

Nave scuola CRISTOFORO COLOMBO: tre bandiere, un triste destino

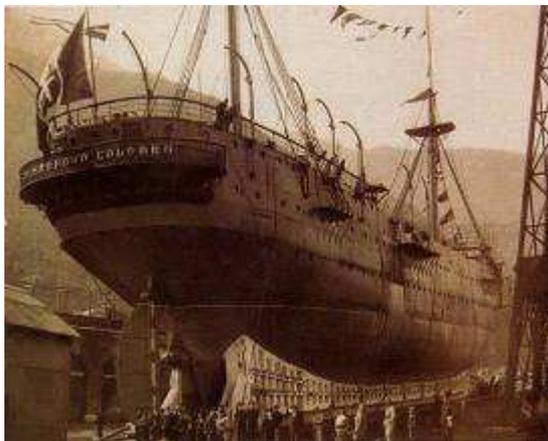


Motto dell'unità: *Navigare ed osare*



Due belle immagini del Colombo in navigazione

Il veliero, progettato dal Tenente Colonnello del Genio Navale Francesco Rotundi (1) fu impostato nel cantiere navale di Castellammare di Stabia il 15 aprile 1926 con il nome di Patria e venne varato il 4 aprile 1928 con il nome di Cristoforo Colombo. Entrò in servizio il 1° luglio del 1928 e svolse la sua attività fino al 1943 (Il Vespucci invece venne varato il 22 febbraio 1931 ed entrò in servizio, a fianco del Colombo, nel luglio dello stesso anno). Fu la 100° costruzione del Regio Cantiere navale di Castellammare di Stabia.



La nave sullo scalo e mentre tocca il mare durante il varo

La costruzione delle due navi fu fortemente voluta dall'allora Ministro della Marina *Paolo Thaon di Revel* ed attuata dal suo successore Ammiraglio *Giuseppe Siriani* che vollero, per gli

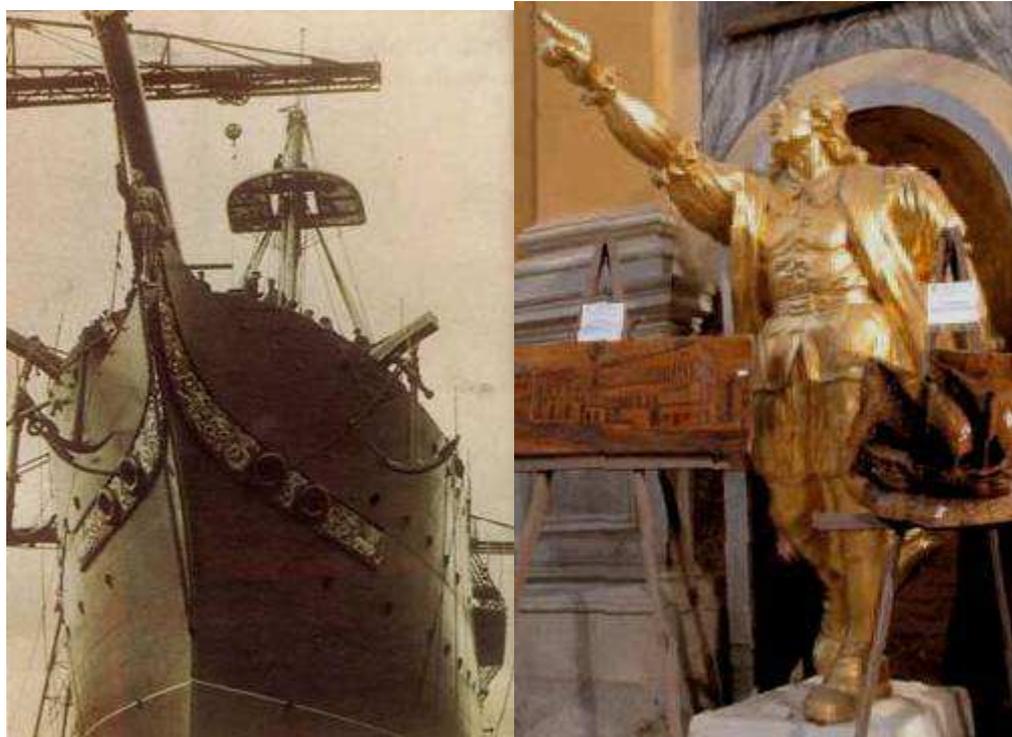


Il Colombo alla banchina allestimento del cantiere di Castellammare di Stabia

allievi dell'Accademia di Livorno, navi scuola con imponente piano velico simile ai vascelli dell'800. Il progetto delle due navi, spesso considerate gemelle, fu affidato al Tenente Colonnello del Genio Navale *Francesco Rotundi* (che fu anche direttore del cantiere navale di Castellammare di Stabia) che, appunto, si rifece ai vascelli: le fasce colorate bianche e nere della murata ricordano i portelli (2).

Il dislocamento a pieno carico del *Colombo*, era di 4.146 tonnellate; le dimensioni (in metri) le seguenti: lunghezza fuori tutta 100,50; lunghezza scafo 82,40; larghezza 15,50; immersione 7. L'altezza degli alberi (al galleggiamento) erano le seguenti: maestra 50 metri, trinchetto 54, mezzana 43. Le vele di canapa (tela olona) erano ventisei per un totale 2.824 mq. La propulsione secondaria composta da due motori diesel elettrici accoppiati + 2 dinamo; 2 eliche

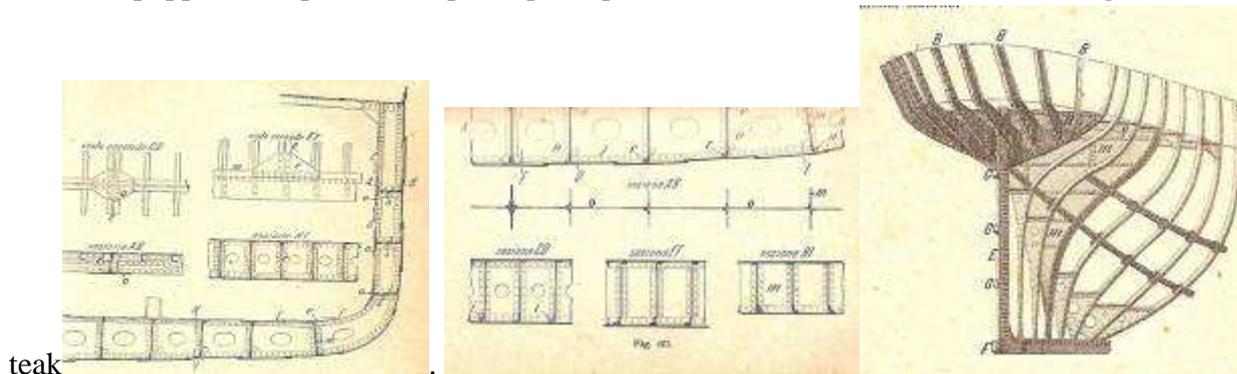
coassiali. La velocità di crociera a vela era di 10 nodi, mentre quella a motore di 7. Lo scafo in acciaio aveva una struttura con ordinate, ponti e tronchi portanti degli alberi e del bompreso.



Vista del dritto di prora e della polena rappresentante Cristoforo Colombo

La divisione in ponti era la seguente: coperta, batteria e corridoio con castello a prora e

cassero a poppa. La copertura del ponte principale, del cassero e del castello era in legno

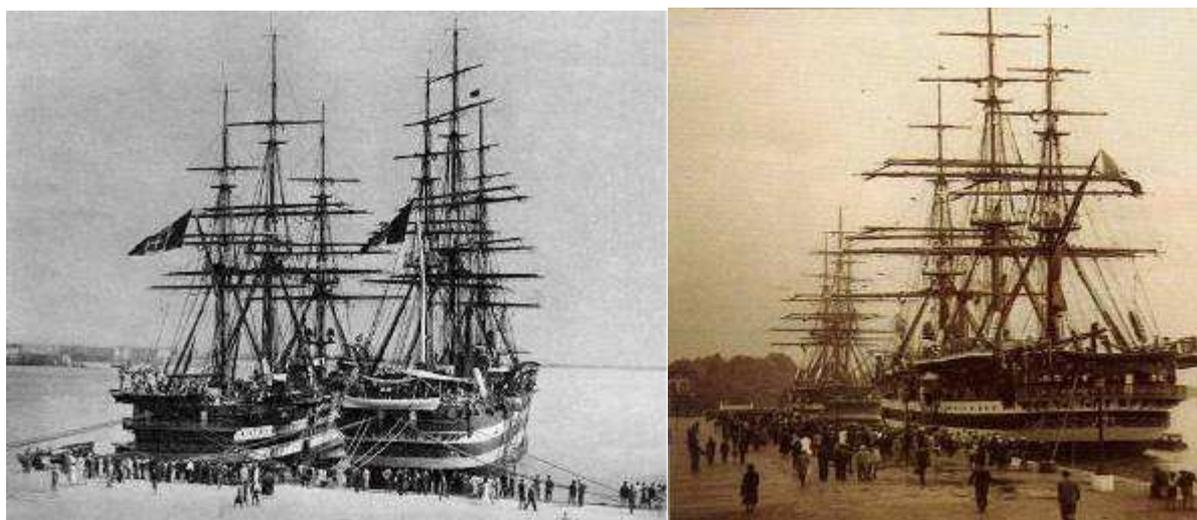


teak

Sezione maestra, particolari dei madieri e paramezzali e struttura della poppa di nave in ferro chiodata

Il fasciame era composto da lamiere di acciaio di vari spessore (da 12 a 16 mm.), collegate alle costole, ai madieri, alla chiglia ed ai bagli, da una fitta chiodatura. Gli alberi, compreso il bompresso, erano costruiti in tre pezzi di cui i primi due in acciaio e gli ultimi tratti in legno Douglas; i tre pennoni inferiori erano in acciaio, mentre i due superiori in legno. In legno teak oltre il ponte di coperta, anche la battagliola e la timoneria; gli altri elementi di allestimenti erano mogano, legno santo, frassino, noce.

Veliero con attrezzatura velica “armata a nave” aveva i tre alberi verticali ed il bompresso dotati di pennoni e vele quadre; le vele erano di taglio: i fiocchi a prora, fra l’abero di bompresso ed il trinchetto, gli stralli, fra il trinchetto e il maestra e la randa dotata di boma e picco, sulla mezzana. La superficie totale velica era di circa 2600 metri quadri; le vele di tela olona (canapa) erano manovrate da circa 20.00 metri di cavi di canapa e manilla costruiti nella Corderia di Castellammare di Stabia costruita nel 1793 dopo un decennio dall’entrata in funzione dell’annesso cantiere navale.



Il Colombo ed il Vespucci ormeggiati di poppa e di fiancata

Il *Colombo* ed il *Vespucci*, pur apparendo come gemelle, presentavano alcune differenze, fra cui la diversa inclinazione del bompresso, il diverso attacco delle sartie, che nel caso della *Vespucci* erano a filo di murata, mentre sulla *Colombo* erano invece cadenti all'esterno. Altra notevole differenza era rappresentata dalle imbarcazioni maggiori che sulla *Colombo* erano sistemate a

centro nave con il relativo picco per le manovre di ammainata ed issata di queste. Il *Cristoforo Colombo*, inoltre aveva due eliche coassiali mentre il *Vespucci* ne aveva solamente una.



Sartie e scialuppa sistemata a poppa (modellino della M.M.)

Sul *Colombo*, inoltre, non c'era la plancia a poppa ove è situato il timone a quattro ruote e gli alberi erano leggermente più bassi. Si racconta che, durante la navigazione nell'istmo di Corinto il *Colombo* riuscì a passare sotto il ponte che congiunge le due sponde, mentre il *Vespucci* lo toccò con l'albero maestro che si danneggiò.



Il Colombo ed il Vespucci a Napoli

Immediatamente dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, le due navi scuola si trovavano a Fiume e, obbedendo agli ordini, il *Colombo* ed il *Vespucci* salparono alla volta di Brindisi con a bordo gli allievi dell'Accademia di Livorno del corso Argonauti. Al largo di Ancona incrociarono il sommergibile *Ametista* al comando del Sottotenente di Vascello *Ginocchio* che comunicò al Comandante *Morin* del Gruppo Navi Scuola, che la città era in mano tedesca e che il sommergibile stava per autoaffondarsi per non cadere in mano nemica. I due velieri riuscirono ad entrare nel porto di Brindisi il 10 settembre.



Terminata la guerra, il *Colombo* riprese la sua attività e, nel mese di novembre 1946, al comando del Capitano di Fregata *Giovanni Adalberto*, si trovò impegnata in un pericoloso fortunale al largo di Cagliari, che mise a dura prova le qualità nautiche della nave, del comandante e dell'equipaggio, tanto è vero che furono oggetto di un particolare "Elogio" da parte del Ministero della Marina. Un'altra tempesta, che lacerò le vele e fece rischiare il naufragio al *Colombo* avvenne alla fine del mese di gennaio 1947 nella crociera Napoli-Genova. La nave, però, riuscì anche questa volta a ripararsi nel golfo di Juan per poi ancorarsi nei pressi del faro di La Garoupe nella Costa Azzurra.

Alla fine della Seconda Guerra Mondiale, nel 1949, in base al trattato di pace di Parigi, il Colombo dovette essere ceduto all'Unione Sovietica (3). Gli venne cambiato nome, *Dunay (Danubio)*, e venne utilizzato come Nave Scuola militare ad Odessa nel Mar Nero fino al 1959; altre fonti dicono che fu utilizzato come nave da carico. Nel 1961 fu ceduto all'Istituto Nautico di quella città. (a dx.: il *Dunay*)



Nell'anno successivo, invece di eseguire i necessari lavori di manutenzione, fu adibito come nave trasporto legno. Un incendio distrusse il carico e la nave. Era il 1963 e fu radiato dall'albo delle navi sovietiche. Rimasto abbandonato e semidistrutto, nel 1971 fu demolito nel cantiere di Glavvtorcement delle isole Turukhannye a Leningrado.

Si racconta che, in effetti, la nave ceduta all'U.R.S.S fosse il *Vespucci* e non il *Colombo*, essendo quest'ultima, sebbene più vecchia, in migliori condizioni generali. Ma questa rimane solo una supposizione. Nella Sala Consiglio del *Vespucci* sono esposti due quadri ad olio, rappresentanti lo sbarco di Colombo a San Salvador e il suo rientro in Spagna, che si trovavano sulla nave "gemella" *Cristoforo Colombo*.

La nave fu ceduta non senza incidenti. A Taranto, dove erano ormeggiate le navi da consegnare all'URSS, manifestazioni di dissenso e tentativi di sabotaggio. Non si doveva consegnare agli stranieri l'orgoglio della Marina! Diversi marinai si stavano organizzando per mettere dell'esplosivo sotto la carena e far saltare in aria la nave; furono scoperti ed arrestati dalla polizia, dai carabinieri e dal controspionaggio della Marina (4)

.....
Antonio Cimmino

(1) Egli nacque a Foggia il 10 luglio del 1885 da padre e madre foggiani; compì i primi studi rivelando da giovanissimo la sua predilezione per le scienze matematiche. A quindici anni si iscrisse alla Sezione Fisico-Matematica dell'Istituto Tecnico "Pietro Giannone" di Foggia ma ben presto e forse a seguito di una gita scolastica a Manfredonia per visitare le navi da guerra ancorate in quel porto, maturò l'idea e la speranza di diventare un giorno costruttore di navi. Dopo il diploma si iscrisse alla Scuola Superiore Navale di Genova.



Laureatosi in ingegneria navale e meccanica, entrò in Marina come tenente del Genio e fu destinato all'Arsenale di Venezia. E da Venezia Francesco Rotundi, iniziò la sua carriera luminosa di grande tecnico che, dotato di eccezionali capacità realizzatrici ed organizzatrici, gli valsero il generale riconoscimento dei superiori e dei colleghi.

Un episodio lo mise subito in evidenza: la nave "S. Giorgio" si era incagliata nello stretto di Messina ed egli era imbarcato come Capitano del Genio Navale sul "Voluturno". Il giovane ufficiale seppe organizzare talmente bene il salvataggio della nave che essa poté raggiungere il bacino di carenaggio con i propri mezzi. Per questo salvataggio i Superiori lo vollero nel "Comitato Progetti Navi" dove si svolse tutta la sua luminosa carriera e rifuse la sua capacità tecnica che lo impose all'ammirazione generale.

Per un breve periodo Francesco Rotundi abbandonò la sua attività al "Comitato Progetti Navi" perché fu incaricato come Vice-Comandante del Cantiere di Castellammare di Stabia, ove era in costruzione la nave scuola "Cristoforo Colombo" che egli stesso aveva progettato.

Da giovane progettò le navi posamine tipo "Legnano" poi le navi-scuola "C. Colombo". e "A. Vespucci".

Si occupò anche di una questione tecnica molto ardua: la ricostruzione delle corazzate tipo "Cavour" ormai antiquate. E fu proprio in virtù delle sue non comuni conoscenze tecniche e scientifiche che le quattro grandi corazzate "Cavour", "Giulio Cesare", "Andrea Doria" e "Caio Duilio", subirono radicali trasformazioni che le misero nelle condizioni di competere con le più moderne navi da guerra britanniche.

Francesco Rotundi ebbe anche parte decisiva nella progettazione delle nuove corazzate tipo "Vittorio Veneto", che furono le prime unità di 35.000 tonn. progettate nel mondo e di molte altre navi della marina italiana.

Nel salvataggio di tutte le grandi navi affondate, nell'ultimo conflitto, da un attacco aereo britannico a Taranto, egli partecipò alla più bella pagina che il Genio Navale scrisse nella dolorosa circostanza, provvedendo a recuperare il "Duilio" dopo solo due mesi.

Nominato Tenente Generale del Genio Navale continuò nella sua opera con lo zelo e l'impegno degli anni giovanili, quando, stroncato da un morbo crudele si spense, all'età di soli 60 anni a Roma il 25 ottobre 1945. Un anno dopo le sue spoglie mortali furono traslate nella tomba di famiglia nel Cimitero di Foggia.

(2) Nell'ambito di un costante ammodernamento, confece costruire, su progetto dell'ingegnere navale *Sabatelli*, nel cantiere navale di Castellammare di Stabia, un vascello denominato *Monarca* in onore del Re Francesco II. Il bastimento fu imposto inizialmente come vascello a vela a tre ponti; poi, con l'affermarsi della propulsione a vapore, gli sistemarono caldaie e motrici alternative di fabbricazione inglese, nonché un'elica, prima bipala e poi a quattro pale. Con il suo tonnellaggio, il *Monarca* fu la più grande nave da guerra di tutti gli Stati italiani dell'epoca, affiancandosi ai similari vascelli francesi ed inglesi.

Lo scafo lungo 58,40 per 15,50 metri di larghezza e con un'immersione di 7,1 metri, era il legno con carena ramata. Il suo dislocamento era di 3670 tonnellate, possedeva tre ponti e due batterie coperte. L'apparato motore, all'atto del varo, era composto, quindi, da tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompreso. Il *Monarca* appare simile alle due navi scuole Colombo e Vespucci costruite nel secolo seguente



(3) Il Trattato di pace firmato il 10 febbraio 1947 a Parigi, si rivelò tuttavia particolarmente gravoso per la Marina. Oltre alle cessioni territoriali e materiali, furono imposte anche restrizioni di carattere militare:

Divieto di possedere, costruire o sperimentare armi atomiche, proiettili ad autopropulsione con i relativi dispositivi di lancio, cannoni con gittate superiori ai 30 km, mine e siluri provvisti di congegni di attivazione ad influenza. Divieto di costruire, acquistare o sostituire navi da guerra, sperimentare unità portaerei, naviglio subacqueo, motosiluranti e mezzi d'assalto di qualsiasi tipo. Divieto di mettere in opera installazioni militari nelle isole di Pantelleria, di Pianosa e nell'arcipelago delle Pelagie. Il trattato impegnava inoltre l'Italia a mettere a disposizione delle nazioni vincitrici Stati Uniti, Unione Sovietica, Gran Bretagna, Francia, Jugoslavia, Albania e Grecia le seguenti unità navali in conto riparazioni:

- 3 corazzate: *Giulio Cesare, Italia* (già *Littorio*) e *Vittorio Veneto*;
- 5 incrociatori ed esploratori: *Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, Attilio Regolo, Scipione Africano, Eugenio di Savoia ed Eritrea*;
- 7 cacciatorpediniere, (tra cui *Il Fortunale, l'Animoso e l'Ardimentoso*) di cui 5 unità classe *Soldati*, più *l'Augusto Riboty e l'Alfredo Oriani*;
- 6 torpediniere appartenenti a varie classi, tra le quali *Aliseo e Fortunale*;
- Sommergibili: 8 battelli, di cui 3 appartenenti alla Classe *Acciaio*;
- 1 nave scuola: *Cristoforo Colombo*.

(4) il 20 gennaio 1949 furono arrestati a Roma, con una valigia piena di tritolo, e diretti a Taranto ex marinai appartenenti alla X MAS: Paolo Andriani, Sergio Baldassini, Fabio Galiani, Fabrizio Galliani, Alberto Tagliaferro. Un altro reduce un tale Vladimiro Villani venne arrestato a Lecce. Sette altri marinai furono arrestati mentre preparavano sabotaggi al Colombo ed al Giulio Cesare. Numerose manifestazioni di protesta per la cessione delle navi all'URSS si ebbe in molte città d'Italia con tumulti e scontri con la polizia