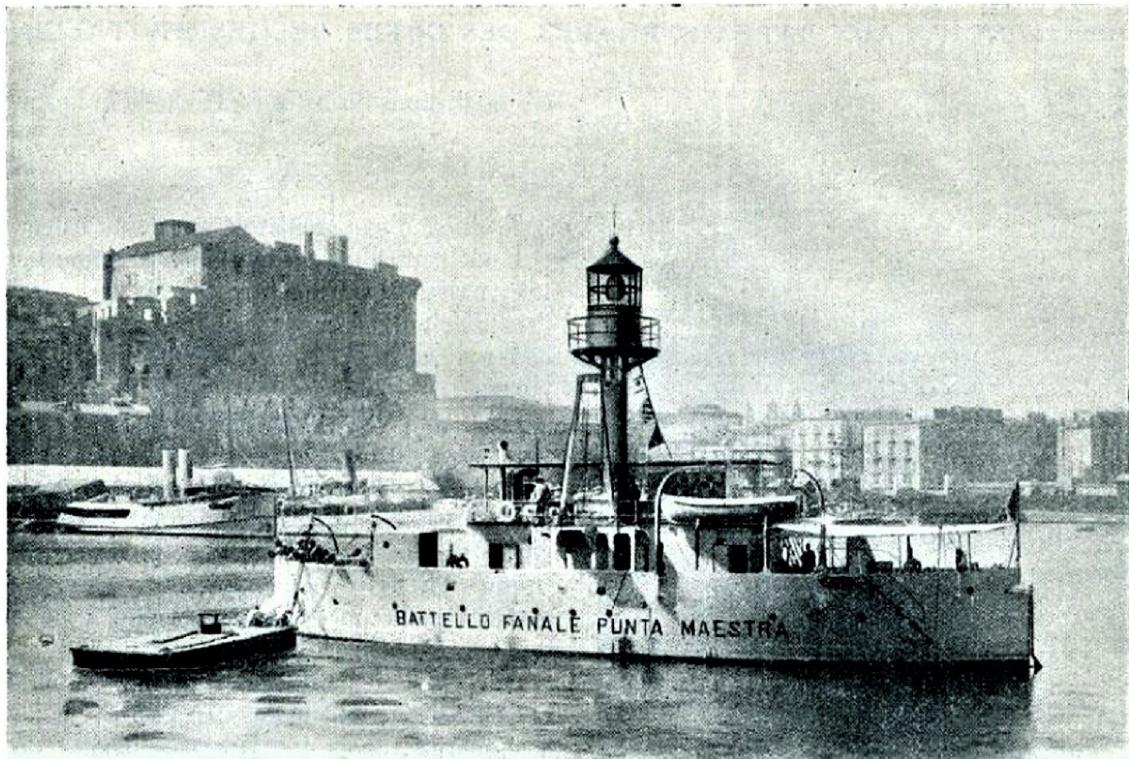
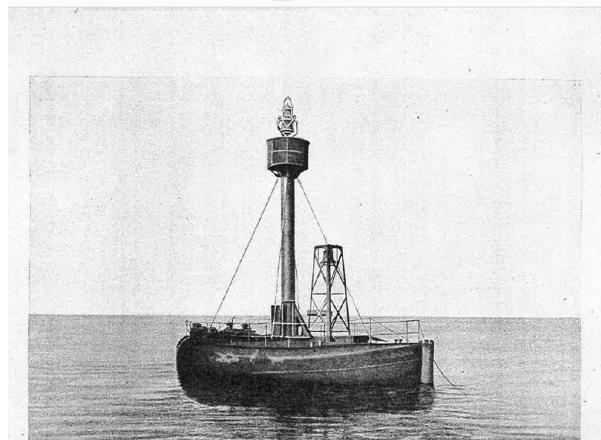
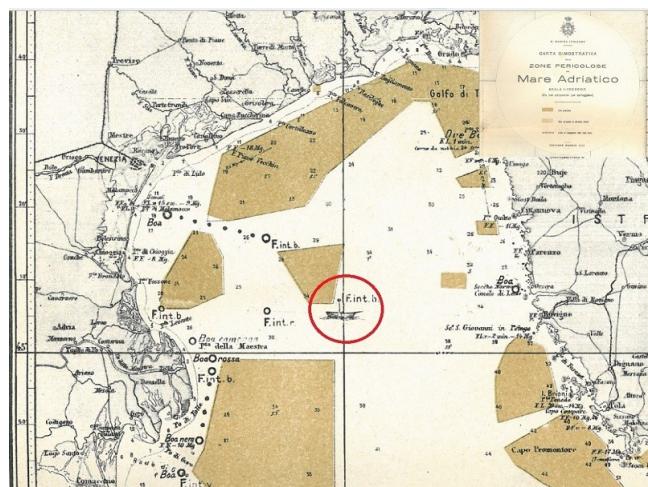


Il battello fanale di Punta Maestra



Nel sito tedesco Themen-Seite Feuerschiffe leuchtturm-welt.de ho fortuitamente rinvenuto l'immagine di questo segnalamento marittimo inconsueto, per la sua tipologia, nelle nostre acque nazionali. La scritta apposta sulla fiancata non lascia però dubbi circa la peculiarità del suo servizio e la futura destinazione. Il battello, essendo dotato di tuga, plancia di comando e alloggiamenti, è predisposto alla sistemazione del personale, tecnico e marittimo addetto alla sua conduzione. Le sue caratteristiche mi richiamano quelle di un altro storico battello fanale, affondato proprio in quell'area in un battente di 34 m d'acqua, ritrovato dal mio gruppo di ricerca all'inizio degli anni '90. Quest'ultimo segnalamento, di più ridotte dimensioni e sprovvisto di equipaggio, era situato a circa 18 miglia a N.NE. dalla odierna meda elastica, antistante alla foce del Delta del Po di Venezia. Sulla carta delle zone pericolose del mare Adriatico, edita nel 1919 dall'Istituto Idrografico della R. Marina, era indicato con un simbolo inequivocabile raffigurante uno scafo con un fanale inalberato in coperta. Segnalava il limite delle acque sicure, all'esterno degli sbarramenti difensivi di torpedini, posate durante il conflitto a protezione e contrasto dalle incursioni navali austroungariche e non ancora totalmente bonificate nel primo dopoguerra.



BATTELLO FARO SENZA PERSONALE

Tale relitto in ferro, trovato inaspettatamente in buone condizioni di conservazione e completo del suo fanale, prima di affondare a causa di una burrasca, aveva scarrocciato per circa 8 miglia a S.O. dalla sua posizione originaria ¹. Il battello è del tutto analogo a quello sopra riprodotto dall'allora C.F. Pasquale Leonardi Cattolica, direttore pro tempore dell'Istituto Idrografico, nella sua pubblicazione "Fari e Segnali Marittimi" edita nel 1902, riportata pari pari anche nella successiva edizione del 1916.

All'interno dello scafo oltre alla lampada in ottone, ancora integra nonostante sia abbattuta in coperta, sono visibili anche i resti del traliccio porta campana.

Ritenevo che la presenza del battello oggetto del presente studio, trovasse la sua collocazione temporale nel periodo antecedente l'edificazione del faro in muratura (1885) sul litorale di Punta Maestra, poichè quella insidiosa area era rimasta, fino ad allora, sprovvista di qualsivoglia segnalamento marittimo di rilievo. Il faro più vicino era, infatti, quello di Goro, un segnalamento di terza classe, a fuoco fisso, elevato 20 m sul livello del mare, della portata di sole 13 miglia, attivo dal 1865. (Dati desunti dalla *"Descrizione generale dei Fari e Fanali esistenti sul litorale marittimo del globo - ad uso dei navigatori"*, compilata da Luigi Lamberti nel 1870).

Inizial pertanto ad esaminare la documentazione del quinquennio precedente alla edificazione di questo manufatto in quanto, come si vedrà in seguito, a partire dal 1881 venne finanziata una vasta opera di costruzione per oltre 100 nuovi segnalamenti marittimi.

Già all'epoca del rinvenimento del relitto, non essendo inesPLICABILmente reperibile alcuna documentazione d'archivio presso Marifari Venezia, sede del comando della zona fari e segnalamenti marittimi adriatica, l'amico e collega di innumerevoli immersioni e ricerche, Pierpaolo Zagnoni, si recò personalmente presso l' USMM (Ufficio Storico della Marina Militare) a Roma senza riscontrare, nemmeno in quella prestigiosa sede, alcuna traccia della presenza di battelli faro in Adriatico. Gli venne peraltro consigliato di rivolgersi alla Direzione Centrale di Marifari a Napoli o, in alternativa, all'Ufficio Idrografico di Genova. Iter che ho ora ripercorso, nuovamente con esito negativo, quando venni a conoscenza della presenza di questo nuovo segnalamento. Ritenevo che il motivo della carenza di documentazione, presso gli archivi della Marina per quel periodo, fosse da ascriversi principalmente al fatto che, fino al 1911 la gestione dei Fari e Fanali era di esclusiva competenza di un altro Ministero.

La prima legge promulgata in materia di Fari e Segnalamenti marittimi fu la n° 3095 del 2 aprile 1885, nella quale venne redatto il "Programma organico dei fari nazionali", affidato al Consiglio Nazionale del Ministero dei Lavori Pubblici. Solamente con il decreto n° 568 del 17 luglio 1910 si dispose il passaggio della gestione del Servizio Fari e segnalamenti Marittimi da codesto Ministero al quello della Marina. Il decreto verrà convertito in legge l'anno successivo, nel luglio 1911.

Nel 1876 l'Ufficio Centrale Idrografico della Regia Marina pubblicò il primo elenco completo dei fari italiani e ne seguì la nomina di una commissione straordinaria per il riordinamento di fari e fanali con il mandato di proporre i miglioramenti da introdursi nell'illuminazione delle coste.

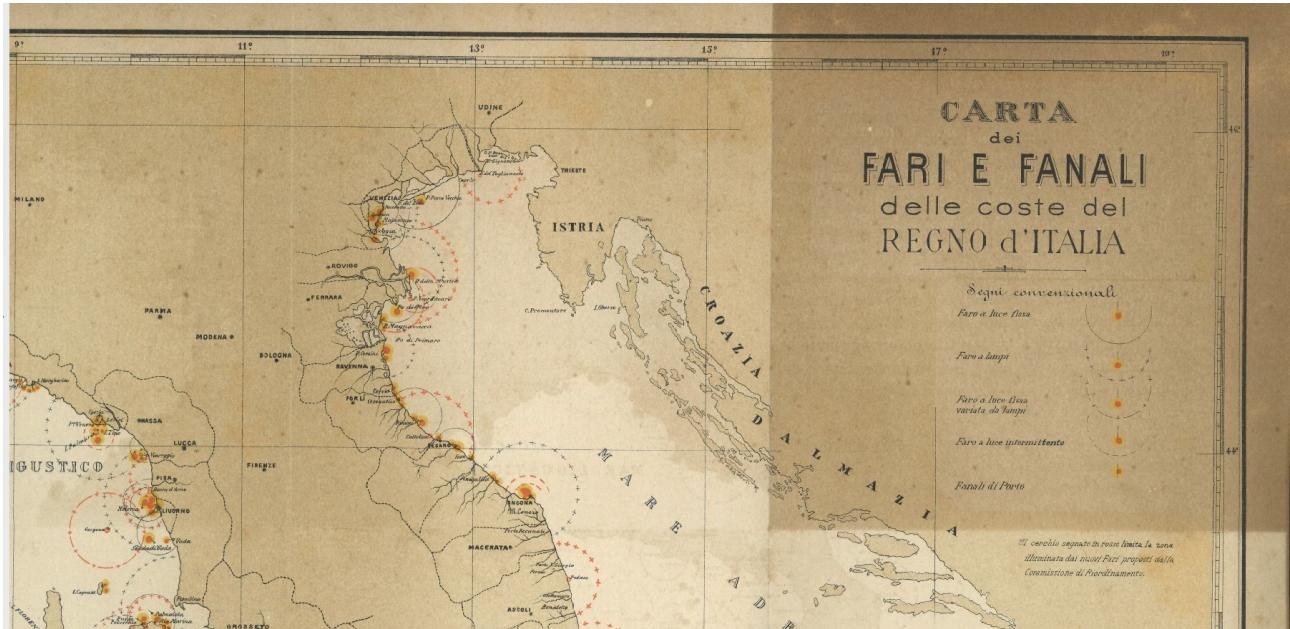
Nel 1881 la Reale Commissione dei Porti, Spiagge e Fari ratificò la prima stesura del programma relativo alla segnalazione delle coste del Regno e venne così finanziata una vasta opera di costruzione per oltre 100 nuovi segnalamenti.

Nel 1885 venne inaugurato il nuovo faro in muratura di Punta Maestra, h. 45 m, portata 18,2 miglia.

Nel 1887 la Direzione Generale del Ministero dei Lavori Pubblici pubblicò una seconda edizione dell'Elenco Fari e Fanali Italiani.

1 Il battello a ruote della k.u.k. Kriegsmarine, SMS MARIANNA, in rotta da Venezia a Trieste con forte burrasca di bora ed in avaria per la probabile esplosione della caldaia, aveva scarrocciato una trentina di miglia prima di naufragare nella notte tra il 4 ed il 5 marzo 1852, con la conseguente perdita di tutto l'equipaggio. Il giovanissimo Francesco Giuseppe, al rientro della sua prima visita ufficiale nel Lombardo Veneto, si trovava a bordo della fregata VOLTA che precedeva il MARIANNA nel convoglio. Pure questo relitto era stato ritrovato al largo di Punta Maestra dal mio gruppo di ricerca, ma correttamente identificato solo successivamente dal cap. A. Falconi congiuntamente al dott. Pierpaolo Zagnoni. (cfr in bibliografia di riferimento: "Sulla nave dell'Imperatore").

In un testo, oggi di antiquariato, autore Luigi Figuier, edito a Milano dai fratelli Treves nel 1888, è riprodotta la "Carta dei Fari e Fanali delle coste del Regno d'Italia", stampata dallo stesso editore ma, né in questo documento e nemmeno nei precedenti consultati, si trova menzione alcuna di battelli fanale. A seguire un estratto della citata carta, limitata ai settori dell'alto e medio Adriatico.



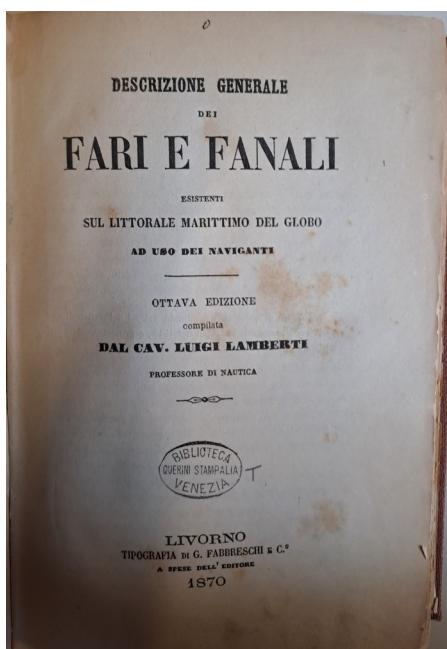
La localizzazione della foto del battello fanale, scattata presumibilmente nelle vicinanze del sito di allestimento, avrebbe potuto costituire un buon aiuto per l'individuazione del cantiere costruttore. L'amico Luciano Chiereghin, autorevole conoscitore delle vicende del Delta Padano, assieme al quale, a coronamento delle comuni ricerche, avevamo individuato strumentalmente il relitto del SAN GIORGIO (F 95), era convinto che la località dello scatto fosse quella di Ancona. Tralascerò di riprodurre in questa sede la sua accurata ricerca e comparazione fotografica, in quanto il risultato non mi persuase del tutto e nemmeno l'amministratore del sito Internet "Ancona nel tempo", depositario di un imponente archivio fotografico cittadino, riconobbe nell'immagine una veduta della città. Prima di ricevere questo vincolante parere, avevo preso in esame la produzione navale della cantieristica locale. Una commessa della Regia Marina sarebbe stata, infatti, assegnata ad un Arsenale militare o quanto meno ad altro primario cantiere. Nello specifico, optando per lo scalo marchigiano, lo stabilimento più qualificato sarebbe stato il Cantiere Navale di Ancona (CNA), operativo a partire dal 1843 fino a fine secolo, allorchè lo stabilimento acquisito nel 1899 dai Cantieri del Muggiano del gruppo Piaggio, muterà la ragione sociale in Officine e Cantieri Liguri-Anconetani, mantenendola inalterata fino al 1906, anno in cui la società assumerà il nuovo nome di Cantieri Naval Riuniti. Nel 1973 verrà assorbita dall'IRI e nel 1984 entrerà a far parte di Fincantieri, assumendo la nuova denominazione di Fincantieri - Cantieri Navali Italiani S.p.A. Vista la vicinanza della città dorica all'area del Delta padano, la possibilità non era affatto aleatoria ma, a causa della travagliata storia del cantiere, non mi è stato possibile rintracciare l'elenco completo delle costruzioni effettuate dal CNA tra il 1880 e la fine del secolo. Al fine di colmare tale lacuna ho contattato sia il docente Roberto Giulianelli, professore incaricato presso l'Università Politecnica delle Marche, autore di numerose pubblicazioni inerenti la cantieristica anconetana, che l'Archivio di Stato di Ancona, nella persona del suo direttore, il dott. Carlo Giacomini. Riporto una sintesi delle loro risposte:

....ho studiato a lungo il cantiere navale di Ancona - oggi stabilimento Fincantieri -, che è stato oggetto di alcune mie pubblicazioni...Purtroppo, la documentazione di archivio che ho potuto raccogliere non permette di ricostruire, per questo periodo, il dettaglio dei lavori eseguiti nello stabilimento, dunque non sono in grado di confermarle quanto mi domanda. Posso solo

avventurarmi nel rilevare che tanto il battello in oggetto, quanto il suo committente, appaiono coerenti con l'attività svolta in quegli anni....Roberto Julianelli.

...Questo Archivio di Stato non conserva fondi documentari inerenti i cantieri navali di Ancona, alcune informazioni si possono trovare nelle delibere dell'Archivio storico del Comune di Ancona, conservate in questo Istituto, ma non sembrano esserci elenchi delle costruzioni....Carlo Giacomini

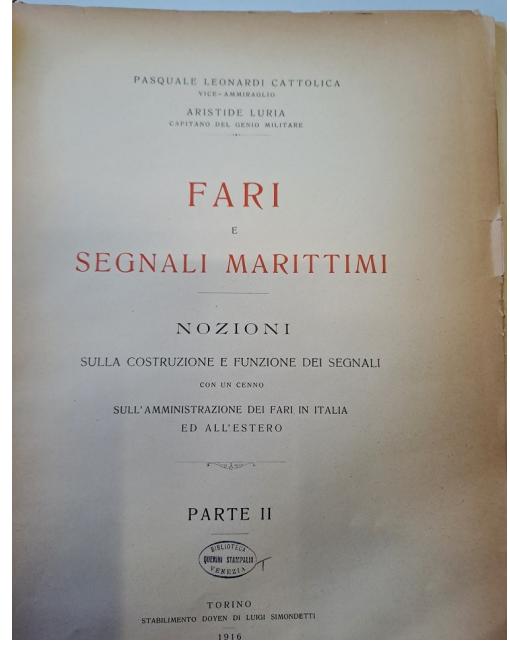
In mancanza di altri elementi la ricerca si era purtroppo arenata, riprendendo però nuovo vigore a seguito del reperimento, presso la biblioteca della Fondazione Querini Stampalia di Venezia, dell'edizione 1916 della pubblicazione "Fari e segnali marittimi", autori il Viceammiraglio Pasquale Leonardi Cattolica e l'allora Capitano del Genio Militare Aristide Luria. Da tale opera si evince che: "...è allo studio il progetto di un buon battello faro da sistemarsi a Punta Maestra (Foci del Po), battello faro reclamato da tempo dai Marinai e dalla camera di commercio di Rovigo, a causa delle nebbie frequenti in quei paraggi e delle notevoli variazioni che avvengono continuamente nel delta del Po. Il battello faro sarà munito di apparecchio lenticolare a pendolo, di sorgente luminosa ad acetilene discolto, di sirena da nebbia ad aria compressa coi relativi macchinari e di campana sottomarina dei più recenti e perfezionati sistemi e la sua sistemazione faciliterà la navigazione in quella località tanto infestata dalle nebbie, col portare il più lontano possibile dalla costa il segnalamento luminoso e, quel che più importa, il segnalamento acustico aereo e subacqueo..."



Fari e fanali - Lamberti - 1870



Fari e segnali marittimi - edizione 1902



edizione 1916

Il periodo di riferimento era diverso da quello da me presupposto; ritenendo, però, assai improbabile che il collocamento del battello fosse stato effettuato durante il conflitto, mi misi alla ricerca degli Avvisi ai Naviganti emessi nei primi anni del dopoguerra. Fortuitamente rintracciai un comunicato del 22-X-1925, riprodotto integralmente nelle pagine successive, di cui riporto a seguire i dati principali:

AVVISI AI NAVIGANTI

N. 271/539 - 22-X-1925- Punta della Maestra - Battello fanale definitivamente sostituito da boa luminosa ed a fischio - Con riferimento all'avviso ai Naviganti N. 29/49 del 1925 e precedenti si informa che: a miglia 4,1 x 100° dal faro di Punta della Maestra è stata definitivamente ricollocata e riattivata l'antica boa conica ad acetilene discolto, sormontata da incastellatura a giorno, dipinta a strisce orizzontali bianche e nere. Tale boa è munita di fanale a luce *intermittente bianca, periodo 5s (luce 0,5s, eclissi 4,5s)*; fiamma elevata m. 7,7 sul mare, portata 10 miglia pos. appr. lat 44°57'20" N - long. 12°34'25" E. **Detta boa ha definitivamente sostituito il battello - fanale già ancorato al largo di Punta Maestra e la boa luminosa Aga che provvisoriamente funzionava in sua vece.** Venne altresì tolta la boa cilindro-conica che serviva per controllare la posizione di detto battello-fanale

Erano così rese note solamente la data di cessazione dell'attività operativa dell'unità e la sua sostituzione definitiva con una boa conica, alimentata ad acetilene disciolto, a luce intermittente bianca. Per completare il quadro era però indispensabile individuare il periodo del suo posizionamento.

La questione venne definitivamente risolta grazie al reperimento di una esaustiva relazione del Tenente Colonnello di recente nomina Aristide Luria, riportata dalla rivista "L'Elettrotecnica" del 5 maggio 1925, reperita in originale presso l'ateneo universitario patavino, che ascrive la messa in sito del battello fanale all'agosto 1924.

5 Maggio 1925

L'ELETTROTECNICA

323

e) adottare, secondo i criteri pratici, fari di una certa maggior potenza di quella che sarebbe strettamente necessaria, e con caratteristiche ben distinte nei centri abitati forniti di fari illuminanti.

8) Sono state eseguite numerosissime trasformazioni di antichi fuochi marittimi, in base ai seguenti criteri di massima:

a) cambiare le colorazioni delle luci non in armonia con le norme stabilite nelle conferenze internazionali di Washington e di Pietrogrado;

b) trasformare in fuochi a luce intermittente quelli a luce fissa;

c) togliere gli splendori di colore differente ai fuochi che possedevano, riducendoli a soli splendori bianchi;

d) sopprimere la luce fissa dai fari che presentavano insieme carattere di fuoco fisso ed a splendori, data la inferiorità di potenza e portata della luce fissa rispetto a quella a splendori;

e) trasformare in permanenti ad acetilene disciolto quei fuochi isolati in mezzo al mare, in cui i fanalisti erano costretti a vita molto disagiata (Melia - Africa di Montecristo - Secche di Vada - Formica Maggiore di Grossotto ecc.);

f) modificare le caratteristiche dei fari e degli altri segnali marittimi, nel senso specialmente di accorciare la durata della loro fase in guisa che il tempo occorrente per l'identificazione di un fuoco per il riconoscimento di una località sia ridotto al minimo possibile;

g) adottare nuove e più potenti sorgenti luminose, in modo da aumentare la portata dei fari addivinando altresì all'adozione di caratteristiche semplici e tali da poter essere riconosciute senza misurazione di tempo, ma solo contando il numero delle luci proiettate, durante la fase, dagli apparecchi lenticolari in guisa che dei fuochi marittimi possono giovarsi sia i grandi piroscavi, che i piccoli velieri ed i battelli da pesca (a tale scopo è già stato attuato tutto un grandioso piano organico, che è pure in corso per i fuochi marittimi delle coste orientali Adriatiche).

h) adottare le più moderne e potenti sorgenti luminose e sostituire ai vetusti carri mobili a rotelle le recenti armature a sfera ed a galleggiante sul mercurio;

9) Con appositi Regolamenti e Manuale, e con numerose disposizioni è stato assestato tutto il servizio sia tecnicamente che amministrativamente.

10) Sono stati presi tutti i necessari provvedimenti per segnali di soccorso dai fari isolati e per le segnalazioni da essi degli eventuali naufragi e degli infortuni aeronautici.

Basta una semplice scorsa a quanto è stato esposto per comprendere come, in poco più di 15 anni, sia stato compiuto dalla R. Marina nel campo del segnalamento marittimo tutto un lavoro enorme e pregevolissimo, che ha portato la nostra Nazione alla pari dei più importanti Stati Marinari.

19. - Cenni su alcuni dei più importanti lavori compiuti dal Servizio dei fari e del Segnalamento marittimo d'Italia.

a) Battello - Faro di Punta Maestra. — Lo studio del segnalamento del Delta Padano è stato oggetto di varie Commissioni succedutesi l'una all'altra; ed in particolare la sistemazione di un battello - fanale a Punta Maestra era da tempo reclamata dai marinai e dalla Camera di Commercio di Rovigo, per soddisfare ad una necessità della navigazione, date le nebbie frequenti in quei paraggi, le notevoli variazioni che avvengono spesso alle bocche del Po, ed il continuo progredire del Delta. Il segnalamento notturno di esso aveva luogo fin qui, per mezzo del faro di Goro, a Sud, di 4° ordine, a caratteristica di gruppi di 2 lampi bianchi ogni 30", visibili a miglia 13,6 per media trasparenza atmosferica; del faro di Punta Maestra, al centro del Delta, di 2° ordine, a splendori bianchi di minuto in minuto, visibili fino a circa miglia 18,2, con pennacchio luminoso diretto in alto, per rendere meglio visibile il faro in caso di foschia bassa così comune in quella località, e con sirena a vapo d'acqua che in tempo di nebbia emette suoni di 4" di durata ogni 36" di silenzio, suoni la cui portata, in circostanze favorevoli, arriva ad 8 miglia, mentre, in circostanze di tempo sfavorevoli, è brevissima; e di una boa luminosa ad acetilene, ancorata a circa miglia 4,1° per 100° dal faro di Punta Maestra, in 20 m. di fondo, a luce intermittente bianca e con portata per tempo medio di circa miglia 5.

b) Battello - Faro di Punta Maestra. — Lo studio del segnalamento del Delta Padano è stato oggetto di varie Commissioni succedutesi l'una all'altra; ed in particolare la sistemazione di un battello - fanale a Punta Maestra era da tempo reclamata dai marinai e dalla Camera di Commercio di Rovigo, per soddisfare ad una necessità della navigazione, date le nebbie frequenti in quei paraggi, le notevoli variazioni che avvengono spesso alle bocche del Po, ed il continuo progredire del Delta. Il segnalamento notturno di esso aveva luogo fin qui, per mezzo del faro di Goro, a Sud, di 4° ordine, a caratteristica di gruppi di 2 lampi bianchi ogni 30", visibili a miglia 13,6 per media trasparenza atmosferica; del faro di Punta Maestra, al centro del Delta, di 2° ordine, a splendori bianchi di minuto in minuto, visibili fino a circa miglia 18,2, con pennacchio luminoso diretto in alto, per rendere meglio visibile il faro in caso di foschia bassa così comune in quella località, e con sirena a vapo d'acqua che in tempo di nebbia emette suoni di 4" di durata ogni 36" di silenzio, suoni la cui portata, in circostanze favorevoli, arriva ad 8 miglia, mentre, in circostanze di tempo sfavorevoli, è brevissima; e di una boa luminosa ad acetilene, ancorata a circa miglia 4,1° per 100° dal faro di Punta Maestra, in 20 m. di fondo, a luce intermittente bianca e con portata per tempo medio di circa miglia 5.

c) Battello - Faro di Pelagosa. — Il faro di Pelagosa, nel cuore dell'Adriatico, costruito negli anni 1874-75 a cura dell'ex Impero Austro-Ungarico, era costituito da un bello e robusto edificio a due piani, esternamente rivestito di pietra da taglio, con torre ottagonale nel mezzo, sopra il culmine del coperto. Aveva apparato lenticolare di 1° ordine — altezza di piano focale sul suolo m. 22,70 — altezza di piano focale sul livello medio del mare m. 109,50 — caratteristica di luce fissa a splendori bianchi ogni 30", (luce fissa 24", eclisse 6", periodo 30") — sorgente luminosa ad incandescenza a vapori di petrolio. Portata miglia 26. Alloggi per 6 fanalisti e per le relative famiglie, con tutte le opere accessorie.

Il faro, bombardato durante la guerra, subì gravi danni tanto nella torre quanto nel manufatto.

Soprattutto l'armistizio, il Ministero della Marina non mancò di far studiare subito il ripristino di quell'importante faro, e furono all'opera fatti sopralluoghi da funzionari del Comando Zona fari di Taranto con altri del Genio Civile.

Come primo provvedimento, fu sistemato sulla parte più elevata dell'isola, a circa m. 80 ad W dell'antico faro murario, un fuoco permanente provvisorio ad acetilene disciolto, a lunga carica di gas, a luce intermittente bianca, ed un fuoco

Tutte le varie Commissioni si sono sempre dimostrate favorevoli all'entrata in servizio del battello - faro.

Col passaggio del servizio del segnalamento delle coste dal Dicastero dei Lavori Pubblici a quello della Marina, avvenuto nel luglio 1911, il Ministero Marina, Servizio dei fari, e la Commissione permanente per l'illuminazione ed il segnalamento delle coste ripresero in esame la questione della costruzione di quel battello - faro, dando incarico del progetto dello scafo al Generale del Genio Navale Rota, che lo ultimò nel 1914, aggiornando e perfezionando un suo studio compilato fin dal 1905 su richiesta del Ministero dei Lavori Pubblici.

Però al progetto del battello - faro completo, con tutti i suoi organi, non poteva essere dato corso se non al termine della Guerra Europea; ed ora il battello - faro di cui trattasi è già stato sistemato a sito (nell'agosto 1924). Gli apparecchi luminosi e da nebbia di cui il battello è dotato sono i seguenti:

1) Ottica pendolare diottrica-cataodottrica di 4° ordine (distanza focale 250 m/m), entro apposita lanterna a cristalli curvi, con becco multiplo ad acetilene disciolto da 200 litri ora e con lampeggiatore-regolatore atto a dare la seguente caratteristica di intermittenza a gruppi di 2 luci bianche:

luce	0,5
eclisse	1,0
luce	0,5
eclisse	6,0
periodo	8,0

Potenza luminosa del fuoco, fuori lanterna, circa 2420 candele internazionali, a cui corrisponde la portata luminosa, per media trasparenza atmosferica, di circa miglia 17,5. Altezza del piano locale dell'apparato lenticolare sulla linea di immersione del battello in pieno assetto m. 11,80, a cui corrisponde una portata geografica del fuoco di circa miglia 11,5 per un osservatore che abbia l'occhio elevato a m. 5 sul livello del mare.

2) Sirena da nebbia ad aria compressa, con caratteristica di gruppi di 2 suoni ogni minuto, e precisamente:

Suono	2,5
Silenzio	3,0
Suono	2,5
Silenzio	52,0
Periodo	80,0

3) Campana sottomarina con funzionamento elettrico, avente la seguente caratteristica di gruppi 2 suoni ogni 10.:

Suono	3
Silenzio	3
Suono	2,5
Silenzio	7
Periodo	10

4) Piccola stazione Radio-Telegrafica.

La località ove è stato ancorato il battello-faro in parola è a circa miglia da Punta Maestra, in fondali di circa metri 20.

L'equipaggio del battello-faro è costituito da 8 persone (tra fanalisti, padrone, marinai ed operai). Il battello - faro di cui trattasi è rappresentato nella fig. 23.

b) Faro di Pelagosa in Adriatico. — Il faro di Pelagosa, nel cuore dell'Adriatico, costruito negli anni 1874-75 a cura dell'ex Impero Austro-Ungarico, era costituito da un bello e robusto edificio a due piani, esternamente rivestito di pietra da taglio, con torre ottagonale nel mezzo, sopra il culmine del coperto. Aveva apparato lenticolare di 1° ordine — altezza di piano focale sul suolo m. 22,70 — altezza di piano focale sul livello medio del mare m. 109,50 — caratteristica di luce fissa a splendori bianchi ogni 30", (luce fissa 24", eclisse 6", periodo 30") — sorgente luminosa ad incandescenza a vapori di petrolio. Portata miglia 26. Alloggi per 6 fanalisti e per le relative famiglie, con tutte le opere accessorie.

Il faro, bombardato durante la guerra, subì gravi danni tanto nella torre quanto nel manufatto.

Soprattutto l'armistizio, il Ministero della Marina non mancò di far studiare subito il ripristino di quell'importante faro, e furono all'opera fatti sopralluoghi da funzionari del Comando Zona fari di Taranto con altri del Genio Civile.

Come primo provvedimento, fu sistemato sulla parte più elevata dell'isola, a circa m. 80 ad W dell'antico faro murario, un fuoco permanente provvisorio ad acetilene disciolto, a lunga carica di gas, a luce intermittente bianca, ed un fuoco

16. - Notizie sui moderni battelli-fari.

Vi sono tre specie di fuochi galleggianti, e cioè: quelli di atterraggio, costituiti da fuochi di gran potenza generalmente sistemati al largo su pontoni con equipaggio, quelli destinati a segnalare pericoli, e quelli che servono a delineare un canale o gli accessi di un porto o rada. Questi ultimi sono costituiti da battelli-fanali permanenti (insorvegliati), o da pontoni fanali, o da boe luminose.

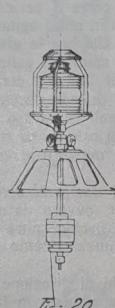


Fig. 20

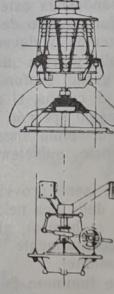


Fig. 21

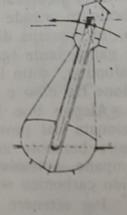


Fig. 22

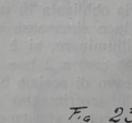


Fig. 23



BATTELLO FARO PUNTA MAESTRA

Sulla stabilità dei battelli - fari, da numerosi studi ed osservazioni fin qui fatti sulle onde e sui movimenti delle navi, è risultato che, mentre con venti di media forza il regime delle onde varia molto da un momento all'altro, quello delle onde temporali è all'incirca costante per un dato punto, pur variando molto da luogo a luogo, e che il rullio aumenta molto quando la durata d'oscillazione delle onde si approssima a quella del rullio della nave, risultando da ciò che il problema della stabilità per un battello-faro destinato ad un dato punto può essere risolto assai più facilmente che per le navi ordinarie, e che basta, perciò, con opportune disposizioni della zavorra e con l'impiego di chiglie di rullio, evitare il pericoloso sincronismo. Non potendosi, poi, nella costruzione dei battelli-fari adottare le dimensioni e le forme alle quali le grandi navi transoceaniche devono la loro ben nota tranquillità, si è cercato di ottenerle con forme speciali, e si venne alla conclusione che, per quanto è possibile, occorre per essi una piccola superficie e piccole larghezze al galleggiamento.

Da questa relazione, a integrazione della descrizione circa le principali caratteristiche tecniche e della composizione dell'equipaggio, si apprende che "Con il passaggio del servizio di segnalamento delle coste dal Dicastero dei Lavori Pubblici a quello della Marina, avvenuto nel Luglio 1911, il Ministero Marina, Servizio dei fari e la commissione permanente per l'illuminazione ed il segnalamento delle coste ripresero in mano la questione della costruzione di quel battello-faro dando incarico del progetto dello scafo al Generale del Genio Navale Rota, che lo ultimò nel 1914,

aggiornando e perfezionando un suo studio compilato fin dal 1905 su richiesta del Ministero dei Lavori Pubblici. Però al progetto del battello-faro completo non potè esser dato corso se non al termine della Guerra Europea; ed ora il battello-faro di cui trattasi è già stato sistemato a sito (nell'agosto 1924).

L'unità, apparentemente di modesto rilievo, aveva in realtà una illustre genesi. Il suo progetto era, infatti, dovuto ad uno studio dell'ispettore del Genio Navale Generale Giuseppe Rota considerato, a ragione, il padre della moderna architettura navale militare italiana.

Probabilmente, a causa degli elevati costi di gestione oppure ad altri non specificati motivi che solo a posteriori sono riuscito a intuire, dopo poco più di un anno di esercizio, venne decisa la rimozione del battello, installando in sua vece una boa galleggiante avente simili caratteristiche luminose. Tali costi erano imputabili, oltre all'intrinseca gestione del, seppur piccolo, ma complesso mezzo navale, anche all'onere della remunerazione di un equipaggio composto da otto marittimi che, a norma dell'apposito decreto ministeriale, in vigore dal 1° luglio 1924, considerate le condizioni di estremo disagio, ricevevano un indennità di servizio molto più elevata di quella corrisposta ai colleghi fanalisti del vicino faro, situato a terra, di Punta Maestra ove risiedevano nella sottostante struttura abitativa, sebbene in condizioni di relativo isolamento, ma assieme alle loro famiglie.

ATTO N. 662

DECRETO MINISTERIALE 24 luglio 1924.

Nuova tabella delle località alle quali sono annesse le indennità di alloggio, isolamento, mansania, acqua potabile, barca, maggiori e speciali servizi e di responsabilità.

(Registrato alla Corte dei conti, addì 9 aprile 1925)

IL MINISTRO PER LA MARINA DI CONCERNO COL MINISTRO PER LE FINANZE

Visto Part. 65 del regolamento sul servizio dei fari e del segnalamento, marittimo che stabilisce le indennità varie assegnate ai fanalisti;

Visto l'art. 2 del R. decreto in data 29 luglio 1920 che approva la tabella delle località alle quali sono annesse le indennità di alloggio, isolamento, mansania, ecc. spettanti ai fanalisti medesimi;

- Visto il decreto Ministeriale in data 16 luglio 1923, che approva una nuova tabella delle località predette;

Tenuto conto delle modificazioni che si sono verificate successivamente nell'ordinamento dei fari, e della conseguente necessità di apportare modifiche alla tabella approvata col citato decreto 16 luglio 1923;

Decreta:

Articolo unico.

La tabella allegata al decreto Ministeriale in data 16 luglio 1923, è abrogata e sostituita da quella che segue, e che avrà vigore dal 1° luglio 1924.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, il 24 luglio 1924.

Il Ministro per le finanze: Il Ministro per la marina:
DR. STEFANI. REVER.

LOCALITÀ DEL SEGNALAMENTO	PROVINCIA	Indennità comuni a tutti i fanalisti						Indennità ai regenti Responsabilità
		Alloggio	Isolamento	Mansania	Acqua	Rivista	Maggiori e speciali servizi	
Sinigaglia - Faro	Ancona	240	—	—	—	—	—	80
Fano - Fanali	Pesaro	240	—	—	—	—	—	80
Pesaro - Faro	Id.	240	—	—	—	—	120	60
Casteldilimmo - Faro	Id.	—	120	—	—	—	—	60
Rimini - Faro e Fanali	Focelli	—	—	—	—	—	60	60
Cesenatico - Faro e Fanali	Id.	—	—	—	—	—	60	60
Porto Corsini - Faro	Ravenna	—	—	120	—	—	240	80
Porto Garibaldi - Palafitta	Ferrara	—	—	120	—	—	—	60
Po di Goro - Faro	Id.	—	240	240	—	—	—	60
Punta Maestra - Faro	Rovigo	—	240	240	—	—	300	80
Punta Maestra - Battello Fanale	Id.	240	480	—	—	—	120	60
Chioggia - S. Felice - Diga nord - Diga e sud e Caronmano	Venezia	240	—	—	—	—	420	60
Malamocco	Id.	—	240	60	—	—	300	80

AVVISI AI NAVIGANTI

(P) Adriatico - Italia

N. 271/539 - 22-X-1925 - **Punta della Maestra - Battello-faro definitivamente sostituito da boa luminosa ed a fischio** — Con riferimento all'Avviso ai Naviganti N. 29/49 del 1925 e precedenti, si informa che a miglia 4,1 per 100° dal faro di Punta della Maestra è stata definitivamente ricollocata ed attivata l'antica boa conica, ad acetilene disciolto, sormontata da incastellatura a giorno, dipinta a strisce orizzontali bianche e nere. Tale boa è munita di fanale a luce *intermittente bianca*, periodo 5" (luce 0,5, eclissi 4,5); fiamma elevata n. 7,7 sul mare, portata 10 miglia (portata luminosa miglia 12 circa); è inoltre munita di fischio automatico la cui portata sonora è, con mare leggermente ondoso, di circa un chilometro.

Pos. appr.: lat. 44° 57' 20" N, long. 12° 34' 25" E.

Detta boa ha definitivamente sostituito il battello-fanale già ancorato al largo di Punta della Maestra e la boa luminosa *Aga* che provvisoriamente funzionava in sua vece. Venne altresì tolta la boa diurna cilindro-conica che serviva per controllare la posizione di detto battello-fanale.

Carte N. 226 (9) - 397 (2) - 261 (49) - 167 (26) - 164 a (10) - 200 (5)

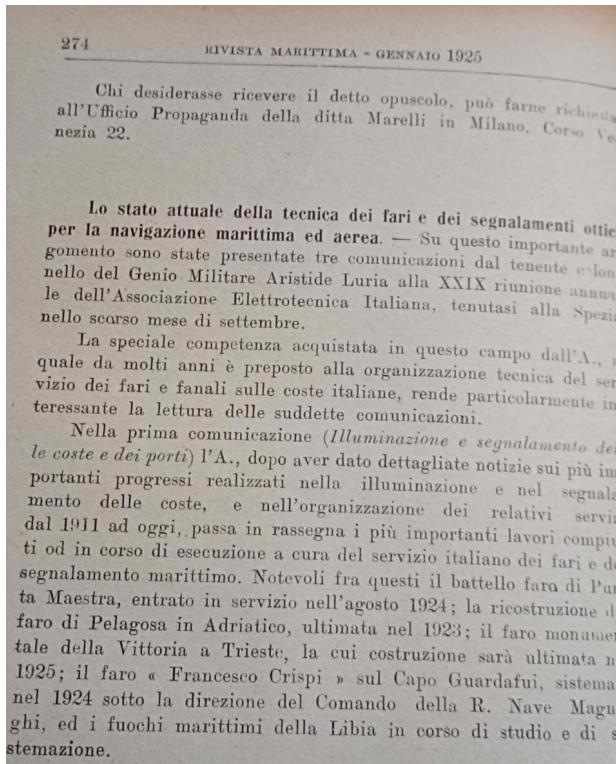
- 209 b (130).

Fascicolo di correzioni all'Elenco dei fari, segnalamenti marittimi, ecc., parte I, N. 803.

(Gli avvisi N. 7/15 e 29/49 del 1925, inseriti a pag. 256 dell'Elenco dei fari, ecc., parte I, devono essere annullati).

Da un consuntivo di fonte francese si apprende che il mantenimento di ciascuno dei loro numerosi battelli faro costava sette volte più della medesima struttura realizzata a terra. Come si vedrà però in seguito, non furono i costi di esercizio il vero motivo della cessazione dell'attività di questo segnalamento. La causa è diversa e ne avremo riprova prendendo in esame la cronologia degli eventi successivi.

Nel mese di gennaio 1925 la "Rivista Marittima", periodico ufficiale della Regia Marina dal 1868, anticipando l'articolo della rivista "L'Elettrotecnica", aveva pubblicato una relazione del Tenente Colonnello Luria, che certificava l'inizio dell'attività operativa del battello nel mese di agosto 1924.



Alla luce dei fatti fin'ora noti rimaneva ancora da scoprire l'identità del cantiere costruttore.

Sul web ho trovato menzione di un testo di Amintore Fanfani intitolato "Economia e Storia - Vol. 11", edito nell'anno 1964, laddove, a pag. 544 il politico italiano, si riferiva alle coeve costruzioni della nave traghetto SCILLA e di un non meglio identificato battello fanale, avvenute nel medesimo cantiere, all'inizio degli anni '20. Ci è noto che il traghetto SCILLA, poi ribattezzato ASPROMONTE, venne varato nel 1921 nel Regio cantiere navale della Marina a Castellammare di Stabia. Giuseppe Rota ne era stato per lungo tempo il Direttore ed aveva già impostato in quel cantiere molte costruzioni per la Marina. La notizia meritava pertanto un'indagine più approfondita.

107	Aspromonte	100As. 1. 1.	V.P.C.	Meta	9.02	R. Cantiere Marina Militare	Officine e Cantieri Navali C. T. T.
	ex Scilla	Nav. St. di Mes.	1 V.S. 2 ^{1/2}	in.	Mes. 4/30	Castellammare di Stabia	Pattison - Napoli
			T. P.	in.	Mes. 7/31	Castellammare di Stabia	
	Ps. - 2 el. - 1 al. - FB.	111.	V.O.s.	Mes. 7/31		1920-21	Napoli 1921-22
	82,60 × 10,28 × 3,88	38	V.O.m.	Mes. 7/31	81,46 × 10,46 × 4,32		
	949,84 - 308,84	- 323,36	V.O.c.	Mes. 7/31	Ac. - 1 P. (sc.) - 1 B. - C.I.	C.I. 1809	
		250 -	Ver.	Mes. 7/31	- 10 P.S. - Cst. av. me. 40	410 × 640 × 1030 - cs. 600	
1664	Messina	4:0	Na.	Mes. 2/30	- cem. 1920 - chip.		
		dal 9/30	V. doc. m.	Mes. 8/30		Stabilimento Tecnico Triestino -	
	Ferrovie dello Stato - Eser-		P. t. c.	Mes. 7/31		Trieste	
	cizio Navigazione - Roma					Trieste 1921-22	
	V.p. 14.43 - I.E.	A e C.P.	Convalida:	2/32	Gallerie m. lat. m. 86	4 Cm. t. ac. - 1. 2,7 - 1. 3 - a. 2,15	
						4 Fr. - G. 15,2 - B. 140 - Kg. 14,46	
						- T.F.	

Ho reperito l'elenco completo delle costruzioni del cantiere di Castellammare a partire dalla prima unità impostata, la fregata MINERVA, realizzata per conto della Marina napoletana nel 1783. Allego a seguire un parziale estratto della lista, nella quale sono evidenziate le costruzioni n°152, n°155 e n°156. La prima è genericamente classificata come "battello faro", di 272 t.sl, varato nel

1919 per conto della Marina militare. Le altre due, ultimate nel 1921, sono la già citata nave traghetto SCILLA appartenente alle Ferrovie dello Stato ed un altro battello faro dello stesso tonnellaggio del precedente, anche questo impostato su commessa dalla Marina militare.

STABILIMENTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA (NAPOLI)																							
Società	n° di costruzione	Tipo	Nome	Armatore	Naz.	TDS	TPL	TSL	TSLC	Contr.	Imp.	Data	Varo	Cons.	Lpp.	Dimensioni	Vel. Max	App.Mot.	Motore	Potenza (cav.)	Costruttore	Registro	
REGIO CANTIERE NAVALI CAST. STABIA	(s.n.)	Fregata	MHVERA	MARINA MILANO-NAPOLETANA	NAPO							**10/1783											
REG.CAN.NAV.CAST. STABIA	(s.n.)	Fregata	CERERE	MARINA MILANO-NAPOLETANA	NAPO							**03/1783											
REG.CAN.NAV.CAST. STABIA	1	Corvetta	STABIA	MARINA MILANO-NAPOLETANA	NAPO							13/05/1786											

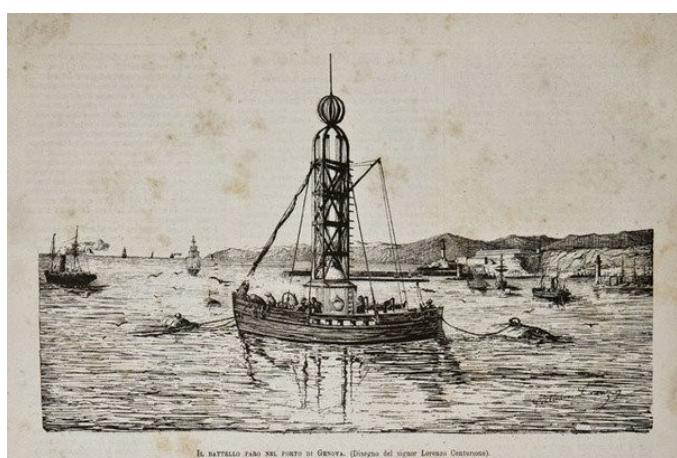
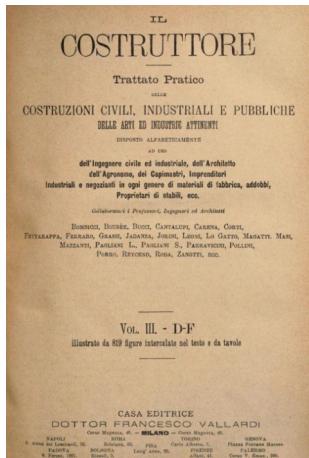
..... omissis

REG.CAN.NAV.CAST. STABIA	140	Motovedetta anconomeggiabile	CANNANILLATA (C)	OMAS 2412	MARINA MILITARIA	ITAL	44,0			annulato			24,40	3,75		1,31	18,00	2 benzina	400			
REG.CAN.NAV.CAST. STABIA	150	Pontone armato	MONTE NOVEGNO	MARINA MILITARIA	ITAL	575						**10/1918	31/05/1919	***1920	40,00	10,00	1,80	7,00	2 diesel	700		
REG.CAN.NAV.CAST. STABIA	151	Bacino galleggiante		MARINA MILITARIA	ITAL		2750	272				**08/1919										
REG.CAN.NAV.CAST. STABIA	152	Battello faro		MARINA MILITARIA	ITAL		272					***1919										
REG.CAN.NAV.CAST. STABIA	153	Pontone armato	MONTE CENGIO	MARINA MILITARIA	ITAL	575						**10/1918	10/10/1919	***1920	40,00	10,00	1,80	7,00	2 diesel	700		
REG.CAN.NAV.CAST. STABIA	154	Conzattera nave da battaglia	FRANCESCO CARACCIOLO	MARINA MILITARIA	ITAL	34.000						12/10/1914	12/05/1920	sospesa	210,60	29,90	6,50	28,00	20 caldaie 4 turbine	100000		
REG.CAN.NAV.CAST. STABIA	155	Tragheto	SCILLA	FERROVIE DELLO STATO	ITAL		949					***1921										
REG.CAN.NAV.CAST. STABIA	156	Battello faro		MARINA MILITARIA	ITAL		272					***1921										
REG.CAN.NAV.CAST. STABIA	157	Nave appoggio economica	A VOLTA (già CAPRERA)	MARINA MILITARIA	ITAL	3.113						***1920	01/10/1921	***1924	90,10	11,00	5,50	18,00	turbo	4500		

Non trovo una motivazione plausibile circa le commesse concomitanti di due battelli faro di eguale tonnellaggio, presumibilmente unità gemelle dato che, nel periodo successivo alla loro costruzione, è nota l'attività solamente di una delle due unità nelle nostre acque nazionali. L'ipotesi più verosimile, peraltro contraddetta dalla documentazione successivamente rinvenuta, era quella che, mentre uno dei due battelli, come abbiamo appreso, era destinato a Punta della Maestra, l'altro dovesse sostituire quello ligneo della Meloria che si trovava in mare ininterrottamente da oltre due decenni. Quest'ultimo segnalamento è così menzionato nel testo del generale Rota del 1916: ... *in Italia abbiamo un solo piccolo battello-faro, ancorato all'estremo Nord dei banchi della Meloria, (Livorno), con caratteristica di luce fissa bianca. L'altezza del piano focale sul livello del mare è di m. 10 ...*

Tale faro galleggiante non era altro che quello *"costruito all'uopo durante la costruzione del Molo Galliera a Genova (1882-89) consistente in un battello in legno, lungo m. 17,60. largo m. 5,80 alto m. 3,10 munito d'apparato diottico di 4° ordine, a luce bianca a sospensione cardanica, che vedesi rappresentato nella figura 59. Esso costò, compresi tutti gli oggetti di arredamento e di dotazione, lire 76000. Questo battello stette sull'ormeggio esposto in pieno mare per ben sette anni (dal 1882 al 1889) senza aver mai avuto bisogno di esser tratto in secco e soltanto nelle ultime settimane del suo impiego manifestò qualche leggera falla in carena. Fattevi le opportune riparazioni (che ammontarono a lire 2500) poté essere mandato a disposizione della vicina provincia di Livorno, ove tutt'ora si trova per segnalare la secca della Meloria. Si nota che durante il lungo periodo in cui funzionò questo faro, malgrado fosse illuminato a petrolio, non si ebbe a lamentare incidente di sorta.* [Estratto dalla pubblicazione "Porto di Genova MDCCXCI" anno 1892, editore Ignazio Galeati e Figlio].

Articolo analogo venne pubblicato nello stesso anno nel vol. III della rivista tecnica "Il Costruttore".



stampa rappresentante il battello faro nel Porto di Genova

Dall'elenco "Fari e Fanali - Semafori e Segnali Marittimi" risalente al 1891, si evince che *"il battello fanale con luce bianca fissa che segnala a Nord i banchi della Meloria è stato ancorato*

sulla testata di tramontana di detti banchi, in prossimità della secca Ghirlanda, cosicchè le navi dirette a Livorno passando a Nord delle secche e tenendo il battello-fanale sulla dritta sono libere da ogni pericolo. Il battello-fanale è ancorato in sette metri di fondo".

Sorvolando sugli avvenimenti intermedi, che esulano dallo scopo primario di questo studio, l'Avviso ai Naviganti N. 320 del 1920 rende noto che essendosi spezzato l'albero porta fanale [probabilmente a causa di una burrasca], il battello era stato declassato a mero segnale diurno. "...come segnalamento diurno dell'estremo N. dei banchi trovasi ancorato, a m. 200 a S. della boa luminosa, lo scafo dell'antico battello-fanale. Tale scafo dipinto a strisce verticali alternate bianche e nere, è munito di un tronco d'albero, privo di fanale, alto m. 8 dal piano di coperta, sormontato da un cono col vertice in alto; cono e tronco d'albero sono dipinti in nero..."

Si giunge così, senza reperire altre note di rilievo, fino al 12 ottobre 1926, data nella quale viene emesso questo sorprendente Avviso ai Naviganti, il N. 246/564, che riproduco integralmente.

Mediterraneo — Italia — Costa West

N. 246/564 — 12-X-1926 — Paraggi di Livorno — Nuovo segnalamento dei banchi della Meloria — Con riferimento ed a parziale modifica dell'Avviso ai Naviganti N. 244/554 del 1926, il nuovo segnalamento dei banchi della Meloria risulta costituito e modificato come segue:

1° È stato ancorato sulla *Testa di Ponente* del banco un nuovo battello-fanale, il cui scafo, munito di castello prodiero e di tuga centrale, è dipinto a strisce verticali nere e bianche alternate, e porta al centro l'albero sormontato da lanterna.

Detto battello-fanale, ancorato a circa metri 6000 per 336° dal faro Sud della Meloria, ha la seguente caratteristica: *intermittente bianca a gruppi di 2 luci*, periodo 8° (luce 0°,5, ecclissi 1°; luce 0°,5, ecclissi 6°). La luce è elevata metri 10 sul mare e la sua portata geografica è di miglia 11; qualità dell'apparato illuminante 0-4°; potenza luminosa 1800 c. d.; portata luminosa circa miglia 17; luce ad acetilene disciolto con mezzo di riserva a luce elettrica.

Il battello-fanale sopradetto è dotato di una sirena da nebbia ad aria compressa che emetterà *gruppi di 2 suoni ogni minuto*, nel modo seguente: suono 2°,5, silenzio 3°; suono 2°,5, silenzio 52°. È inoltre munito di una campana sottomarina, con la caratteristica di *gruppi di 2 suoni ogni 10°* (suono 1°, silenzio 3°; suono 1°, silenzio 5°).

Nota — In caso di nebbia con mare agitato potrà accadere che detta campana non funzioni.

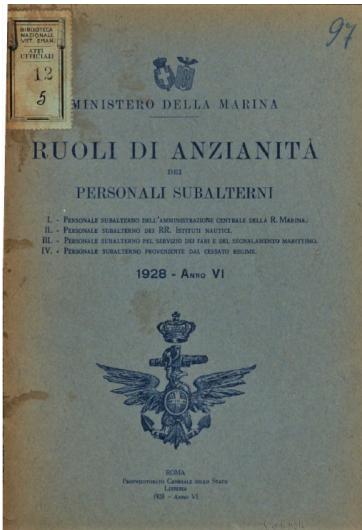
2° La boa luminosa che era ancorata all'estremo Nord dei banchi venne spostata verso SE ed ancorata a circa metri 5000 per 38° dal faro Sud della Meloria. Le caratteristiche di questa boa rimasero immutate, salvo la colorazione della luce che da *bianca* è cambiata in *verde*, e la portata luminosa ridotta a circa miglia 5,5 (30 c. d.).

3° È stato soppresso lo scafo che come segnalamento diurno dell'estremo Nord delle secche era ancorato circa 200 metri a Sud di detta boa luminosa.

Dalle caratteristiche del segnalamento elencate al punto 1° dell'Avviso ed in virtù della concomitanza delle date, sono ragionevolmente certo che si tratti del medesimo battello fanale, entrato in servizio a Punta della Maestra nel mese di agosto 1924, rimosso nell'ottobre 1925, venendo successivamente trasferito a nuova destinazione.

Ho consultato i "Ruoli di anzianità dei personali subalterni" del Ministero della Marina, a partire dal 1928 fino al 1938, riscontrando che in tutto questo periodo il battello era presidiato, ugualmente al periodo precedente, da un numero variabile da 6 a 7 fanalisti in forza alla regia Marina, dei quali sono elencati i dati anagrafici e le relative date di imbarco/sbarco. Il personale di bordo non

conduceva di certo una vita agevole, ma il compenso, maggiormente remunerativo rispetto agli standard marittimi dell'epoca, poteva essere allettante. Fra i tanti addetti avvicendatisi nel tempo è singolare il caso del marinaio Valtriani Umberto, classe 1878, imbarcato all'entrata in servizio del battello, alla Meloria. Si trovava ininterrottamente a bordo a fine 1938, all'età di 60 anni e, in base alla documentazione, non reperita per il periodo bellico, non ci è dato sapere quando sia sbarcato.



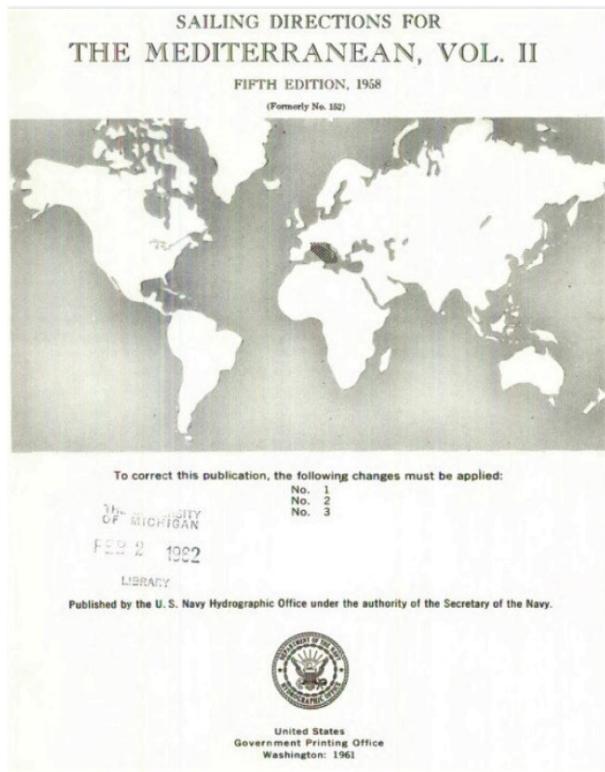
Nuovi significativi dati emergono, per merito di un'ulteriore ricerca effettuata dall'amico dott. Pierpaolo Zagnoni presso la Biblioteca della Fondazione Querini Stampalia, a Venezia, ove sono conservati gli atti del XV Congresso Internazionale di Navigazione, tenutosi nel 1931, proprio nella nostra città lagunare. Dalla disamina della relazione del Colonnello, dott. Aristide Luria, Capo della Divisione Fari presso il Ministero della Marina, oltre alle caratteristiche tecniche già note del complesso apparato illuminante, *"dotato di apparato lenticolare a pendolo"* per mantenere maggiormente stabile l'emissione luminosa della lanterna, si apprende che:

"L'unità [n° di costruzione 156], era stata impostata il 9 settembre 1920 presso il Cantiere Navale di Castellammare di Stabia, e varata il 12 luglio 1921. Le dimensioni dello scafo erano: lunghezza tra le perpendicolari m. 26 - larghezza fuori fasciame m. 5,840 - immersione a pieno carico circa m. 4,350. L'equipaggio è costituito da sette uomini e cioè: un Capo Battello, un Meccanico, un Elettricista e quattro Marinai".

Più unica che rara l'immagine del battello ripreso a secco presso il bacino di Livorno. La data è imprecisa ma, molto probabilmente, la foto è stata scattata durante le operazioni di carenaggio effettuate ai fini del rinnovo della classe, preliminari alla collocazione del battello nel nuovo sito, avvenuta il 12 ottobre 1926. Da notare il generoso dimensionamento delle alette antirollio, atte ad attenuare il più possibile le oscillazioni trasversali della nave, di molto accentuate all'altezza del piano focale situato a 10 m dal piano di coperta.



Circa gli avvenimenti relativi al periodo bellico non ho rivenuto raggagli ma posso dire con certezza che il battello è sopravvissuto al conflitto proseguendo la sua attività nel dopoguerra, di certo fino agli ultimi anni '50. Da Compamare Livorno non ho ancora ricevuto i riscontri richiesti e più volte sollecitati. La comprova è però data da un comunicato del "Sailing direction for the Mediterranean, volume II, V edizione, Washington D.C. 1958, U.S. Government Printing Office 1962, che ne certifica l'avvenuto affondamento, con l'avvertenza che il relitto costituisce pericolo per la navigazione. La disamina richiesta alla Guardia Costiera - Capitaneria Di Porto livornese, del registro Sinistri Marittimi, avrebbe potuto fornire la data esatta, le cause dell'evento nonché la sorte del personale coinvolto, ma non dispero di poterla ottenere in seguito.



abreast Livorno at distances of 1 mile to 5 miles from shore. There are depths of $8\frac{1}{2}$ to 18 feet on the greater part of the shoals, but at their southern end are two drying rocky patches with depths of less than 3 feet surrounding them.

Torre della Meloria, a square structure, 66 feet high, with arched openings, in its lower part, stands on the northern drying patch. A light is shown on the southern drying patch in a position about 200 yards southward of Torre della Meloria. A light is shown near the northwestern extremity of the shoals in a position about $2\frac{3}{5}$ miles north-northwestward of Torre della Meloria.

Testa di Tramontana and Testa di Ponente, the northern and northwestern extremities of Secche della Meloria, are situated about $3\frac{1}{2}$ miles northward and $3\frac{1}{4}$ miles north-northwestward, respectively, of Torre della Meloria. A light buoy is moored off the northeastern side of the shoals in a position nearly $2\frac{1}{2}$ miles north-eastward of the tower. The sea breaks on Secche della Meloria during strong south-westerly winds.

Wrecks.—The dangerous wreck of a lightship lies sunk about $3\frac{1}{5}$ miles north-northwestward of Torre della Meloria.

A wreck lies stranded about 260 yards west-southwestward of Torre della Meloria.

A wreck lies sunk in less than 27 fathoms about $8\frac{1}{2}$ miles west-southwestward of Torre della Meloria.

depths of 6 to $8\frac{1}{2}$ fathoms between Secca di Fuori and Secche della Meloria.

LIVORNO

Position: $43^{\circ}33' N.$, $10^{\circ}19' E.$

Depths: Northern entrance, 22 to 29 feet.

Southern entrance, 28 to 38 feet.

Avamporto, 30 feet.

Bacino San Stefano, $29\frac{1}{2}$ feet.

Porto Mediceo, 24 to 27 feet.

Porto Nuovo, 17 to 31 feet.

Anchorage, 30 to 42 feet.

Principal berths, 7 to 29 feet.

Tidal rise: Springs, $1\frac{1}{2}$ feet.

Port plan: See section 3C-37.

3C-24 The port of Livorno (Leghorn) is an artificial harbor consisting of four main divisions and is protected by four breakwaters, three of which are detached. Naval facilities consist of the Italian Naval Academy and Italian War College.

NAVIGATION

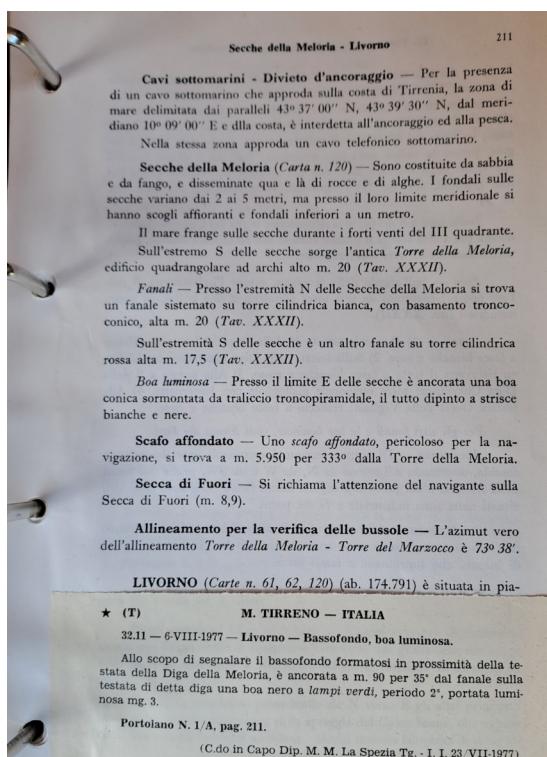
3C-25 Vessels can leave the coastal track (sec. 3C-4), as convenience and safe navigation permit, and proceed to a position off either the northern or southern entrance of Livorno as may be required by the limiting draft of the vessel or direction of approach.

WINDS—WEATHER

3C-26 Winds from west to northwest prevail during summer; during winter they are from southeast to southwest. Southwesterly gales usually last for 3 days.

During and after periods of southwesterly and westerly winds, there is considerable swell in the entrance channel and Avamporto, often making it impossible for large vessels to enter the port.

Nel ventennio successivo il portolano 1/A dell'Istituto Idrografico della Marina, aggiornato al 1977, a pag. 211, conferma la presenza di un ignoto scafo affondato, pericoloso per la navigazione, definendone con esattezza la corretta posizione: m. 5950 x 333° dalla Torre della Meloria.



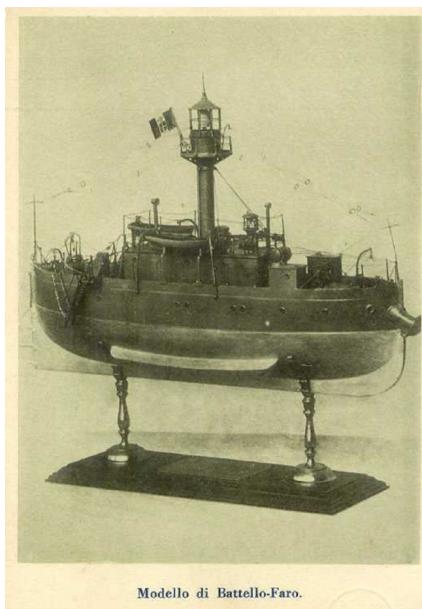
Il relitto è tuttora segnalato sulle carte nautiche, la 7315, in scala 1:30000 e più dettagliatamente, sul piano particolareggiato delle secche rilevato sulla cartografia CMap, aggiornata al 2023 del mio chartplotter, che ho evidenziato in rosso, in un battente di poco più di 10 m d'acqua. Distanza e rilevamento corrispondono con esattezza a quelle del datato Avviso ai Naviganti.



L'identità dello scafo sommerso e la sue vicende sono totalmente sconosciute sia agli studiosi della microstoria locale, ai quali mi sono rivolto, sia ai frequentatori dei diving rivieraschi. Una delle più diffuse specialità subacquee consiste nell'esplorazione dei relitti da parte degli appassionati ma, dal momento che le moderne tecniche di immersione consentono al giorno d'oggi di raggiungere profondità, per me sommozzatore della vecchia guardia, considerate abissali, un ammasso di ferraglia, situato alla modesta profondità di una dozzina di metri, viene snobbato dalla categoria sempre più diffusa dei techdivers che, ignorandone l'elevato valore storico, prediligono relitti maggiormente profondi, sicuramente più coreografici, ma non necessariamente così blasonati.

Rimaneva da scoprire, ma è cosa oramai di secondario interesse, in quale località ed in quale occasione venne scattata la foto di apertura di questo articolo, che reputo essere una delle poche conosciute di questo mezzo. Confidando di reperire ulteriore documentazione avevo interpellato lo storico stabiese Antonio Cimmino, profondo conoscitore, in qualità sia di ex dipendente che di autore di alcune monografie sul Cantiere di Castellammare il quale, non menzionando la costruzione n° 152, mi riferì di essere al corrente della realizzazione del battello n° 156, di cui non gli era noto il luogo di destinazione, e di non conoscerne immagini di archivio o di cantiere.

Presso la sede dell'Unione Marinara Italiana - UMI - fondata a Milano nel 1911 e trasformata con Regio Decreto del 18 ottobre 1934 in "Associazione d'Arma Gruppi Marinai d'Italia", era esposto questo modellino, datato 1915 c.a., la cui immagine è riportata anche dal già citato sito tedesco. Qualora la data fosse corretta, dovrebbe trattarsi di un modello, tipo "as built", realizzato però ante costruzione dato che, sebbene il progetto del generale Rota fosse stato ultimato già nel 1914 (cfr relazione Luria, nell'allegato articolo della rivista "L'Elettrotecnica", 5 maggio 1925), entrambi i battelli sarebbero stati varati solamente tra il 1919 e il 1921.



La principale differenza tra il modello e l'unità in servizio operativo consiste nella presenza dell'antenna RT, visibile nel primo, ma non ancora installata nella foto dello scafo ripreso all'ormeggio. La presenza di una *piccola stazione Radio - Telegrafica* è però certa, confermata nella stessa relazione di Aristide Luria (1916).

Ho interpellato via mail il Presidente dell'ANMI - Milano per sapere, qualora il modello "ereditato" dall'UMI fosse ancora conservato in quella o altra sede sociale, come fosse inventariato ma, purtroppo a tutt'oggi, non ne ho ricevuto conferma. A dire il vero, non molto tempo fa sono stato ospite a Milano nella suggestiva sede ANMI, affacciata sulla darsena di Porta Ticinese, intitolata alla MOVM Aristide Carabelli, ma non ricordo di averlo notato.

Nemmeno il webmaster del sito Themen-seite Feuerschiffe è stato in grado di darmi maggiori ragguagli circa la provenienza delle due immagini, scansionate da tempo immemorabile da due cartoline, di cui non ricorda con esattezza la provenienza e non gli è facile ritrovarne gli originali. Mi ha riferito, inoltre, che sul retro dell'immagine scansionata del battello è annotato a mano l'anno, per me improbabile, del 1925. Ritengo, infatti, che questa foto, proprio a causa dell'assenza dell'aereo RT, sia antecedente al periodo di servizio effettuato a Punta della Maestra.

Giunto a questa conclusione, mi rimane solamente il cruccio di non essere venuto a capo circa la sorte dell'unità gemella che, a mio giudizio, potrebbe essere stata ceduta all'estero oppure, qualora rimasta in Italia, trasformata in imbarcazione addetta a servizi portuali o logistici per la Marina, o alienata a privati.

Nella scheda delle costruzioni del cantiere di Castellammare, per queste due unità, non viene indicata la motorizzazione e ciò lascia credere che ne fossero sprovviste; d'altronde, ma non è probante, l'elica non è installata nemmeno nel modello. Sicuramente il battello era dotato di generatori ausiliari, indispensabili alla produzione di energia per i servizi di bordo ma, non avendo reperito alcuna documentazione attestante, non è noto se il battello fanale in oggetto, fosse dotato anche di linea d'asse e macchina principale, alternativa o a ciclo diesel, per la propulsione. Ritengo una carenza progettuale qualora un tale mezzo, operativo dalla metà degli anni '20, non fosse autopropulso in modo tale da poter fronteggiare condizioni di emergenza e posizionarsi autonomamente, senza l'ausilio di rimorchiatori.

Il battello faro francese DYCK, costruito nel 1902, (conosciuto precedentemente come DUNKERQUE), il cui secondo nome deriva dall'omonimo banco di sabbia dove venne posizionato, era sprovvisto di macchina di propulsione. Nella notte tra il 13 e il 14 dicembre 1933, nel corso di una burrasca, spezzò la catena dell'ancora andando alla deriva, finendo incagliato in un bassofondo. Sopravviveranno solo i tre marinai che si erano rifugiati nella lanterna emergente dalle acque; la tragedia costò la vita a quattro membri dell'equipaggio, compreso il capitano, François Huysman.

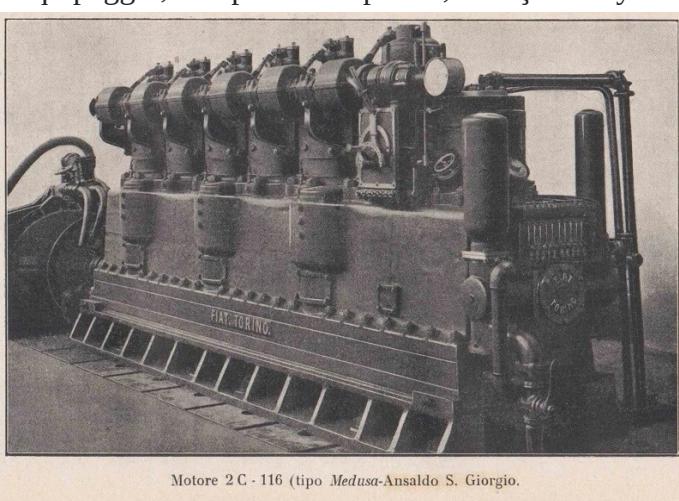
Un bateau-feu nommé Dunkerque

Dans la soirée du 13 décembre 1933, alors qu'il occupait le poste de poste « Dyck », le bateau-feu « Dunkerque » dérade après avoir brisé ses chaînes. Pousé par un vent violent, le navire dérive dangereusement et s'échoue près de Gravelines face à d'énormes brisants. Le second, le maître d'équipage et deux matelots périrent noyés dans ce naufrage. Il s'agit à ce jour du plus grand drame vécu par les services Phares et Balises de France. Construit en 1902, ce bâtiment possédait les mêmes caractéristiques que le « Sandetie », son frère jumeau. Pour se déplacer, il ne disposait que de trois voiles, aucune motorisation n'étant à l'époque prévue pour ce type de bateau. Baptisé du nom de

son port d'attache, le « Dunkerque » servait de rechange aux



trois bateaux-feux alors en activité : les « Ruyingen », « Dyck » et « Sandetie ». C'est d'ailleurs au cours de l'une de ces missions qu'il vécut ses dernières heures. Après cette tragique disparition, les nouveaux bateaux-feux furent équipés de moteurs pour pouvoir lutter contre les éléments déchaînés.



Credito foto: "I Motori Marini", G.F. Martorelli-1923

Questo naufragio è solo un esempio dei tanti sinistri occorsi a tale tipo di segnalamenti, gioco forza impossibilitati alla manovra, in situazioni critiche, a causa di un superato criterio costruttivo. In conseguenza di questo disastro, il nuovo battello DYCK, costruito nel 1935, venne dotato di quattro generatori ausiliari: due gruppi da 60 HP e due da 16 HP per l'alimentazione dei servizi. Un motore elettrico della potenza di 100 HP calettato sull'asse portaelica assicurava la propulsione autonoma dell'unità permettendo di utilizzare la macchina, nel frangente di avverse condizioni meteo, anche per alleggerire l'eccessivo tensionamento della catenaria d'ancoraggio.

Non è da escludere tassativamente che, pure per il nostro battello sia stata adottata una soluzione simile, ma non se ne ha certezza, soprattutto considerando la vetustà del progetto iniziale. In ogni caso, all'epoca della sua impostazione erano disponibili, già da un decennio, motori diesel di adeguata potenza e minori dimensioni e pesi rispetto alle macchine alternative, quali, ad esempio, il collaudato [Fiat](#)- Ansaldi S. Giorgio 2C - 116 da 650 HP, installato sulle otto unità della classe MEDUSA (cfr allegato nella pagina precedente).

Mi è d'obbligo ricordare, a tale proposito, come la propulsione diesel elettrica per navi di superficie fosse stata sperimentata dalla regia Marina già a partire dal 1911 sulla torpediniera 88 S, di stanza a Venezia.

Il sistema adottato, alquanto diverso da quello allora impiegato nei sommergibili, era stato ideato dall'ingegnere Cesio Del Preposto. Non mi addentrerò nei particolari tecnici che si possono trovare in dettaglio nella pubblicazione dell'USMM sulle torpediniere italiane, citata nella bibliografia.

Il motore termico che sostituì la macchina alternativa della 88 S è ancora ben riconoscibile nel relitto della torpediniera, affondata per collisione il 18 ottobre 1915, in 21 m d'acqua nel corso delle operazioni di recupero del sommersibile austroungarico S.M. U 12.

Il battello, comandato dal *Linienschiffsleutnant* (T.V.) Egon Lerch, urtò una mina dello sbarramento difensivo, a circa 6 miglia dal Porto di Lido nell'azzardato tentativo di forzamento del Porto di Venezia, l'otto agosto dello stesso anno.

Confido, che questo mio lavoro abbia colmato la carenza di notizie in merito alla presenza e alla lunga attività di questo negletto battello, operativo per oltre un trentennio in due località diametralmente opposte della nostra penisola, note entrambe per i violenti colpi di mare dovuti ai venti dominanti di Libeccio nel Tirreno, Grecale (Bora) e Scirocco nell'Adriatico.

Danilo Pellegrini giugno 2023

Bibliografia, sitografia e documentazione storica presa in esame

Descrizione generale dei fari e fanali esistenti sui litorali del globo, Luigi Lamberti, Livorno 1870,
tipografia Fabbreschi e c. - biblioteca Fondazione Querini Stampalia, Venezia

Album dei fari italiani, Ministero dei Lavori Pubblici, Roma, 1873

Il Gas e le sue applicazioni, Luigi Figuer, F.lli Treves editori, Milano, 1888 - per g.c. P. Zagnoni

Fari e segnali marittimi..., Pasquale Leonardi Cattolica, Istituto Idrografico, Genova, 1902

Mediterranean Lighthouse 1909, sito Internet

Fari e segnali marittimi..., Pasquale Leonardi Cattolica e Aristide Luria, parte I e parte II, stab. Doyen, Torino 1916
biblioteca Fondazione Querini Stampalia, Venezia

Carta nautica delle zone pericolose e campi minati, Istituto poligrafico dello Stato, Roma, 1919, collezione autore
Porto di Genova MDCCCXI, anno 1892, Ignazio Galeati e Figlio editori

Rivista "Il Costruttore" vol III, anno 1892, dott. Francesco Vallardi editore, biblioteca universitaria facoltà di
ingegneria, Padova

Giornale ufficiale della Marina, anno 1924, Ministero della Marina, Googlebooks

Avvisi ai naviganti ottobre 1925, Googlebooks

Rivista Marittima, gennaio 1925, collezione autore

Rivista "l'Elettrotecnica", maggio 1925, biblioteca universitaria facoltà di ingegneria, Padova
Legislazione in materia di fari: <https://www.marina.difesa.it/cosa-facciamo/per-la-difesa-sicurezza/fari/storia/Pagine/default.aspx#>

Carte dei fari e fanali italiani dal 1865 al 1926

Giornale del Genio Civile, raccolta 1916: tecnica di fari e fanali, articoli P.L.Cattolica e A.Luria, Googlebooks
Libro Registro R.I.Na. 1931, archivio autore

Atti del XV Congresso Internazionale di Navigazione, colonnello dott. Aristide Luria, Venezia 1931, biblioteca
Fondazione Querini Stampalia, Venezia

Ruoli di anzianità dei personali subalterni, Ministero della Marina, annate dal 1928 al 1939; Googlebooks

Costruzioni del Cantiere Navale di Castellamare di Stabia, <http://www.ilportaledelsud.org/costruzioni.pdf>

Sailing direction for the Mediterranean, vol.II, V edizione, anno 1958

Portolano del Mediterraneo - volume 1/A - aggiornamento 1977, collezione autore

Carta nautica n°7315 1:30000, Istituto Idrografico dello Stato, Secche della Meloria

Sito Internet: Themen-Seite: Feuerschiffe leuchtturm- welt. de

Sulla nave dell'Imperatore, Andrea Falconi e Pierpaolo Zagnoni, Luglio editore, Trieste 2020

I relitti del Golfo di Venezia , Andrea Falconi, Regione Veneto, Venezia 2015, collezione autore

<http://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/45294-la-torpediniera-88s/>

Le torpediniere italiane (1875-1917), Valerio M. Gay, USMM, Roma 2008, collezione autore

I Motori Marini, G.F. Martorelli, Ministero della Marina, Sten editrice, Torino 1923, collezione autore

Sito Internet: <https://www.lavoixdunord.fr/1217674/article/2022-08-18/dunkerque-une-conference-sur-le-destin-tragique-du-bateau-feu-dyck-en-septembre>