

## I RIMORCHIATORI "CARLO" DELLA SOCIETÀ VENEZIANA PANFIDO

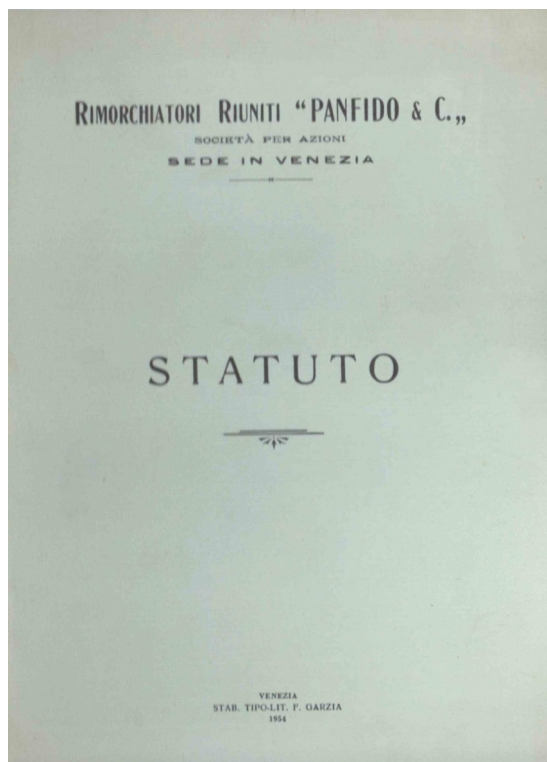
Carlo II - appunti sulla storia di un fantomatico rimorchiatore

Avendo rilevato in alcune pubblicazioni specializzate nel settore navale, lacune ed imprecisioni in merito alle vicende occorse ad uno dei quattro rimorchiatori che nell'arco del secolo scorso portarono questo nome, con le seguenti note vorrei apportare definitiva luce su questa nebulosa vicenda, travisata e, sotto alcuni aspetti fondamentali, sconosciuta ai cultori di tale materia.

Non è tuttavia nelle mie intenzioni ripercorrere la storia della lunga parabola societaria, peraltro descritta in linea generale in alcuni testi monografici, tra i quali *"R.R. Panfido & C. s.r.l. - dal 1880 rimorchiatori a Venezia"*, autori Giampietro Zucchetta e Lourdes Vecchione, pubblicato nel 2007, *"La terza flotta"* di Stefano Manarolo - Genova 1960, o in altre pubblicazioni rinvenute nel, non sempre affidabile, contesto del web. Ne farò solamente alcuni essenziali accenni.

Il motivo della frequenza nell'onomastica di tali unità è conseguente alla fondazione da parte di Carlo Panfido, a Venezia nel 1880, della "Società dei Rimorchiatori a Vapore" disponendo di un unico rimorchiatore, l' *Iseo*, della potenza di 30 Hp. Questo modesto mezzo, verrà presto affiancato (1893) da: *Italia* (90 Hp) e *Sveglia* (70 Hp), nel 1903 dal *Calliope* (180 Hp).

In data 24 maggio 1928, Emilio Panfido, figlio primogenito di Carlo che, già dal 1911 aveva assunto il comando dell'impresa, firmerà l'atto costitutivo della nuova società denominata "Rimorchiatori Riuniti Panfido & C" (allegato 1), armatrice dei sette rimorchiatori: *Olanda* e *Rubattino* (propulsi da macchine alternative da 400 Hp), *Dante* (380 Hp), *Genova* (250 Hp), *Calliope* (180 Hp) risalente al 1903, del nuovo *Iseo* (250 Hp) - nome del capostipite della flotta - e il mezzo di maggior potenza, *Carlo*, da 450 cavalli vapore. Nell'assemblea straordinaria dei soci, tenuta il 3 luglio 1954, verrà modificato l'atto costitutivo e trasformata la ragione societaria, che con atto redatto dal notaio Candiani in Venezia, diverrà una Società per Azioni, (allegato 1).



RIMORCHIATORI RIUNITI «PANFIDO & C.»  
SOCIETÀ PER AZIONI — SEDE IN VENEZIA

### STATUTO

RACCOLTO IN UNICO TESTO COME RISULTA :

- dall'atto di costituzione in data 28 Maggio 1928 atti notaio Candiani di Venezia al N. 11119 di Rep. - Registrato a Venezia il 1. Giugno 1928 al N. 2860 Atti Pubblici Vol. 186 - Omologato dal R. Tribunale di Venezia il 15 Giugno 1928 al N. 1173 R. O.
- dalle modifiche apportate dall'Assemblea Generale Straordinaria del 29 Maggio 1936
- dalle modifiche apportate dall'Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 31 Marzo 1938
- dalle modifiche apportate dall'Assemblea Generale Straordinaria del 5 Luglio 1938
- dalle modifiche apportate dall'Assemblea Generale Straordinaria del 7 Novembre 1939
- dalle modifiche apportate dall'Assemblea Generale Straordinaria del 5 Maggio 1941
- dalle modifiche apportate dall'Assemblea Generale Straordinaria del 24 Novembre 1943
- dalle modifiche apportate dall'Assemblea Generale Straordinaria del 19 Giugno 1948
- dalle modifiche apportate dall'Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 5 Aprile 1949
- dalle modifiche apportate dall'Assemblea Straordinaria del 28 Gennaio 1952
- dalle modifiche apportate dall'Assemblea Straordinaria del 3 Luglio 1954.

Allegato 1 Frontespizio e sommario delle variazioni apportate dall'Assemblea Straordinaria Soci del 3.7.1954 all'atto costitutivo originario, datato 28.5.1928 (Archivio Panfido)

## IL PRIMO RIMORCHIATORE ISEO

I dati costruttivi sono frammentari; verosimilmente certi l'anno del varo (1880) e la potenza erogata di 30 cavalli vapore; non sono noti il dimensionamento né le caratteristiche dello scafo del quale non sono reperibili immagini. Sconosciuto anche il cantiere costruttore che, dall'artistico cartoncino di invito al varo, redatto in forma dialettale (Allegato 2), sembrerebbe essere un cantiere locale.

Da non trascurare nemmeno quello di Detto (Benedetto) Schiavon di San Pietro in Volta, Isola di Pellestrina: un tradizionale fornitore dei Panfido che aveva già realizzato e realizzerà in seguito per la loro impresa altre costruzioni in legno, tra le quali si ricordano il trabaccolo *Agostino* e vari altri mezzi fluviolagunari (Allegati 3-4). È da considerare seriamente anche il più qualificato Cantiere Navale Poli, in attività a Chioggia dal 1816; costruttore di una vasta tipologia di natanti, spaziente da navi a rimorchiatori, a velieri ed a un particolare genere di imbarcazioni motorizzate definite cutter costieri da trasporto (cfr il mio articolo "[Il cutter Oda](#)"). Mentre però tali mezzi risultano regolarmente registrati presso il Lloyd's Registers of Shipping, del primo *Iseo* non ho rinvenuto alcuna traccia.

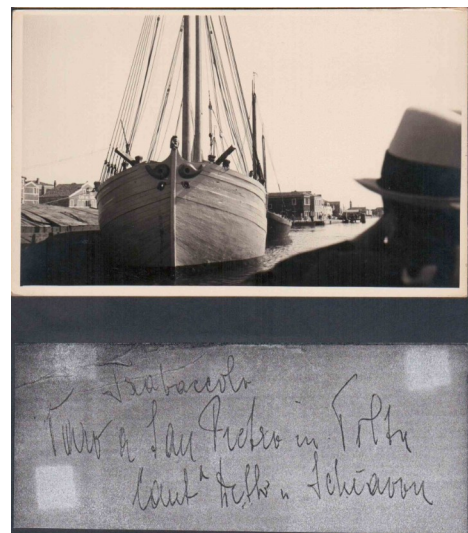
Qualora non diversamente specificato, le immagini allegate provengono dalla mia collezione personale o da quella in mia disponibilità: il fondo Panfido dell'archivio Ezio Trevisan.



Allegato 2



Allegato 3 varo *Agostino*



Allegato 4 varo trabaccolo ...

## IL RIMORCHIATORE CARLO E IL CARLO SECONDO

Dagli elenchi del naviglio presente nella raccolta dei Libro Registro R.I.Na (Allegato 5), si rileva come la visita di prima classifica di questa unità risalga al maggio 1910.

Il piroscafo rimorchiatore, una costruzione realizzata interamente in legno, era stato varato a Pegli, presso il cantiere Filippo Parodi, su commessa della Società Anonima Cooperativa di Produzione - Sampierdarena e iscritto al compartimento marittimo di Genova con il nome *G. D'Henry*.

Lo si ritroverà registrato a Venezia, nel mese di agosto 1927, sottoposto a visita speciale, avendo presentato la "Panfido & C.", società in accomandita semplice, la nuova dichiarazione di armatore.

35	<b>Carlo</b>	100A. 1. 1.	V P C.	5/10	Filippo Parodi - Pegli	Guppy - Napoli
	ex G. D'Henry	Serv. rimorch	VS 3	12/26		
	Ps. - 1 el. - Re.	Itl.	in.	cm. Ven.	8/27	Napoli 1886
	25.75 x 6.15 x 3.72		VO s.	Ven.	8/29	C.N. 64.64 C.I. 434
	110.81 - 98.00 - 14.31		VO m.	Ven.	8/29	1 M. vap. - Comp. - 2 cil. - d.
916	Venezia	3:0	VO c.	Ven.	8/29	480 x 890 - cs. 400
	Panfido & C., Soc. in accom.	dal 11/12/26	Vcr.	Ven.	7/29	Soc. Anon. Coop. di Produzione -
	semplice - Venezia		Na C.	Ven.	6/27	Sampierdarena
			VOcc.			Sampierdarena 1910
			Pl. c.	Ven.	7/29	1 Cm. - d. 3.70 - L. 3.05 - 2 Fr.
N Q L P			Convalida:	12/29	(rp. 1927)	- G. 5.04 - R. 145 - Kg. 7.5

Allegato 5 Estratto Libro Registro R.I.Na. anno 1932



Riproduco la nota immagine (Allegato 6) nella quale il *Carlo*, assieme ai suoi sei confratelli, appare nella conformazione originaria con la plancia scoperta - anno 1928 - riportata dal citato testo di Gianpietro Zucchetta e Lourdes Vecchione, quest'ultima nella sua qualità di consigliere di amministrazione nella nuova gestione societaria da parte della famiglia Calderan, iniziata nel 1994.



Allegato 6

Le modifiche strutturali all'opera morta che appare così in modo sensibilmente diverso, risalgono ai primi anni '30. Dalla collezione societaria un'immagine (Allegato 7) nella quale si riconoscerebbe a fatica il rimorchiatore rappresentato nell'immagine precedente, non fosse per il nome, apposto sull'impavesata del mascone di prora, di cui si intravedono alcune lettere.



Allegato 7

Il mezzo, adibito dalla società concessionaria al rimorchio-manovra in ambito portuale, sarà così in grado di affrontare situazioni meteo più severe. Da notare che disponeva di una potenza inferiore a quella installata in molte odierne imbarcazioni da diporto (Allegati 8-9)



Allegati 8 - 9    30.9.1932 il Rm. *Carlo* scorta il nuovissimo p.fo *Neptunia* di 19.327 t.s.l.

Nel testo di Zucchetta e Vecchione, non necessariamente in questo ordine, gli Autori asseriscono che: ... ***Il Taurus fu costruito in legno. ... viste le ottime prestazioni del Rm. Titanus, il primo rimorchiatore in ferro, con scafo chiodato e macchina alternativa a vapore da 732 HP - 161 TSL, costruito dai cantieri SAVINEM <sup>1</sup> nel 1932, Panfido fece realizzare nello stesso cantiere della Giudecca il Rm. Carlo II di 251 TSL, dotato di macchina a vapore da 893 HP, interamente realizzata dalle officine meccaniche dello stesso cantiere... affonderà a Navarrino [nel 1941]... recuperato a fine conflitto ... rimesso in esercizio nel 1949...*** (Allegati 15 - 20 - 21)

Estratto dal testo citato, pagine 61-62-64-65. (Il grassetto non appartiene allo stampato originale).

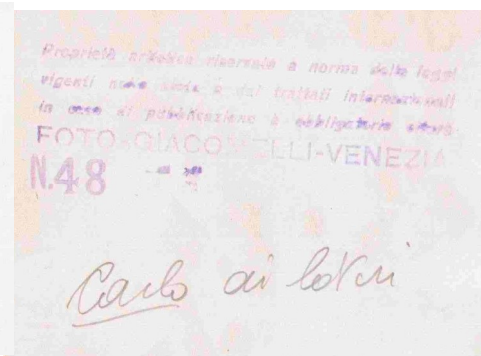
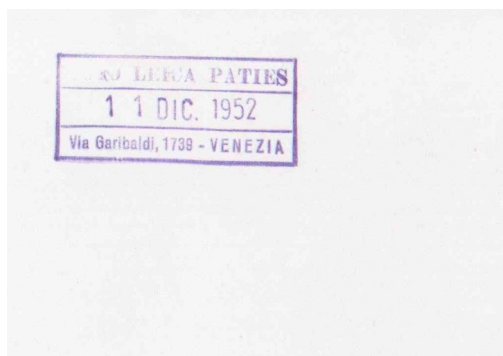
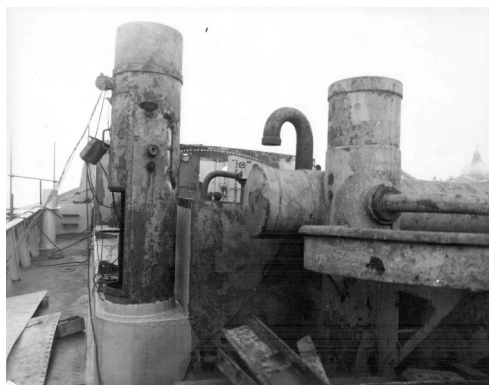
Il mezzo affondato a Navarino non è tuttavia il *Carlo II*. Si tratta di un diverso rimorchiatore, parimenti varato dal C.N.O.M.V. nel 1941 per un altro armatore e che solo successivamente assumerà questo nome. E' ben documentato dalle immagini allegate come, nel dicembre 1952, tale scafo verrà rimorchiato a Venezia e alato a secco sullo scalo della Giudecca. L'opera viva appare integra in tutte le sue parti; non si notano riparazioni provvisorie di falle o ingobbature del fasciame. Si rileva essere in corso la demolizione delle sovrastrutture e la rimozione dell'osteriggio di macchina per consentire lo sbarco dell'alternativa; le maestranze si apprestano allo sfilamento dell'elica. (Allegati 10 ..16 e 19)

---

<sup>1</sup> Il *Taurus* non è in legno: è proprio questo il primo rimorchiatore societario costruito in ferro (Allegato 36) cfr. [mio articolo sul suo affondamento](#). Il *Titanus* risale al 1936, non al 1932 (Allegato 37); il cantiere costruttore è il C.N.O.M.V. e non la S.A.V.I.N.E.M. che nel 1917 aveva cessato l'attività iniziata nel 1906 presso l'isola veneziana della Giudecca, a seguito della chiusura delle Fonderie Neville. Tali fonderie, infatti, pur avendo effettuato importanti lavori di ristrutturazione, nel 1906 cessarono la produzione; gli stabilimenti ed i macchinari vennero rilevati dalla S.A.V.I.N.E.M. che sebbene avesse ampliato la sua attività, costruendo uno scalo di alaggio, nel 1917 trasferì la propria sede e le attrezzature a Piombino. Al termine della prima guerra mondiale; l'intera area giudecchina venne acquistata dalla SACNAV con la finalità di creare un grande stabilimento siderurgico e navale: all'epoca i cantieri occupavano un'area di circa 25.000 m<sup>2</sup> e impiegavano dai 400 a 500 operai. La società era specializzata nella costruzione di draghe, pontoni e rimorchiatori.

I Cantieri Navali ed Officine Meccaniche vennero fondati, con sede nella stessa area, dal conte Giuseppe Volpi, uno dei maggiori artefici della realizzazione di Porto Marghera. Lo stabilimento venne ancora una volta completamente ristrutturato e, intorno agli anni '30, entrò nell'orbita del C.R.D.A. - Cantieri Riuniti dell'Adriatico e di conseguenza, dal 1933, a far parte del neo costituito Istituto IRI. L'ing. Cacciari fu nominato direttore generale; direttore amministrativo l'ing. O. Speri. La direzione tecnica venne affidata all'ing. A. Antonini, mio nonno materno, in forza, a partire dal 1912, ai cantieri navali, ex austriaci, di Trieste e Monfalcone, trasferito a Venezia dal Cantiere San Rocco di Muggia, da allora facente parte del medesimo gruppo cantieristico.





Allegato 10 fronte-retro

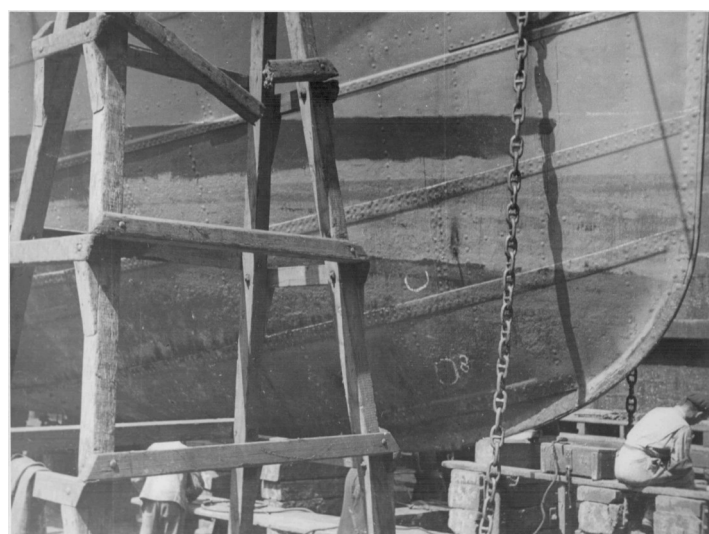
Allegato 11 fronte-retro

Allegato 12



Allegato 13

Allegato 14



Allegato 15

Allegato 16

Non mi ero ancora reso conto del motivo per cui nel Libro Registro R.I.Na. del 1941 non avessi trovato traccia di questa costruzione, mentre risultava essere ancora in esercizio il vecchio *Carlo* del 1910. Trovai una prima risposta nel "Repertorio della Marina Mercantile" a cura di Ilo Barbensi e del compianto amico Giorgio Spazzapan; ne allego un estratto che, sebbene formulato in maniera alquanto dubitativa, costituì una prima traccia di rilievo da seguire (Allegato 17). Da questa attestazione si deduce come la costruzione del C.N.O.M.V., ultimata nel 1941, sia in realtà quella del rimorchiatore a vapore *Bagnoli* di 251 t.s.l., impostato su commessa della genovese ILVA S.A.

BAGNOLI (2)

1941; Tsl 246; Rimorchiatore; A.M.: a vapore; (1941) ILVA S.A., Genova; aff. 31. 12.941 a Navarino per urto contro mina;

BAGNOLI (3)

1941; Cent. Nav. Off. Mecc. di Venezia, Venezia; Tsl 251, Tsn 78; Rimorchiatore; A.M.: T.E.; primi armatori non noti; potrebbe trattarsi del precedente, ric. a Navarino; (1961) Panfido & C. Rimorchiatori Riuniti, rib. CARLO SECONDO; in serv. 1986.

Allegato 17

La pubblicazione dell'USMM (Ufficio Storico della Marina Militare) *Navi Mercantili Perdute*, alla voce "*Bagnoli*", così recita:

*Piroscafo rimorchiatore - 246 t.s.l. - Costruito nel 1941. Appartenente alla Soc. An. ILVA (Altiforni e Acciaierie d'Italia con sede a Genova. Iscritto al Compartimento Marittimo di Genova; matricola 2301. Requisito a Venezia il 25 febbraio 1941 e con la stessa data iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato. Nella notte tra il 30 ed il 31 dicembre 1941, mentre si trasferiva da Navarino ad Argostoli, urtò contro una mina riportando gravi avarie [n.d.a. non troppo gravi, analizzando le immagini dello scafo a secco]. Rientrò immediatamente a Navarino, appena in tempo per affondare in quella rada.*

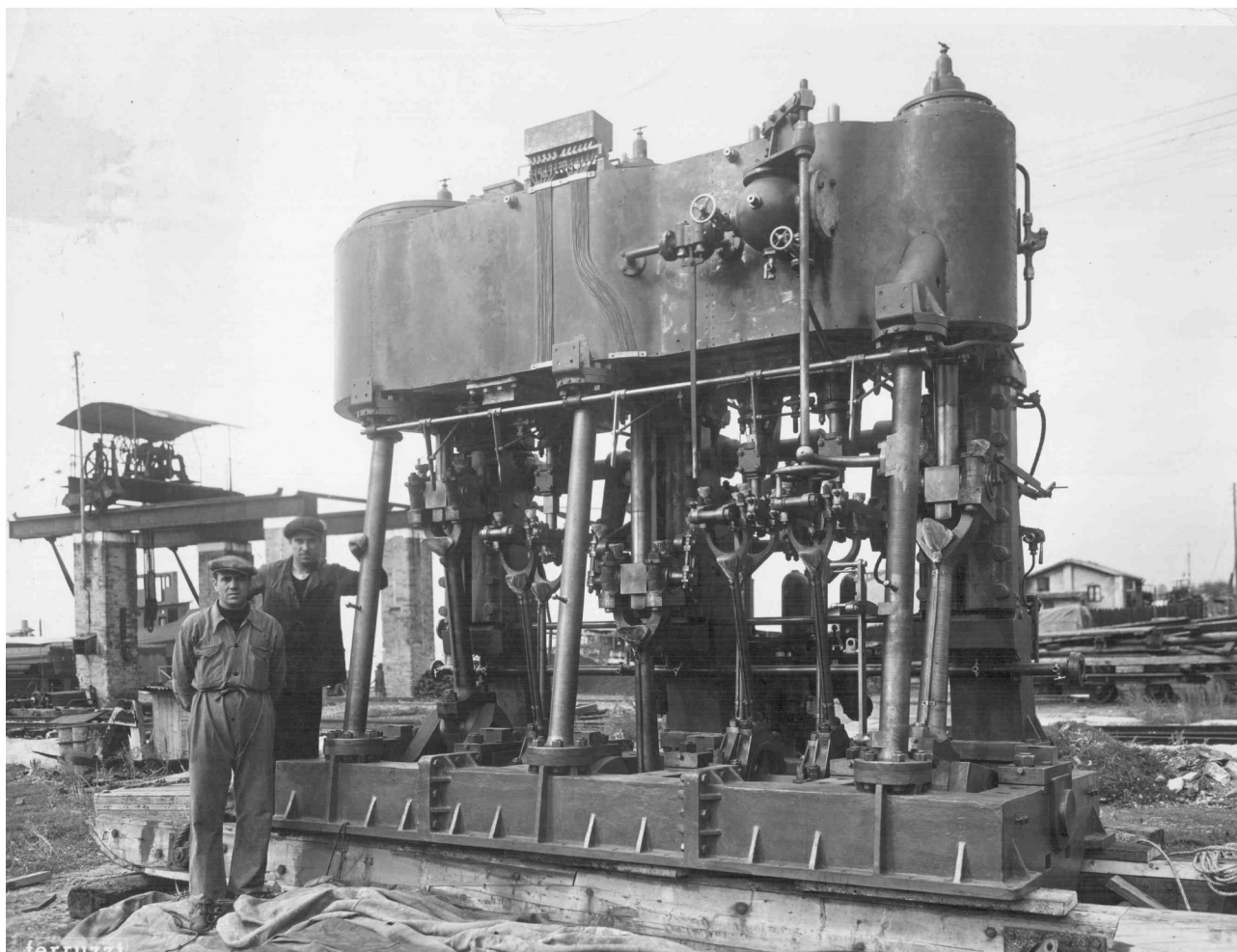
Avendo così appreso quale fosse il mezzo requisito a Venezia e venuto a conoscenza, su comunicazione dell'amico triestino Nereo Castelli (autore unitamente a Paolo Flegar del testo "*D. Tripovich & C.*"), che il logo societario dell'ILVA era formato dalle lettere sovrapposte IS apposte sul fumaiolo, mi resi conto che il rimorchiatore fotografato a Venezia, riprodotto nella foto n° 514 della pubblicazione "*In guerra sul mare*", di Erminio Bagnasco - erroneamente, nella didascalia, scambiato con l'*Ursus II* (l'ex *Nella*) - non poteva essere altro che il *Bagnoli*. Reputo questa una delle rare foto conosciute di questo rimorchiatore (Allegati 18 e 39).



Allegato 18      credito foto: Erminio Bagnasco, testo citato, g.c E. Trevisan



Non essendo il *Bagnoli* elencato nel Libro Registro R.I.Na. del 1941, non ne conosco gli esatti dati dimensionali ma soprattutto le caratteristiche della macchina, da paragonare a quella installata nel "*Carlo Secondo*", la corretta denominazione del rimorchiatore varato al C.N.O.M.V. per conto della Panfido nel maggio 1953. La potenza indicata sia dal dott. Zucchetto, che da Manarolo nel suo "*La terza Flotta*" per il "rimorchiatore *Carlo II*" è la medesima di 893 Hp. L'equivoco sta però nel fatto che, mentre il secondo autore si riferisce giustamente al mezzo varato nel 1953, Zucchetto la attribuisce ad un ipotetico rimorchiatore *Carlo II*, [mai realizzato nel periodo compreso tra il 1928 e il 1941], da lui ritenuto successivo all'omonima unità (434 Hp) varata a Pegli nel 1910. La macchina alternativa del *Bagnoli* verrà stata sbarcata integra e con accorgimenti tali che denotano l'intenzione del proprietario di rimetterla in funzione e non di rottamarla (Allegato 19).



Allegato 19

La Panfido acquisì la proprietà del relitto che ritengo essere avvenuta a seguito di una transazione commerciale di compravendita piuttosto che in virtù di un recupero che le immagini dimostrano non essere mai avvenuto.

L'unità verrà rimorchiata a Venezia, non al fine di demolirla, ma con l'intenzione di sottoporla ad un refitting integrale presso il C.N.O.M.V., lo stesso cantiere che ne aveva costruito scafo e macchine. La sequenza delle foto dimostra inequivocabilmente l'esecuzione di tali lavori.

Dalle immagini allegate si notano altri particolari rilevanti, quali lo sfilamento dell'elica (Allegati 13-14), l'opera viva soggetta a sabbiatura (Allegato 16) e le marcature indicanti esser stata eseguita la misurazione degli spessori delle lamiere del fasciame.

A chi abbia familiarità con i lavori di cantieristica è noto quale sia il significato dei circoletti apposti con i gessetti di steatite sulle lamiere: quei contrassegni visibili a prora (Allegato 15), ma riscontrabili anche in altre parti dello scafo, vengono abitualmente apposti in corrispondenza delle cosiddette "camole" (ovvero punti di corrosione) da colmare mediante riporti di saldatura.

Il rimorchiatore che, a fronte della documentazione prodotta dall'Ufficio Storico della Marina, si presumeva essere affondato nella rada di Navarino, senza alcun dubbio è il *Bagnoli*, ma le immagini successive non ne confermano la sommersione, dal momento che, come vedremo negli allegati 39 e seguenti, lo scafo al momento del sopralluogo nel 1951 si trovava in stato di galleggiamento,

Non corrisponde a realtà l'affermazione enunciata a pag. 67 del testo "*R.R. Panfido & C. s.r.l. - dal 1880 rimorchiatori a Venezia*", asserente il *Carlo II* essere affondato a Navarino.

Il "*Carlo II*", la cui costruzione è stata erroneamente ascritta al decennio precedente è inesistente.

Nei dieci anni successivi la flotta sociale subisce un notevole rimaneggiamento. Vengono dismessi i tre rimorchiatori più vecchi e meno potenti che erano il *Rm GENOVA*, il *Rm CALLIOPE*, e il *Rm DANTE*.

Accanto ai rimanenti tre, *Rm CARLO*, *Rm OLANDA* e *Rm RUBATTINO* da 400 HP, compaiono un *Rm URSUS* da 1.050 HP e un *Rm TAURUS* da 450 HP, entrambi in legno e a vapore, ai quali si aggiunge il primo rimorchiatore della flotta con lo scafo in ferro, che viene battezzato *Rm TITANUS*.

Questo nuovo mezzo, di 161 TSL (Tonnellate di Stazza Lorda) costruito nel 1932 nell'isola della Giudecca, dal Cantiere Navale "SAVINEM"<sup>(8)</sup> con il suo innovativo scafo in lamiere chiodate in acciaio e la macchina a vapore da 732 HP, ha segnato l'inizio di una importante svolta nella storia dei rimorchiatori veneziani per i quali era ormai incominciato l'inevitabile declino degli scafi in legno<sup>(9)</sup>

61

Allegato 20

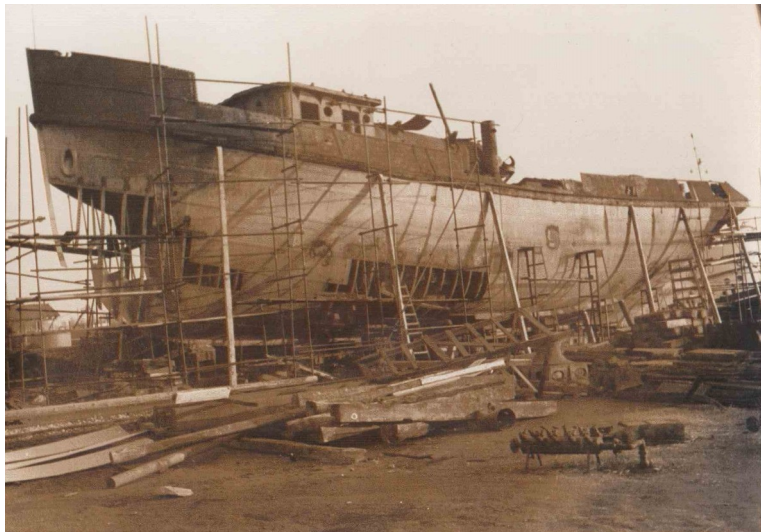
Pertanto, nel 1949 risultano in servizio i seguenti mezzi<sup>(11)</sup>:

- Un battello in acciaio di 545,45 TSL, con macchina a Vapore da 1.610 HP acquistato dall'Ammiragliato Britannico che riprende il nome del precedente *Rm URSUS* in legno<sup>(12)</sup>;
- Un altro ex-battello ausiliario della Marina Militare inglese, (ex "Impire Minor") sempre in acciaio, di 302,27 TSL, con macchina a vapore da 704 HP, ribattezzato *Rm TAURIUS*<sup>(13)</sup>;
- Il *Rm TITANUS* e il *Rm CARLO II* rimessi a galla<sup>(14)(15)</sup>;
- Il *Rm ATLAS*, un piccolo scafo in acciaio, di 137,33 TSL, ma con motore Diesel da 400 HP, acquistato da una Società danese<sup>(16)</sup>;
- IL *Rm TENAX* e il *Rm AUDAX*, entrambi mezzi dimessi dalla Marina americana, di piccole dimensioni, con scafo in legno di 51,84 TSL e motore Diesel da 240 HP<sup>(17)</sup>.

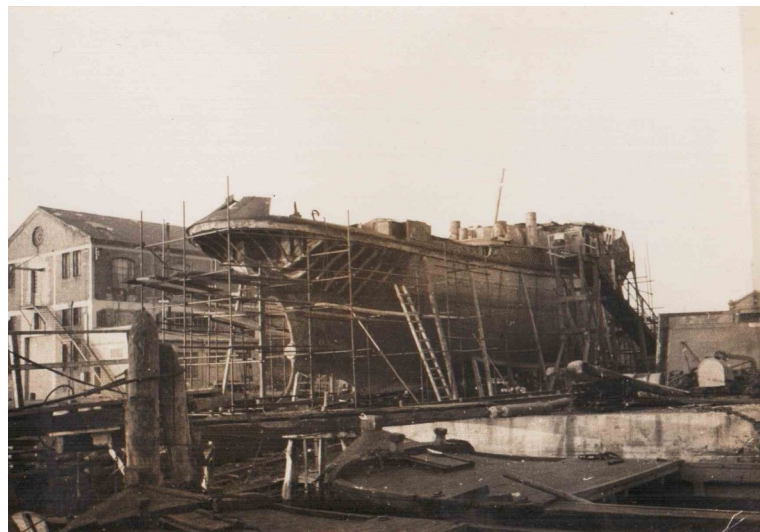
Allegato 21

Nelle immagini allegate (22...29) si notano: le sostituzioni di lamiere del fasciame, danneggiate o di spessore sotto misura, la progressione delle fasi di ricostruzione del rimorchiatore, *Bagnoli*, fino alla sua ultimazione e al varo dello scafo che verrà ribattezzato dal nuovo armatore con il nome di *Carlo Secondo*.





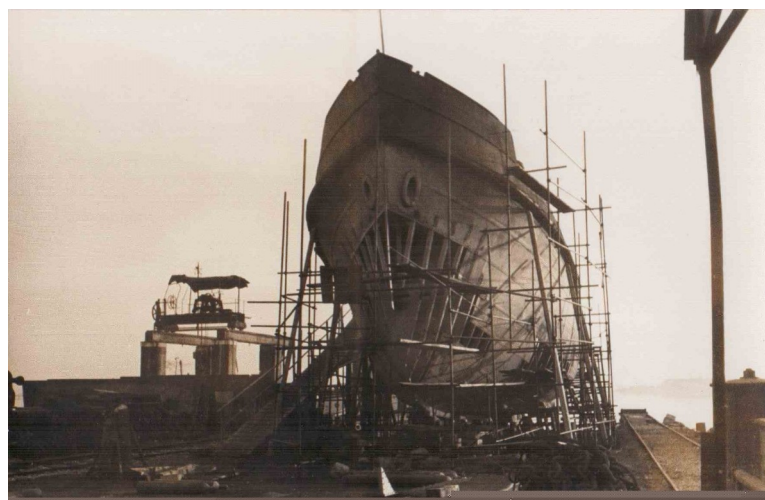
Allegato 22



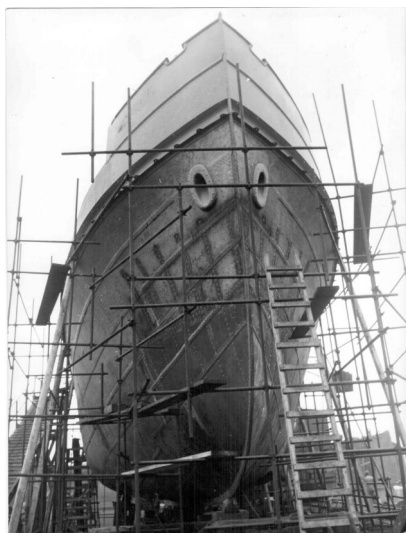
Allegato 23



Allegato 24



Allegato 25



Allegato 26



Allegati 27 - 28 cerimonia di varo 7 maggio 1953



Nell'allegato 28, alla destra del celebrante (a sinistra nella foto), fra' Gervasio dei frati cappuccini della parrocchia del Redentore, mio nonno, ing. Arturo Antonini, seminascosto dalla transenna, con il panama bianco, si rivolge a mia madre che fissa con attenzione la scaramantica rottura della bottiglia (Allegato 29) mentre, nel frattempo, le maestranze iniziano a togliere gli scontri che trattengono l'invasatura. L'abitazione dei miei nonni era annessa e prospiciente al cantiere; le sue finestre sono quelle del fabbricato retrostante al palco.





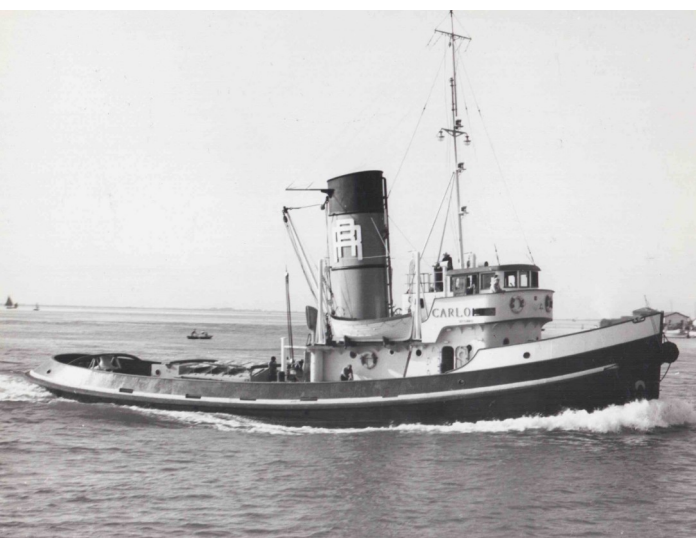
Allegato 29



Allegato 30



Allegato 31



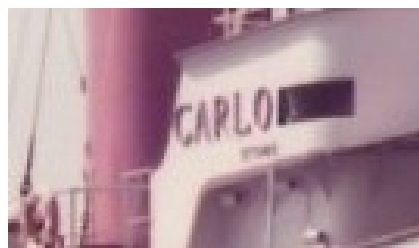
Allegato 32 navigazione in acque tranquille



Allegato 33 ...e in condizioni di mare agitato

Ingrandendo l'immagine dell'allegato 32, sotto al nome CARLO, si nota la dicitura SECONDO, in caratteri di minore dimensione, aggiunta successivamente al varo, visibile pure nei successivi allegati 33 - 34





Allegato 34

Allegato 33 Credito immagine: sito Navi e Armatori.

Questa nota immagine proviene dal sito <https://www.naviarmatori.net/ita/foto-147293-4.html>, normalmente molto accurato; in questa occasione, tuttavia, il webmaster non ha prestato sufficiente attenzione alla quantità di errori commessi in poche righe dall'utente che ha postato la foto. La scheda (Allegato 34) non necessita di commenti, avendone evidenziato le inesattezze... Un altro tra i pochissimi siti che riportano i dati costruttivi del *Carlo Secondo*, cita come anno di costruzione il 1941, correttamente riportandone il nome precedente, travisando però il nome del cantiere costruttore e la sua sede <https://www.balticshipping.com/vessel/imo/5064087>

ARMATORI DEL PRESENTE - Armatori R - Rimorchiatori Riuniti Panfido & C. Srl di Venezia  
Precedente Successiva



Il bello rimorchiatore Carlo Secondo agli ormeggi a Venezia in sett. 1977.

**Carlo Primo**

Username treno  
Armatore Rimorchiatori Riuniti Panfido & Co.  
Ship manager  
Numero IMO  
Classificazione

Cantiere e anno di costruzione Officine Meccaniche di Venezia  
Data 1941  
Luogo Porto Marghera?

Aggiunta il 15/06/2011

BALTICSHIPPING.COM		SEAFARERS
CARLO SECONDO, IMO 5064087		Summary
Ship info		
IMO number	5064087	
Name of the ship	CARLO SECONDO	
Former names	BAGNOLI	
Vessel type	Tug boat	
Operating status	Decommissioned or lost	
Flag	Italy	
Gross tonnage	251 tons	
Length	33 m	
Breadth	7 m	
Year of build	1941	
Builder	FINCANTIERI MARGHERA - VENEZIA, ITALY	
Description	CARLO SECONDO is a Tug boat built in 1941 by FINCANTIERI MARGHERA - VENEZIA, ITALY. Current status: Decommissioned or lost. Formerly also known as BAGNOLI. It's gross tonnage is 251 tons.	

Allegato 34

Allegato 35

7	<b>Taurus</b> ex Pelagus Ps. - 1 el. - 1 al. - Re. 30.00 x 6.13 x 3.64 141.16 — — 34.20 Venezia Società Anon. Rimorchiatori - Riuniti Panfido & C. Venezia U Q O vn. 9.5 - Imb. 1 - 1 E.	100A. 1. 1. Nav. C. Serv. rimorch. < 6 miglia 4:0 dal 7/38 (BV.)	V P C. 2. V S 3. V O s. V O m. V O c. Vcr. Va. V O c. Pl. c. Pl. l. Convalida:	Cat. 7/30 Ven. 9/38 Ven. 9/38 Ven. 9/38 Ven. 7/39 Ven. 9/38 Ven. 9/38 — Alles. 10/34 Ven. 7/39	Wed. C. Boele & Zonen - Slikkerveer Slikkerveer 1914 27.50 x 6.10 x 3.30 Ac. - 1 P. - 3 P.S. - Cst. ad. mc. 15 - Cst. av. mc. 20 - cem. 1914 chim.	Alblasserdamsche Machine Fabriek - Alblasserdam Alblasserdam 1914 CN. 122 C1. 417 1 M. vap. - T.E. - 3 cil. d. 315 x 515 x 840 - es. 590 Alblasserdamsche Machine Fabriek - Alblasserdam Alblasserdam 1914 1 Cm. - d. 3.70 - L. 3.18 - 2 Fr. - G. 3.8 - R. 130 - Kg. 12.5
---	--	--	--	---	--	---

Allegato 36 Libro registro R.I.Na. 1940 - scheda Rm, Taurus - scafo Ac(ciaio)

42	<b>Titanus</b>	100A. 1. 1.	V P C.	Ven. 5/37	Cantieri Navali ed Officine Meccaniche - Venezia	Cantieri Navali ed Officine Meccaniche - Venezia
	Ps. - 1 el. - 1 al. - Re.	Itl. Alto Mare	V S	—	Venezia 1936-37	Venezia 1936-37
	28.32 X 7.04 X 4.04	20	V O s.	Ven. 6/39	26.25 X 7.00 X 4.26	C.N. 103.70 C.I. 732
	161.19 — — 15.94		V O m.	Ven. 6/39	Ac. - 1 P. - 1 B. - 4 P.S. - chim.	1 M. vap. - T.E. - 3 cil.
4112	Venezia	298	V O c.	Ven. 6/39		d. 360 X 580 X 940 - cs. 650
	Soc. An. Rimorchiatori Riuniti Panfido & C. - Venezia	4:0 dal 5/37	Vcr.	Ven. 6/39		Cantieri Navali ed Officine Meccaniche - Venezia
			Va.	—		Venezia 1936-37
			Vocc.	—		1 Cm. - d. 3.18 - L. 4.35 - 3 Fr.
			Pl. c.	—		- G. - R. 210.43 - Kg. 13 - Clg.
I U X E	Vp. 11.02 - I.E.		Convalida:	5/40		

Allegato 37 Libro Registro R.I.Na. 1940 - scheda Rm. Titanus - anno costruzione **1936-37**

L'ultimo scafo nella progressione dei rimorchiatori nominati *Carlo*, una commessa ordinata nel periodo più burrascoso della gestione Panfido, verrà varato dal cantiere anconetano Dante Castracani nel 1980 (Allegato 38).

La triestina Tripcovich, già concessionaria del servizio di rimorchio nella città giuliana, assumerà nel 1984 il controllo della Panfido, coinvolgendo anche la società lagunare nel proprio fallimento. La sua prima, criticata, iniziativa sarà quella di rompere la consuetudine, variando la livrea dei mezzi tradizionalmente bianco-neri, dipingendo fiancate e fumaioli di rosso e sostituendo il rinomato logo sociale con l'acronimo "SA". Nell'ambiente marittimo, i veneziani, con rimpianto frammisto a ironia, li definiranno causticamente *rossi dalla vergogna* (Allegato 38 bis).



**CARLO**

Armatore Rimorchiatori Riuniti Panfido & C. SpA - Venezia  
Ship manager  
Numero IMO 7707982  
Classificazione Rimorchiatore portuale  
Cantiere e anno di costruzione Dante Castracani & C - Ancona 1980 (C.No.110)  
Data Settembre 1980  
Luogo Trieste



Allegato 38 bis

Allegato 38 - Credito immagine: <https://www.naviarmatori.net>

A seguito della nuova gestione della famiglia italo venezuelana Calderan, iniziata nel 1994, artefice del salvataggio e rinascita della Società, muterà nuovamente la ragione sociale in CMV Panfido & C. S.r.l., proseguendo tutt'oggi, in continua espansione, la ultra secolare attività iniziata da Carlo Panfido.

La citata dottoressa Vecchione è nuora del titolare Giovanni Calderan, scomparso nel 2017. Con il suo nome, Lourdes, verrà battezzato uno dei nuovi rimorchiatori societari da 3.800 Kw (5.166 Hp), consegnato a Venezia in occasione del Natale 1998.

In onore e memoria di Giovanni Calderan verrà intitolata l'omonima unità, in esercizio nella flotta veneziana a partire dal settembre 2016.



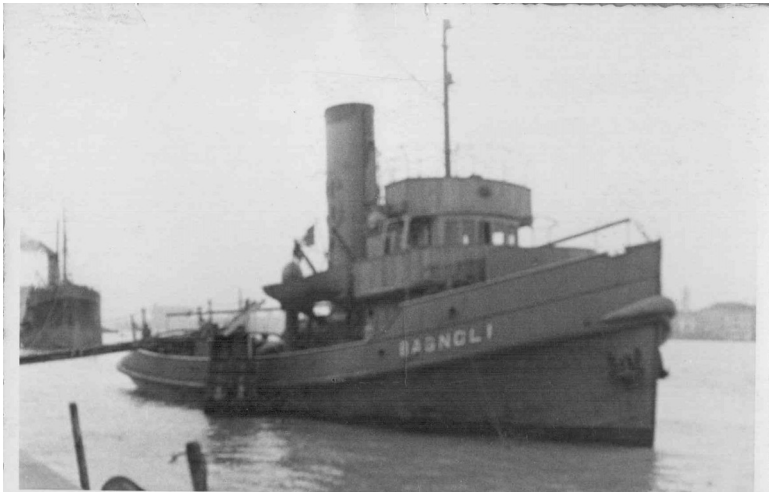
## ADDENDA ET CORRIGENDA: IL BAGNOLI A NAVARINO

Avendo appreso che il rimorchiatore italiano dichiarato perduto per "affondamento" in Grecia il 31 dicembre 1941, era con certezza il *Bagnoli* e, come ho precedentemente esposto, essendomi ben noto il periodo dei lavori effettuati in cantiere a Venezia, ho ripreso per mano il corpuso - trattandosi di oltre 3000 tra foto e documenti - archivio Panfido, in proprietà dell'amico Ezio Trevisan, avendolo interamente digitalizzato una decina di anni addietro.

Mi è stato così possibile rintracciare la documentazione redatta dai tecnici della Panfido, a Navarino in data 11 giugno 1952, per valutarne le condizioni conseguenti ad oltre 10 anni di totale abbandono. La relazione fotografica, parzialmente allegata, illustra dettagliatamente le condizioni di galleggiabilità in cui si trovava il rimorchiatore, giustificando così la decisione dell'ing. Emilio Panfido di effettuarne l'acquisito in previsione di un eventuale ripristino.

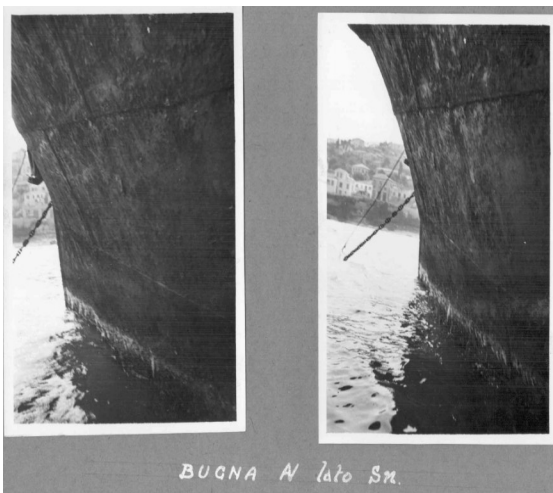
Non risulta pertanto verosimile l'asserzione dell'Ufficio Storico della Marina circa le modalità di "affondamento" del mezzo e tanto meno a causa dell'esplosione di una mina. I danni, di non gravissima entità, a mio parere, furono conseguenza di un attacco aereo, dalle probabili concussioni di una o più bombe esplose nelle vicinanze dello scafo che, in base a questa significativa attestazione, non risulta essere stato soggetto a sommersione.

Ritengo superfluo dare spiegazione alle immagini riportate, in quanto si commentano da sole, dando così corretta giustificazione agli specifici lavori eseguiti in Giudecca.

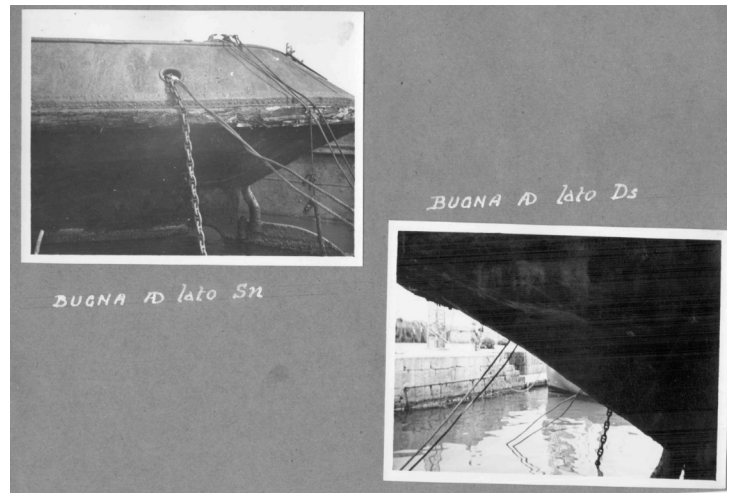


Allegati 39 - 40

Stato dei fatti - Rm. *Bagnoli* - Navarino 11 giugno 1952



Allegato 41



Allegato 42



Allegato 43



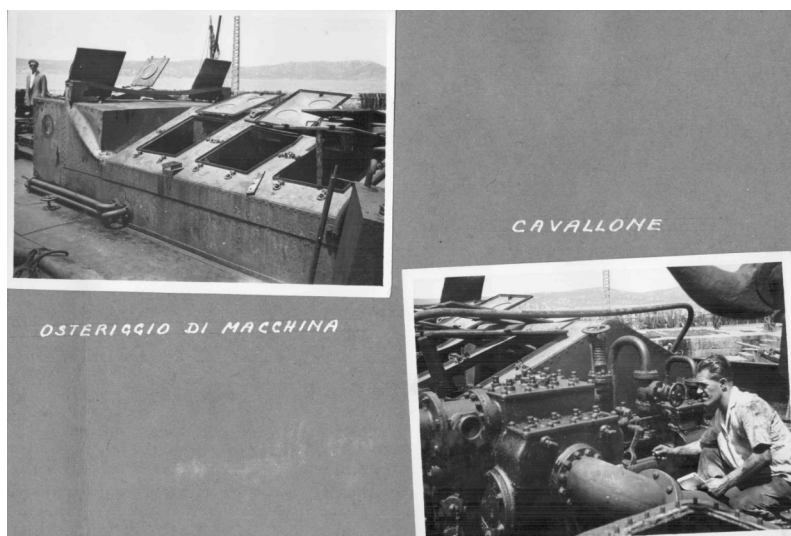
Allegato 44



Allegato 45



Allegato 46



Allegato 47



Allegato 48



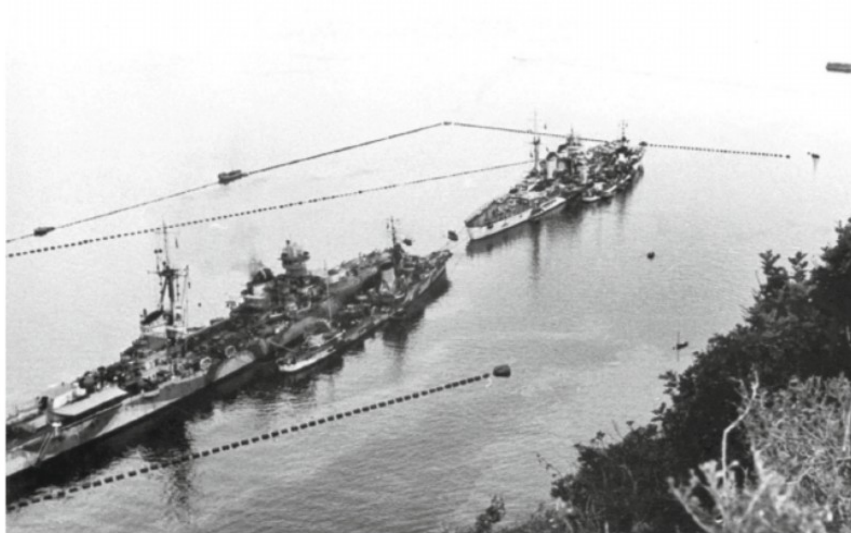
Per correttezza di informazione riferisco che nella pubblicazione di Don Kindell "*British and others navies in World War two*" l'autore riporta una concisa comunicazione circa l'affondamento del piroscafo *Bagnoli*, avvenuto mercoledì 31 dicembre 1941, [incappato] su una mina, fuori Navarino: "*the steamer Bagnoli (246 grt) was sunk on a mine of Navarino*".

Temo, però, che la fonte di riferimento sia lo stesso Ufficio Storico della Marina italiana e che tale notifica sia frutto del reciproco scambio di informazioni, avvenuto nel dopoguerra, tra l'USMM ed il suo corrispondente britannico, Naval Historical Branch.

Parimenti gli autori tedeschi Jürgen Rohwehr & Gerhard Hümmelchen nella loro "*Kronik des Seekrieges 1939-1945*", confermano la stessa versione britannica

Considerando che - la base italiana di Navarino <sup>2</sup> (Allegato 39) fu oggetto di pesanti e ripetuti attacchi degli Squadrons della RAF - che un mezzo di così modesto tonnellaggio non sarebbe sfuggito indenne all'esplosione di una mina in carena - che i danni accertati riguardarono prevalentemente coperta e sovrastrutture e che appare evidente come questi non abbia subito alcuna sommersione, l'assieme di tutti questi elementi avalla l'ipotesi che in quel frangente il *Bagnoli* sia stato vittima di un'incursione aerea,

The Naval Base of Navarino 153



**Fig. 3.** The Italian 8th Cruiser Division in Navarino, Greece, summer 1942. In the foreground, cruiser *Duca d'Aosta* with destroyer *Bersagliere*; farther away, cruiser *Duca degli Abruzzi* with destroyer *Mitraglier*.

#### Allegato 39

Prendo nuovamente in esame quanto riferito alla pagina 6 di questo articolo, con riferimento alla pubblicazione dell'Ufficio Storico della Marina Militare, *Navi Mercantili Perdute*:

*...Il Bagnoli - nella notte tra il 30 ed il 31 dicembre 1941, mentre si trasferiva da Navarino ad Argostoli, urtò contro una mina riportando gravi avarie. Rientrò immediatamente a Navarino, appena in tempo per affondare in quella rada.*

<sup>2</sup> Dall'inizio dell'occupazione italiana, Navarino era diventata la più importante base navale del Peloponneso, seconda per importanza solamente alla piazzaforte di Taranto. Contava circa 15.000 addetti ed era dotata di un cantiere di riparazioni attrezzato per fornire l'assistenza occorrente alle navi dei convogli per il Nord Africa.

[https://www.researchgate.net/publication/365739809\\_The\\_Naval\\_Base\\_of\\_Navarino\\_Mapping\\_the\\_Fortifications\\_of\\_the\\_Italians\\_in\\_Pylos](https://www.researchgate.net/publication/365739809_The_Naval_Base_of_Navarino_Mapping_the_Fortifications_of_the_Italians_in_Pylos)

In relazione alla documentazione fotografica che accerta l'entità dei danni, a mio parere arrecati a seguito di un attacco aereo e prendendo atto che lo scafo venne trovato in stato di galleggiamento, ho analizzato i diari giornalieri della Marina tedesca, ammiragliato dell'Egeo (KTB, o Kriegstagebücher), referenti agli ultimi quindici giorni del mese di dicembre 1941 e alla prima quindicina del gennaio 1942. Sebbene tali documenti riportino informazioni dettagliate circa gli eventi occorsi, anche alle unità italiane presenti in quel settore dell'Egeo, non ho trovato alcuna menzione a riguardo di questo sinistro.

Nei diari si evidenzia come i due ultimi giorni dell'anno fossero caratterizzati da pessime condizioni meteo-marine tali da far sospendere le operazioni in corso di scorta, dragaggio ricerca e caccia ai sommergibili. È, pertanto, poco plausibile che in tali condizioni al *Bagnoli* venisse comandato di raggiungere Argostoli, senza apparente necessità di urgenza, in sede di navigazione notturna, dovendo il rimorchiatore percorrere all'incirca 110 miglia di mare aperto.

Il comando della piazza germanica di Atene, tra le 2145 del 30.12 fino alle 0245 del 31.12.1941, segnalò con ripetuti allarmi la possibilità di incursioni aeree sul territorio, puntualmente verificatesi. Alle 2207 iniziò un attacco sferrato da 12/15 velivoli in tre ondate successive, formate da Blenheim, Wellington e Boston in volo a quote variabile da 2.800 a 5.000 metri, contro bersagli situati a - Salamina, l'isolotto fronte Atene, - Eleusis - Tatoi, nella regione dell'Attica e Kalamakis nell'isola di Zante (Allegati 40-41).

I velivoli che, se come reputato, appartenenti all' [80° RAF Squadron](#) decollarono da un campo di volo situato in Egitto, in prossimità del confine libico (la rada di Navarino si trova esattamente sulla rotta tra l'Egitto e l'isola di Zante ...). Tale incursione è da considerarsi un preludio alla pianificazione degli attacchi portati a termine dalla RAF, mediante l'impiego di fortezze volanti Liberator B-24 contro la nostra base nel Peloponneso, che inizieranno, con decorrenza 10 gennaio 1942 ad opera dei 345° e 415° Squadrons (ventottesima missione) partiti dalla base aerea Ramat David, allestita nel Mandato britannico della Palestina (Allegato 42).

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtbarkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Kriegstagebuch	2. Aufstellung - KTB
des Prof. Dr.	
Admiral Aegeaia	
Vizeadmiral Fürste	
von 16. Dezember 1941	
bis 31. Dezember 1941.	
Angefangen: 16. Dezember 1941	
Beendet: 31. Dezember 1941.	
Anlagen: 1	
<p>THE DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTRATION NO. IS P 646249/ND</p> <p>NO PART OF THIS DOCUMENT IS TO BE REPRODUCED OR TRANSMITTED IN ANY MANNER OR BY ANY MEANS, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF THE ADMIRALTY.</p>	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtbarkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
dem 31. Dezember 41.		Lagemeldung vom 31. 12. 41. -18.00 Uhr.-
A- Axis:		
zu a) 1)		Dardanellenüberwachung planmäßig, keine Vorkommnisse.
2)		Minensucharbeiten im Seegebiet Saloniki, Lemnos, Golf von Athen planmäßig, südl. Kap Sunion 1 Treibmine gesichtet - U-Jagd im Seegebiet Attika planmäßig ohne Vorkommnisse.
zu b) 1)		Fliegeralarm 30.12. von 2145 Uhr bis 31.12. 0245 Uhr in Athen. Ab 22.07 Uhr Angriff von etwa 12 bis 15 Feindflugzeugen in 3 Wellen auf Salamis, Eleusis, Kalamaki, Tatoi. Flugzeugmuster: Blenheim, Wellington und vermutlich 1 Boston. Angriffshöhe 2800 - 5.000 m Bekämpfung durch Stör- und Vernichtungsfeuer ohne erkannte Wirkung. Bombenmenge etwa 20 Spreng- und 25 Brandbomben. Brände gelöscht Stützpunkt Salamis meldet: 1 Geräte- und Verbrauchstofflager der 23. U-Fl. ausgebrannt. An einigen Häusern in Salamis geringer Sachschaden.

Allegato 40

Allegato 41 KTB T1022 R4284 /776



All aircrafts involved for Mission 28

Mission	SQUADRON	Airfields / L G	STATIONS COUNTRY	RADAR	AIRCRAFT MODEL	SERIAL NUMBER	RCL	AIRCRAFT NICKNAME	Pilot	CO-PILOT	MISSION COMPLETED	SHIP OUT OF COMMISSION	DATE (Start)	DATE (End)
28)	345th	RAF Ramat David	NAVARINO BAY		B-24D-CO	41-11767	N	SHANGHAI LIL	1/Lt. OMOHUNDRO	2/Lt. HAND	X		1942-10-01	1942-10-01
28)	345th	RAF Ramat David	NAVARINO BAY		B-24D-CO	41-11774	O	CHIEF	1/Lt. RYDEN	2/Lt. SHERMAN	X		1942-10-01	1942-10-01
28)	345th	RAF Ramat David	NAVARINO BAY		B-24D-CO	41-11813	T	BAMBI	1/Lt. SLOAN	2/Lt. FERREE	X	X	1942-10-01	1942-10-01
28)	345th	RAF Ramat David	NAVARINO BAY		B-24D-CO	41-11886	S	LIL' JOE	1/Lt. NEAL	2/Lt. FISCHER Jr	X		1942-10-01	1942-10-01
28)	415th	RAF Ramat David	NAVARINO BAY		B-24D-CO	41-11815	G	DAISY MAE	1/Lt. FRANCIS P. H.	2/Lt. COCHRAN	X		1942-10-01	1942-10-01
28)	415th	RAF Ramat David	NAVARINO BAY		B-24D-CO	41-11817	H	STINGER	2/Lt. SHRYOCK	2/Lt. ARENS	X		1942-10-01	1942-10-01
28)	415th	RAF Ramat David	NAVARINO BAY		B-24D-CO	41-11796	E	MISS INCENDIARY	2/Lt. DICKINSON	2/Lt. DUNN E. T.	X		1942-10-01	1942-10-01
28)	415th	RAF Ramat David	NAVARINO BAY		B-24D-CO	41-11766	B	CHUG-A-LUG	1/Lt. ZANT	2/Lt. ANDERS	X		1942-10-01	1942-10-01
28)	415th	RAF Ramat David	NAVARINO BAY		B-24D-CO	41-11810	C	FLOOGIE BOO	2/Lt. SIMERAL	2/Lt. WEST	X		1942-10-01	1942-10-01

Allegato 42

Confidando di aver chiarito almeno in parte le controverse vicende che alcuni autori attribuiscono a due diverse unità ma che in realtà si riferiscono al medesimo rimorchiatore, rivolgo un particolare ringraziamento all'amico Ezio Trevisan che cortesemente mi ha concesso il nulla osta alla pubblicazione delle immagini tratte dal suo archivio.

Danilo Pellegrini

Venezia, Giugno 1924

Bibliografia, sitografia e fonti di riferimento

A.A.V.V. Navi e Armatori sito web  
Barbensi I Spazzapan G. Repertorio della Flotta mercantile, edizione fori commercio, stampata in proprio  
Comando Marina tedesca Egeo - KTB diari giornalieri  
Fioravanzo G. L'organizzazione della Marina durante il conflitto, USMM, Roma 1972  
Kindell D. "British and others navies in World War two  
Lupinacci P.F - La difesa del traffico con l'Albania, la Grecia, l'Egeo, USMM, Roma 1965  
Malaperdas G. Panoskaltsis D. - The Italian Naval Base of Navarino, Università di Atene 2023  
Manarolo Stefano - La terza flotta, Genova 1960  
Manzari G. Pagano M - La Regia Marina nelle isole Ionie, USMM, Roma 2020  
Pagano G.P. (a cura di) - Navi mercantili perdute, USMM, Roma 1990  
Zucchetto G. Vecchione L. - R.R. Panfido & C. s.r.l. - dal 1880 rimorchiatori a Venezia", Venezia 2007