

IL RUGGIERO di LAURIA DA CORAZZATA A DEPOSITO CARBURANTE



Motto: *Noli me tangere* (*Non mi toccare*)

La corazzata **Ruggiero di Lauria** fu progettata dal Generale del Genio Navale **Micheli**, derivata dalle navi della classe **Caio Duilio**, costituiva una classe di 3 unità assieme alle gemelle **Andrea Doria** e **Francesco Morosini**.

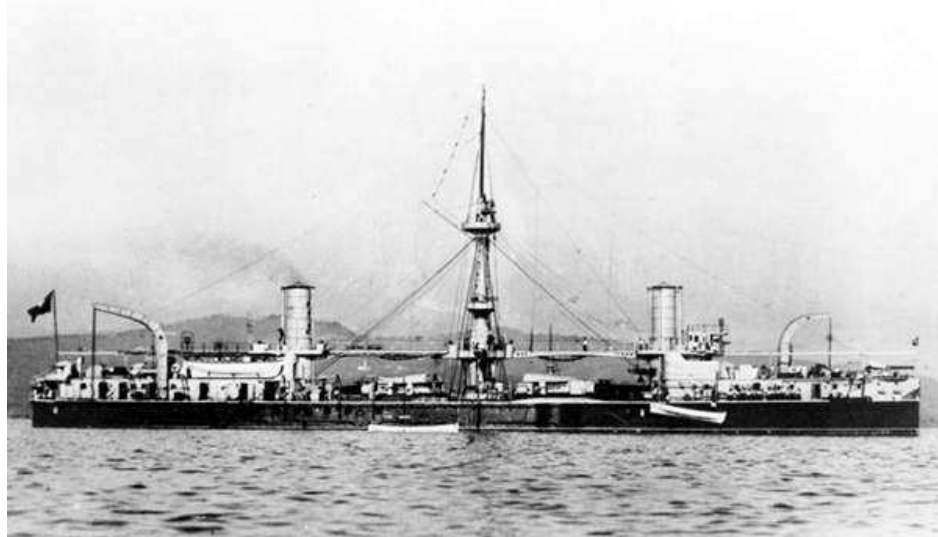
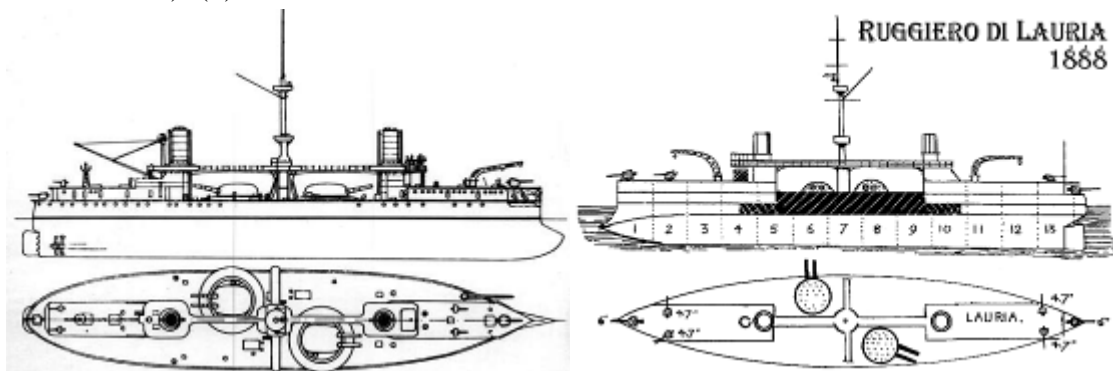


Foto ufficiale della nave

Il Generale **Alfredo Ruggero Micheli** - figlio di **Giuseppe**, ingegnere navale che aveva curato l'organizzazione dei principali Arsenali militari - nel progettare queste tre unità, pensò a delle **Duilio** modernizzate con artiglieria a retrocarica, corazze con acciai migliori ed apparati motore più efficienti.

La costruzione di queste navi fu il frutto di un compromesso tra due scuole di pensiero nel campo delle corazzate: una (Ammiraglio **Saint Bon**) propendeva per una flotta con grandi navi da battaglia , l'altra (**Ferdinando Acton**, ministro della Marina) per più unità di dislocamento limitato

Su indicazioni di **Gregorio Ronca**, sulla nave fu applicato per la prima volta un motore elettrico ai proiettori, creando il primo proiettore di scoperta manovrabile a distanza (quale comandante in seconda dell'incrociatore **Garibaldi** il Capitano di Fregata **Ronchi** (1)fu il primo a disporre la recita della preghiera del marinaio – compilata dal poeta **Antonio Fogazzaro** – prima dell'ammaina bandiera). (2)



Profilo e pianta della corazzata

L'unità fu impostata nel cantiere navale di Castellammare il 3 agosto del 1881 e varata il 9 agosto del 1884

Come tutti vari dell'epoca, l'avvenimento suscitò vasto eco in Italia ed all'estero.

L' *Illustrazione Italiana* del 24 agosto 1884 così scriveva a proposito “ È verissimo che tutti i vari dal più al meno si rassomigliano; ma è pur vero che si è potuto assistere a cento vari ed al centesimo si prova sempre la stessa, eguale emozione. In quel momento solenne in cui il colosso immane, posato sul suo letto di legno, comincia a muoversi franchissimo per poscia aumentare di velocità finché giunge a tuffarsi nell'acqua, è impossibile rimaner freddi ed indifferenti. E l'impressione che fa il varo di un piroscafo qualunque; figurasi per una nave colossale sulla quale possono un giorno pesare i destini della patria!

La parola non osa uscire dal labbro, il cuore batte più violentemente, tutti i sensi son riuniti in uno, nella vista, ed ansiosi si segue la mossa della nave. Nel vederla cullarsi sulle onde, che amorosamente ne lambiscono i potenti fianchi, erompe spontaneo il grido di Viva l'Italia! e le mani automaticamente plaudono al valoroso costruttore. Ed in questo varo l'applauso non andava solo ad un vivo, l'egregio ingegnere Bigliati, ma anche ad un morto, il compianto Micheli che primo disegnò il Ruggiero e lo pose in costruzione.

Non dirò delle varie cerimonie religiose e civili che precedono il momento solenne: la benedizione del sacerdote, la rottura della tradizionale bottiglia di vino spumante sulla chiglia, eseguita da mano gentile. Non della folla che riempiva l'arsenale, dello spostarsi dei puntelli, dei tagli delle gomene. Basta per ciò aver veduto un varo per dire di averli veduti tutti. Ciò che non è eguale è il sito, e, francamente, non vi è rada che a tale operazione si presti meglio di quella di Castellamare. Natura par che l'abbia fatta apposta. L'incanto è da per tutto; le fantastiche curve del golfo di Napoli chiuso dalle isole s'uniscono in pittoresco insieme con le erborate montagne di Quisisana, e nel fondo col lumeggiante Vesuvio. Con Capri di fronte, Pompei vicino, i ricordi dell'epoca romana corrono numerosi alla memoria e spingendo oltre lo sguardo scorgersi Procida. (...) Il Ruggiero di Lauria è una nave da guerra di 1° classe per forma e dimensioni ha molte analogie col Duilio...lo scafo tutto in acciaio è costruito a sistema cellulare- le murate e le paratie trasversali sono corazzate e formano due ridotti l'uno sovrapposto all'altro – il ridotto superiore serve quasi esclusivamente a proteggere i 4 cannoni di grosso calibro che la nave è destinata a portar nonché gli uomini comandati per la manovra – il ridotto inferiore protegge le macchine, la Santa Barbara, ecc., ecc.



La nave sullo scalo prima del varo

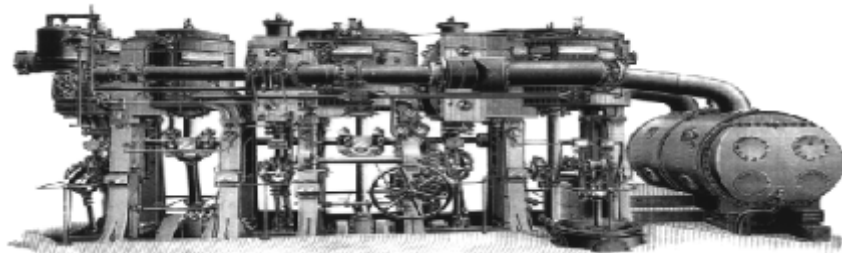
Oltre alla corazzatura di questo ridotto per maggiore protezione di queste parti vitali della nave vi è un altro sistema di corazzatura che prolungatosi orizzontalmente giunge fino al primo ponte – le corazze sono tutte a sistema compound e misurano dai 35 ai 45 centimetri di spessore. La nave è provvista di due macchine motrici, ognuna della forza di cavalli 5.000, costruite dalla ditta inglese Mondstay e figlio. La nave è armata di 4 cannoni da 100 tonnellate collocati a due a due sulle piattaforme giranti, di un cannone da 15 tonnellate a poppa ed un altro all'istesso calibro a prua, ed ai lati, cannoni e mitragliere disposti a batteria, nonché due lancia-siluri subacquei. Così potente è questo nuovo colosso guerresco dell'Italia moderna, esso porta il nome de un uomo cui sempre arrise la vittoria; possa seguirne le gloriose tradizioni e portare alta per il mondo

l'itala bandiera". Il nome del condottiere, secondo l'autore dell'articolo Nicola Lazzaro è legato alla città di Castellammare.

Egli, infatti, nel resto del suo scritto asseriva che *Ruggiero*, unitamente a *Giovanni*, l'autore dei Vespri siciliani, fuggì da Napoli dopo l'uccisione di Corradino di Svevia e vinse contro gli angioini " *La maggior vittoria di Ruggiero di Lauria la riportò nelle acque stesse di Castellammare il 5 giugno 1284, e la storia l'ha registrata col nome di battaglia dei Comiti*"

Il dislocamento dell'unità a pieno carico era di 11.726 tonn. mentre le dimensioni erano: 105,90 metri di lunghezza, 19,80 di larghezza e 8,70 metri di immersione

L'apparato motore era formato da 2 motrici alternative a cilindri verticali a triplice espansione di costruzione inglese alimentato da 8 caldaie cilindriche a loro volta alimentate da 850 tonnellate di carbone.



Motore alternativo a triplice espansione

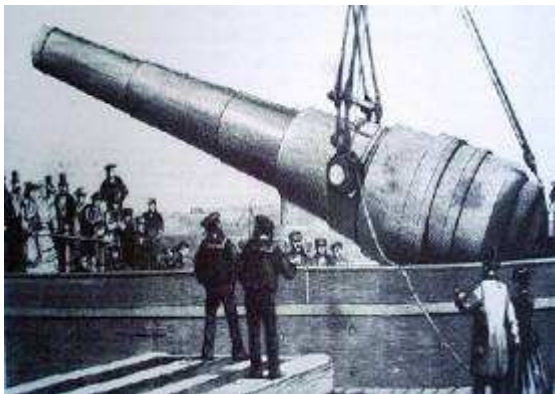
Con una potenza di 10.591 cavalli applicata sulle due eliche, si otteneva una velocità di 16 nodi con un'autonomia di 2.800 miglia (ad una velocità di 10 nodi). Le protezioni erano le seguenti: verticale (cintura) era di 450 mm.; orizzontale (ponte) di 75 mm.; alle artiglierie di 25 mm.; al ridotto di 360 mm. ed al torrione di 250 mm. le piastre della corazzatura vennero fornite dalle acciaierie nazionali Terni. Fu la prima volta che una speciale Commissione di Collaudo della Regia Marina giudicò l'acciaio di Terni superiore ad ogni altro ed autorizzò il rivestimento anche delle navi *Re Umberto*, *Sicilia*, *Sardegna* e *Marco Polo*.



La nave in navigazione

L'armamento del *Ruggiero di Lauria* era così costituito:

- 4 cannoni binati da 431/27 mm.;
- 2 cannoni singoli da 152/32 mm.;
- 4 cannoni da 120/32 mm.;
- 2 cannoni da 74 mm.;
- 10 cannoni da 57 mm.;
- 17 pezzi da 37 mm.;
- 2 tubi lanciasiluri subacquei da 450 mm.



Cannone da 100 tonnellate



Il ponte di coperta del Di Lauria

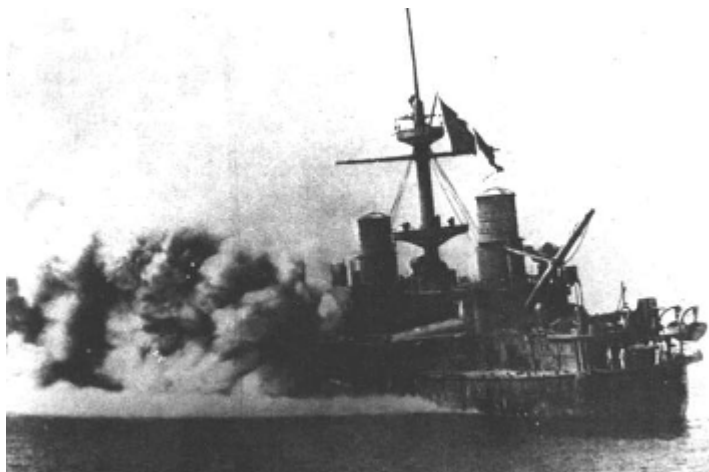
L'equipaggio normalmente era di 506 uomini ma poteva superare anche le 1.000 unità.

La nave fu completata il 1° febbraio del 1888 e consegnata alla Regia Marina

A maggio del 1890 si recò a Genova per i festeggiamenti per il 30° anniversario della Spedizione dei Mille



Vista di poppa



Bordate dei pezzi da 431 mm.

Nel maggio 1896 in seguito all'insurrezione cristiana di Creta contro l'Impero Ottomano, la nave fu inviata a La Canea insieme alla corazzata ***Stromboli***.

Al comando della squadra navale italiana era l'ammiraglio conte ***Felice Napoleone Canevaro*** (foto sotto). Giunsero a Creta anche navi di altre potenze europee. L'ammiraglio italiano, per l'anzianità nel grado, assunse il comando del Consiglio degli Ammiragli: col consenso delle autorità ottomane le potenze europee inviarono a terra, ognuna, un distaccamento di 100 marinai. (3)



Il Capitano di Vascello ***Carlo Amoretti*** fu nominato Comandante Militare Internazionale di La Canea, il principale porto di Creta; sbarcando egli prese possesso del Konak (Quartier Generale della Gendarmeria) insieme agli ufficiali dei Carabinieri Reali che erano già sul posto.

Da non dimenticare che alla fine dell'800 l'Impero Ottomano era ormai in crisi profonda e le potenze europee tentarono di ereditarne i possedimenti.. Creta dipendeva da Costantinopoli ed era un'isola molto appetibile per la sua posizione strategica.



Carabinieri

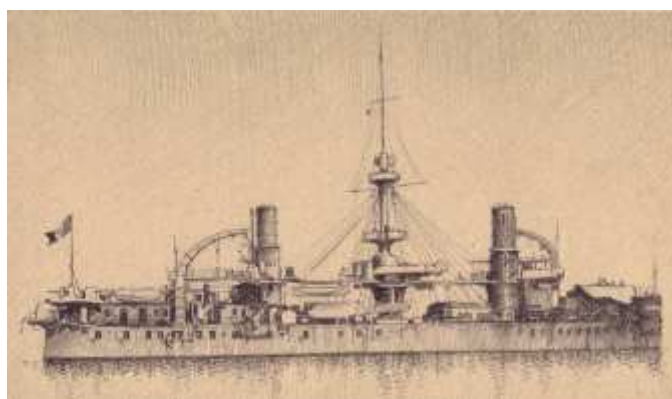


Combattimenti greci-turchi



Contingente italiano

La popolazione era in parte greca ed in parte turco-musulmana per cui gli scontri erano frequenti ed inevitabili ed il governatore turco dell'isola non era in grado di mantenere la pace. Tra i greci, inoltre, forte era il desiderio dell'Enosis cioè del ricongiungimento dell'isola con la madre patria. Per evitare una guerra tra la Grecia e la Turchia le potenze europee inviarono contingenti di truppe e navi a ristabilire il precario equilibrio socio-politico e militare.



Disegno del Ruggiero di Lauria

Il 12 settembre 1897 si recò, unitamente alla corazzata *Etruria* a Reggio Calabria in occasione della consegna della bandiera di combattimento alla nave *Calabria*.

Dopo questa parentesi in Egeo, il *Ruggiero di Lauria* fu radiato l'11 novembre 1909 ed utilizzato come deposito carburante. Nello scafo dell'ex corazzata si poteva stivare circa 9.000 tonnellate di nafta.

L'anticipata radiazione delle navi della classe *di Lauria*, fu decisa poichè esse risultarono sorpassate rispetto a quelle inglesi. L'Inghilterra, infatti, nel 1886 costruì il *Collingwood*, unità che aveva l'armamento principale sul piano assiale, sistemato presso ridotti corazzati posti a protezione delle artiglierie secondarie.



H.M.S. Collingwood

Nel 1926, anno della creazione della società AGIP, questa chiese alla Regia Marina di

utilizzare a Napoli lo scafo del **Ruggiero di Lauria** e del **Procione** (ex nave austriaca della prima guerra mondiale). Nel porto della città partenopea c'era bisogno di aumentare il bunkeraggio in attesa della costruzione del deposito costiero di San Giovanni a Teduccio con il relativo collegamento con il pontile di Vigliena. Entrambi i depositi di nafta galleggianti venivano riforniti dalle navi dell'AGIP e da quelle noleggate. A deposito costiero ultimato il **Ruggiero di Lauria** venne trasferito a Genova ed il **Procione** restituito alla Marina.

Nel 1943, sempre in funzione di deposito galleggiante, lo scafo si trovava a La Spezia e venne bombardato dall'aviazione alleata, affondato si adagiò sui bassi fondali del porto. Recuperato nel 1947, venne definitivamente demolito. Così terminò la vita di una potente corazzata.

Antonio Cimmino

Note

- (1) Gregorio Ronchi nacque a Solofra (Avellino) nel 1859, intraprese la carriera militare in Marina imbarcandosi su diverse unità sulle quali sperimentò i risultati dei suoi studi sulle armi subacquee e sulla elettricità applicata. Il Ronca fu quindi alla Scuola Cannonieri di La Spezia, imbarcato sulla Cavour e sulla Palestro, dove iniziò gli studi sulle armi subacquee e sulla "elettricità applicata", in cui si specializzò passando alla Lauria, una nave predisposta per questi esperimenti. Qui lo scienziato applicò per la prima volta un motore elettrico ai proiettori, creando il primo proiettore di scoperta manovrabile a distanza, una invenzione che eliminava il complicato sistema di manovra dei proiettori di luce delle navi non più adatto alle nuove velocità. Ronchi cedette al Ministero della Marina italiano il suo Proiettore costruito dalla officina Galileo. Egli così scrive al Ministero in risposta alla richiesta dell'officina Galileo che gli chiedeva l'autorizzazione a concedere il brevetto al Ministero della Guerra e poi all'Olanda. "Io ho risposto alla detta officina che non vedo alcuna difficoltà alla cessione al Ministero della Guerra, perché per esso non possono esservi segreti, e che anche all'Olanda mi pare si possa fare lo stesso trattamento perché, come l'officina stessa dice, la segretezza cessa in seguito al brevetto. Ho però subito aggiunto che *io ho lavorato unicamente ed esclusivamente per la Marina*; che il brevetto è stato preso per ordine e per conto del Ministero della Marina, e che quindi a questo devono essere offerte e devolute le ricompense per i diritti del brevetto medesimo" (14 dicembre 1908)



- (2) Autore della "*Preghiera del marinaio*" fu lo scrittore *Antonio Fogazzaro*, nato a Vicenza il 25 Marzo 1842. Fogazzaro la scrisse nel 1901, sollecitato dal vescovo di Cremona, *Bonomelli*, cui stava a cuore lo spirito religioso dei marinai.

Il comandante del "*Giuseppe Garibaldi*" Capitano di Vascello *Cesari Agnelli*, colpito dalle parole della preghiera del *Fogazzaro*, chiese e ottenne nel Marzo di quell'anno, dall'allora ministro della Marina, Ammiraglio Costantino Morin, l'autorizzazione a recitarla in navigazione prima dell'ammaina bandiera, quando l'equipaggio è schierato a poppa. Da allora tale consuetudine si diffuse rapidamente su tutte le navi della flotta, tanto che nel 1909 la "Preghiera Vespertina" era già comunemente conosciuta come "Preghiera del marinaio italiano" e ne era stata resa obbligatoria la lettura a bordo.

La "*Preghiera del marinaio*" viene attualmente letta, oltre che prima dell'ammaina bandiera in navigazione, anche al termine delle messe a bordo, nelle caserme e negli stabilimenti della marina e alla conclusione delle funzioni religiose celebrate in suffragio di marinai deceduti.

- (3) Il 1896 fu segnato da una rivolta dei cristiani contro i musulmani, che erano al governo; l'anno seguente le forze greche intervennero in favore dei ribelli. La conseguente guerra tra Grecia e Turchia terminò nel 1898, grazie all'intervento delle potenze europee che decisero di cedere l'amministrazione dell'isola a una commissione internazionale presieduta dal principe Paolo di Grecia. Anche se una serie di sommosse popolari forzarono le sue dimissioni nel 1906, e nonostante le insistenti richieste dei cretesi perché l'isola fosse annessa alla Grecia, Creta rimase sotto controllo internazionale fino al 1912. Una sollevazione, nel marzo di quell'anno, portò all'istituzione di un governo provvisorio indipendente, i cui delegati entrarono formalmente nel Parlamento greco nell'ottobre seguente. Secondo i termini del trattato di Londra (31 maggio 1913), che pose fine alla conseguente guerra tra la Grecia (sostenuta dagli alleati balcanici) e la Turchia, Creta fu ceduta alla Grecia.