

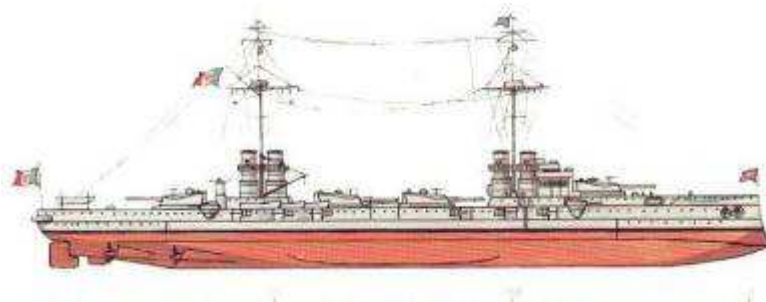
La nave da battaglia *Dante Alighieri* prima dreadnought italiana costruita a Castellammare di Stabia

Con l'inizio del '900 si rivoluzionò il concetto di battaglia navale e, conseguentemente, di costruzioni navali. La comparsa dei siluri, infatti, rese necessaria una battaglia a lungo raggio e con cannoni con calibro maggiore, oltre ad una adeguata difesa delle strutture con corazze sempre più spesse.



Il tutto a discapito dei piccoli calibri dei pezzi che servivano unicamente per piccole distanze per contrastare le torpediniere e necessitavano di diversi sistemi di puntamento.

Tale modifica si verificò anche a seguito della battaglia navale del Tsushima del 1905 nella guerra russo-nipponica che vide la vittoria della Marina giapponese per l'impiego di unità sottili, specialmente torpediniere che attaccarono ed affondarono incrociatori.



I motori alternativi a triplice espansione furono, man mano sostituiti da turbine a vapore che permettevano una maggiore velocità e minore manutenzione e con uno scafo più basso.



Edoardo Masdea



Vittorio Cuniberti

All'inizio del secolo XIX comparvero, quindi, le prime corazzate monocalibro del tipo *Dreadnought*, dal nome della prima nave inglese di questo tipo.

L'ammiraglio britannico decise la costruzione della corazzata *Dreadnought* (il nome significa "senza paura" in omaggio ad un vascello del 1704 armato con 60 cannoni) con tre torri binate diametrali e due altre a murata, tutte dello stesso calibro (305 mm), 27 pezzi da 76/50 mm e 5 tubi lanciasiluri da 457 mm. Con le sue 18.190 tonnellate di dislocamento e la velocità di 21,8 nodi consentita dalle motrici a turbina, queste corazzate caratterizzarono una nuova classe di navi.

I grossi cannoni monocalibro , inoltre, possedevano celerità di tiro, rapidità di manovra ed una facilità di puntamento mediante l'installazione di una unica centrale di tiro rispetto alle modalità di puntamento di ogni singolo pezzo di diverso calibro.

La nuova nave fu varata l'11 novembre 1906 a Portsmouth in applicazione della teorie del Colonnello del Genio Navale *Vittorio Cuniberti* che, tra l'altro, aveva teorizzato la sostituzione del carbone con la nafta per l'alimentazione delle caldaie e studiato sistemi di protezione subacquea della carena.

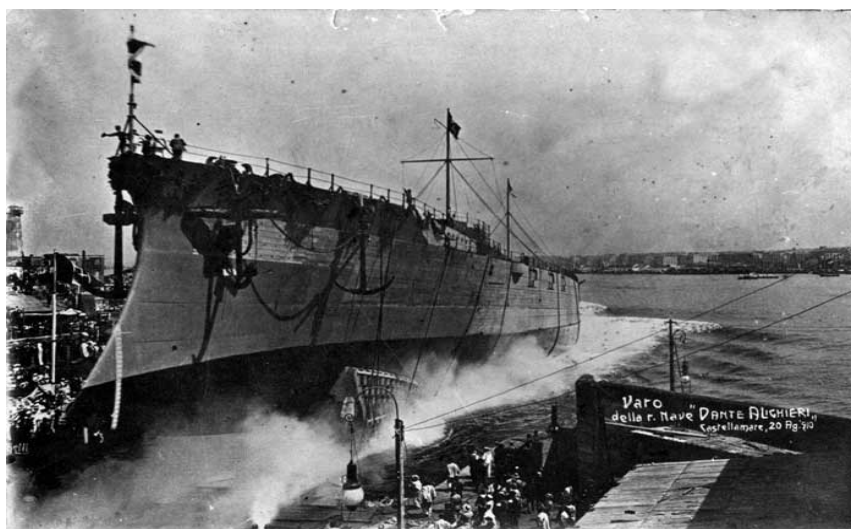
In Italia la prima dreadnought fu costruita nel cantiere navale di Castellammare di Stabia e le fu dato il nome di *Dante Alighieri* ed il motto "*Con l'animo che vince ogni battaglia*".



Il Dante Alighieri sullo scalo nel cantiere di Castellammare di Stabia

Unica nave della classe, costruita su progetto dell'Ispettore Generale G.N. *Edoardo Masdea*) fu la prima corazzata al mondo ad avere torri trinate per cannoni e la prima in Italia ad avere 4 eliche e cannoni monocalibro .

La nave fu impostata nel 1909 e varata un anno dopo.

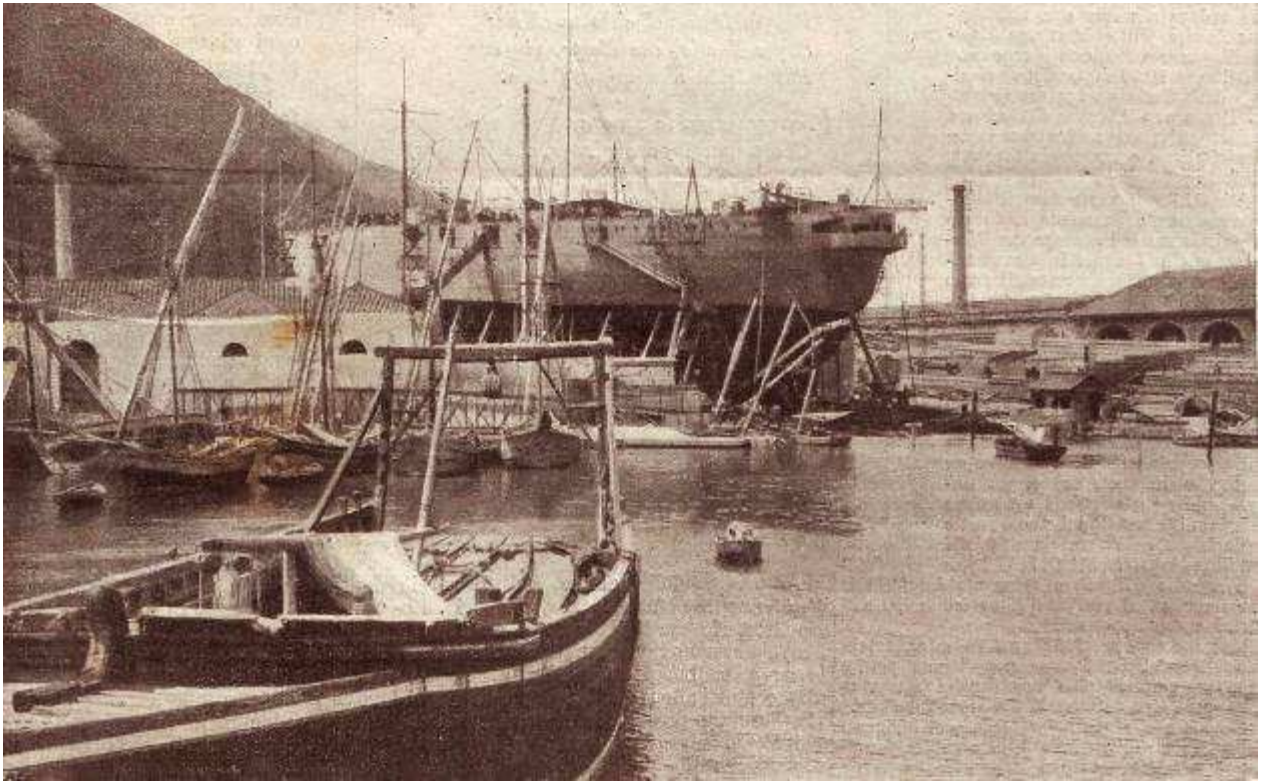


La nave "sposa" il mare

All'atto del varo i giornali dell'epoca così scrivevano: “ Come avevamo annunciato, sabato scorso alla presenza dei Sovrani e dei Duchi d'Aosta, ebbe luogo il varo dal cantiere di Castellammare di Stabia della grande corazzata Dante Alighieri che è la prima delle nostre navi da battaglia tipo Dreadnought, lunga 158 metri, della stazzatura di 20.000 tonn. e munita di macchina a turbina di 26.000 cavalli. Il varo riuscì sollecito e perfetto destando il più vivo entusiasmo. Vi assisteva anche tutta la nostra squadra del Mediterraneo, la quale per un giorno, avea così sospese le manovre nelle quali è ora impegnata...”(Domenica del Corriere – anno XII n. 35, 28 agosto – 4 settembre 1910). Ancora:” Le Potenze continuano ad apprestare nuovi colossi per il mare: due settimane fa, in Inghilterra varavasi il Lion, forse la più grande nave di maggior tonnellaggio che esista nel mondo; e l'Italia varò il 20 agosto, dal cantiere di Castellammare, una corazzata altrettanto grande, portante il gran nome di Dante Alighieri sintetizzante tutte le più alte aspirazioni del patriottismo

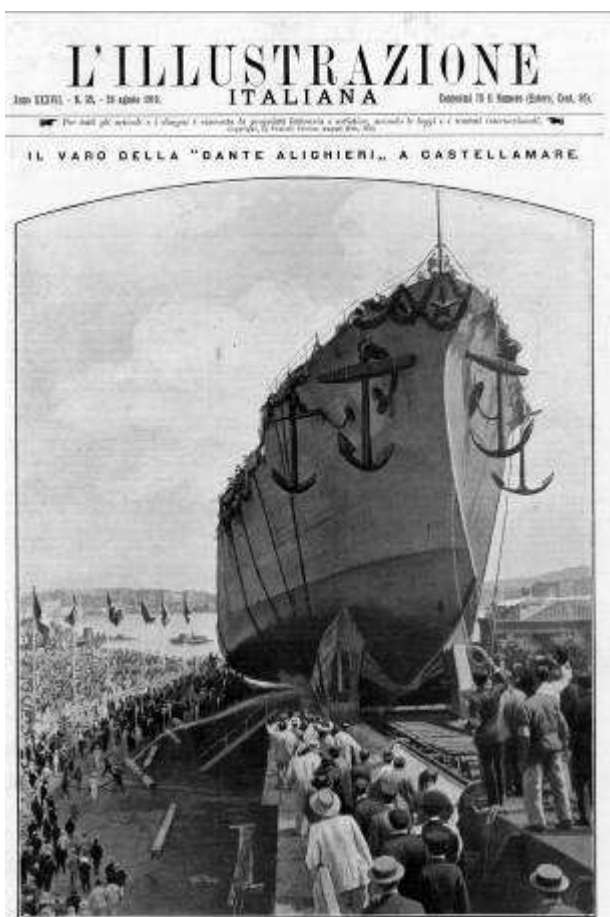


italiano. Di questa nave diamo qui una prima fotografia, che ce la presenta impostata nel cantiere, di dove scese superbamente in mare, ad attestare che l'Italia moderna, nel fervore della sua multiforme operosità, non sta indietro a nessuna nazione quando si tratta di affermarsi sul mare, dove nell'avvenire sarà la maggiore espansione e la più urgente difesa dei suoi interessi e dei suoi diritti” (Illustrazione popolare – anno 41 n. 35, 28 agosto 1910).



Lo scafo dell'unità sostenuto dai puntelli e dalle taccate sullo scalo di costruzione

Tarquinio Vallese nel suo libro “Arma la prora”, edito negli anni '20, così descriveva la costruzione ed il varo dell'unità:” *La dreadnaught Dante Alighieri venne costruita nel cantiere di Castellammare e varata nel 1910. Autore del disegno fu Edoardo Masdea. Sullo scalo o, meglio dire, sulle taccate, si collocarono lunghe sbarre di acciaio per formare la chiglia, e su queste si drizzarono, via via le ordinate. Compiuto questo lavoro, si rivestirono le ordinate di un fasciame metallico formato da lamiere di acciaio, e, mentre lo scafo veniva gradualmente costruito, si collocarono dei puntelli di legno per sostenerlo ed impedire la sua caduta. Indi, si disposero, nell'interno, pezzo per pezzo, le macchine, le caldaie, i meccanismi ausiliari; si costruirono i ponti e si collocarono gli accessori di bordo. Appena costruita la nave fu varata. Nel cantiere, i preparativi per la festa furono condotti con alacrità, e, giorno e notte, si sentirono i colpi di martello per la costruzione delle tribune e per gli ultimi lavori sullo scalo. Una lunga slitta era stata collocata sotto la chiglia e legata con forti cavi allo scafo; e, per diminuire l'attrito, fra l'invasatura e lo scalo era stato messo uno strato di sego. Tutte le navi ancorate nel porto avevano issato le loro bandiere, e ovunque sventolavano i colori italiani. La mattina del varo, gli operai avevano iniziato le operazioni facendo una visita accurata a tutta l'invasatura, spalmando di sego anche l'avantiscalo e bagnando le trinche. Indi tolsero i puntelli più bassi e lasciarono solo quelli di poppa e di prua. La madrina avanzò verso la nave e la battezzò rompendo una bottiglia di champagne contro la prua, mentre le maestranze si affrettarono a togliere i puntelli. Al*



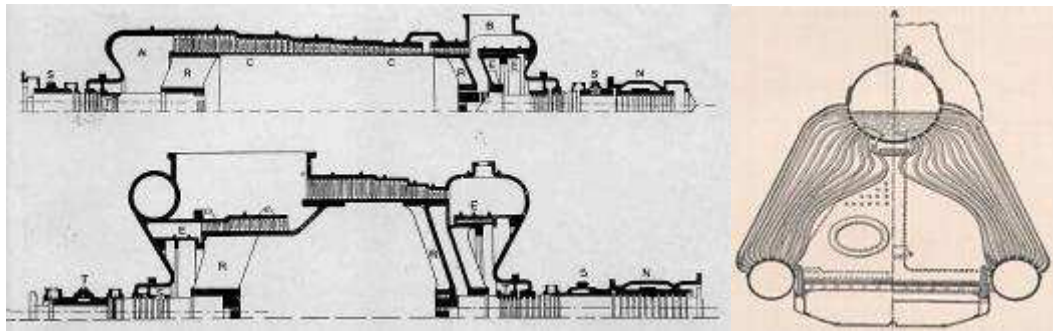
comando “In nome di Dio, taglia!” esse si precipitarono con le scuri e tagliarono i forti cavi che trattenevano la nave. Per un momento, sembrò che la potente massa esitasse; poi si udì il grido “la nave si muove!” e la grande dreadnought, con moto sempre più accelerato, scese in mare fra le grida di evviva e gli applausi della folla che assisteva”.

La Domenica del Corriere n. 33 (14 - 21 agosto 1910) preannunciando il varo, così scriveva: *“...Sabato prossimo, 20, avrà luogo a Castellammare di Stabia il varo della prima Dreadnought della nostra marina da guerra, vale a dire della più grande nave di battaglia finora costruita nei cantieri nazionali: la Dante Alighieri. Alla bella festa marinara, che avrà carattere solenne, assisterà l'intera flotta navale...al comando dell'ammiraglio Bettòlo. Da Gaeta, ove si riunì martedì scorso, la flotta, che sta facendo una crociera nelle acque liguri a scopo di allenamento degli equipaggi, passerà a Castellammare per salutar la nuova e maggiore sorella dal nome*

fatidico...”

L'Illustrazione popolare - n. 35 de 28 agosto 1910, nel fornire una foto della nave, fornì delle informazioni sulla politica marinara e delle considerazioni tecniche, tra cui: *“ Le Potenze continuano ad apprestare nuovi colossi per il mare: due settimane fa, in Inghilterra varavasi il Lion, forse la più grande nave di maggior tonnellaggio che esista al mondo; e l'Italia varò il 20 agosto, dal cantiere di Castellammare, una corazzata altrettanto grande, portante il nome di Dante Alighieri, sintetizzante tutte le più alte aspirazioni del patriottismo italiano. Di questa nave imponente diamo qui una prima fotografia, che ce la presenta impostata nel cantiere, di dove scese superbamente in mare, ad attestare che l'Italia moderna, nel fervore della sua multiforme operosità, non sta indietro a nessuna nazione quando si tratta di affermarsi sul mare, dove nell'avvenire sarà la maggior espansione e la più urgente difesa dei suoi interessi (...) La Dante Alighieri presenta al bersaglio nemico tre fumaioli. Le avarie ai fumaioli hanno oggi – osservato giustamente un competente – quasi l'entità che nella marina veliera avevano le avarie all'alberatura: esse cagionano un tiraggio minore che influisce sul cammino non solo, ma anche sul maggior consumo di combustibile”*

Il suo dislocamento normale era di 19.500 tonnellate (21.800 a pieno carico). Era lunga 168,1 metri, larga 26,6 e con una immersione di 9,4 metri. L'apparato motore era formato da 23 caldaie (17 alimentate a carbone e 6 a nafta) che davano vapore a 4 turbine per 4 assi e, quindi 4 eliche, sviluppando una potenza di complessivi 32.200 CV e con una velocità di 23 nodi. Possedeva un'autonomia di 5.000 miglia ad una velocità di 10 nodi.



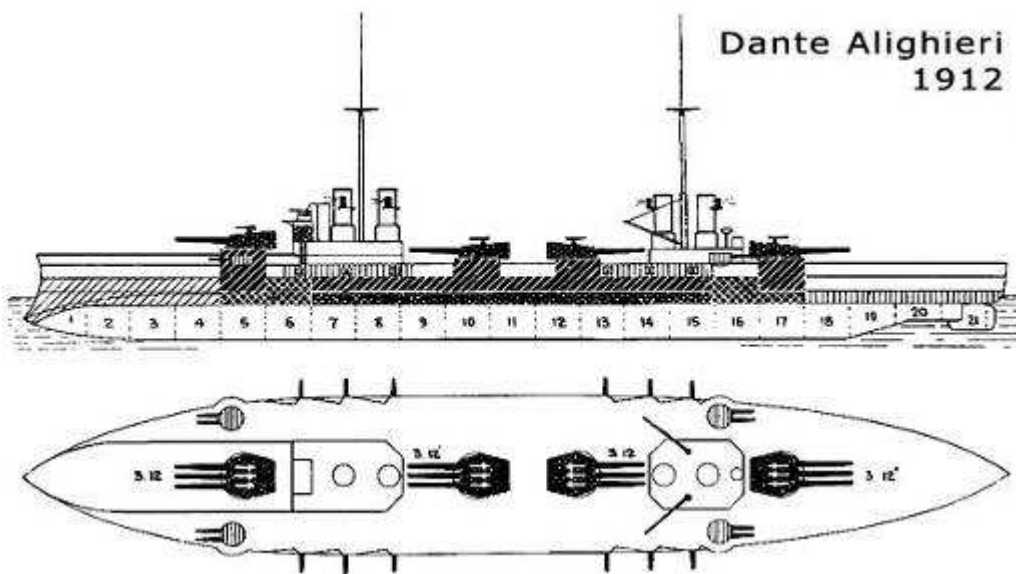
Turbine Parson di alta e bassa pressione

Caldaia tubolare

L'armamento era così costituito:

- 12 cannoni da 305/46mm, modello 1909 (in 4 impianti trinati);
- 20 cannoni da 120/50 mm., modello C1909 (4 impianti binati e 12 singoli in casamatta);
- 16 cannoni da 76/40 mm (posti sul tetto delle torri da 305/46);
- 2 cannoni da 40/39 mm. sul ponte, 6 mitragliere e 3 tubi lancia siluri W 200-450 da 450 mm.

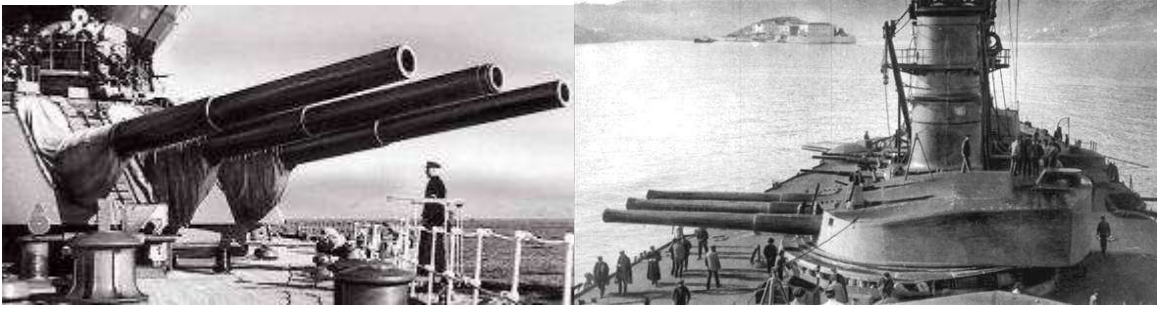
L'equipaggio era di 970 uomini.



Disposizione dell'artiglieria e della corazzatura

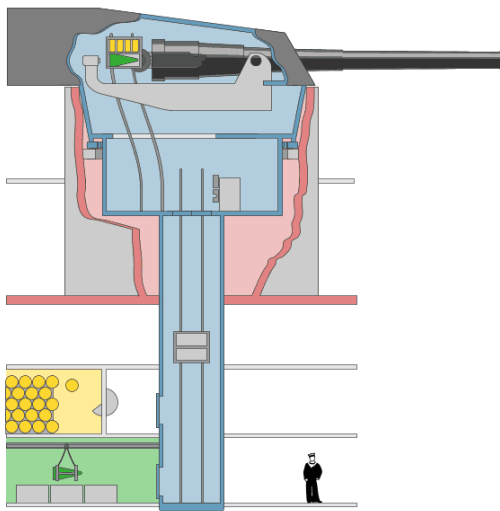
Le torri trinate in linea di chiglia furono adottate anche dalle monocalibre russe tipo *Gangut*.

Quattro torri, con pezzi da 305/46, erano disposte lungo l'asse della nave e potevano sparare simultaneamente da entrambe le fiancate; il *tiro di caccia* o in ritirata, invece, era effettuato unicamente alla torre prodiera ed a quella poppiera.



Torri trinate

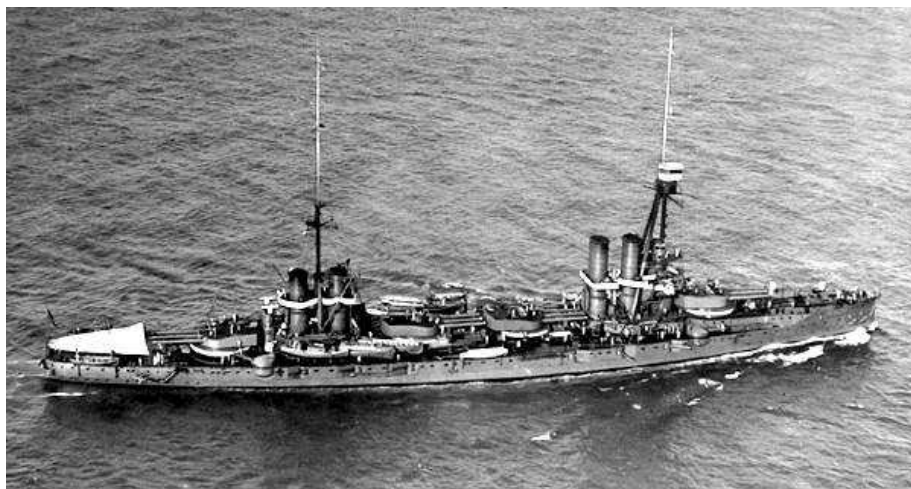
La sistemazione delle artiglierie, una a prora ed una poppa e le altre due a centro nave, fu



adottata per mantenere basso il centro di gravità del bastimento e ridurre il profilo. L'unico difetto era rappresentato dallo spessore della corazzatura risultato inferiore a quello delle unità similari straniere.

. La protezione (acciaio Terni), infatti, era così distribuita: verticale (sulle fiancate) 250mm; orizzontale, sui ponti 50 mm.; in corrispondenza delle artiglierie e del torrione, 250 e 280 mm. Ma la ridotta protezione era a vantaggio della velocità e della manovrabilità.

Entrata in servizio il 15 gennaio 1913, la nave da battaglia *Dante Alighieri* effettuò una crociera di collaudo nell'Oceano Atlantico, toccando i porti di Dakar, Funchal (Madera), Ponta Delgada e Vigo.



Nel 1913 fu sperimentata la sistemazione di un idrovolante del tipo "Curtis" ed attrezzata, nel 1925, per portare un idrovolante tipo "M 18". Il Curtiss "Flyng Boat", entrò a far parte, agli inizi del 1914 della componente di volo oltre che della corazzata *Dante Alighieri*, degli incrociatori *Amalfi*, *San Marco* e dalla nave appoggio idrovolanti *Elba*, allo scoppio della I Guerra mondiale, la Règia Marina aveva in organico una componente aeronavale di tutto rispetto.



Idrovolante tipo Curtiss Flyng Boat



Idrovolante M 18

Unitamente alle unità *Duilio*, *Giulio Cesare*, *Conte di Cavour*, *Leonardo da Vinci* e *Andrea Doria*, costituiva il gruppo delle 6 dreadnought che contrastavano le forze austro-ungariche nel primo conflitto mondiale.

Nel 1913 imbarcò a Livorno il re *Vittorio Emanuele III* per portarlo a Castellammare di Stabia al varo della corazzata *Duilio*.

Al comando del Contrammiraglio *Camillo Corsi* e del Capitano di Vascello *Biscaretti*, faceva parte della Seconda Divisione di stanza a Taranto formata dal *Giulio Cesare* (Comandante *Marzolo*), *Leonardo Da Vinci* (Comandante *Morino*) e dell'esploratore *Nino Bixio* (Comandante *Canciani*).

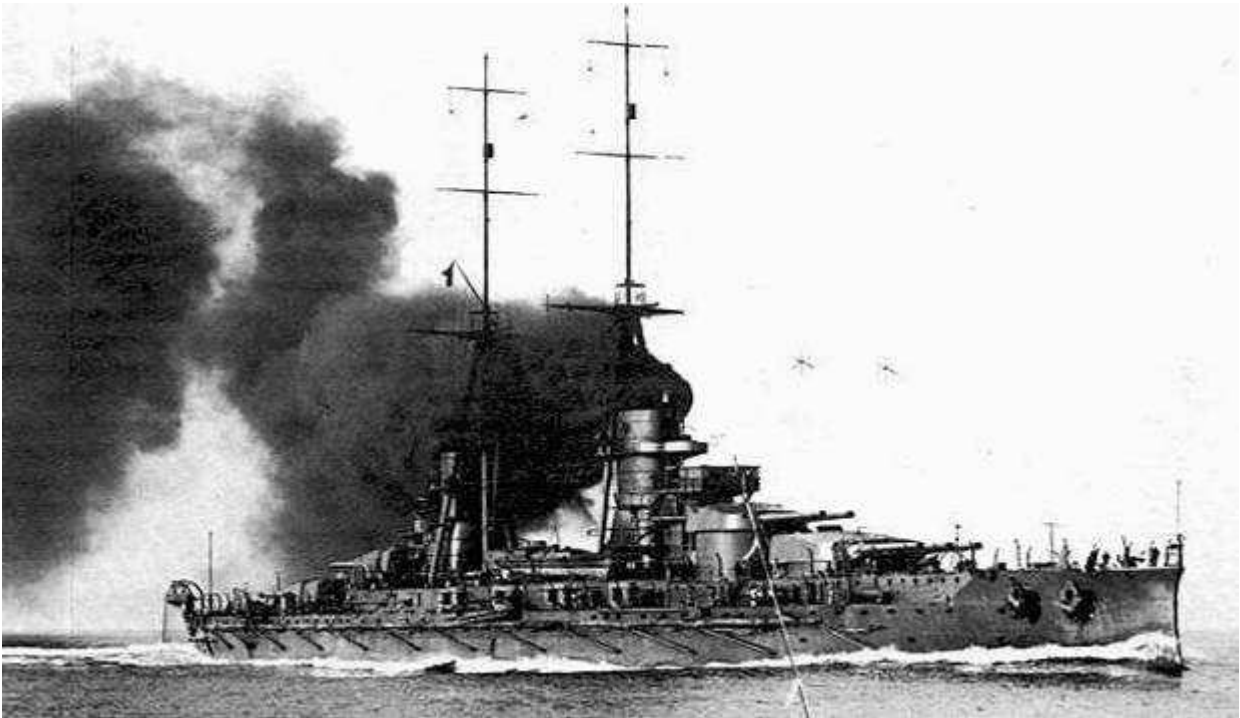


Compagnia da sbarco del Dante Alighieri

Il 5 settembre del 1915 si imbarcò, alzando la sua insegna, il comandante in capo dell'Armata, Vice-Ammiraglio *Luigi Amedeo di Savoia*, duca degli Abruzzi.

Il 30 novembre 1916 approdò a Corfù rientrando a Taranto il 27 gennaio 1917.

Durante tutto il conflitto non fu impegnata in battaglie in quanto le navi della Kriegsmarine, la Marina Imperiale austro-ungarica, raramente lasciavano i porti, tanto è vero che furono snidate dalle imprese leggendarie dei M.A.S.



Il 2 ottobre 1918 partecipò all'unica azione bellica bombardando il porto di Durazzo ed a protezione di un gruppo di navi italo-inglesi.

Tra le sue attività si annoverano anche:

- la partecipazione, assieme al *Cavour* ed al *Duilio*, nel 1924 ad una crociera in Spagna in occasione di una visita dei reali d'Italia;

- nel 1918 al trasferimento da Taranto a Venezia per l'occupazione delle coste e delle isole dalmate;

- dal 1919 al 1921, al comando del Capitano di Vascello *Antonio Faschino*, alla presenza nel porto di Fiume in occasione dell'impresa di *Gabriele D'Annunzio*. Durante la cosiddetta Reggenza italiana del Carnaro, il 1° settembre 1920, il piroscafo *Cogne*, proveniente da Genova e Napoli e diretto a Buenos Aires, a seguito di un'intesa preordinata fra i membri dell'equipaggio cambiava rotta e si dirigeva verso Fiume, occupata fin dal 12 settembre 1919 dai legionari di *Gabriele D'Annunzio*. Giunto a Fiume, il *Cogne* veniva sequestrato dal Governo dannunziano, che minacciava la vendita delle merci caricate a bordo;

- una visita, assieme al *Duilio* ed al *Doria*, della città di Zara nel 1927.

Nel 1923 subì sostanziali modifiche la conversione a nafta dell'alimentazione di tutte le 23 caldaie.

Il 1° luglio del 1928 fu radiata e demolita poco dopo.



Sulla nave *Dante Alighieri* fu imbarcato dal 1925 al 1927 anche *Egidio Bullesi* che la chiesa ha elevato agli onori dell'altare ricordandolo come "venerabile" mentre è in corso la causa di beatificazione.

Egidio Bullesi (Bullesich: il suo cognome originario fu italianizzato solamente nel 1929 un mese prima della sua morte) nacque a Pola il 24 agosto del 1905 da una famiglia numerosa che, allo scoppio della prima guerra mondiale fu profuga prima a Rovigo, poi in Ungheria e successivamente

internata in Stiria.

Il giovane lavorò come apprendista tracciatore navale nel cantiere di Monfalcone e nel 1925 partì, come marinaio di leva e fu imbarcato sul *Dante Alighieri*.



Sulla nave, ove trascorse 25 mesi, fu preso a ben volere dai suoi commilitoni per la sua disponibilità ad aiutare tutti e, a detta di Egidio, questi furono i mesi più belli della sua vita.

Antonio Cimmino