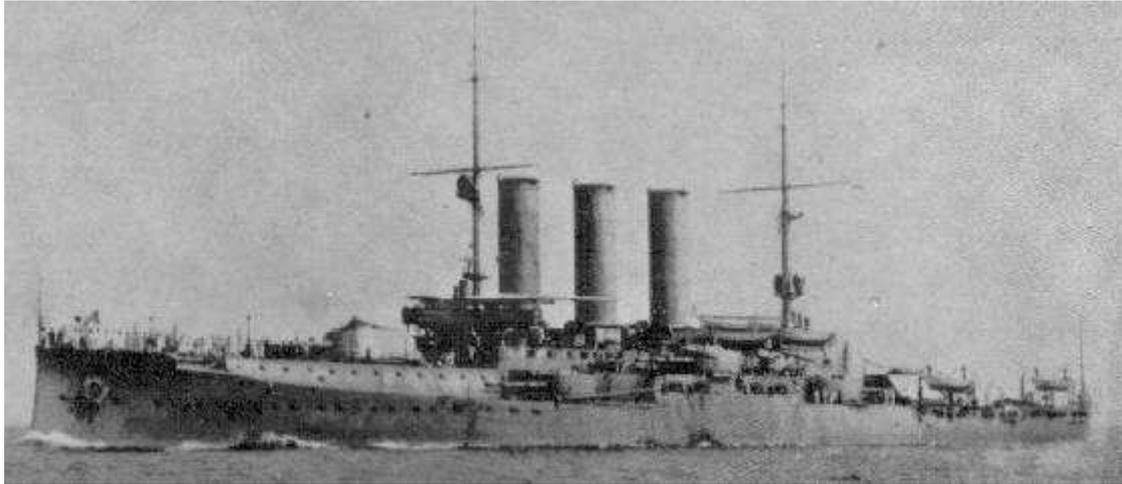
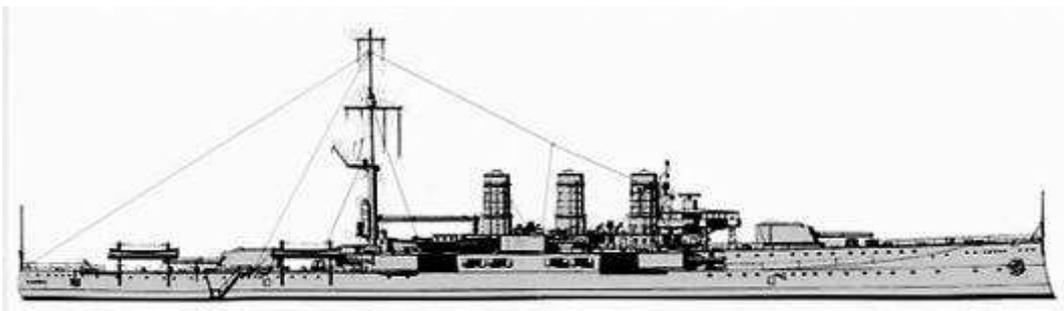


Nave da battaglia pluricalibro VITTORIO EMANUELE III
(pre-Dreadnought e antesignana degli incrociatori corazzati)



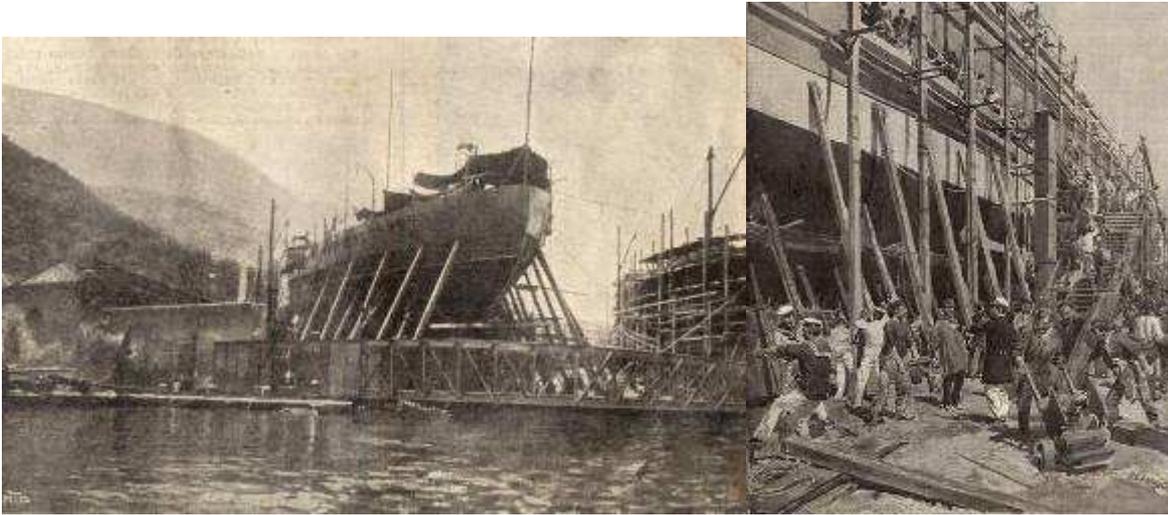
Dalla fine dell'800 e fino alla seconda guerra mondiale comparvero sui mari del mondo, le navi da battaglia. Erano corazzate da pesanti lastre di acciaio che proteggevano le loro parti vitali e munite di potenti artiglierie per affondare naviglio minore o per cannoneggiare le difese costiere nemiche

Anche l'Italia cominciò a dotarsi di tali potenti macchine da guerra navale. Diversi ingegneri navali inquadrati nel ruolo del Genio Navale, progettaronο numerose navi da battaglia o corazzate. Tra questi il Colonnello **Vittorio Emanuele Cuniberti**, nato a Torino nel 1854 (deceduto a Roma nel 1913). **Cuniberti** ebbe delle geniali intuizioni che furono riprese da altre nazioni, come ad esempio, la costruzione delle navi monocalibre (Dreadnought), costruite per prima dall'Inghilterra e che rappresentò una delle più famose navi da guerra dell'epoca.



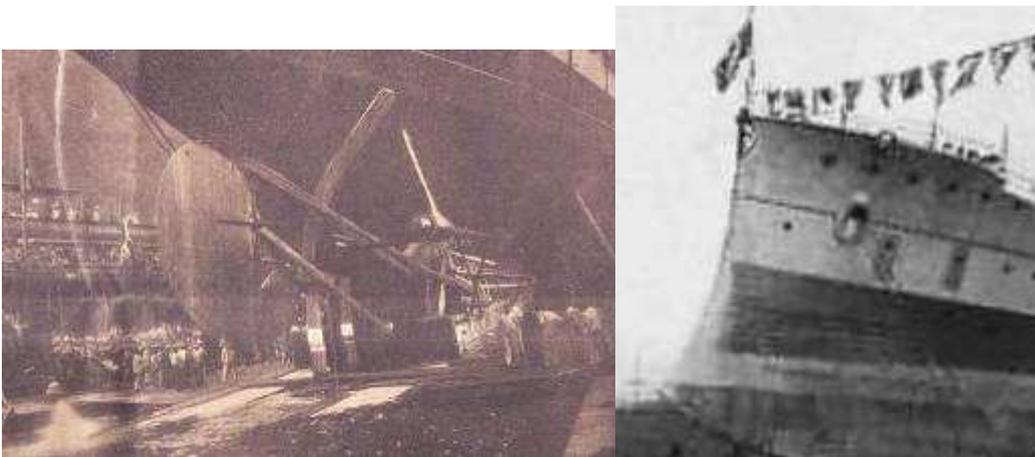
Tra le sue innovazioni si annovera anche la combustione a nafta in luogo del carbone, il perfezionamento dei siluri e la protezione subacquea delle corazzate

E proprio al Colonnello **Cuniberti**, nel 1893, l'Ammiraglio **Giovanni Bettolo**, Capo di S.M. della Regia Marina, gli affidò l'incarico di progettare una nuova nave, veloce ed affidabile, in grado di contrastare efficacemente la flotta francese nel Mediterraneo.



La nave sullo scalo visto dal mare e taccate laterali

In attesa che si concretizzassero i suoi studi sulle corazzate monocalibre, **Cuniberti** progettò la classe **Regina Elena**, corazzate policalibro, abbastanza veloci e sufficientemente protette ma con solo due cannoni da 305 mm ed altra artiglieria minore; tali navi anticiparono la nascita degli incrociatori da battaglia e furono anche definite pre-dreadnought.



Asse portaeliche e rostro di prora

Queste navi, costruite in 4 esemplari, di cui 2 (**Vittorio Emanuele** e **Napoli**) varate nel regio cantiere di Castellammare di Stabia, diedero risultati soddisfacenti perché coniugavano il minor tonnellaggio, con una sufficiente corazzatura ed un adeguato armamento principale e secondario.

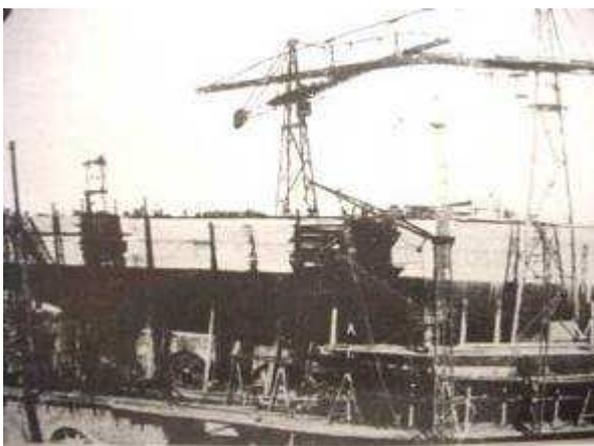
La classe **Regina Elena**, dunque, poteva efficacemente contrastare gli incrociatori francesi ed inglesi.

Come per precedenti costruzioni militari, la seconda nave della classe, il Vittorio Emanuele, fu costruita nel cantiere navale di Castellammare di Stabia

La nave apparteneva alla classe **Regina Elena** (varata a La Spezia il 27 marzo 1901) e comprendeva anche il **Napoli** (varato a Castellammare di Stabia il 10 maggio 1905) ed il **Roma** (varato a La Spezia il 21 aprile 1907)



Cuniberti e la madrina Cali



Il **Vittorio Emanuele** fu impostato il 18 settembre 1901, varato il 12 ottobre del 1904, completato il 1° agosto del 1908 ed entrato in servizio il 10 agosto dello stesso anno.

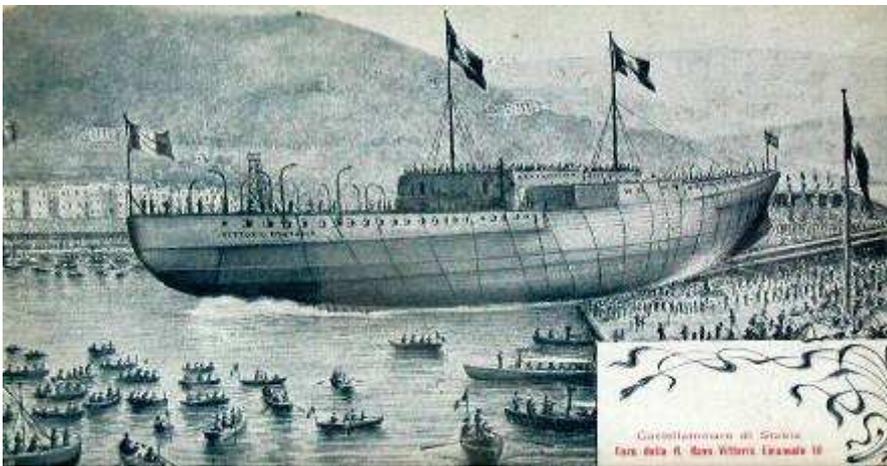
La notizia della costruzione del Vittorio Emanuele e del varo, come per le altre unità costruite nel cantiere navale di Castellammare di Stabia, ebbe vasto eco.

La Domenica del Corriere del 25 settembre 1904 così scriveva:” *Nel cantiere di Castellammare è pronta per essere varata una nuova nave corazzata, la Vittorio Emanuele*



Il Re viene accolto nel cantiere navale di Castellammare di Stabia

Il varo, a quest'ora, avrebbe già dovuto aver luogo; se nonché , desiderando il Re di assistere alla bella festa operaia, ed essendo egli, fino alla settimana scorsa, costretto a non abbandonare Racconigi, in attesa di divenire padre per la terza volta, il varo venne rimandato. Ora esso non può non essere assai prossimo...La Vittorio Emanuele, nave da battaglia di prima classe, ha una lunghezza massima, compreso lo sperone, di metri 144,60, e fra le perpendicolari di 132,60 (...)

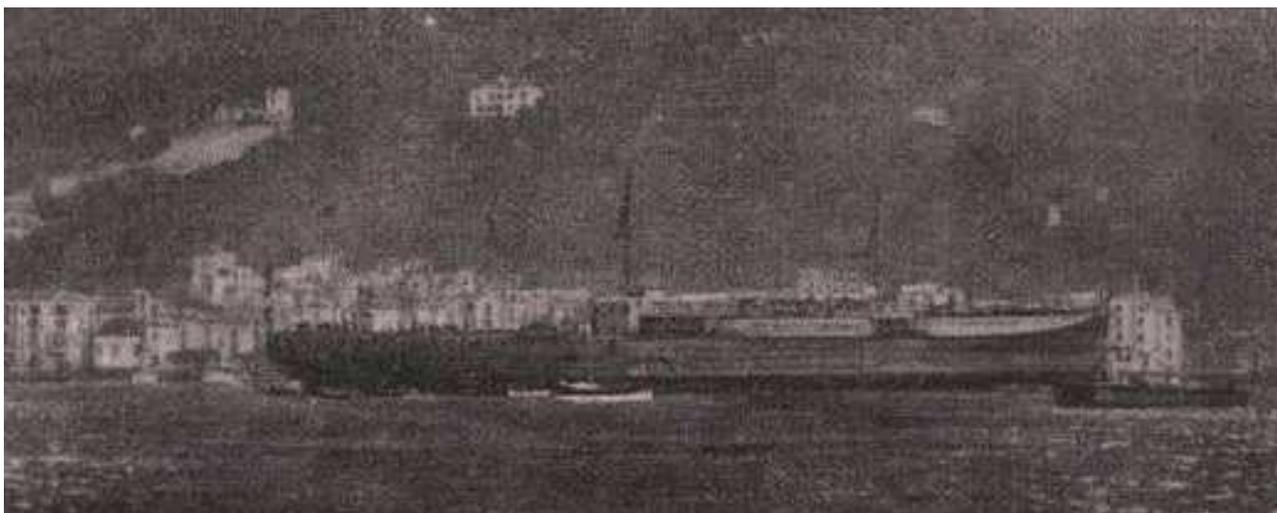


La Tribuna Illustrata n.4 dell'ottobre 1904, all'atto del varo, così riprese un suo precedente articolo.

“ Nel numero della scorsa settimana, insieme con un disegno rappresentante la nuova corazzata Vittorio Emanuele III, abbiamo pubblicato alcune notizie intorno alle dimensioni ed alla potenzialità di questa splendida nave, che è stata felicemente varata il 12 corrente dal cantiere di Castellammare, alla presenza di S.M. il Re (...) Come è noto la madrina della nave è stata la gentile signorina Rubina Calì, figlia del contrammiraglio Calì e di donna Agatina Calì Guercia,

una delle più leggiadre e colte dame della società napoletana. La signorina Calì, che il nostro valente collaboratore fotografico ha avuto l'abilità di cogliere in graziosissima posa col suo obiettivo, non ha ancora diciotto anni ed è un vero fiore di grazia e freschezza. Fra i ritratti che si vedono nelle nostre fotografie, vi è quello del comm. Vittorio Cuniberti, autore dei piani della nuova nave, nonché delle navi gemelle Napoli, Roma e Regina Elena.

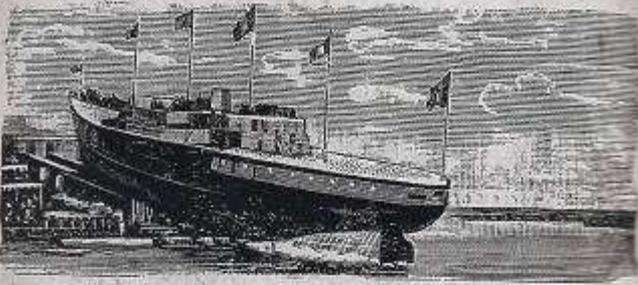
Il comm. Cuniberti è uno dei più valenti tecnici dell'industria navale; ha fatto lunghi e diligenti studi anche all'estero dove ha passato molto tempo per missione del Ministero della Marina, ha cinquant'anni, ed è stato promosso a scelta al grado di colonnello sul principio di quest'anno. La costruzione della Vittorio Emanuele fu iniziata il 20 Settembre 1901, ma, per molteplici ragioni, durante un lungo periodo essa procedette con limitatissima maestranza. Solo in questa ultima annata vi lavorarono in media 900 operaio al giorno. Sarebbe stata pronta da diversi mesi, se considerazioni di ordine superiore non avessero consigliato di prolungare fino ad ora la sua permanenza sullo scalo, completando ed iniziando sullo scalo stesso, tanti lavori che ordinariamente si compiono quando la nave è, in acqua. Ora scende in mare con un peso di circa 6500 tonnellate, oltre la metà cioè del peso totale di parti fisse che dovrà avere quando sarà finita; è pressoché ultimata nella parte metallica dello scafo; ha già in posto i sostegni per le artiglierie, per le macchine e per le caldaie; sono definitivamente fissate le piastre di corazza delle traverse e quelle dei ridotti interni da 305 mm., e molti accessori. Il costo della nave al momento presente è di 7 milioni circa; quello della nave finita sarà di circa 28 milioni; sarà ultimata ed entrerà a far parte della forza navale dello Stato nel 1906.



La nave subito dopo il varo nel porto di Castellammare di Stabia

Lo scafo è quasi interamente costruito in acciaio fornito dalle ditte nazionali. Società Alti Forni di Terni e Società ligure metallurgica di Savona. Il dritto di prora, quello di poppa, i bracci per gli

assi porta eliche d'acciaio fuso, sono stati forniti dalla S.A.F. di Terni, il telaio del timone, puramente in acciaio fuso dalla Fonderia milanese di acciaio. Le corazze d'acciaio indurito di protezione, sono fornite dalla Società di Terni. L'apparato motore completo è costruito dalla ditta N.Odero e C. di Sestri Ponente. Sarà finalmente di fattura italiana il completo macchinario elettrico che dovrà essere installato pel servizio di illuminazione, di forza motrice, per il movimento delle artiglierie, degli argani, ecc.



PER IL VARO
DELLA
R. NAVE "VITTORIO EMANUELE III."
nel R. CANTIERE DI CASTELLAMMARE DI STABIA

Nave guerriera, ch' al mar discendi
Su le recline travi fumanti
E maestosa l'ormeggio fendi
Fra baldi evviva, salve tonanti,
Muovi sicura di lido in lido,
Cinta d'ulivo l'ardita prora;
Ma se di guerra s'inalza il grido
Suoni di gloria per te quell'ora.

Scaglia i tuoi fulmini, nave guerriera;
Difendi il mare che hai tu sposato:
Ti affida Italia la sua bandiera,
Vittorio il proprio nome t'ha dato.

Osanna, o altera nave latina!
T'arrida il genio de la vittoria:
La nostra stella, che mai declina,
Per te rifulga di nova gloria.

Va, scendi, simbolo de la fortezza;
Dai curvi porti del suol natio
Batton gl'italici cuori d'ebbrezza;
Va, corri, o nave: coi forti è Dio!

Napoli, 12 ottobre 1904
ANTONINO GIORDANO

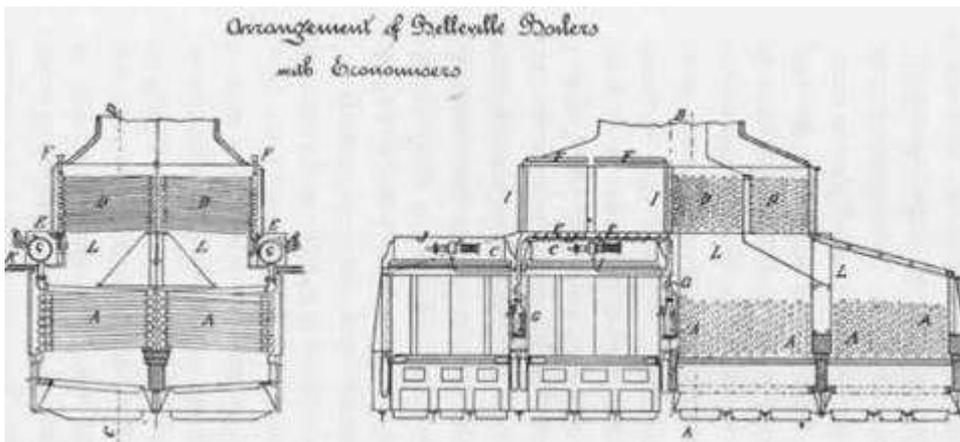
Handwritten notes in cursive script:
"Per l'uscita come alio"
"tanti saluti a padre mio"
"Carissimo Luigi"
"Non ti ho mai visto"
"tutto, e prima di tutto"

Il Corriere Illustrato della Domenica n. 48 del 28 ottobre in un lungo articolo in merito al varo, dopo aver descritto le caratteristiche dell'unità, così scriveva: "...Il vescovo della diocesi, monsignor De Jorio, assistito dal capitolo della cattedrale, diede la benedizione di rito alla nave, contro il cui fianco la tradizionale bottiglia di champagne fu spezzata dalla signorina Calì, figlia del contrammiraglio, direttore generale del dipartimento.

La nave scese in mare felicemente alle 10,23 fra gli urrà dei marinari e gli evviva di una folla immensa (...) Inoltre è dotata di 4 barche a vapore che misurano metri 12,10 di lunghezza, di una lancia insommergibile di metri 8,60, d'una lancia a remi di m.7,50, di una baleniera di m. 8,30, d'una baleniera insommergibile di m. 7,65, di

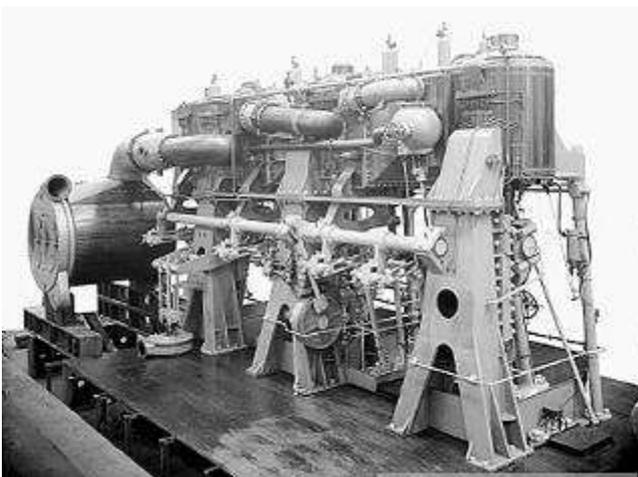
una yole di m.6 e di 2 battelli di m. 4,50 e 3,50 ognuno. Attualmente essa è la corazzata più potente che trovasi in mare tra le flotte da guerra di tutto il mondo"

La nave possedeva un dislocamento normale di 12.861 tonnellate ed uno a pieno carico di 14.137 tonnellate. La sua lunghezza era di 144,60 metri, la larghezza di 22,40 e l'immersione di 8,60. L'apparato motore consisteva in 28 caldaie Bellville (con 2.276 tonnellate di carbone) che alimentavano 2 motrici alternative a cilindri a triplice espansione (alta, media e bassa pressione) della ditta inglese Leslie-Hebburn, per una potenza di 21.968 cavalli. Due eliche imprimevano alla nave una velocità di 21 nodi.



Il *Napoli* ed il *Roma*, invece, avevano 28 caldaie tipo Babcock-Wilcox

Le piastre della corazzatura, formate da acciaio Terni, erano così distribuite: cintura da 100 a 259 mm., ponte batteria 50 mm., ponte da 60 a 100 mm., torri da 250 mm., barbette 200 mm. e torrione da 250 mm.



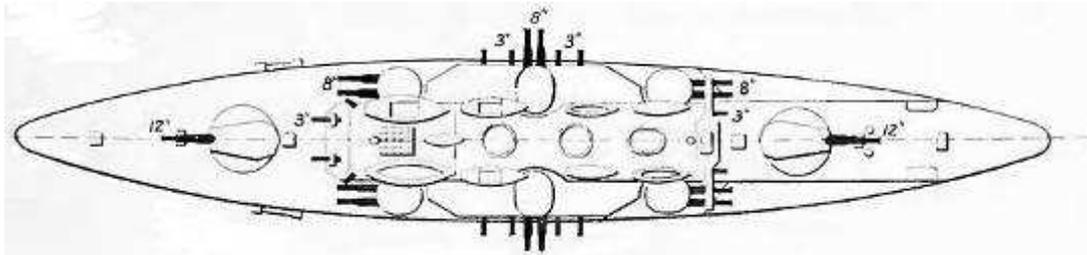
Macchina alternativa a triplice espansione



Cannone prodiero da 305 mm

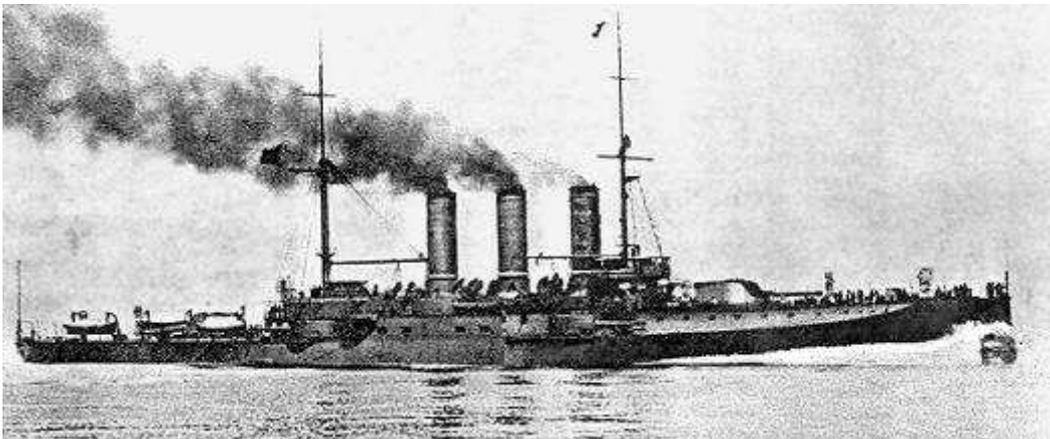
L'armamento consisteva in 2 cannoni singoli da 305 mm., costruito dalla ditta Armstrong di Pozzuoli, sistemati in torri corazzate, una in caccia ed una in ritirata, su ognuna delle quali era

sistemato un pezzo di piccolo calibro; 12 cannoni binati da 203 mm., sistemati in torrette ubicate 3 a dritta e 3 a sinistra; 16 cannoni singoli da 76 mm. di cui 8 posti in batteria tipo Elswick Works; 10 pezzi singoli da 47 mm., 2 mitragliere e 2 tubi lanciasiluri da 450 mm. i tubi lanciasiluri subacquei laterali erano del tipo Elswick costruiti dalla ditta Armstrong di Pozzuoli; la dotazione per ogni tubo era di tre siluri



Sistemazione artiglieria (calibri espressi in pollici)

Dal profilo slanciato e con un rostro a proravia e la poppa ad incrociatore, la nave aveva un coefficiente di finezza molto alto (rapporto tra la lunghezza e larghezza) che le dava una certa velocità. L'unità possedeva tre fumaioli e due alberi; uno fu tolto nel 1912 a seguito di lavori di modifiche; l'altezza dei fumaioli era a discapito del basso profilo all'orizzonte, cosa importante per l'epoca in quanto il sistema di avvistamento e puntamento delle artiglierie era unicamente ottico.



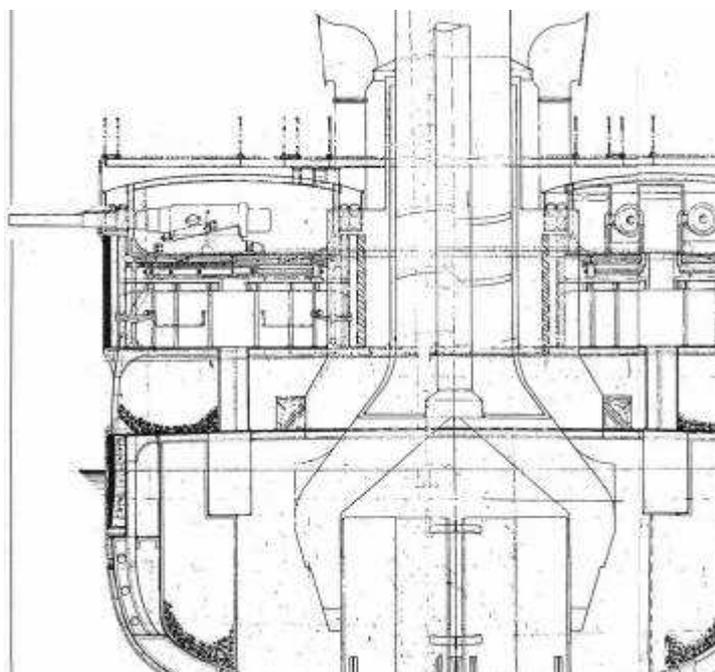
L'unità in navigazione in una foto ufficiale

La svasatura che partiva dal castello di prora e correva per circa tre quarti della lunghezza della nave, serviva alle due torri binate laterali da 203 mm per il tiro in caccia.

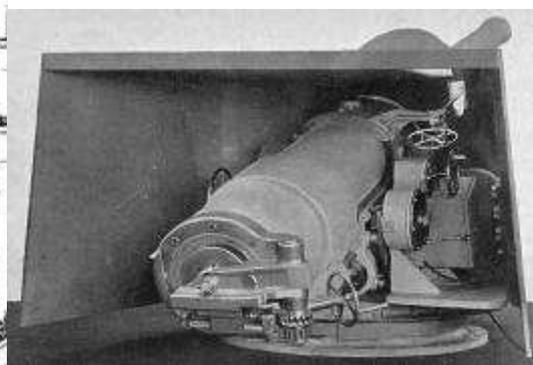
L'equipaggio permanente effettivo era di circa 700 uomini di cui 36 ufficiali

Il motto dell'unità era: *In nomine virtus* (nel nome è il valore); La bandiera di combattimento fu consegnata dallo stesso *Vittorio Emanuele* a Gaeta il 15 settembre 1909 alla presenza di tutta la flotta.

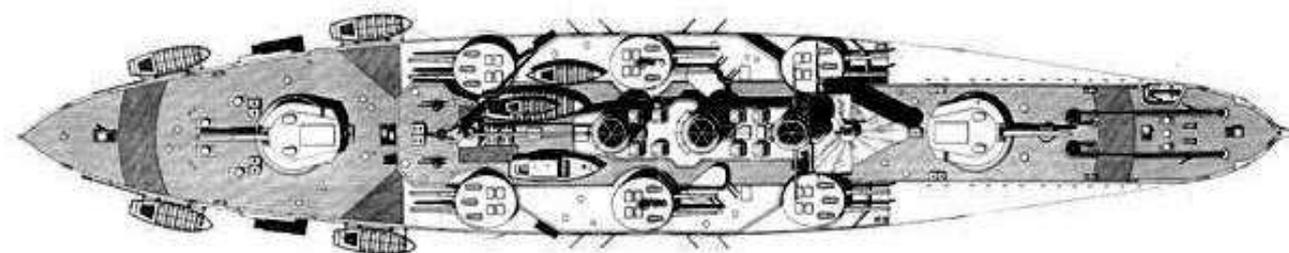
Il motto del **Roma** era: *Roma intangibile*, quello del **Regina Elena**: *ProPatria et Rege*. Il **Napoli**, invece, non aveva motto; la bandiera di combattimento gli fu donata il 25 aprile 1909 nella rada di a Santa Lucia.



Sistemazione cannone in batteria



Vista posteriore di un cannone da 76 mm



Vista in pianta con le posizioni dei cannoni e delle imbarcazioni di salvataggio e lance. Notare la svasatura dello scafo a proravia per permettere ai due complessi binati da 203 mm. di sparare in caccia unitamente al cannone prodiero da 305 mm.

Marinai del Vittorio Emanuele

Sulla nave fu imbarcato, a più riprese, anche **Umberto Pugliese**, altro grande ingegnere navale.(Alessandria 1880 – Sorrento 1961)



Umberto Pugliese

Dopo aver ricoperto il ruolo di sottodirettore del cantiere navale di Castellammare di Stabia (1902-1904) fu a più riprese imbarcato sul **Vittorio Emanuele**. Come ufficiale del Genio Navale fu imbarcato dal 1904 al 1906; dal 1908 al 1910 come capo servizio scafo, partecipando alle operazioni di

soccorso alle popolazioni siciliane e calabresi colpite dal terribile terremoto e maremoto del 1908, guadagnandosi anche una “menzione onorevole”; dal 1910 al 1912 durante la campagna di Libia. Nel 1925 assunse di nuovo la direzione del cantiere di Castellammare di Stabia per iniziare una fulgida carriera interrotta, però, dall’emanazione delle leggi razziali fasciste. **Cavagnari**,



Sottosegretario di Stato al Ministero della Marina, in data 24 novembre 1938: così gli scrisse:«*In relazione alle disposizioni contenute del R. decreto-legge 17 novembre 1938-XVII, n. 1728, per la difesa della razza vi comunico che a decorrere da domani siete considerato disponibile in attesa della dispensa dal servizio. Vi invito, pertanto, a dare le consegne al Vice Presidente di Maricomina.*»

Pugliese progettò, tra l’altro, la corazzata **Roma** e collaborò alla progettazione degli incrociatori leggeri **Montecuccoli** e **Duca D’Aosta**; fu poi riammesso in servizio perché definito non più ebreo ma “arianizzato”.

Altro famoso marinaio del **Vittorio Emanuele** fu Francesco De Pinedo (Napoli 1890 – New York 1933). Con il grado di Guardiamarina partecipò alla guerra italo-turca e durante la Grande Guerra, da Tenente di Vascello, prese parte a numerose azioni belliche. Nel 1917 frequentò, a Taranto, la Scuola di pilotaggio idrovolanti dove conseguì il brevetto militare. Nel 1922 assunse il Comando Aeronautico nel Basso Tirreno. Nel 1923 passò nei ruoli della Regia Aeronautica. Nel 1925 **Francesco De Pinedo** e il motorista **Ernesto Campanelli**



effettuarono una impresa eccezionale per quei tempi, volarono per 370 ore su tre continenti, percorrendo con un idrovolante SIAI S.16, ribattezzato "Gennariello", 55.000 km da Sesto Calende a Melbourne, a Tokyo fino a Roma. Durante la spedizione furono costretti a sostituire un'ala e un motore, tra molte difficoltà. Il 3 settembre 1933, mentre si apprestava a intraprendere un volo dalla lunghezza record di 6.300 miglia da New York a Baghdad con un monoplano Bellanca, battezzato "Santa Lucia", non riuscì a decollare a causa del sovraccarico di carburante. Nella collisione con una rete ai bordi della pista le ali si spezzarono e *De Pinedo* fu sbalzato fuori dell'abitacolo morendo carbonizzato nel rogo del carburante fuoriuscito. I funerali si svolsero in forma solenne nella Cattedrale di San Patrizio a New York, la salma fu rimpatriata in Italia con il transatlantico *Vulcania*



Attività della corazzata Vittorio Emanuele



Il 28 dicembre 1908 un terribile terremoto-maremoto sconvolse lo Stretto di Messina radendo al suolo sia la città siciliana e sia Reggio Calabria con migliaia di morti e dispersi. Subito scattarono i soccorsi, la flotta russa che si trovava a poche miglia, intervenne efficacemente (navi: "*Makaroff, Guilak, Koriets, Bogatir, Slava, Cesarevite*"), seguita da alcune navi inglesi: *Sutley, Minerva, Lancaster, Exmouth, Duncan, Euryalus*.

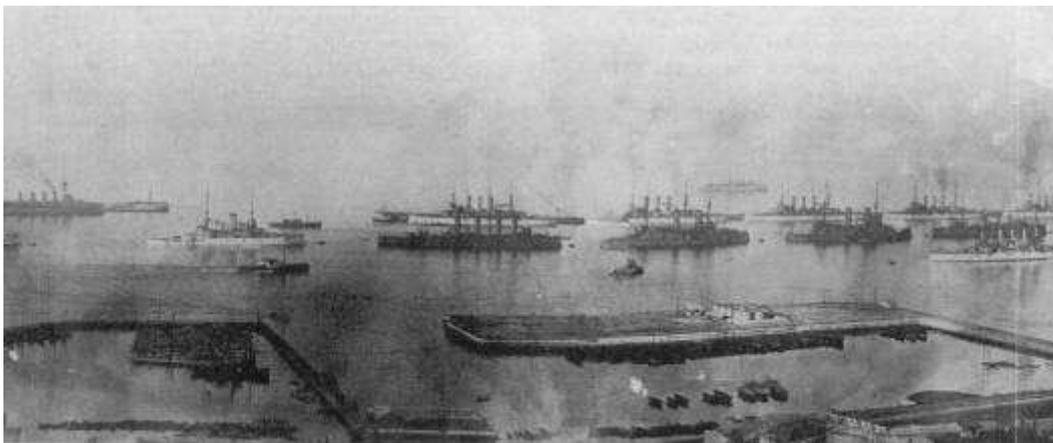
I marinai russi si adoperarono con grande eroismo nell'opera di salvataggio, scavando anche con le sole mani sotto le macerie, incuranti della fatica e del pericolo che le continue scosse di assestamento minacciavano alla loro stessa vita. Soltanto nel primo giorno salvarono un centinaio di persone e trasportarono circa 500 feriti sulle navi. Nei vari giorni che seguirono, i russi da soli salvarono dalle macerie circa 800 persone e, fin dal primo giorno, trasportarono i feriti negli

ospedali facendo la spola con le città di Palermo, Siracusa e Napoli, prestando soccorso a più di 2.500 vittime del disastro.



Messina distrutta dal terremoto e dallo tsunami

La mattina del 30 dicembre arrivò a Messina il *Vittorio Emanuele* con a bordo il Re e la *Regina Elena* unitamente al Ministro *Vittorio Emanuele Orlando*. Il Corriere della Sera così descrisse lo spettacolo che si presentò ai loro occhi:” *«Quando sulla nave ancoratasi nel porto devastato, davanti a Messina che non appariva più che come un mucchio di rovine, furono portati i primi scampati, la giovane cameriera svenne, e la Regina si sentì veramente "sola donna", in quel primo giorno, a compiere l'immane lavoro»*



Navi russe ed americane

Le navi italiane che intervennero furono: *Regina Margherita*, *Regina Elena*, l'incrociatore *Coatit* e la corazzata *Napoli* al comando di *Umberto Cagni* che assunse il ruolo di comandante delle operazioni di soccorso. I marinai assieme ad alcuni nuclei di carabinieri organizzarono anche pattuglie di ronda con lo scopo di provvedere anche alle esigenze di Pubblica Sicurezza

Tutte le forze militari del mondo si trasformarono in forza sanitaria. **Roosevelt** ordinò l'invio di circa 20 navi della marina militare e fece stanziare la somma di 50 mila dollari per i soccorsi.

il Kaiser **Guglielmo II** di Germania che più volte aveva visitato Messina, innamorandosi delle sue bellezze naturali e artistiche, ottenne di essere aggiornato costantemente della situazione,-

Dopo essere stata in crociera nelle acque del Levante, partendo da Taranto il 18 aprile del 1910 e rimpatriando il 6 giugno, il **Vittorio Emanuele** partecipò, con i suoi marinai, ad un simpatico avvenimento sportivo: la 1° Coppa Thomas Lipton a Palermo. Vinse il Naples Fbc mentre il Palermo Fbc si classificò al secondo posto battendo l'U.S. Trapanese e gli ufficiali della nave da battaglia.



Allo scoppio della guerra italo-turca o guerra di Libia nel 1911 il **Vittorio Emanuele** assunse il ruolo di nave ammiraglia fino all'1 giugno 1912. Prese parte, inoltre, all'occupazione di Tobruk il 5 ottobre 1911 e all'occupazione di Bengasi e, nel mese di maggio dell'anno successivo, all'occupazione di Rodi e delle altre isole del Dodecanneso.

Durante la presa di Bengasi, l'unità era al comando di un convoglio di nove piroscafi carico di truppe e scortato dalle corazzate: **Regina Elena, Roma** e **Napoli**, dall'incrociatore corazzato **Amalfi**, dagli incrociatori protetti **Piemonte, Liguria, Etruria** e **Lombardia** e da una squadriglia di cacciatorpediniere e torpediniere. Le forze navali erano agli ordini del viceammiraglio **Aubry**, quella di terra sotto il comando del tenente generale **Ottavio Briccola**

L'**Aubry** fece issare sul **Vittorio Emanuele** la bandiera di combattimento e subito si scatenò una tempesta di fuoco sulle postazioni turche a terra e sulla spiaggia dove doveva

effettuarsi lo sbarco, nonché contro il castello su cui sventolava la bandiera turca, che subito fu ammainata.

Rimpatriato il 20 novembre del 1912, successivamente stazionò ancora nelle acque della Cirenaica

Allo scoppio della I Guerra Mondiale il *Vittorio Emanuele* si trovava a Taranto ove risiedeva il comando supremo Duca degli Abruzzi. Nel Mar Piccolo stava la prima squadra di riserva composta dalla divisione *Corsi* (corazzate *Cavour*, *Dante Alighieri*, *Giulio Cesare*, *Leonardo da Vinci*), della divisione *Cutrinelli*, di cui faceva parte il *Vittorio Emanuele* composta anche dalle corazzate *Regina Elena*, *Napoli* e *Roma*, nonché della divisione *Cagni* con gli incrociatori *Pisa*, *Amalfi*, *San Giorgio*, *San Marco* e *Piemonte*. Il tutto completato da una divisione di cacciatorpediniere e una di sommergibili.



Durante tutto il corso della guerra, il *Vittorio Emanuele* fu dislocato tra Taranto e Brindisi ad eccezione dei mesi da maggio a settembre 1916 quando fu a Valona. Sul finire delle ostilità, la nave fu dislocata nell'Egeo. Effettuò complessivamente 8 missioni di guerra per un totale di 243 ore di moto.



La nave *Vittorio Emanuele* intervenne anche nel sedare la rivolta di *D'Annunzio* a seguito della Impresa di Fiume. Il vate di Pescara, il 12 settembre 1919, con un gruppo di circa 2600 uomini tra soldati e marinai, si diresse nella città di Fiume proclamando l'annessione al Regno d'Italia della città del Carnaro. Ma, secondo la Conferenza di Pace di

Parigi del 1919, Fiume doveva essere una “città libera” e non appartenere a nessuno Stato confinante. Il governo italiano, quindi, sconfessò l’impresa e chiese ai rivoltosi di abbandonare la città.



Ma la situazione divenne sempre più confusa. Anche la M.O.V.M. **Luigi Rizzo**, l’eroe della I Guerra Mondiale, stava con D’Annunzio così come i marinai del cacciatorepediniere **Espero**.



Alla vigilia di Natale del 1920. Il governo italiano ordinò al Generale **Caviglia** la presa di forza della città con un violento bombardamento delle navi sulle installazioni militari a terra. Il 31 dicembre **D’Annunzio** si arrese e terminò l’avventura fiumana.

La nave **Vittorio Emanuele** dal luglio 1922 fu classificata corazzata costiera e fu demolita il 1° aprile del 1923.

Antonio Cimmino