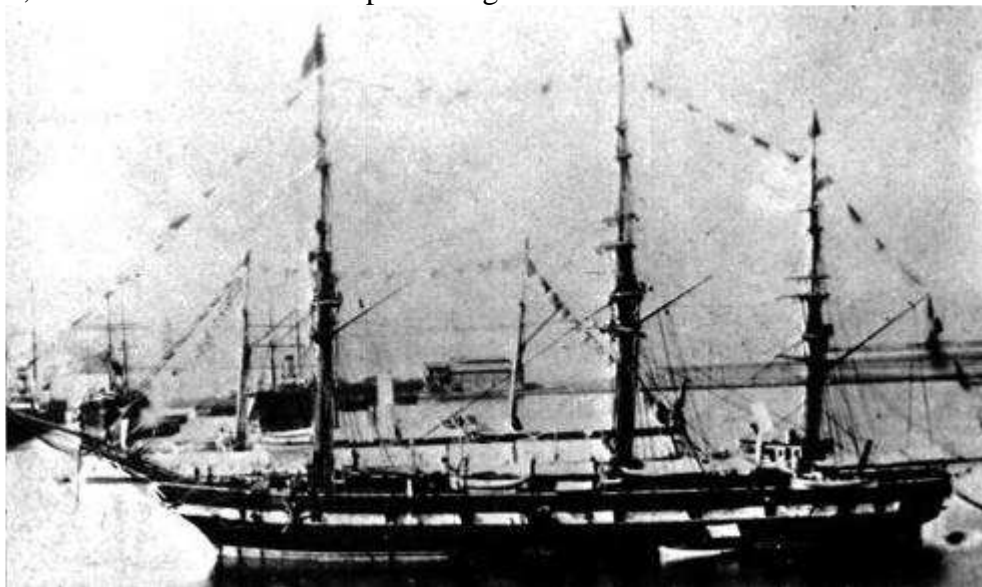




Da **BORBONE** a **GARIBALDI** Storia della prima nave militare ad elica costruita in Italia

Fosche nubi si stavano addensando sul Regno delle Due Sicilie ma **Francesco II** sembrava non accorgersi; tutto continuava sulla scia di una lenta modernizzazione, specialmente delle strutture industriali.

Il regio cantiere navale di Castellammare di Stabia lavorava alacremenente e si stava già attrezzando per la costruzione di navi in ferro. Negli ultimi venti anni aveva varato diverso naviglio militare tra cui: gli avvisi **Argonauta** e **Delfino** (26 maggio 1843), la fregata **Regina** (convertita a vapore, 27 settembre 1840), le piro-fregate da 10 cannoni (a ruota) **Ercole** (24 ottobre 1843), **Archimede** (3 ottobre 1844), **Carlo III** (1845), **Sannita** (7 agosto 1846) ed **Ettore Fieramosca** (14 novembre 1850), la prima nave a possedere una macchina da 300 cavalli costruita a Pietrarsa. Il 5 giugno 1850 fu varato il vascello **Monarca** da 70 cannoni, la più grande nave da guerra costruita in Italia, convertita, dieci anni dopo, ad elica. Seguirono altre unità, tra cui gli avvisi **Maria Teresa** (18 luglio 1854) e **Sirena** (9 novembre 1859) rispettivamente da 4 e 6 cannoni e la fregata **Torquato Tasso** (10 cannoni, 28 maggio 1856). Le motrici provenivano non solo dalla Reale fabbrica di Pietrarsa, ma anche da stabilimenti privati inglesi.

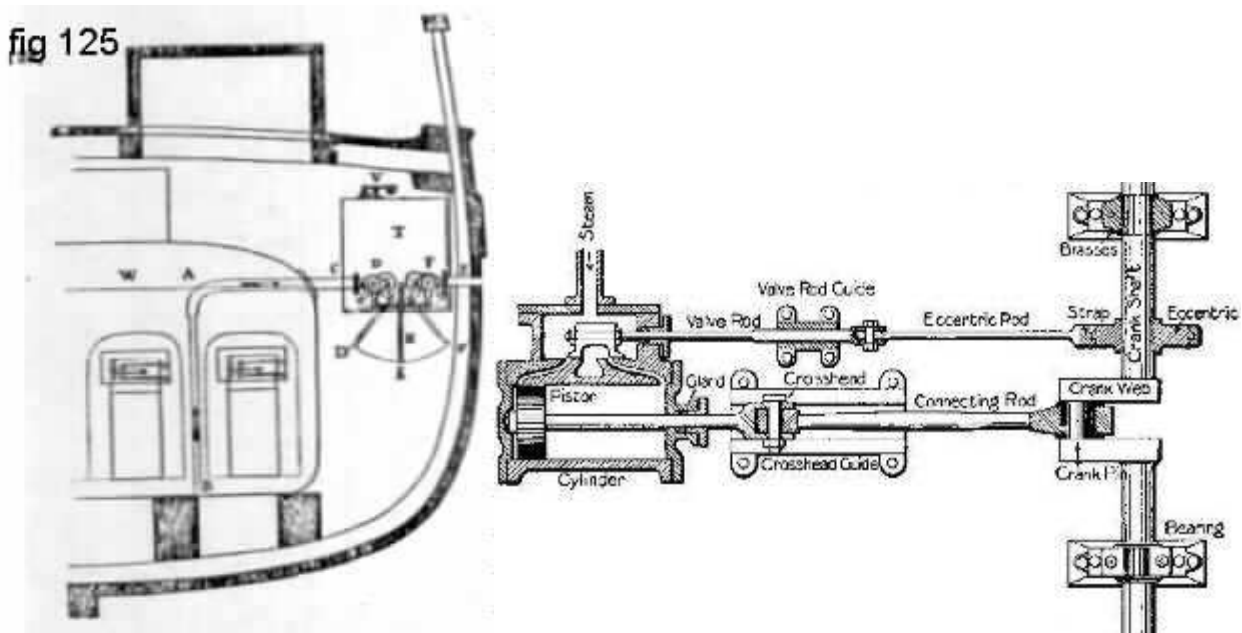


Impostata il 1° aprile del 1857, fu varata il 18 gennaio 1860 la pirofregata ad elica di 1° Rango **Borbone**, progettata dal sottodirettore del cantiere navale **Giuseppe De Luca**.

Lo scafo era in legno di quercia di Calabria con carena ramata (l'opera viva, cioè la parte immersa dello scafo, era rivestita di lastre di rame per evitare che parassiti ed alghe intaccassero il legno); aveva due ponti, una batteria coperta ed una scoperta, tre alberi a vele quadre con rande alla mezzana e bompresso, macchina motrice Mudslay & Field a cilindri orizzontali, 4 caldaie tubolari; una potenza di 1.041 cavalli su un'elica che dava una velocità di circa 10 nodi. Nella stiva si potevano caricare 370 tonnellate di carbone per l'alimentazione delle caldaie.

Per facilitare la navigazione a vela, l'elica era sollevabile, sul ponte, il fumaiolo era

abbattibile.

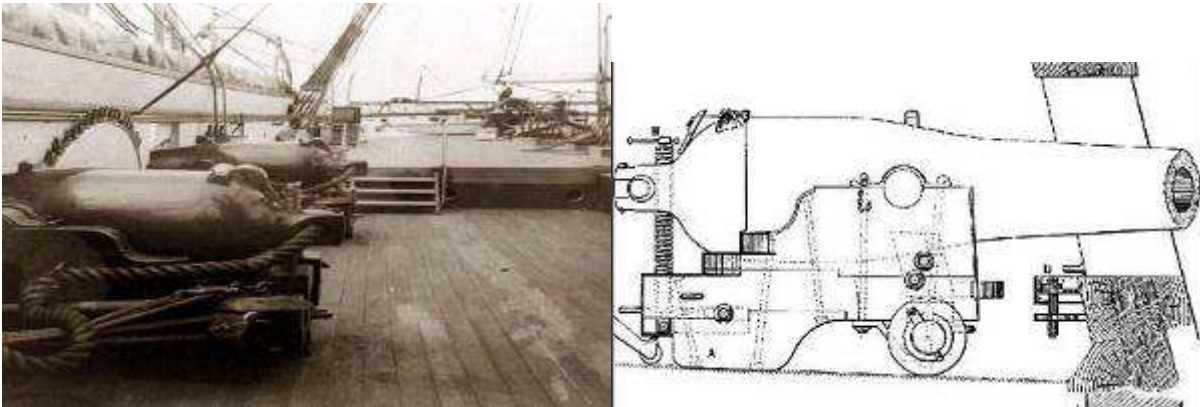


Sezione maestra nave in legno : sistemazione di caldaia

Motrice a vapore a cilindri orizzontali

Il suo dislocamento a pieno carico era di 3.980 tonnellate, le dimensioni di 68,2 metri di lunghezza, 15,2 metri di larghezza e 7,1 di pescaggio.

L'armamento originale era costituito da 8 cannoni da 160 libbre con canna rigata, 12 cannoni da 72 libbre con canna liscia, 26 cannoni da 68 libbre con canna liscia e 4 cannoni da 80 libbre in bronzo a canna liscia montati su affusti.



Cannoni ad avancarica in batteria scoperta

L'equipaggio era formato da: 1 Capitano di Vascello al comando, 1 Capitano i Fregata, 5 Tenenti di Vascello, 4 Alfieri di Vascello, 1 Contadore, 1 Cappellano, 2 Chirurghi, 2 Ufficiali cannonieri, 4 Piloti, 2 Ufficiali Real Marina, 17 Sottufficiali di mare, 6 Timonieri, 370 Marinai, 10 Sottufficiali cannonieri, 70 Cannonieri, 10 Sottufficiali Real Marina, 86 Soldati reggimento R.M., 5 Macchinisti, 5 Alunni macchinisti, 2 Maestri d'ascia, 3 Calafati, 2 Ferrari, 1 Bottaro, 2 Armieri, 3 Velieri, 1 Maestro razione, 2 Dispensieri, 2 Cuochi, 1 Fornaro, 1 Sottonotatore, 20 Domestici.



Ufficiali nel Genio Navale

Al varo parteciparono **Francesco II** e sua moglie **Maria Sofia di Baviera**. Il re festeggiava il suo genetliaco mentre nel porto di Napoli stavano ancorate diverse navi militari quali: il **Bretagne**, ammiraglia della flotta francese, l'**Algeciras**, l'**Imperial**; le inglesi **Hannibal** e **Agamennon** ed anche il **Maria Adelaide** ammiraglia della flotta piemontese comandata da Carlo **Pellion di Persano**.



Col. Ilo e Capitano



Guardiamarina e Aspirante



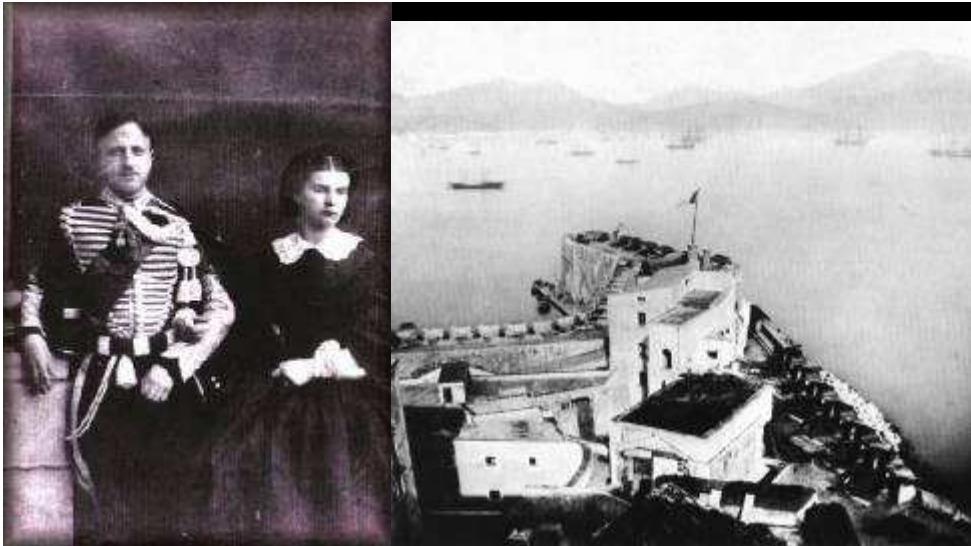
Ufficiali superiori

Si racconta che un personaggio del seguito reale, in considerazione degli avvenimenti politici che stavano susseguendosi disse sommessamente ad un amico: “ *Chi sa quale bandiera porterà questa nave!*”. Un cronista dell’epoca così racconta il varo della fregata: “*Compiuto in tutte le sue parti il rito religioso, cominciarono le operazioni del varo sotto il comando del chiarissimo direttore del Genio Marittimo, maresciallo onorario Cav. Sabatelli. Nella esecuzione di ogni cenno, in ogni manovra furono encomiabili la regolarità, l’energia, la prontezza, gli armoniosi movimenti. In tutto scorgansi gli effetti di un’alta disciplina, di una sagace attitudine rispondente allo zelo illimitato con cui secondo la sapienza del sovrano il Real Vice Ammiraglio Principe D. Luigi, ornamento eccelso ed anima della Real Marina*”.



Ufficiali, Sottufficiali e Marinai sul ponte di coperta

La nave, costata 2.363,000 lire italiane, aveva due unità gemelle, tutte costruite nel regio cantiere navale di Castellammare e cioè: il **Gaeta** – varato nel 1860 – ed il **Farnese** (successivamente denominato **Italia**) impostato nel 1857 e varato il 6 aprile 1861. Al momento del varo, le pirofregate erano le migliori del Mediterraneo ma, furono presto, soppiantate dalle nascenti navi corazzate.



Francesco II e Sofia

Fortezza di Gaeta

Entrata in esercizio, l'unità, durante lo sbarco di Garibaldi a Marsala, era addetta alla crociera di vigilanza delle navi della Marina napoletana ancora fedeli ai Borboni, nella zona tra Messina e Punta Faro. La nave ebbe un primo scontro a fuoco con la batteria di Punta Faro e con la corvetta a ruote **Turkory** (ex **Veloce** che il comandante **Anguissola** aveva consegnato a Garibaldi). Durante il bombardamento un colpo di cannone aprì una falla al galleggiamento, costringendola a riparare a Siracusa. Riparata, si riunì il 4 settembre alla Squadra davanti a Salerno e, il 7 settembre, all'ingresso di **Garibaldi** a Napoli, ammainava la vecchia bandiera per issare sul pennone il vessillo tricolore.

. Con decreto di Garibaldi dell 7 settembre 1860, tutte le navi e gli arsenali della ex marina borbonica venivano incorporate nella marina del Re d'Italia e due giorni dopo l'unità entrata a far parte della Marina del Regno di Sardegna veniva ribattezzata **Giuseppe Garibaldi**.

Incorporata nella Marina sabauda il 9 settembre 1860, quindi, partecipò, nel 1861, all'assedio di Gaeta al comando di **Eduardo D'Amico** (successivamente deputato e cittadino onorario di Castellammare di Stabia).

Il 2 gennaio 1861 il **Garibaldi** giunse con la Squadra nelle acque di Gaeta, ancorando tra

Mola di Gaeta e Castellone. Partecipò al fuoco del 22 gennaio contro le batterie di Ponente e di punta Stendardo. La notte tra il 5 ed il 6 febbraio bombardò la breccia provocata nelle mura della fortezza dall'esplosione della polveriera S. Antonio.

Per tali operazioni, così motivate: “*Per essersi distinto durante il blocco e l'assedio della fortezza di Gaeta*”, furono premiati con Medaglia d'Argento al Valor Militare i seguenti componenti l'equipaggio dell'unità: Sottotenente di Vascello **Giovanni Cafora**, Guardiamarina **Giulio Coscia**, Sott.te Fanteria Real Marina **Emilio Daneo**, Luog.te di Vascello di 2a classe **Giovanni Degli Uberti**, Guardiamarina **Roberto De Luca**, Guardiamarina **Francesco Grenet**, Sottotenente di Vascello **Federico Guarini**, Guardiamarina di 1a classe **Teodoro Milon**, Sottotenente di Vascello **Giuseppe Palombo**, Guardiamarina **Luigi Palumbo**, Sottotenente di Vascello **Cesare Romano**, Luog.te di Vascello di 2a classe **Cesare Sanfelice**, 2° Macchinista **Luigi Stammati**, Pilota di 2a classe **Raffaele Trapani**, 1° Macchinista **Edoardo Wallace**, Luog.te di Vascello di 2a classe **Ernesto Viterbo**.



Il Garibaldi nel Golfo di Napoli

A bordo della nave di era imbarcato, con il grado di Luogotenente di Vascello, **Ruggero Emerich Acton** che, per il suo eroico comportamento tenuto nell'azione condotta dall'unità contro il Torrione francese della fortezza di Gaeta, fu insignito della Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia.

Nella difesa della fortezza di Gaeta si distinse per il suo coraggio la regina diciannovenne **Maria Sofia** che sugli spalti, mentre la flotta piemontese vomitava migliaia di colpi da mare e da terra, non esitò a sostituire un artigiere morto sul suo pezzo. **Marcel Proust**, nella sua opera *la Prisonnière* scrisse: “*Femme héroïque qui, reine soldat, avait fait elle même son coup de feu sur les remparts de Gaete*”.

Durante il lungo assedio, la piazzaforte di Gaeta venne fornita di vettovagliamento dalle imbarcazioni.

Solo il 17 marzo del 1861 entrò a far parte della Regia Marina

La nave partecipò successivamente – febbraio 1861 - all'assedio di Ancona ove furono conferite Medaglie di Bronzo al Valor Militare per “*Per essersi distinto durante le operazioni del blocco di assedio della fortezza di Ancona*” ai Soldati del Regt.mo Real Navi **Giò Maria Fossi** e **Giò Battista Gajone**

Ancona era rimasta l'ultimo caposaldo dei pontifici ed austriaci. Lì si recò la flotta sarda comandata dall'ammiraglio **Persano**. La flotta bombardò la fortezza fino alla capitolazione dell'intera guarnigione. Caddero in mano all'esercito regio 4 navi da guerra a vapore e 6 da trasporto.

Nel 1862, dopo alcuni lavori, il **Garibaldi** passò alla Squadra d'Evolutione e destinato alla crociera di vigilanza intorno alla Sicilia. Ironia della sorte, durante la sortita che *Giuseppe Garibaldi* fece per liberare Roma, sbarcando in Calabria con un migliaio di uomini, la nave combattè contro il generale che portava il suo nome. Il generale *Garibaldi* fu imprigionato sulla pirofregata **Duca di Genova** e portato al forte di Varignano alla Spezia, mentre la nave **Garibaldi**, trasportò i garibaldini prigionieri sul piroscafo **Italia** e lo rimorchiò da Gaeta a La Spezia.

Il **Garibaldi** nel 1864 venne inviata a Tunisi per proteggere i nostri connazionali.

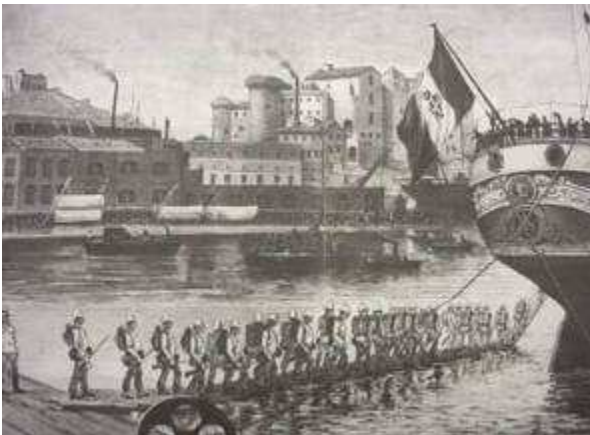
Nel 1866 prese parte al bombardamento di Porto San Giorgio e partecipò alla battaglia di Lissa; qui dopo aver sparato 46 colpi di cannone, raggiunse Ancona per poi essere inviata a Palermo. Dopo essere stata messa in disarmo, fu trasformato in *corvetta veloce* ed attrezzato per effettuare un viaggio di circumnavigazione del globo.

Partita da Napoli nell'ottobre del 1872, al comando del Capitano di Vascello. **Andrea Del Santo** e con a bordo il Guardiamarina **Tommaso di Savoia**, duca di Genova, toccò Gibilterra, Rio de Janeiro, doppiò il Capo di Buona Speranza, raggiunse l'Australia, le Fiji e il Giappone nell'agosto del 1873. Dopo circa due mesi, partì per raggiungere San Francisco e da lì i porti del Messico e dell'America Centrale. Fu a Callao, a Valparaiso, doppiò il Capo Horn e fece sosta a Montevideo, da lì salpò per l'Italia, raggiungendo La Spezia il 22 ottobre 1874. Percorse 55.875 miglia di cui 53.183 a vela.

Nel [1877](#) venne riclassificata corvetta e nel [1878](#) vennero sostituite le caldaie

Dal 1879 al 1882, al comando del C.V. **Costantino Morin**, salpando da Napoli, effettuò una seconda circumnavigazione, durante la quale partecipò ad azioni di difesa delle comunità italiane nell'America Latina, dette asilo alla colonia italiana ed austriaca di Suez e, nonostante la navigazione nel canale fosse sospesa, lo attraversò ugualmente seguita da navi di varia nazionalità. Rientrò l'8 agosto 1882 dopo aver percorso 42.000 miglia. A bordo vi era il Guardiamarina Paolo Thaon di Revel, futuro ammiraglio e senatore.

Nel 1883 subì importanti modifiche e fu assegnata alla Forza Navale del Mar Rosso, partecipando alla difesa di Massaua..

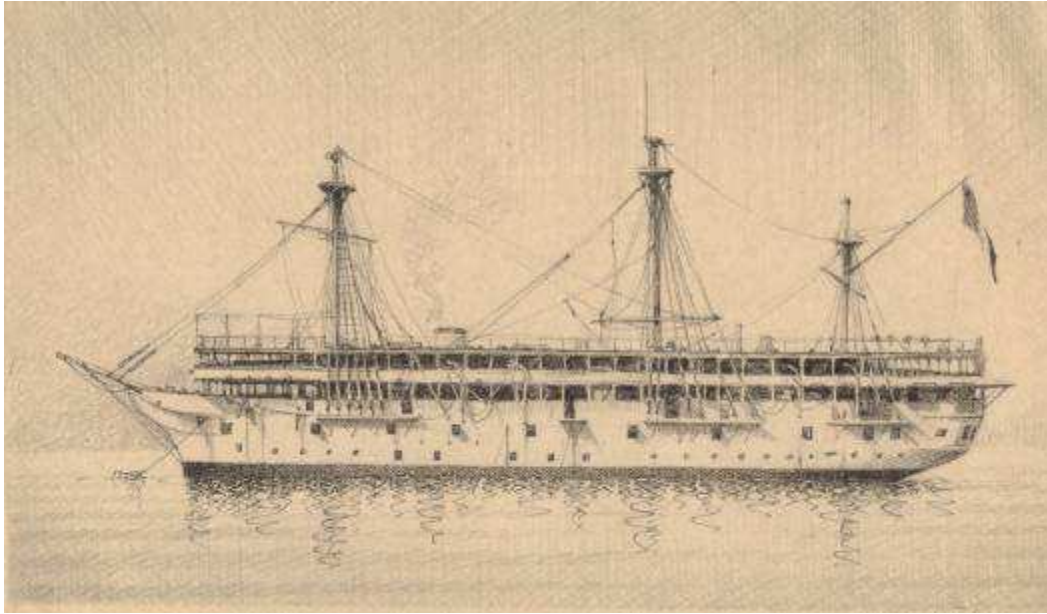


[Soldati si imbarcano a Napoli](#)



[Porto di Massaua](#)

Il 19 gennaio 1885 il **Garibaldi** salpò da Napoli unitamente alla nave ammiraglia corazzata **Principe Amedeo**, agli incrociatori **Vespucchi** e **Castelfidardo** ed alle torpediniere **Messaggero** e **Vedetta**. Vennero imbarcati 800 uomini, quattro compagnie di bersaglieri, una di artiglieria, zappatori e sussistenza. Tutti i soldati erano uomini di leva, siciliani e calabresi, e furono sistemati sul **Garibaldi**. L'intera spedizione era al comando del Colonnello Tancredi Saletta e giunse a Massaua il successivo 4 febbraio. La città, già dominio dei turchi dal 1557 e passata agli egiziani, venne occupata senza colpo ferire, i 400 egiziani della guarnigione si arresero e sul palazzo del governatore sventolò il tricolore



L'unità trasformata in nave ospedale Saati

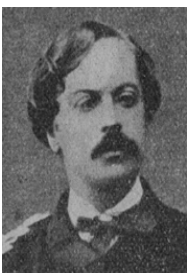
Trasformata successivamente in nave ospedale, nel 1894 fu ceduta all'amministrazione dell'Eritrea assumendo il nome di **Saati**.

Le fu assegnato tale nome a ricordo dell'eroica resistenza opposta dall'avamposto di Saati, località vicino a Dogali, ove sei anni prima due compagnie di fanteria, integrate da circa 300 indigeni, avevano respinto 10.000 guerrieri guidati dal ras *Alula*.

Per la sua attività di nave ospedale stazionario a Massaua ed ad Assab, fu sbarcato l'armamento, il ponte fu ricoperto con una struttura di protezione, gli ambienti interni furono adattati a locali di ricovero, con circa 200 posti letto, ambulatori, attrezzature ospedaliere, comprensive di un laboratorio di analisi. Utilissima per il ricovero dei numerosi soldati colpiti da malattie tropicali, la nave si rivelò essenziale come punto di riferimento, specialmente chirurgico, al momento della sfortunata battaglia di Adua che vide affluire a Massaua un elevato numero di combattenti feriti. Direttore sanitario dell'Ospedale galleggiante era il Medico Capo di Prima Classe **Salvatore Scrofani** con il ruolo anche di Responsabile sanitario di tutto il Corpo di Spedizione. Successivamente lo Scrofani fu promosso Ispettore Generale del Corpo Sanitario della Regia Marina, il grado più elevato nel Corpo sanitario presso il Ministero della Marina.

Il 16 febbraio 1894 la nave venne ceduta all'Amministrazione dell'Eritrea e radiata dal quadro del Naviglio dello Stato.

La nave fu messa definitivamente in disarmo nel 1899 e demolita.



Guglielmo Acton



Emerich Acton



Faà di Bruno



C. Morin



Thaon di Revel



Salvatore Scrofani

Comandati:

10.7.1860 – 6.8.1860	C.V. <i>Napoleone Scrugli</i>
6.8.1860 - 7.9.1860	C.V. <i>Carlo Flores</i> (C.F. <i>Ferdinando Acton</i> “ad interim”)
8.9.1860 – 17. 9. 1860	C.V. <i>Carlo Alfonso Barone</i>
20.9.1860 – 24 .11. 1860	C.V. <i>Giuseppe Piola</i>
24.11.1860 – 1.5.1861	C.V. <i>Eduardo d’Amico</i>
1.5.1861 – 12.5.1862	C.V. <i>Enrico di Brocchetti</i>
12.5.1862 – 3.2.1863	C.V. marchese <i>Evaristo del Carretto</i>
16.3.1863 - 3.8.1863	C.V. <u><i>Guglielmo Acton</i></u>
3.8.1863 – 23.3.1864	C.V. <u><i>Emilio Fàà di Bruno</i></u>
16.4.1864 – 25.11.1864	C.V. <i>Guglielmo Acton</i>
1.4.1866 – 21.12.1866	C.V. <i>Ruggiero Vitagliano</i>
30.10.1872 – 1.11.1874	C.F. <i>Andrea del Santo</i>
1.6.1877 -15.1.1878	C.V. <i>Augusto Conti</i> (declassata a “corvetta”)
15.4.1879 – 8.8.1882	C.V. <u><i>Enrico Costantino Morin</i></u>
30.7.1884 – 14.12. 1884	C.F. <i>Secondo Guglielminetti</i>
14.12. 1884 – 24.12.1885	C.V. <i>Federico Bertone di Sambuy</i>
24.12.1885 – 13.5.1886	C.V. <i>Francesco Chigi</i>
13.5.1886 -	C.V. <i>Secondo Guglielminetti</i>
..... -	C.V. <i>Carlo Grillo</i>
.....- 14.7.1889	C.F. <i>Napoleone Coltelletti</i>
14.7.1889 – 4.10.1889	C.F. <i>Emanuele Giustini</i>

Antonio Cimmino