

## LA CORAZZATA **RE UMBERTO**: UNA FORTEZZA GALLEGGIANTE

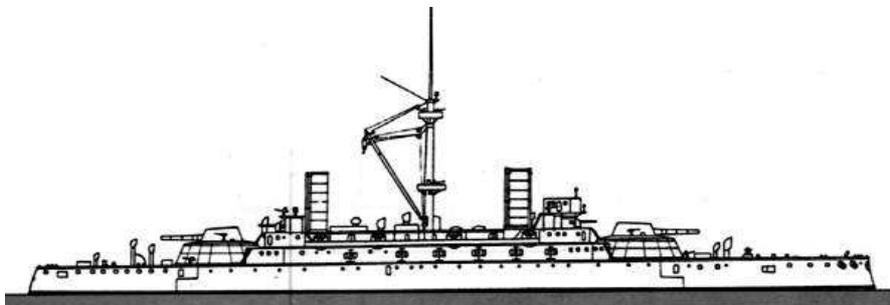


Motto della nave: **OMEN NOMEN** ( il nome è auspicio)

La classe delle corazzate da battaglia *Re Umberto*, era stata costruita su di un progetto elaborato dall'Ispettore del Genio Navale *Benedetto Brin* teso a migliorare la precedente classe Italia.

Le altre navi della stessa classe furono il *Sardegna* varato il 20.09.1890 ed il *Sicilia* varato il 06.07.1891

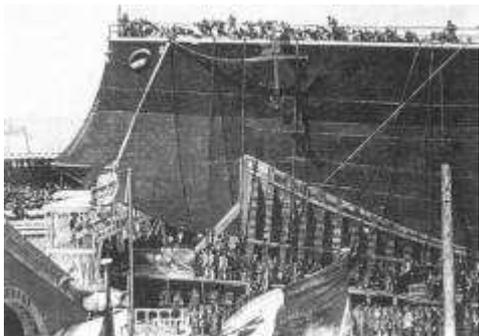
L'unità, unitamente ad altre 14, fu classificata nave da battaglia di prima classe e cioè corazzata. È da ricordare che nel 1892, le 19 navi da battaglia di seconda classe erano gli incrociatori protetti, corazzati e gli arieti-torpediniere; le 27 navi da battaglia di terza classe erano gli incrociatori-torpediniere, gli avvisi e le cannoniere.



**Profilo della nave**

Lo sperone a prora, la poppa stellata e lo scafo alquanto tozzo, unitamente al lungo periodo trascorso dall'impostamento alla consegna, resero la nave già superata all'entrata in servizio pur rimanendo una delle più potenti fino alla fine del secolo.

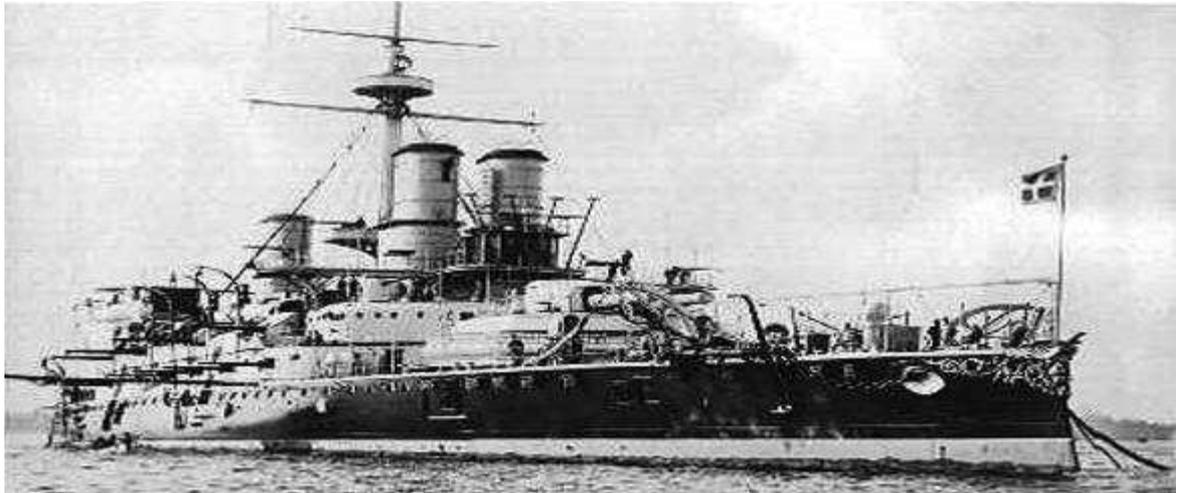
La velocità l'autonomia e la potenza di fuoco di tale classe di navi erano perfettamente in regola con le esigenze di una Marina che doveva operare sia nelle acque intorno alla penisola e sia in tutta l'area del Mediterraneo



La tipologia dell'unità rispecchiò e migliorò quella adottata per le navi della classe Italia. Fu adottata la compartimentazione stagna sia trasversale che laterale ed esteso il doppio fondo per quasi tutta la lunghezza dello scafo.

La compartimentazione laterale, deputata a deposito carbone, fu utilizzata per la difesa subacquea La

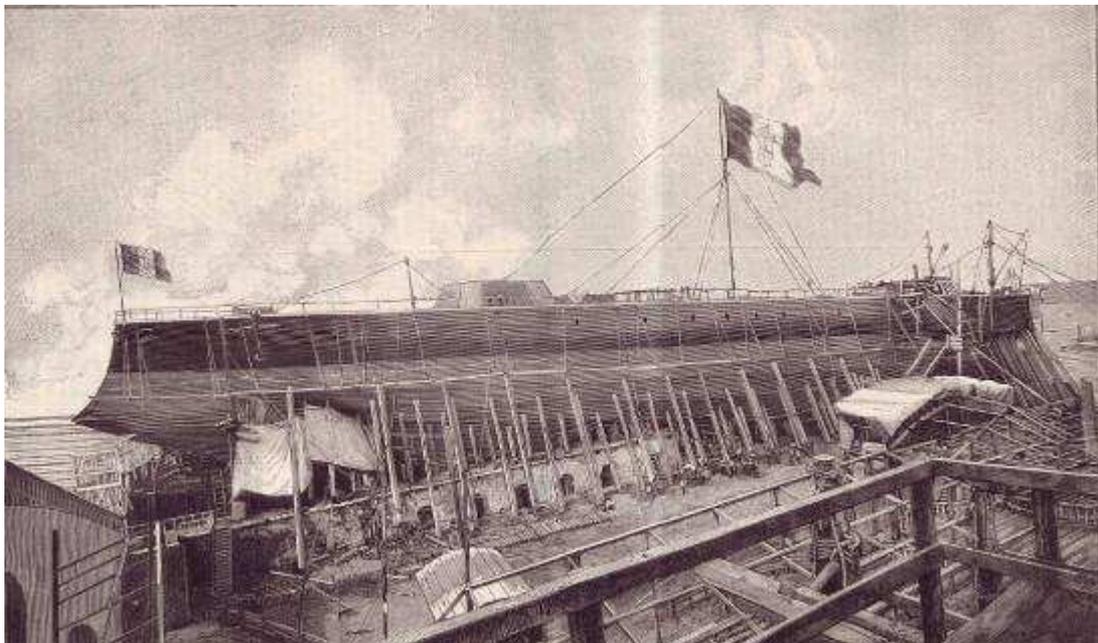
compartimentazione laterale, deputata a deposito carbone, fu utilizzata per la difesa subacquea in funzione di depositi-stagni.



**Foto ufficiale dell'unità**

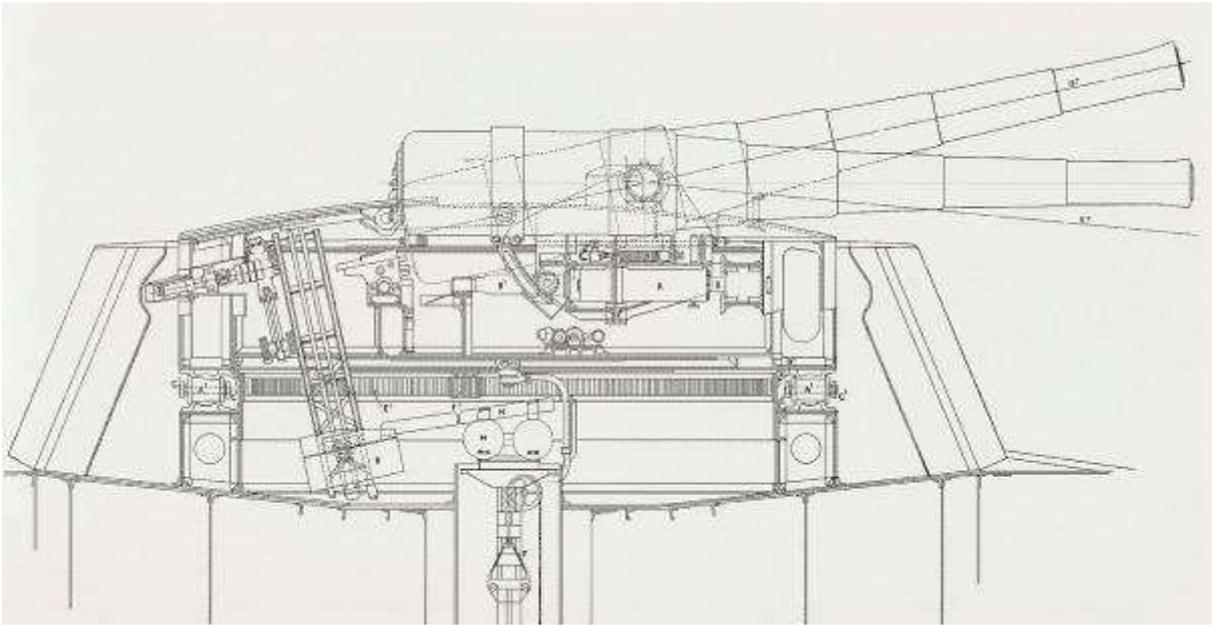
La nave fu impostata a Castellammare di Stabia il 10 luglio del 1884, varata il 17 ottobre del 1888 e consegnata alla Regia Marina solamente il 16 febbraio 1893. In occasione della consegna della bandiera di combattimento, il 9 settembre 1894, *Giacomo Puccini*, su invito del Re, scrisse il *Piccolo Valzer*.

L'unità aveva un dislocamento a pieno carico di 15.674 tonnellate, una lunghezza di 127 metri, una larghezza di 23,44 ed un'immersione di 9,00 metri. I 18,6 nodi di velocità erano sviluppati da un apparato motore composto da 4 motrici accoppiate alternative di 3 cilindri verticali a triple espansione (alta, media e bassa pressione), alimentate da 18 caldaie, alimentate a carbone, con una potenza di 19.500 hp sulle due eliche.



**La nave sullo scalo del cantiere stabiese poco prima del varo**

Le parti vitali erano protette da corazze in acciaio Schneider così distribuite: cintura da 100 mm., ponte da 75 a 100 mm., torri e batterie da 100 mm., barbette da 350 mm., scudi ai cannoni da 50 a 150 mm, torrione da 300 mm.



**Schema funzionamento cannone Armstrong da 345 mm in barbetta**

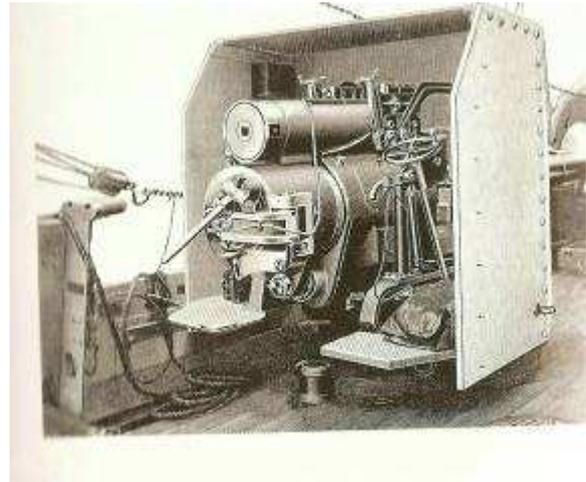
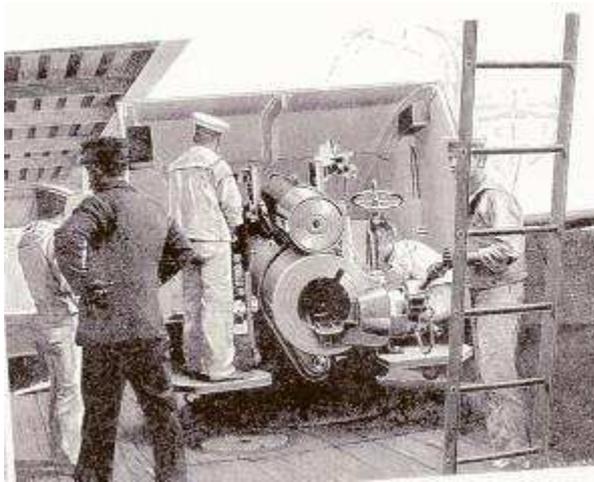
L'armamento principale era composto da 4 pezzi binati da 343/30 mm. montati in barbetta e posti a circa 10 metri dalla linea di galleggiamento, in modo da avere un largo campo di tiro; il peso di ogni cannone era di 69 tonnellate, il peso dei proiettili di 567 chilogrammi con cariche di lancio di 286 chili; la cadenza di tiro era di 4 colpi ogni 5 minuti.

Fu la prima volta che i cannoni da 343 furono sistemati in posizione assiale in due complessi binati a prora (in caccia) ed a poppa (in ritirata) e potevano essere caricati in qualsiasi posizione di brandeggio



**Cannoni Hotchkiss a tiro rapido da 57 mm e da 47 mm. sistemati su affusti sistema Albini**

I restanti pezzi erano: 8 da 152/40 mm., 16 cannoni da 120/40 mm., 16 pezzi a tiro rapido da 57 mm/43 mm., 10 pezzi a tiro rapido da 37/30 mm., 2 mitragliere e 5 tubi lancia siluri da 450 mm. L'equipaggio era di 733 uomini.



**Cannone Armstrong da 152 mm. scudato sistemato in coperta**

Il varo dell'unità ebbe vasto eco in Italia e all'estero. Accompagnato dal Re d'Italia, anche l'imperatore di Germania **Guglielmo II** partecipò alla cerimonia.

La squadra navale era alla fonda nel golfo di Napoli assieme ad altre navi francesi ed inglesi.

La squadra italiana era rappresentata dalle navi da battaglia **Lepanto**, **Dandolo**, **Duilio** e **Affondatore**, dagli incrociatori **Galileo**, **Tripoli**, **Saetta**, **Sparviero** e **Nibbio**, nonché dall'**Etna**, **Bausan**, **Stromboli** e **Vesuvio**, dalle torpediniere **Goito**, **Folgore**, **Aquila** e **Avvoltoio** e da **Staffetta** e **Colonna**.

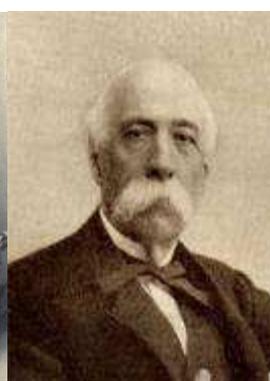
Era presente anche lo yacht reale **Savoia**.



**Umberto I**



**Guglielmo II**

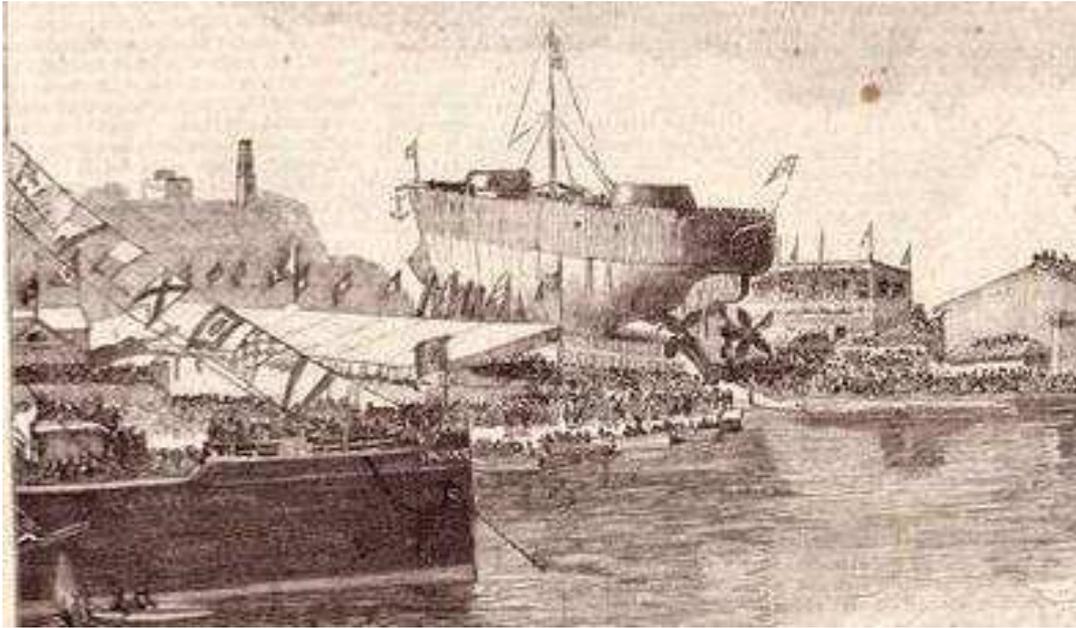


**Francesco Crispi**



**Ferdinando Acton**

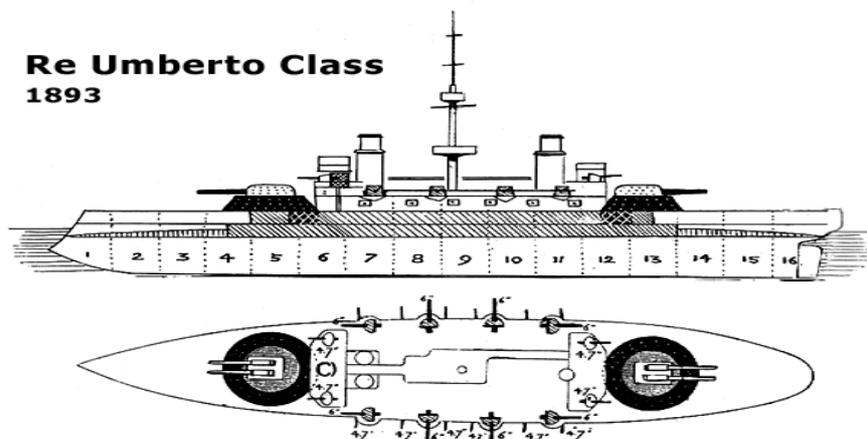
L'Illustrazione Italiana del 21 ottobre 1888 così scriveva: "... *La mattina del 17 i due Sovrani andarono a Castellamare ad assistere al varo dell'**Umberto I** ed a passare in rivista la squadra italiana posta sotto gli ordini del vice ammiraglio Acton comandante supremo, e dei contrammiragli Lovera di Maria e Martinez. L'**Umberto I** è una delle nostre grandi navi di prima linea che va alla pari col **Duilio**, l'**Italia**, la **Lepanto** e il **Dandolo**.*



**Disegno del varo da l'Illustrazione Italiana**

La costruzione di questo nuovo colosso, di questa fortezza galleggiante, è stata diretta dal Comm. **Capaldo** direttore dell'arsenale di Napoli, e dal cav. **Micheli** direttore del cantiere di Castellammare, figlio del compianto comm. Micheli deputato e ispettore del Genio navale

La nave in cantiere, prima del varo, quale è rappresentata nel nostro disegno, era collocata sopra una invasatura di legno e di ferro, con trincee colossali intorno allo scafo, puntellata ai due lati da grossi pali. Lo scafo dipinto di rosso e nero, con le due immense eliche sporgenti alle spalle di poppa, e le ancore provvisorie sospese ai due lati della prua, sembrava dolcemente inclinato verso il mare. Fra l'invasatura ed il pavimento eravi una soluzione di continuità di sei o sette millimetri ottenuta con una serie di zeppe di ferro. Questo breve spazio è stato riempito di sego, due giorni prima del varo, in modo che la nave immensa non si abbassasse levando con una macchina le zeppe di ferro. Parte dei puntelli fu tolta prima della cerimonia del varo. Al momento della cerimonia si abatterono gli altri pochi, si tagliarono i due enormi cavi che trattenevano la prua allo scalo e la nave scivolò sullo strato di sego innalzando un denso e puzzolento nembo di fumo; effetto dalla combustione del sego determinato dallo sfregamento di tanta mole”.



**Sistemazione delle artiglierie**

Il giornale *The Illustrated London News* del 27 ottobre 1888 nel descrivere le operazioni di varo e la visita dei Sovrani a Castellammare, affermò che la **Umberto I** era una delle più grandi

navi da guerra del mondo (*This ship, one of the largest war-ships in world*), possedeva una compartimentazione interna ed un armamento di tutto rispetto (*...and she is divide into 150 water-tight compartments; she carriers four 104-tonn Arstrong guns of seventeen-inch calibre, mounted on two barbettes difende by very strong armour, and many smaller guns...*).



LAUNCH OF THE RE UMBERTO AT CASTELLAMARE, BAY OF NAPLES.  
Sketch by our Special Artist.

#### Disegno tratto da: [The Illustated London News](#)

Il giornale inglese descrive nei dettaglio la cerimonia e le operazioni del varo, che vedono presenti il vescovo della città ed il clero ed il popolo esultante: “...*The operations for the launch were begun as soon as the Emperor and the Royal party had arrived. The Bishop of Castellammare, in full canonicals, attended by his clergy, pronounced a benediction on the great ship; the christening with a bottle of Italian wine was duly effected; and then the **Rè Umberto** began her descent into the water amid tumultuous cheerinh from thousands of spectatotrs, the Emperor taking off his hat waving it in salutation*”.



#### Vista del cantiere navale di Castellammare di Stabia

Dalla stampa si apprendono i dettagli del varo e della successive rivista navale:” *Fra l'invasatura ed il pavimento eravi una soluzione di continuità di sei o sette millimetri ottenuta con una serie di zeppe di ferro. Questo breve spazio è stato riempito di sego, due giorni prima del varo, in modo che la nave immensa non si abbassasse levando con una macchina le zeppe di ferro. Parte dei puntelli fu tolta prima della cerimonia del varo. Al momento della cerimonia si abatterono gli altri pochi, si tagliarono i due enormi cavi che trattenevano la prua allo scalo e la nave scivolò sullo strato di sego innalzando un denso e puzzolente nembro di fumo; effetto della combustione del sego determinato dallo sfregamento di tanta I due Sovrani assistevano alla cerimonia da una grande tribuna costrutta nel cantiere. Guglielmo II era in uniforme di ammiraglio germanico.*

Monsignor Sarnelli vescovo di Castellamare, seguito da tutto il capitolo, benedì la prua della nave; poi discese e fece il giro dell'immane colosso, benedicendo. Alle 11.23 il comm. **Capaldo** direttore del cantiere di Castellamare salì la scaletta di prua con la signorina **Acton**, figlia dell'ammiraglio. Questa battezzò la nave infrangendo una bottiglia d'Asti spumante sospesa ad un nastro. Mentre la gentile madrina era presentata ai due Sovrani, si metteva mano alle operazioni del varo dirette dal commendatore **Capaldo**. Si cominciò dal rimuovere i puntelli; poi le tacche di sostegno estremo. Quando la nave fu sostenuta soltanto dall'invasatura, si levarono i due scontri di poppa, si tagliarono le trincee e si messero in moto i quattro martinetti per dare l'ultima spinta alla nave che si mosse prima lentamente, poi scese maestosa in mare. Vi fu un momento di ansia terribile quando la nave parve esitare a scendere sul piano inclinato. Ma dopo 45 o 50 secondi la maestosa mole si mosse lentamente accompagnata dalle grida dei marinai e dagli applausi entusiastici del pubblico.



**B. Brin**

alla rivista.

L'imperatore di Germania lodò molto il ministro **Brin** e decorò il comm. **Capaldo** delle insegne di commendatore della Corona di Prussia. Saliti i Sovrani a bordo del **Savoia**, fu subito servita la colazione, durante la quale **Guglielmo II** fece un brindisi a **Crispi** e al ministro **Brin**. Terminata la colazione i Sovrani salirono in coperta per assistere



**Nave avviso Messaggero**

Le quattro squadriglie di torpediniere erano disposte ad angolo, a 100 metri di distanza fra loro; i capi fila della prima e seconda squadriglia a 200 metri da esso, ed a 400 quelli della terza e quarta; rilevandolo sotto un angolo di 30° a sinistra della rotta le torpediniere delle squadre pari, e a dritta quelle impari. Nelle acque del **Savoia** venivano a 300 metri, l'uno dall'altro, il r. avviso **Messaggero** e i r. trasporti **Washington** e **Volta**; poi le due squadre in ordine di fila su due colonne, e a sinistra della flotta due altre colonne, l'una dei piroscafi della S. G. N., l'altra degli yachts, aventi rispettivamente per capifila i r. trasporti **America** e **Città di Napoli**. Questa flotta riuniva in sé tutti i principali tipi: dai grandi colossi come l'Italia e la Lepanto che spostano circa 14,000 tonnellate, agli avvisi torpedinieri, alle torpediniere di alto mare, alle barche torpediniere. Interessanti e precise riuscirono le evoluzioni: nello schizzo

N. 2 esse sono sintetizzate. Prima è indicato l'ordine di marcia da Castellamare a Napoli nel momento che il **Savoia** si arresta al traverso di Torre Annunziata per passare in rivista le navi della flotta che sfilano, le une a destra di esso, le altre a sinistra, su due colonne in linea di fila, alla velocità di 10 miglia l'ora; poi sono schematicamente accennate le varie accostate per contromarce di 90°, sia per essere passate in rassegna una seconda volta dal **Savoia**, che le ha precedute per ancorarsi alla boa della Riviera Caracciolo, sfilando in una sola colonna; sia quelle per venire all'ancoraggio assegnato, su quattro colonne parallele



La flotta della quale abbiamo indicato le evoluzioni, era agli ordini del comandante supremo viceammiraglio **Ferdinando Acton** imbarcato sul **Savoia**. Si divideva in due squadre comandate dai contr'ammiragli **Lovera di Maria** e **Martinez**, che avevano per capo di stato maggiore i capitani di vascello **Castelluccio**, e **Quigini Puliga**, ed avevano issato le loro bandiere di comando sull'**Etna** e sul **Dandolo**.

Le navi che presero parte alla rivista rappresentavano complessivamente un disloco di 80,359 tonnellate ed un valore di 146 milioni di lire. Erano armate da 103 cannoni di vario calibro, 36 mitragliere, e 42 tubi lancia-siluri. Meno il **Bausan**, costruito a Newcastle, alcune torpediniere costruite ad Elbing, ed i trasporti **America**, **Volta**, **Città di Milano** e **Garigliano** costruiti in Inghilterra, tutte le altre erano uscite dai cantieri nazionali. L'Imperatore esprime con vivacità a tutti coloro che ebbero l'onore di parlare con lui l'ammirazione grandissima da lui provata per Napoli, il bellissimo golfo e la nostra flotta. S. M. Imperiale, subito dopo la rivista, conferì al ministro **Brin** il gran cordone dell'Aquila Rossa.

La diatriba connessa alla necessità di costruire navi più potenti o diverse navi più veloci, è stata oggetto di analisi anche di diversi autori inglesi. *Laurence Soundhavs*, in *Naval Warfare 1815-1914*, così scrisse: "In Italy, the early 1880s brought the completion of Brin's **Duilio** and **Dandolo** and the continuation of work on his two **Italia** class battleships, but his rival and critic **Ferdinando Acton** (navy minister from 1880-83) scaled down the size of the three **Ruggiero di Lauria** class battleships begun 1881-82 and also sympathized with many of the ideas soon to be identified with the *Jeune Ecole*. **Brin** responded with the polemic *La Nostra Marina* (1881) deprecating his belief in a battle fleet of large battleships. After he returned to office the size of Italian battleships increased once again, with the three vessels of the 13,900 ton **Re Umberto**, laid down 1884-85. Like their predecessors they carried their primary armament of four heavy guns panned in two French-style barbets, and steel armor imported from Schneider of Creusar...".

Nel maggio del 1895 la nave si recò a Kiel, e lungo la rotta visitò diversi porti dell'Europa settentrionale. Il 16 novembre 1895 fu nel Levante fino al 21 Dicembre. Nell'ottobre 1896 si recò a Creta, facendo parte delle forze internazionali. Partecipò al blocco di Creta fino al settembre 1897. Il 21 aprile 1902 la corazzata fece parte della Forza Navale del Mediterraneo e visitò i porti di Tripoli, Roumea, Bengasi, Derna, Tobruch, Suda, Sira, Besika, Samo e Falero. Il 23 Luglio 1904 effettuò una crociera in Adriatico e visita diversi porti albanesi e Corfù.



Stemma dell'Impero Ottomano



Dichiarazione di guerra

La nave ebbe il suo battesimo di fuoco nella guerra italo-turca combattuta negli anni 1911-1912 contro l'Impero Ottomano nelle acque della Libia e nell'Egeo.

Inquadrata nella Divisione Navi Scuola ( contrammiraglio **Borea Ricci**) unitamente alle unità gemelle **Sicilia** e **Sardegna** ed all'incrociatore corazzato **Carlo Alberto** partecipò al blocco del porto di Tripoli difeso da poderose fortezze ( forti del Faro e del Molo, forte Hamidi e forte Gargaresch). Quest'ultimo fu pesantemente bombardato dal **Re Umberto**.

Durante il conflitto si ebbero numerosi scontri a terra tra le forze da sbarco delle navi italiane e la guarnigione turca appoggiata da truppe indigene.

Il 27 marzo 1912, nelle acque di Tripoli, occupò la penisola di Makabez.  
In seguito partecipò alla presa di Bu-Sceifa e di Sidi-Said e alla occupazione di Zuara.



Medaglia di Bronzo al V.M.



Cartolina commemorativa della pace

In una delle sortite condotte dai marinai del *Re Umberto* furono assegnate Medaglie di Bronzo al Valor Militare al Sottotenente di Vascello *Aldo Acoli* di Ancona; 1° Tenente di Vascello *Antonio Cande*; Tenente di Vascello *Giorgio Capannelli*; Marinaio *Giovanni Persico*.



Marinai nelle postazioni a terra



Trincea italiana

Terminata la guerra, la nave rientrò a Spezia, venne disarmata ed utilizzata come pontone nelle attività del porto di Genova.

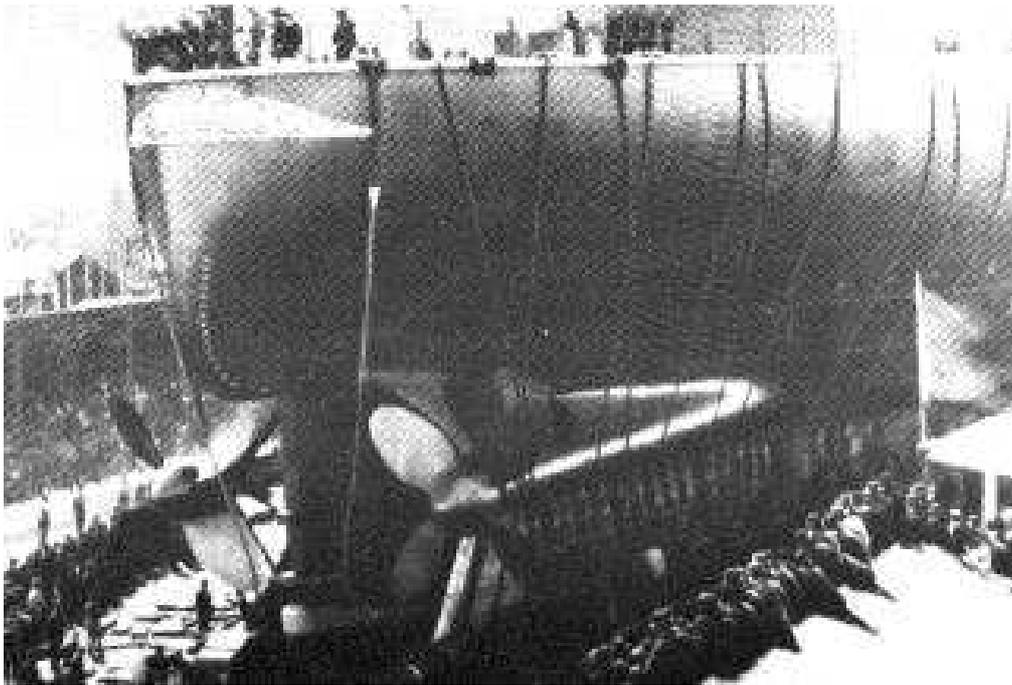
Fu posta in disarmo e radiata nel 1914, in seguito reinserita nel naviglio dello Stato come batteria galleggiante.

Con decreto del 9.12.1915 fu reinserita come nave sussidiaria di 1^ classe.



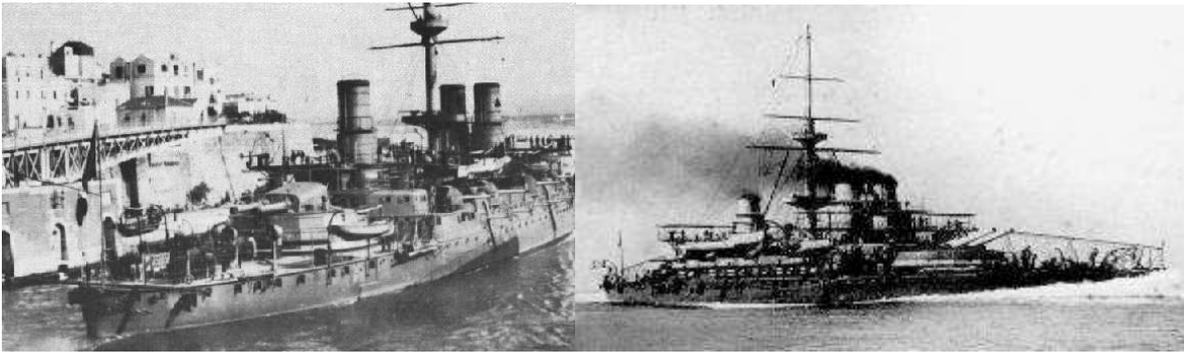
Cartoline dell'epoca

Il 22 marzo 1916 salpò per Messina e quindi passò il 28 dello stesso mese a Brindisi. Fu trasferita a Valona dove giunse l'11.11.1917 e vi rimase fino al 14 aprile 1918. Il 16 aprile 1918 giunse a Taranto, trasferendosi poi a Brindisi e Venezia senza svolgere alcuna attività.



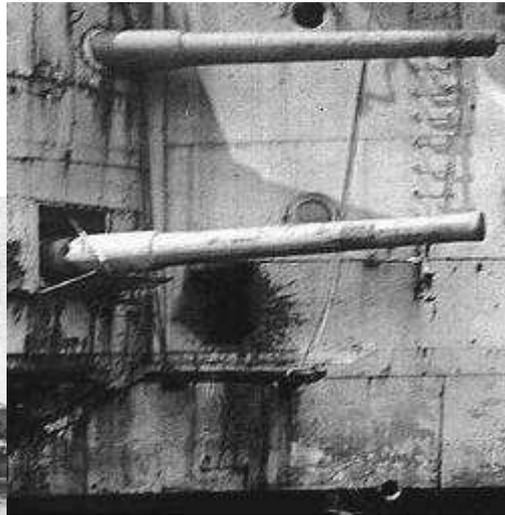
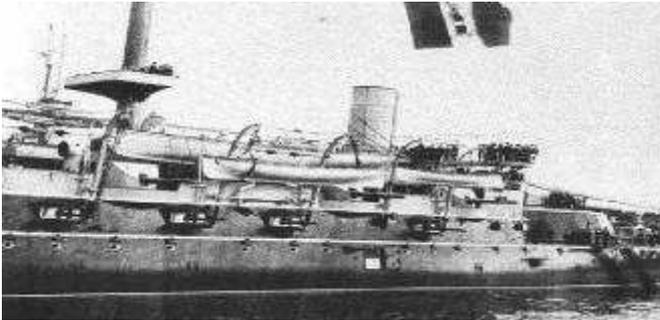
In bacino a Taranto per lavori di carenaggio

Nel 1918 si pensò di organizzare un'azione per forzare la base di Pola e il **Re Umberto** fu di nuovo soggetto a lavori di riarmamento. Vennero montati cannoni da 76 mm e diversi mortai da trincea. Per forzare gli sbarramenti posti all'ingresso del porto di Pola, sulla prora della nave furono montati tagliacavi e seghe. L'azione, che prevedeva anche l'impiego di 40 M.A.S. di scorta, non ebbe mai luogo per la fine della guerra avvenuta il 4 novembre 1918.



**La R.N. Re Umberto entra nel Mar Piccolo di Taranto ed in navigazione**

Il 17 novembre 1918 imbarcò il 141° Fanteria- Brigata Catanzaro e la sbarcò a Trieste per la situazione caotica che si era creata in città dopo la liberazione-



**Particolare dei cannoni sulla fiancata sinistra**

Nel 1920 la fortezza galleggiante fu radiata dal naviglio militare ed avviata alla demolizione. Era il 4 luglio.

*Antonio Cimmino*