di agguato a ponente di Gibilterra, nella notte fra il 24 e il 25 agosto il battello attraversa lo Stretto in superficie e il giorno 29 raggiunge Cagliari, dove sosta per un lungo turno di lavori.

Sommergibile VELELLA - Classe "ARGO" - Sommergibili Oceanici

Cantiere: C.R.D.A. Monfalcone, (Trieste)
Impostazione: 31.10.1931 Varo: 18.12.1936
Affondato: 07.09.1943
Dislocamento: in superficie: 809,80 t in immersione: 1.018,73 t
Dimensioni: Lunghezza: 63,14 mt fuori tutto
Larghezza: 6,90 mt Immersione: 4,46 mt
Velocità: max in superficie: 14,0 nodi max in immersione: 8,0 nodi
Equipaggio: 4 ufficiali, 36 tra sottufficiali e marinai

BETASOM

Cos'è BETASOM?

BETASOM sta per BETA (B in greco, ad indicare la città di Bordeaux) e SOM (abbreviazione di sommergibile). Era il nome in codice per indicare la base di sommergibili italiana a Bordeaux, costruita per dare supporto con i nostri sommergibili alla guerra in Atlantico della Germania nazista.

Inaugurata il 30 agosto del '40, da lì all'8 settembre 1943 , giorno dell'armistizio, ospitò circa una trentina di sommergibili della Regia Marina.

Geografia della base:

La base era costituita da due darsene intercomunicanti attraverso una chiusa.

Inoltre, la presenza di bacini di carenaggio rendeva possibile la messa a secco degli scafi per le necessarie operazioni di revisione e riparazione.

Il personale era alloggiato in apposite casermette ottenute dalla conversione di alcuni magazzini, mentre altri edifici furono utilizzati per uffici e magazzini.

L'infermeria e la stazione radio erano situate sul transatlantico francese *Admiral de Grasse*, donato dai tedeschi.

Il personale:

A BETASOM erano stanziati 32 Ufficiali e 426 uomini della Regia Marina. La sorveglianza interna alla base era affidata a reparti dei carabinieri (255 uomini), mentre uomini del Reggimento San Marco, comandati da 3 Ufficiali dell'Esercito, si occupavano del presidio della base. In totale, la forza del personale militare e civile assegnato ai servizi della base assommava a circa 800 uomini.



La base BETASOM



Regio Sommersibile Velella

"... Alle cinque del mattino entrammo con il pilota francese accompagnato in divisa militare, come dire, guardati a vista. Dopo tre ore arrivammo a Bordeaux, nei bacini, come a Venezia. In ogni bacino potevamo ormeggiare due sommergibili. Dopo un paio di giorni di riposo, venne l'ordine di prepararsi alla missione che durava due mesi. Il mio sommergibile era considerato di tipo atlantico perché era più grande di quelli che operavano in Mediterraneo. In tempo di pace l'equipaggio era formato da 60 persone, in tempo di guerra di 90, 30 in più. La zona assegnata ad ogni sommergibile era di 40 miglia marine, diametro 65 km. L'acqua a bordo era razionata e serviva per la cucina. Noi avevamo le borracce da un litro e ci dovevano servire per 24 ore: per bere, per lavarci, ecc. Eravamo tutti barbuti e una volta alla settimana, per chi desiderava sbarbarsi, poteva andare dal marinaio barbiere che aveva a disposizione un po' più d'acqua, ma era più salata che dolce. I primi giorni di missione si mangiava pane preso a terra, dopo, finché durava la permanenza in mare, solo gallette dure che ci volevano denti buoni e forti e stomaco di struzzo.[...] Eravamo nel marzo del '42. Alla base di Bordeaux oltre a noi ufficiali, sottufficiali, marinai, carabinieri, una compagnia del battaglio S. marco, c'erano pure una cinquantina di operai venuti dai cantieri di Monfalcone per le riparazioni dei sommergibili. All'improvviso suonò l'allarme e ci rifugiammo nei bunker costruiti dai tedeschi. [...]Rotte le chiese dagli inglesi, i bacini si svuotarono e i sommergibili rimasero un po' sbandati, trattenuti solo alle banchine dai cavi d'acciaio [...]"

Dalla testimonianza di Mario Daneo http://www.regiamarina.net/detail_text.asp?nid=293&lid=2

R.N. Miraglia Menu della Mensa Ufficiali con firme di presenza

R.N.
Miraglia 29 nov. 1940
Tarento.

Milanesi

Minestrone alla Milanese
Fidejuso di vitello con funghi
Salsiccia
Insalata

Miraglia 1941

Cap. Vascello Francesco Corvelli AO
Capitano Comand. Galleani FOLDI
Ten Vascello Giuseppe Lubrano
" " Felice Cavallaro AO
" " Giuseppe FAVAROLO
" " Giovanni SIGOVINI

Ab. M. Nicola Selmi

Maggi. D.M. Enrico BOTTARI +
Ten " Felice Oliva
Sott. D.M. Emilio CARRARA +
Cap. M.M. Vincenzo MAFFEI +
Cap. Comand. Domenico MANGANO +

Cap. Comand. Antonio Esposito
P. Comand. Europe

Tommaso Casella R.N. Miraglia
Capitan M. Malin Roman
Luigi Abidra. Navalgenit
Alicona

Capitano di Vascello
Francesco Di Prochello
S. C. di Stato Maggiore.

Milanesi

Ministrone alla Milanese
Insalata
Salsiccia

Abordo della R.N.
Miraglia,
Tarento 1941



Macchi M. 18 A.R. "Ali Ripiegabili"	
Caratteristiche	Idrovolante biplano monomotore da caccia biposto
Anno di Cost.	1928
Equipaggio n.	2
Ap. Alare / mt.	15,80
Lunghezza mt.	9,75
Altezza mt.	3,25
Sup. Alare mq	45,00
Motore	1 Isotta Fraschini V6 da 250 CV
Peso max	1780 kg.
Peso a secco	1270 kg.
Armamento	1 Mitragliatrice da 7,7 mm
Vel. Max	187 km/h
Tangenza prat.	5000 mt.
Autonomia	1000 km.
Produzione	19 esemplari A.R.

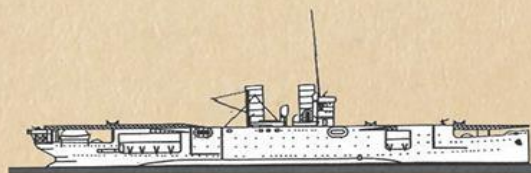
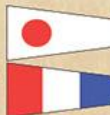
Minestrone alla Milanese

Per 3 persone: riso o pasta 200 g, lardo 30 g, cotenne di lardo 10 g, "brodo di carne Maggi" 6 dadi, parmigiano grattugiato 40 g, salsa di pomodoro 35 g (una cucchiata e mezza scarsa), aglio uno spicchio, prezzemolo un pizzico, patate 130 g, fagioli freschi 150 g, piselli freschi 45 g, fave fresche 15 g, mezza carota 30 g, fagiolini 10 g, zucchine 10 g, cavolo verza 30 g, sedano un pezzetto, salvia 2-3 foglie, pepe un pizzico.

Pestate il lardo assieme all'aglio, prezzemolo, sedano e carota e fate soffriggere in pentola o casseruola. Versatevi un litro abbondante d'acqua e i 6 dadi maggi. Unite patate, fagioli, piselli, fave e fagiolini; mettetevi le cotenne fresche e ben pulite. Lasciate cuocere un'ora, poi aggiungete la salsa di pomodoro, il parmigiano grattugiato, il cavolo, le zucchine affettate, la salvia e il pepe. Fate bollire ancora un pò, quindi aggiungete il riso o la pasta, che saranno cotti il primo in 15 minuti, la seconda in poco più di 10 minuti. Il minestrone deve riuscire piuttosto denso. C'è chi usa servirlo freddo o quasi, specialmente quando è di riso.

Tratto da: "Per mangiare bene. 600 Ricette", Edito dalla società italiana dei prodotti alimentari Maggi Milano, 1935.

13



Nave appoggio aerei GIUSEPPE MIRAGLIA

Cantiere: Arsenale di La Spezia
Impostazione: 1921 Varo: 1923
Radiazione: 1950
Dislocamento: Pieno carico: 5.913 Tonn.
Dimensioni: Lunghezza: 121,2 mt. fuori tutto
Larghezza: 15 mt. Immerzione: 5,3 mt
Velocità: 21 nodi
Equipaggio: 196

GIUSEPPE MIRAGLIA

« Piccolo, robusto, infaticabile, sorridente, pareva nato solo per vedere il lato buono degli uomini e delle cose e considerare la vita con immutabile, serena benevolenza. Il suo ardire appariva fantastico. »

(Angelo Lodi, "Storia delle origini dell'aeronautica militare, 1884-1915" dell'Ateneo & Bizzarri, 1977 Vol. 2.)



Giuseppe Miraglia

LA NAVE APPOGGIO G. MIRAGLIA E GLI AEREI

Compresi quelli in coperta, la nave poteva trasportare, a seconda dei modelli, circa 20 aerei.

Gli aerei venivano lanciati fuoribordo con una catapulte o posati in mare con una rotaia sostenuta da una gru a bandiera che si prolungava per 9 metri fuoribordo, installata in corrispondenza della mezzeria di ogni apertura laterale, sotto il cielo dell'hangar.

Per il recupero veniva utilizzato un telone che sarebbe stato rimosso nel 1937 in seguito all'entrata in servizio degli idrovolanti IMAM Ro 43.



Nave Miraglia: Il primo velivolo imbarcato (1913)

Uscito come Guardiamarina dall'Accademia di Livorno nel 1903, nel 1908 partecipa alla guerra italo-turca. È in questo periodo che s'interessa delle prime esperienze nelle scuole di volo istituite dagli italiani in Libia che faranno nascere in lui la passione per l'aviazione. Promosso al grado di Tenente di Vascello, dietro sua richiesta viene destinato nel marzo 1914 presso la scuola idrovolanti di Venezia, dove consegue il brevetto di pilota d'aereo nel settembre dello stesso anno.

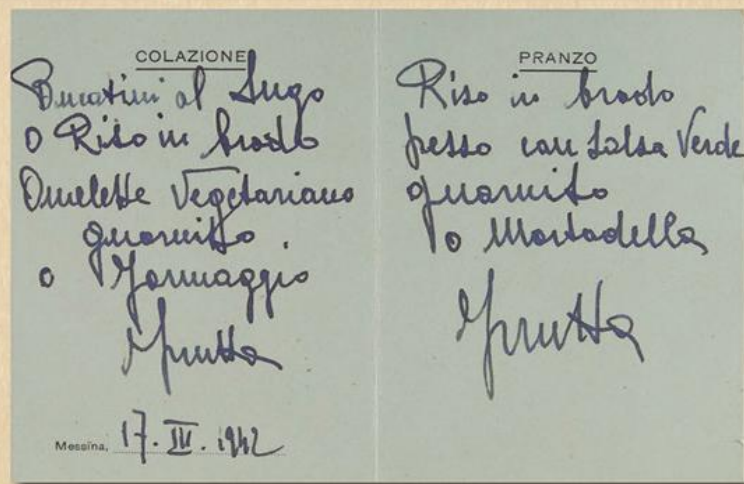
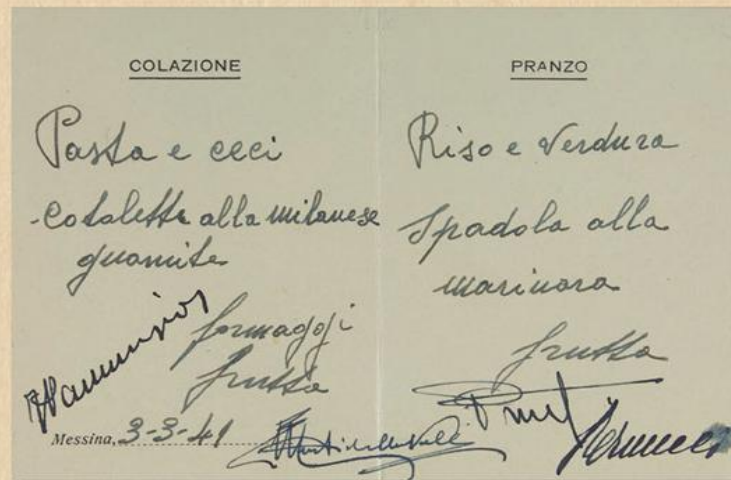
Durante la Grande Guerra guida la Squadriglia Idrovolanti di Venezia. Si distinguerà per varie imprese. Il 21 dicembre 1915 precipita nel Lido di Venezia provando un aereo austriaco sequestrato dopo un ammaraggio di fortuna.

Miraglia viene ricordato dai suoi compagni di volo come un pilota coraggioso, sicuro e sprezzante del pericolo.

« Pilotò quel giorno il più vecchio idrovolante della stazione, un Albatros che tante volte lo aveva portato su in alto a sfidare la morte. Fu quella la trentatreesima volta che dall'inizio della guerra egli intraprendeva l'ardimentosa ricognizione sulla principale roccaforte marittima nemica. In lontananza scorgemmo le torpediniere uscite per la nostra scorta e dirigemmo per passare sopra di esse. Nell'insieme, la giornata era bella, ma non priva di fatica per il pilota essendo l'aria mossa, la visibilità limitata dalla foschia, il mare alquanto agitato. Il velivolo ballava violentemente, ma, nei momenti più bruschi, io non avevo, per tranquillizzarmi che voltarmi verso l'amico e guardare attraverso i grandi occhiali nei suoi occhi buoni e sereni, quasi sempre sorridenti, dall'espressione infantile – sempre la stessa – immutata dal giorno della nostra prima conoscenza che datava da quindici anni. Illimitata era la mia fiducia nella sua abilità di pilota, nella sua prontezza di decisione – sempre uguali e presenti – sia sotto il fuoco delle batterie nemiche, che in altre gravi circostanze [...] Alle 13 precise, ultimata la ricognizione, giriamo definitivamente per Ponente, ed assicuratomci di non essere inseguiti da alcun velivolo nemico, scrivo all'amico sul libretto di volo: Finalmente è fatta, si tratta ora di tornare a riferire. Egli mi risponde con un sorriso di assicurazione, dal suo viso traspare l'intima soddisfazione di aver compiuto interamente il suo dovere e risponde, calmo, intrepido, la condotta del velivolo agitato. »

ricordo del Sottotenente di Vascello Manfredi Gravina di una missione con Miraglia - 18 dicembre 1915

Circoli di Marina. Menu vari per Colazione e Pranzo serviti giornalmente alla Mensa del Circolo Marina di Messina



Il "circolo" (o club, in inglese) è costituito da un gruppo di persone unite da interessi comuni, che si riuniscono in una propria sede. Al vertice c'è un Presidente, coadiuvato da altri Soci che - nelle varie cariche previste - lo aiutano a raggiungere le finalità istituzionali. Nei circoli si organizzano riunioni per decidere le attività e per festeggiare eventi e circostanze particolari.

Esistono circoli che svolgono le attività più diverse: culturali, sportive, gastronomiche, ecologiche, musicali, escursionistiche, turistiche e - naturalmente - esistono i Circoli militari, delle diverse Forze Armate.

Caratteristica comune ai tutti i Circoli di tutte le epoche è il "senso di appartenenza", cioè il riconoscersi membri di un sodalizio che persegue attività per le quali ci si sente portati e che si desidera svolgere, soprattutto nel tempo libero.

I Circoli (Ufficiali e Sottufficiali) della Marina Militare - sparsi su tutto il territorio nazionale - non fanno eccezione a questa regola e molti di essi hanno anche delle foresterie e delle mense, presso le quali i soci e i loro ospiti possono consumare giornalmente i pasti.

I menu sono sempre gustosi, variati e in accordo con la stagione e la località sede del Circolo.

Nel pannello, sono riportati quattro menu (due colazioni e due pranzi) del Circolo di Messina, relativi al periodo della II Guerra Mondiale e non deve sfuggire come - pur nelle drammatiche circostanze di una guerra - lo Chef della Marina si sia preoccupato di servire ai suoi Soci dei menu accattivanti, anche con alcune specialità locali (il pesce "spatola" o "spadola" è tipico dello Stretto) e che consentivano comunque delle varianti, seppur limitate dalla ristrettezza del periodo. Esempio di eleganza e di stile.



MESSINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Il porto:

All'entrata dell'Italia in guerra era Sede del Comando Militare Marittimo in Sicilia (C.M.M. o MARISICILIA) dipendente da MARIDIPART Napoli. Intuita l'importanza logistica di Messina il C.M.M. venne reso autonomo da Napoli e divenne C.M.M.A. (Comando Militare Marittimo Autonomo).

Durante tutto il conflitto il porto fu la base della III Divisione Navale e di convogli navali diretti in Nord Africa per il rifornimento di mezzi, armi, uomini e materiali.

Con lo sbarco degli Anglo Americani in Sicilia, il 10 Agosto 1943 il Comando Marittimo Autonomo viene inizialmente spostato in Calabria ed il 12 Agosto soppresso.



Contraerea nel porto 28-5-1942

“Gli americani bombardano i ponti per ostacolare la ritirata dei tedeschi e per facilitare l'occupazione delle postazioni militari tedesche. Allo stesso modo i Tedeschi distruggevano, dietro di loro, strade, ponti,... per ostacolare l'avanzata degli alleati. I durissimi bombardamenti aerei degli alleati e i contrattacchi dei tedeschi diedero vita a battaglie accanite, violentissime, senza tregua. Sull'orizzonte (...) I Macchi italiani, i Messerschmitt e i Stuka dei tedeschi, gli Spitfire inglesi, i Thunderbolts degli americani affollavano il cielo e si intrecciavano in una danza macabra che spesso si concludeva con uno scoppio fiammante e con gli aerei che precipitavano come una palla di fuoco. Di notte i bombardamenti illuminavano a giorno il cielo e gli aerei in fiamme sembravano comete brillanti che traversavano il cielo per poi cadere”

Da *“Memorie della Seconda Guerra Mondiale”* di Maria Muscarà Ingham
(http://www.libriziacolori.eu/gente/guerra/seconda_guerra.htm)

I bombardamenti:

Messina fu duramente colpita nella seconda guerra mondiale: dall'ottobre 1941 subì 4 bombardamenti navali e 2805 bombardamenti aerei.

La Zona Falcata (quella del porto) fu uno dei principali obiettivi delle incursioni aeree per la presenza di impianti ferroviari, depositi munizioni, grandi navi da guerra e batterie contraeree. Furono gravemente danneggiati anche interi quartieri, edifici pubblici, ospedali, chiese e l'immenso patrimonio boschivo.

Il periodo di maggiore intensificazione dei bombardamenti fu tra il 29 luglio e il 17 agosto 1943, a ridosso dell'operazione anglo-statunitense “Husky” per la liberazione della Sicilia

“Fino all'entrata in guerra degli americani la vita in città si svolgeva abbastanza normalmente. I bombardamenti aerei, che pure erano cominciati, avvenivano di notte ed interessavano principalmente le sole zone militari. Quando suonavano le sirene che preannunciavano i bombardamenti, la popolazione si riparava nei rifugi senza eccessive preoccupazioni. Poi, il 26 gennaio del '43 iniziarono, ad opera degli americani i bombardamenti diurni. Furono bombardamenti a tappeto che non risparmiarono alcuna zona della città.”

Dal racconto di Salvatore Schirò, nato a Messina 12 luglio 1923
al nipote, Giovanni Davi, in data 1999



Bombardamento al porto



A.N.M.I. Rho Gruppo Idalio Vaona
Piazza Visconti 24
20017 Rho (MI)
Tel. 339 2413298

Mail: segreteria@anmirho.it

www.anmirho.it



COMUNE DI RHO

