

L'ITALIA MARINARA

QUINDICINALE ILLUSTRATO



L'arrivo a Genova del Conte Grande, il nuovo transatlantico del Lloyd Sabaudo

(Fot. con. Agnola)

Anno XXXIX - N. 4

16-31 Marzo 1928 - VI

L'ITALIA MARINARA

QUINDICESIMALE ILLUSTRATO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA

Direttore: FRANCESCO APONTE

Direzione, Amministrazione, Pubblicità: Via Giustiniani, 5 - Roma - Telefono 53-609

ABBONAMENTI

ANNUO

Italia e Colonie L. 12

Estero L. 25

Un numero L. 0,60 - Annuale L. 1

SEMESTRALE

Italia e Colonie L. 7

Estero L. 15

N.B. - Il giornale viene gratuitamente inviato ai soci della Lega Navale Italiana
(Questa annua di abbonamenti L. 20 per l'Italia e Colonie; L. 40 per l'Estero)

TARIFFA	Per ann. di abbon. in valuta	L. 5	oltre le tasse
INSERZIONI	Per ann. di abbon. nella pagina di testo	5	postali
	Pubblicità di pagina (20 mm. di altezza)	100	postali

IL NOSTRO LITORALE

CONCORSO A PREMIO TRA I LETTORI DE "L'ITALIA MARINARA"



(Fot. Dal Fieschi)

Sapete dirci che località è questa?...

Allo scopo di promuovere un sempre maggior interesse per le bellezze del nostro litorale, originarie e variate, e che fornisse la più classica antichità della penisola italiana da tre mesi bagna, *L'Italia Marinara* bandisce un concorso permanente a premio tra i suoi lettori, con le seguenti modalità:

1. Venirà pubblicata in ogni numero la fotografia di un'isola o di un tratto del litorale italiano, originarie e variate, e che fornisse la più classica antichità della penisola italiana da tre mesi bagna, *L'Italia Marinara* bandisce un concorso permanente a premio tra i suoi lettori, con le seguenti modalità:
2. Tutti i lettori del periodico in grado di riconoscere quale sia il paesaggio fotografato potranno concorrere avendo cura di staccare l'apposito modulo di partecipazione, riempirlo e incollarlo in cartolina postale da inviare a *L'Italia Marinara* - Servizio Concorsi - Via Giustiniani, 5 - Roma, entro 10 giorni dall'uscita del fascicolo.
3. Tra coloro che avranno esattamente risposto, verrà sorteggiata ogni volta - e cioè per ogni singola gara - una copia del volume: *Il servente del re* di Jacopo della Bella, edita dalla Ditta G. B. Paravia di Torino, e che trovati in concorso al prezzo di L. 37. Sarà in facoltà del vincitore optare per una vettura modello "Latina", fabbricata nelle officine Fratelli Borelli di Milano, produttrice delle conosciutissime vetture "Vigla".
4. Il nome del vincitore o della vincitrice sarà pubblicato su *L'Italia Marinara*.
5. La fotografia da noi pubblicata nello scorso numero per il "Concorso del Litorale" rappresentava il Capo S. Maria di Leuca sino all'entrata della Penisola Salentina.
6. Tra i lettori che indicheranno esattamente la località e che risponderanno con precisione al posto quesito, la sorte favorirà il dott. Ottavio Fabris di Bologna, che è peggio fare gratuitamente conoscere a quale dei due premi messi a disposizione del vincitore della gara intende dare la preferenza.

CANTIERE NAVALE TRIESTINO MONFALCONE

Indirizzo: Telegrafico: CANT. NAVALE MONFALCONE
Tel. MONFALCONE 1 - TRIESTE 10-36

Costruzioni e riparazioni di piroscafi da passeggeri e da carico, di qualsiasi tipo e tonnellaggio.

Tre classi di carrozzerie: cabriolet di sole, rimorchiatori, 12.500, 1.500 e 1.200.

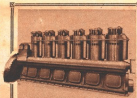
Officine meccaniche, Fonderia.

Officine speciali per riparazioni di locomotive e carri ferroviari.

Officine elettriche, generatrici, motori, trasformatori, apparecchi e quadri completi per sala e fondo teatro, centrali e autogeneratrici, ingegnamento elettrico per trazione, impianti idroelettrici di bordo.

Progetti e progetti a richiesta.

Rappresentanza in tutte le maggiori città.



SOC. AN. ITALIANA

per la costruzione ed il commercio

MOTORI DIESEL tipo

M. W. M. BENZ

Sede in Roma (135) Via Prati, 49

Tele: INDUSTROTORRENT-ROMA

Telefono: 70043

C.C. I. Roma (148)

Capitale Sociale L. 2.600.000, int. versato

Ing. Giorgio Masi

Amministratore Delegato

LLOYD SABAUDO GENOVA



I COLORI QUATTRO GENTI:

CONTE GRANDE

CONTE ROSSO - CONTE VERDE

CONTE BIANCAMANO

Grandi esposti di lusso Mediterraneo - Americane
Servizi di passaggio e merci per l'Australia.

Direzione Generale

GENOVA - PIAZZA DELLA MERIDIANA

Agenzia in tutte le principali città mondiali

Spazio riservato

alla

SOCIETÀ ITALIANA
DI

SERVIZI MARITTIMI

GENOVA

Il sottoscritto afferma che la fotografia pubblicata nel N. 4
de "L'ITALIA MARINARA" si riferisce alla località denominata:

_____ città nella Provincia di _____

Cognome e nome, leggibile

Indirizzo preciso

Data

Spazio disponibile

Cantieri del Tirreno

Società Anonima - Capitale Lit. 10.000.000

Interazione versata.

Sede e Rappresentazione:

GENOVA - Piazza Principe, 4

Isp. Esatt. Esenzia Sestini

Navi: Motocine - Caldaie

Riparazioni Navali

RIVA VERGOSO: Cantieri Navali, Stabilimento Meccanico, Fonderia.

GENOVA: Stabilimento Meccanico, Fonderia, Grandi Officine Riparazioni Navi.

Italiani, fatevi soci della Lega Navale!

ITALIA MARINARA

ARMANDO DIAZ

Il fascicolo del nostro giornale era la volta scorsa già in marcia allorché improvvisamente si diffuse in Italia e nel mondo la nuova notizia della morte del Maresciallo Diaz, Duca della Vittoria.

La imponente scomparsa del trionfatore di Vittorio Veneto ha riempito di cordoglio ogni cuore italiano; e le onoranze che nel Regno ed oltre confine tutti i figli d'Italia hanno reso concordati alla memoria del grandissimo condottiero, stanno luminosamente a provare il senso infinito e profondo di gratitudine che tutti gli uomini della nostra razza nutrono per la immortale figura di Colui che in un'ora travolgente tragica e sinistra fu il salvatore della Patria!

A questo picchiato tributo di devozione si è unire in mezzo al quale l'agosto trionfante di Armando Diaz è acciò tra i morti del sepolcro, ha partecipato con tutta la sua anima generosa la marinaria italiana, che per l'ardore primo della vittoria scopre nati sconosciuti ammirazione e riconoscenza senza limiti.

Tutti i buoni cittadini amano la Patria come la grande Madre comune.

Ma sono i naviganti — quelli cioè che a causa del loro mestiere peregrinano di continuo per il vasto mondo — gli uomini al cui sostituto cuore la Patria è più dolce, più preziosa, più diletta, più cara.

Quando — sotto la tirannide ed agguaziana minaccia dell'invasione nemica — la nostra Patria fu in pericolo, e fatto per un momento avarso dovendo cedere nel naufragio miserando delle nostre fortune, nessun cuore fu rifiutato stretto dall'angoscia ai pari di quello dei marinai italiani naviganti sotto altre latitudini in mari lontani.

E nessun cuore al pari di quello dei nostri naviganti ribellò di gratitudine per Armando Diaz allorché sotto la guida di Lui il nostro esercito, ricompensato, forte ed umana disciplina nel campo, ardente l'isterico nerbo, gli trine teute, lo ricacciò, lo travolse, e la Patria adorata fu libera e fu salva!

ITALIA MARINARA

Statuto Navale

Lo statuto navale — in lingua povera il programma della costituzione delle forze marittime di un paese — non può essere considerato come un semplice problema tecnico da risolversi in base a prevalenza di scuole, poiché è strettamente legato, anzi è una conseguenza diretta dello indirizzo politico generale del paese e delle sue condizioni economiche. Da questo emerge la necessità di stabilirlo chiamando a collaborarvi tutti gli organi che abbiano speciale competenza, e la necessità ancora che, una volta fissato, ven-

ga mantenuto e venga effettuato senza scostarsi dalle direttive che lo hanno informato.

L'esecuzione dello statuto navale così stabilito potrà, in relazione alle condizioni economiche o anche a speciali contingenze, essere ritardata o accelerata, si potrà per così dire oscillare fra un programma massimo ed uno minimo o viceversa — è quanto gli Stati Uniti ora vanno facendo — ma vi dovranno essere linee ben definite dalle quali non sia consentito dipartirsi, ed il programma non dovrà mutare quando non mosti l'indirizzo

politico generale del paese o non si abbiano rapidi ed eccezionali cambiamenti negli statuti navali dei paesi che interessano la propria politica.

Vi sono persone che pensano che un programma navale completo a lunga scadenza possa essere soltanto un privilegio delle nazioni più ricche. È questo un errore gravissimo. Lo statuto navale rappresenta il piano regolatore di una marina, e un piano regolatore di una grande città come di una piccola marina, non può essere concepito a pezzi e bocconi. Non

manca di fiducia e parzialità mutualmente quella regolarità di sviluppo più che necessaria ad un organismo delicatissimo e complicato per acquistare la dovuta consistenza.

Affermando questo non si vuole escludere che la esecuzione di un programma a lunga scadenza possa subire l'influenza di idee nuove, di programmi, come le ma-

ni, si modernizzano accettando i progressi della tecnica. Ogni nave che si costruisce può, anzi deve, rappresentare tecnicamente un progresso su quella precedentemente varata; si avrebbero altrimenti dei tempi di arresto dannosissimi i cui effetti potrebbero essere ripartiti ricorrendo al disarmo ed al sacrificio.

Si comprende facilmente che lo stabilire uno statuto navale non è cosa semplice. Non può questo scaturire soltanto, come alcuni pensano, da proporzioni aritmetiche fra numero di navi e di cannoni posseduti da due o più potenze, né da sole considerazioni sul calibro dei cannoni e lo spessore delle corazze. Immensure infatti e del tipo più disparato vanno messi a calcolo. Quelli di carattere economico sono tra i primi e tra i più importanti; quelli di carattere etico, morale, non sono tra gli ultimi e non vanno dimenticati. Ognuno di questi fattori ha coefficienti propri, costanti o variabili in seconda delle circostanze, determinati o indeterminati, e come si comprende è solo sui primi che un calcolo può con sicurezza esser basato.

Potrà discutersi quindi se ai fini della propria politica e in relazione alla propria potenzialità economica sia opportuno o conveniente disporre di un nucleo di grosse navi da battaglia in possesso, o se sia consigliabile ridurre il proprio programma alla sola preparazione dei mezzi strettamente necessari alla protezione del proprio traffico, cioè se sia necessario co-



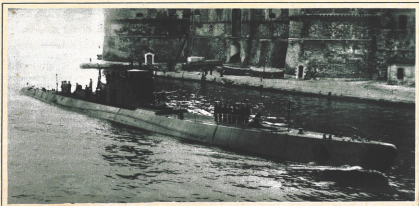
Fra le caratteristiche umanitarie di piazza con le quali da un capo all'altro d'Italia è stato accolto il nostro eroe — il cui trionfale successo costituisce la prova migliore che dopo un trattamento di così severi si è riuscito — e felicemente riusciti a creare nel Paese lo stesso spirito e condurre in ogni classe di cittadini quella esatta azione di profonda unità che ad un popolo come il nostro è indispensabile — assistito e gratificato di sì giusto il nostro augurio di S. E. Torri, che a l'Italia Marina il è consacrato far dono di una fotografia, accompagnandola con parole che saranno alla e l'istigazione riconoscente dei buoni risultati degli ultimi nostri il nostro sforzo collettivo. Dell'evento di questo Torri con il suo naturalmente fierissimo; ed esso ci è di valore sprone a dovere nella nostra lotta che ha per miraglio sull'Italia più marittima, e di conseguenza più grande.

ga mantenuto e venga effettuato senza scostarsi dalle direttive che lo hanno informato.

L'esecuzione dello statuto navale così stabilito potrà, in relazione alle condizioni economiche o anche a speciali contingenze, essere ritardata o accelerata, si potrà per così dire oscillare fra un programma massimo ed uno minimo o viceversa — è quanto gli Stati Uniti ora vanno facendo — ma vi dovranno essere linee ben definite dalle quali non sia consentito dipartirsi, ed il programma non dovrà mutare quando non mosti l'indirizzo

politico generale del paese o non si abbiano rapidi ed eccezionali cambiamenti negli statuti navali dei paesi che interessano la propria politica.

Vi sono persone che pensano che un programma navale completo a lunga scadenza possa essere soltanto un privilegio delle nazioni più ricche. È questo un errore gravissimo. Lo statuto navale rappresenta il piano regolatore di una marina, e un piano regolatore di una grande città come di una piccola marina, non può essere concepito a pezzi e bocconi. Non



Il s. sommergibile Goffredo Mameli, a Taranto, durante le prove di macchina

(for. Pirone)

struire navi da battaglia e incrociatori, o soltanto incrociatori, o magari, come alcuni vorrebbero, solamente siluranti e navi sottili. Stabiliti però ben chiaramente i compiti che alle forze navali dovranno essere assegnati, e conseguentemente a questi, fissata la loro composizione, una cosa rimarrà precisata, cioè di fronte a quali navi del probabile avversario le navi proprie dovranno trovarsi in condizione di poter attaccare con probabilità, se non con sicurezza, di successo; e di fronte a quali, data la maggiore potenza, saranno costrette e dovranno quindi essere in grado di prender caccia. Questo perché i colpi di cannone li tentano e li sacrifici eroici si compiono quando sono necessari, ma non possono in nessun modo esser messi a calcolo in uno statuto, in un programma navale.

Ogni ulteriore discussione sulle particolari caratteristiche delle navi da costruirsi diventerà perciò superfua, anzi più che superfua, dannosa, giacché queste caratteristiche non possono più essere stabilite o variate ad libitum; esse dovranno risultare chiare e precise da queste condizioni di fatto.

«La nave che non può né combattere né fuggire è una nave da demolirsi».

Così giustamente sentenziava Lord Fisher, un uomo la cui competenza in fatto di navi e programmi navali nessuno vorrà ritenere discutibile.

Gli uomini di mare e di guerra dovrebbero ricordarlo, quando occorre, a quanti, tecnici o non tecnici, lo ignorano o mostrano di troppo facilmente dimenticarlo.

Comunque, meditato, studiato e deciso un determinato programma navale, bisogna che anche senza esitare — meglio è se i fatti precedono le parole — la sua graduale esecuzione lasci nel paese e soprattutto nei tecnici la sensazione precisa che questo programma esiste e lo si va svolgendo senza dubbi, senza tergiversazioni, senza pentimenti di alcun genere.

Nel caso da questa sensazione la fiducia

nei mezzi approntati in chi dovrà adoperarli, cessano le discussioni sterili nel potere, e si rimanda in questo la fede nella piena corrispondenza della sua Marina, ai grandi compiti che le spettano.

YOEL MARUCCI

Se al Vostro giornale ancora non giungesse regolarmente l'Italia Marinara, accettato a precedenza con sollecitudine, oggi già riceverete per la rivendita il nostro periodico, illustrato a tavole settimanali su mostra al pari e meglio delle altre pubblicazioni illustrate di cui è fornita la sua edicola.

Un prezioso cimelio

donato dalla Marina alla Città di Taranto

La Marina Italiana ha donato alla città di Taranto il busto di Leonardo da Vinci, che apparteneva alla gloriosa nave omonima, affondata durante la guerra nel Mar Piccolo, e poi rinvenuta dal fondo delle acque e successivamente donata. Il busto venne recentemente consegnato al Podestà di Taranto dall'ammiraglio Cozzani, comandante del Dipartimento del Ionio e dell'Adriatico, il quale ricevette le genti della commenda per la città, e delle sue vittime, il Podestà, onore. Sparsa, ricevendo il dono, ringraziò per la città, mandando un saluto alla Marina.

S. E. il Generale Ispettore del Genio Navale

Giuseppe Rota

Nato a Napoli nel 1860, laureato ingegnere navale e successivamente ingegnere presso la R. Scuola Sup. Navale di Genova nel 1882, essendosi poi successivamente a far parte del Corpo del Genio Navale, Promosso Capitano, fu incaricato nel 1885 dell'impiego e dell'organizzazione della Vasa per le esperienze di architettura navale nell'Armaale dello Stato, la prima contratta nel costruttore capo, dirigendone i lavori fino al 1890. Direttore del R. Cantiere di Castellammare, dal 1904, fu preposto alla costruzione della R. NN. Vaghi, San Giorgio, San Marco, e Direttore delle Costruzioni alla Spezia dal 1904, a quella della R. NN. Dante Alighieri, Cassio, e Dorio. Ricoprì il posto di Direttore Generale delle Costruzioni Navali nel 1920

fu in seguito (1922) Vice Presidente, e poi (1924) Presidente del Comitato per l'esame dei progetti delle navi. Nel novembre del 1925 passò a far parte della Rivaiera e ricoprì il posto di Presidente del nuovo Ente Nazionale della Vasa per esperienze di architettura navale. Al Gen. Rota, membro del 1892 della R. Accademia di Architettura, fu conferito nel 1900 dal M. della Marina la medaglia d'oro per lavori tecnici utili alla R. Marina. Il generale Rota è notissimo in Italia e all'estero per i suoi importanti studi e per le pubblicazioni tecniche sulla resistenza delle corse e la propulsione delle navi, sulle quali egli ha efficacemente contribuito al progresso dell'architettura navale.

Note di Marina Militare

INCROCIATORI GERMANICI
DA SECO TORN.

Si hanno ora soltanto le prime notizie a riguardo dell'incrociatore germanico «Komet», che ha due gemelli nella serie, il «Karlshafen» e un altro in stato di costruzione meno avanzata e tuttora designato con la caratteristica D. Sono parzialmente immensi perché la Germania che nella costruzione di queste navi ha messo a profitto tutti i perfezionamenti della sua tecnica industrialmente anni progettati è riuscita a tener lungamente il segreto sui particolari di queste navi.

Le loro dimensioni sarebbero le seguenti: lunghezza alla linea d'acqua m. 169, larghezza m. 15,30, pescaggio m. 5.

Sarebbero costruiti in acciaio speciale ad alta tensione, il fascio non avrebbe giunture le lamiere venendo usate fra loro a mezzo della saldatura elettrica. Lo scafo, aperto a poppa, sarebbe molto basso sull'acqua, le superstrutture ridotte al minimo. Si sarebbe così ottenuto la massima economia nel peso della nave. Sarebbero armati con nove cannoni da 150 mm, riuniti a tre in torri in un unico affusto.

La torre prodiera è nel castello, le due torri di poppa non sono separate per chiglia ma secondo un asse leggermente inclinato a quella più centrale e, sovrapposta all'altra, il cannone di tiro sarebbe assempre parallelo alla linea di marcia. Sarebbero armati di 10 proiettili di 45 kg. ciascuno che potrebbero essere lanciati in un minuto. Quattro pezzi da 90 mm. sarebbero sulla poppa, completando l'armamento d'artiglieria.

La nave avrebbe quattro apparecchi triplici per la buona difesa.

Dietro la torre di poppa c'è una forte poligona per gli organi di comando e dietro a questa un albero con la fune, per la direzione del tiro.

Le macchine navali sono a turbina a ingranaggio e hanno la potenza di 65 mila cavalli, il vapore è fornito alle turbine da caldaie ad alta pressione a combustione a zolla. La velocità prevista è di 32 miglia.

Motori Diesel ausiliari permetterebbero alla nave di raggiungere alla velocità massima di 14 miglia un raggio d'azione di ben 5500 miglia.

La Rivaiera Marittima dalle anse tagliate i dati, serve che questo tipo di nave che ha destato tanto interesse in Inghilterra è destinato a prolungare il commercio. A noi sembra che le sue caratteristiche lo rendano in verità più adatto alle funzioni di distruttore del commercio, che non a quelle di nave da guerra. La nave ha tutte le qualità più preziose per la guerra di corsa che deve del resto rientrare oggi che mai nel programma della Germania, e sotto questo aspetto soltanto rassicurano a spiegare l'armamento di 12 torri lanciasiluri in una nave di tale dimensioni.

IL PROGRAMMA DEGLI U. S. A.

L'America seguita ad interessare sempre il nostro marinaro.

Il successivo programma Wilbur ha già subito per parte della commissione parlamentare per gli affari navali una notevole riduzione.

Da 25 incrociatori di 10 mila tonnellate, 5 navi portaerei, 9 cacciatorpediniere e 32 sommergibili siamo scesi a 15 incrociatori ed una sola nave portaerei. 15 incrociatori dovranno essere imposti sulla scala entro tre anni e completati entro sei. La nave portaerei dovrà essere impostata entro due anni.

Su questo nuovo programma che importa una riduzione sulla spesa da 740 a 274 milioni di dollari, dovranno però pronunciarsi ancora i due rami del Congresso. Malgrado che da più di un lato si affermi che la Commissione navale sia andata oltre i propositi del Presidente, che non avrebbe il suo dissenso, potrebbe anche non essere impossibile che una forte opposizione abbia ad obbligare a ulteriori riduzioni.

Si tratta però ad ogni modo di un programma

ma navale organico, complesso, a non breve scadenza, e che anche a traverso riduzioni e modifiche rimane indice di una politica navale netta e decisa.

DISCUSSIONI SUGLI INCROCIATORI «STANDARD»

Gli incrociatori standard da 10 mila tonnellate che hanno tanta parte in questi comizi in altri programmi navali non incontrano però per il momento il favore dei critici navali. Il rendimento bellico di queste navi comincia a più costantemente ritenuta ad essere sostanziale discusso.

E' recente uno studio del noto critico navale H. J. Ferrary intitolato a queste tondeffe che trovano anche in Francia un valido sostenitore nell'ammiraglio Piro comandante della prima Divisione dei navigli estere. L'ammiraglio Piro ritiene, non certo a torto, che l'incrociatore di 10 mila tonnellate così come viene attualmente costruito non sia in grado di resistere ai colpi di un cannone da 205 mm.

L'ammiraglio Piro propone quindi tutta l'opportunità di un ritorno al vecchio tipo di incrociatore corazzato. Indiscutibilmente egli è costretto a pensare che il compito di queste navi, specialmente nelle marine minori (e questo sarebbe il caso nostro) non può essere quello o quello soltanto della distruzione del traffico avversario, e che nell'opera indispensabile della difesa, invece del proprio traffico non potranno per sostituire il principale posto di appoggio degli incrociatori leggeri minori da situati a loro volta a sostenere l'opera del cacciatorpediniere e del naviglio scorte, così che le tante copie avranno la massima probabilità di scontrarsi con navi simili. Ne sorge quindi la necessità di migliorare le qualità difensive, ed il ritorno all'incrociatore corazzato si profila quindi all'orizzonte.

Sia di fatto, come se Ferrary consera, che l'ammiraglio Britannio (il quale nel 1942 fu forzato un programma per la costruzione

di incrociatori di 10 mila tonnellate) venne alla decisione di una riduzione di spese ha abbandonato proprio la costruzione di queste navi, preferendo ad esse quelle più recentemente progettate per un dislocamento di 4000 tonnellate delle quali ha invece deciso la costruzione.

La Francia costruisce ancora incrociatori da 10 mila tonnellate, ma sembra accertato che quelli attualmente in costruzione abbiano a differenza in modo sensibile delle due navi simili che già sono entrate in servizio, specialissime per l'aggiunta di una protezione nella parte centrale.

Molto probabilmente deve aver avuto influenza non poca in questo nostro orientamento di idee le notizie che circolano sulle costruzioni che la Germania sarebbe per intraprendere. La Germania, visitata già nei programmi d'armamenti navali dalle precise condizioni del trattato di Versailles, replicabile nella sua nuova nave tipo A di 10 mila tonni, una buona protezione ed un armamento di cannoni da 230 mm. (il trattato di Versailles le consente un numero massimo di 6 di tali cannoni).

Tesa ha mantenuto in questi ultimi tempi assai a lungo il segreto sulle caratteristiche delle navi costruite, e nell'ultimo momento dei suoi incrociatori, il Koenigsberg, ha mostrato di essere conduttore quasi bellissime superiori del eccezionali. Il tipo di nave del quale è ora per iniziare la costruzione si presenta quindi particolarmente interessante dato che il suo tonnellaggio non è superiore al quello degli incrociatori standard in questione.

Il critico navale inglese conclude il suo studio affermando che la tecnica navale dovrà in un futuro assai prossimo essere costretta a scegliere su questa alternativa: o tornare all'incrociatore corazzato dell'antico genere, o decidere a costruire navi da 12.500 o 18.000 tonnellate in luogo delle corazzate da 25.000 tonnellate previste dal Trattato di Washington. Si aggiunge che mentre la prima alternativa non avrebbe molte precise probabilità di successo, viceversa Italia e Francia sembrano assai ben disposti verso la seconda.

VARIA

IL SALUTO DEL DUCE AI MARINAI DELLA CLASSE 1906

Il « Foglio d'Ordine » del Ministero della Marina reca:

I marinai della classe 1906 dopo 24 anni di servizio lasciano le armi avendo compiuto il loro dovere con alta spirito, che fatiche e sacrifici della vita navale non hanno alterato. Il solito monito tornano alle famiglie e li ringrazio.

Il loro compito verso il Paese non è finito. Per loro non il loro civile le virtù provate e confermate durante il servizio militare.

Il Ministro: PIU' MESSALINI

NEGLI ALTI GRADI DELLA MARINA

Con R. Decreto del Governo Nazionale l'Ammiraglio d'Armata Gustavo Nicastro lascerà il 16 marzo la carica di Comandante in Capo dell'Armata Navale e di Comandante della prima Squadra, per assumere il Comando in Capo del Dipartimento Marittimo di Isonzo-Torino.

L'ex mare l'Ammiraglio di squadra Angelo Ugo Con ha lasciato la carica di Comandante in Capo del Dipartimento Marittimo dell'entro e dell'Adriatico.

Con data di marzo andrà in vigore la nuova costituzione delle Forze Navali. L'Ammiraglio di squadra Amleto Bonaldi assumerà il Comando della prima Squadra e l'Ammiraglio di squadra Augusto Ugo Con assumerà il Comando della seconda Squadra.

L'Ammiraglio di squadra Massimiliano Lovelli assumerà il 21 marzo dalla carica di comandante in capo del Dipartimento Marittimo del Basso Tirreno.

UNA CONFERENZA DEL COM.TE SANSONETTI

La sera di sabato 3 marzo, le sale della Casa del Pensiero di Roma erano affollate di sotto pubblico nel quale si notavano molte eleganti signore e moltissimi ufficiali di terra e di mare, accorsi ad ascoltare la parola del Comandante Sansonetti, Capo Ufficio Stampa del Ministero della Marina.

Alla presidenza sedevano il Prof. Senatore Luigi Laigò, il Comm. Roberto Sapelli e il Segretario Generale dell'Istituto gr. uff. Di Castiglione.

La conferenza, preceduta da una misteriosa commemorazione del Maresciallo Diaz tenuta dal Senatore Laigò, il quale presentò poi con belle parole il giovane, denso e brillante conferenziere ricordandone le esistenti qualità di soldato e di studioso, fu una esposizione molto chiara e interessante delle questioni marittime che inventano la vita delle maggiori potenze del mondo.

Il Comandante Sansonetti, riferendosi direttamente alla vicenda ed agli insegnamenti della grande guerra, esaminò le caratteristiche e le possibilità di efficace impiego dei vari tipi di navi, dimostrandone le vicendevoli funzioni integrative.

Una massiccia delle direttive seguite in materia delle singole Nazioni marittime completò l'attento ed appassionato esposizione.

Al Comandante Sansonetti venne consegnata in fine la simbolica medaglia d'oro de La Casa del Pensiero.

CONCORSO PER L. R. ACCADEMIA NAVALE

E' aperto un concorso per l'iscrizione, nella R. Accademia Navale, di un allievo ufficiale d'ingegneri alla I classe del corso normale per l'anno scolastico 1948. Il termine utile per la presentazione delle domande e dei documenti scadrà al 25 agosto prossimo venturo.

Le avventure di Piro Pera

(Versi e disegni di Cio).



Qui di sera la carriera dell'Ufficiale Piro Pera che fa in crisi, si è Contro a Pol e Piroto Equivalente.



« Questa vita d'ufficiale, tempo e noia, è per me un disastro! Gli che debbo andare soldato o in Marina dilatare? »



Ma una boccia di limoncello rende così il più degli anni la spaziosa dritta dritta in quel mare a capofitto.



Per fortuna una farneticata sordovota, a quella vista più si batte e lo sostiene così a che una boccia viene.



« Tutto fatto al Corpo nobile che lo assommi al suo occhio, e tutto il si decore a da allora insieme. »



Tutte vuole d'istoria fa la prima sua franchigia discendendo alle barche a vedere la marina.



Ma le folle sono ancora eccite Piro il salatore ed al mirato speciale non torna dato che si cordole.



Da una solerte Comitato il bollato è segnalato, e attica Piro, la guidatore, la sua prima provazione.

TERMINOLOGIA MARINARESCA

Dislocamento e stazzaatura delle navi.

Un bastimento che galleggia in riposo nell'acqua tranquilla deve avere una immersione tale che il volume di acqua uguale al volume della parte immersa abbia un peso uguale al peso del bastimento stesso. Questo dato di fatto fu osservato e handful ai siracusani attorniti da Archimede colia parola «Eureka!». In altri termini, secondo il ben noto principio di Archimede: «*Un corpo immerso in un fluido è soggetto a una spinta verticale, dal basso verso l'alto, uguale al peso del volume di fluido spostato dal corpo*». Questo peso dicesi *spostamento*, o, con parola di origine francese, *dislocamento*, e costituisce la caratteristica fondamentale dei bastimenti da guerra, tutte le altre caratteristiche essendo a questa più o meno strettamente legate.

Il dislocamento varia col carico e col peso della nave: aumentando il peso, aumenta il dislocamento e l'immersione, poiché con questa varia il volume immerso. Passando dal mare in acque dolci il dislocamento di un bastimento non cambia, evidentemente, ma aumenta la sua immersione, poiché per essere l'acqua dolce più leggera di quella salata, ne consegue che il volume della parte immersa è maggiore.

Un bastimento armato, allestito e attrezzato, con provviste di combustibile, acqua e viveri, con l'equipaggio e le merci e i passeggeri (se trattasi di nave mercantile) a bordo, pronto ad intraprendere una navigazione, ha un certo dislocamento. Se il viaggio da intraprendere sarà previsto di maggiore durata e non vi sarà possibilità o convenienza di rifornimenti durante il viaggio, le dotazioni e le provviste dovranno essere imballate in maggiore quantità, e per conseguenza il dislocamento del bastimento risulterà maggiore.

Fino a pochi anni or sono si usava considerare per i bastimenti da guerra due dislocamenti: il *dislocamento normale* e il *dislocamento massimo*. Il primo corrispondeva alla nave equipaggiata ed allestita, come sopra detto, con dotazioni normali di acqua di riserva per le caldaie e di combustibile (la quantità di queste dotazioni varia secondo i differenti criteri adottati presso le varie marine); il secondo corrispondeva alla nave colla massima quantità di acqua e di combustibile che essa può portare compatibilmente colle sue qualità di tenuta del mare e di velocità. Il Trattato relativo alla diminuzione degli armamenti navali, concluso a Washington il 6 febbraio 1922, gli Stati Uniti d'America, Gran Bretagna, Francia, Italia e Giappone ha stabilito fra l'altro che le navi

di nuova costruzione siano considerate in base a un *dislocamento tipo*, che con parola inglese è generalmente indicato come *displacement standard*. Questo dislocamento è quello della nave completa, con l'apparato motore, l'armamento, le munizioni, l'allestimento, il materiale di rispetto, tutto l'equipaggio, i viveri e l'acqua per l'equipaggio stesso, pronta a prendere il mare, ma senza combustibile e senza acqua di riserva per l'alimentazione dell'apparato motore. Per questo dislocamento la tonnellata non è quella metrica, bensì quella inglese di 2.240 libbre pari a 1.016 Kg.

Il peso totale, dislocamento di una nave da guerra è costituito dai pesi dei

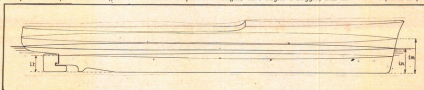
1000 chilogrammi), unità di misura (di volume) per la stazza (la tonnellata di stazza (uguale a un volume di metri cubi 2,832; pari a circa 100 piedi cubi inglesi); queste due unità e per conseguenza i due tonnellaggi — *displacement* e *stazza* — rappresentano due grandezze ben diverse e nettamente distinte che non debbono essere confuse.

Il tonnellaggio di stazza costituisce un elemento di capitale importanza nei traffici marittimi, poiché in relazione alla stazza sono fissate molteplici misure di sicurezza navale, le prescrizioni e norme di carattere fiscale, le statistiche sulla consistenza del naviglio, sulle costruzioni navali mercantili e sul movimento dei porti.

Le voci *stazza* e *stazzaatura* traggono origine dallo *staggio* o *staggiu*, nota mi-

Morittino di Venezia (1255) in milliriaz e Ansharita. Le ordinanze del Consiglio dei Propadi di Venezia distinguevano le navi secondo la loro portata in botti; nell'Ordinanza di Pietro d'Aragona (1354) e nei Privilegi del Grande Ammiraglio di Sicilia (1397) la portata era riferita alle salme.

A questi sistemi empirici per il calcolo della capacità interna delle navi, altri coloniali e del tutto arbitrari vennero verso la fine del secolo XVII. L'*Ordinanza francese sulla Marina* (1681) stabiliva che tutte le navi, appena costruite fossero stazate dal *gardejuré* o *prodromone* del mestiere di carpentiere: l'unità di misura era la tonnellata di 2000 libbre, equivalente al peso di 4 *barriques* di Bordeaux, cui volume si considerava della capacità di 42 piedi cubi. In Inghil-



1. 1.: Immersione corrispondente al dislocamento tipo - 2. 2.: Immersione corrispondente al dislocamento normale

3. 3.: Immersione corrispondente al dislocamento massimo

seguenti elementi: scafo completamente allestito (compresa la protezione, costituita dalla corazzatura e dalle strutture per la difesa subacquea); apparato motore; armamento guerresco; equipaggio (con effetti, viveri e acqua); combustibile e acqua di riserva per le caldaie; dotazioni di consumo. Dato un certo dislocamento è possibile utilizzare in vario modo i pesi — cui corrispondono le qualità della nave: protezione, armamento, velocità, autonomia — dando la prevalenza agli uni piuttosto che agli altri secondo il tipo della nave che si progetta. Ecco perché a un certo dislocamento, come sopra si è accennato, corrispondono per un bastimento da guerra di determinato tipo, certe determinate caratteristiche, sia che il dislocamento più in certo qual modo dare un'idea delle qualità belliche di una unità. Ciò spiega come, nel confronto fra le varie Marine, un tal peso presiede in esame il tonnellaggio globale dei vari tipi di navi (navi da battaglia, incrociatori, silianti, ecc.).

Per il naviglio mercantile destinato al traffico delle merci e dei passeggeri, interverranno altri fattori a determinare i criteri di valutazione. La nozione del dislocamento, salvo che per il progettista, perde in questo caso il suo valore e s'adatta il concetto della stazza. Come il dislocamento è il risultato di una valutazione di pesi, così la *stazza* è il risultato di una valutazione della capacità interna, eseguita secondo particolari norme, cioè del volume che può considerarsi commercialmente utilizzabile e per conseguenza redditizio agli effetti del trasporto di merci e di passeggeri.

Unità di misura (di peso) per il dislocamento è la tonnellata metrica (di

stazza), usata un tempo per la determinazione della portata dei bastimenti, così come le corrispondenti voci *jauge* e *jaugeage* derivano dal regolo *quadrato* (*jauge*) usato per le misure di capacità. I termini *tonnellata*, *tonnellaggio* e i corrispondenti *tonneau*, *tonne*, *tonnage*, ecc., traggono origine da *tonne*, *tonneau*, ecc., denominazione dei fusti, poiché, essendo in antico le navi mercantili adibite in particolare modo al trasporto di vini e di grano, si usava basare i sistemi di misurazione sul computo del numero di botti di vino o di mine di grano che potevano trasportare. La nostra tosa divenne in Francia la *tonne* e ci ritornò come *tonnellata*.

Presso i Greci ed i Romani si computavano le quantità del carico che le navi potevano trasportare, rispettivamente in *talenti* e in *ankere*, corrispondenti al peso di un piede cubico di acqua (circa un quarantesimo di tonnellata).

Presso i popoli che succedettero ai Romani ed ai Greci nell'esercizio della navigazione furono investigate, con varia terminologia, differenti unità di misura delle quali è rimasta traccia nei documenti delle legislazioni che sono pervenuti fino a noi. Così nei *Rolet* o *Jugements d'Oléron*, nei *Jugements de Damme*, nel *Guidon* de la mer incontriamo le voci *tonne*, *tooleggen*, *tonneaux* (botti); nei *Reveries anacoretiche*, nello *Statuto di Birca* (1254) e nella *Legislazione Olandese* troviamo il *last*, fusto adoperato per le aringhe o per il vino. Secondo gli *Statuti della Repubblica di Genova* (1333-1334) e lo *Statuto dell'Ufficio di Gosaria* (1441) le dimensioni delle navi erano indicate in *cabli* o *braccia* e *palme* e la portata in *rubbi* e *condari*; secondo il *Consolato del Mare* la portata era determinata in *cantare* e per lo *Statuto*

terra la prima regola sulla stazzaatura fu stabilita dal Parlamento nel 1694 (il tonnellaggio veniva determinato dividendo per il numero fisso 94 il prodotto della lunghezza della chiglia per la larghezza del baglio maestro e per la profondità di stiva) e modificata in seguito nel 1696, 1720 e 1773.

In Francia, nel Regno di Sardegna, in quello dei Due Sicili, e nello Stato Pontificio, furono fissate regole analoghe (prodotto della lunghezza totale per la larghezza massima e per la profondità di stiva in piedi di Francia, diviso per 100).

L'introduzione del sistema metrico lecitale portò ad una successiva riforma nel calcolo della stazza, e, mirando le dimensioni principali in metri anziché in piedi, il numero fisso 94 fu sostituito da un dividente, che, secondo i Paesi, variò fra 3,30 e 3,80.

Fin dal principio del secolo scorso si era sentita la necessità di fissare nuove regole che, seguendo criteri meno empirici e più scientifici, potessero fornire meglio rispondenti allo scopo di determinare la capacità interna delle navi e nel 1850 il Sig. Moorsom, inglese, elaborava un progetto per la stazzaatura delle navi basato sul calcolo della capacità interna mediante il metodo della parabola conica del Simpson e sulla tonnellata di stazza equivalente a 100 piedi cubi inglesi di volume (metri cubi 2,832). Questo progetto, accolto, favorevolmente, entrò in vigore nel Regno Unito dal 1° maggio del 1855 in virtù del *Merchant Shipping Act* del 1854 fu esteso in seguito, col'Alleanza da parte della Commissione Europea del Danubio (1860), della Conferenza Internazionale per il Canale di Suez (1872) e degli Stati Uniti per il Canale di Panama (1913).

Col sistema del Moorsom si veniva a distinguere la *stazza lorda* — volume complessivo degli spazi interni — dalla *stazza netta*, che si ottiene dalla prima deducendo il volume di quei locali che, non avendo come destinazione immediata

quella della sistemazione dei passeggeri o dello stivaggio delle merci (alloggi degli ufficiali e degli equipaggi, locale delle carte e strumenti nautici, locali dell'apparato motore e locali destinati a macchinari vari per il servizio di bordo, depositi, ecc.) non concorrono direttamente al rendimento economico delle navi. Come si vede nella stanza netta, che è quella più attualmente colpita dai provvedimenti fiscali relativi alle tasse in generale e a quelle di ancoraggio, alle tariffe di stivaggio, rimorchi, vitale alle navi, carenaggio, ecc. sono inclusi i depositi del combustibile. Per il volume dei locali dell'apparato motore sono poste delle limitazioni alle deduzioni da farsi dalla stanza lorda poiché, oltre un certo limite, l'ampiezza dei locali occorrenti per la sistemazione di grandi apparati motori, contribuisce, per la maggiore velocità della nave, ad aumentare il suo valore commerciale e concorre direttamente al rendimento economico della nave stessa.

I diversi Stati non seguirono regole del tutto uniformi nei particolari della stanzatura, specialmente per quanto si riferisce alle deduzioni relative ai locali degli apparati motori e si resero così necessari numerosi accordi fra i vari Stati, per il reciproco riconoscimento dei certificati di stazza delle rispettive bandiere, allo scopo di evitare che le navi del commercio dovessero essere costrette a prolungare non di rado la loro permanenza nei porti esteri per sottostare a misurazioni, in base alle quali si dovevano liquidare le tasse di ancoraggio.

In Italia vigeva il regolamento approvato con Decreto Luogotenenziale del 1916, che sostituisce il precedente regolamento del 1905. In questo regolamento sono minuziosamente determinate le norme da seguire nella misurazione dei vari locali e nelle deduzioni dalla stazza lorda, nonché le norme particolari relative alla stanzatura per il transito dei Canali di Suez e di Panama.

Per il naviglio mercantile interviene infine un altro elemento di considerevole importanza, la portata in peso morto (in inglese *dead-weight*), cioè il valore della differenza tra il dislocamento massimo della nave e il dislocamento massimo senza completamente allestita ma scarica. Il peso morto corrisponde perciò al peso del combustibile, acqua e carico (merci e passeggeri) che può essere trasportato dalla nave. Per meglio chiarire quanto sopra detto citiamo tre esempi:

— Nave da battaglia del tipo *Dread-nought* (con apparato motore di circa 8.500 tonnellate — stazza lorda 3.900 t. — netta 2.400 t. s. — portata in carico 6.000 tonnellate).

— Grande transatlantico per passeggeri (con apparato motore di 45.000 t. s. e 21 nodi di velocità): dislocamento tipo tonn. 21.900 — dislocamento normale tonn. 22.900 — dislocamento massimo tonn. 24.500.

— Fregata di tipo medio (con apparato motore di 2.000 H.P. e 12 1/2 nodi di velocità): dislocamento circa 8.500 tonnellate — stazza lorda 3.900 t. — netta 2.400 t. s. — portata in carico 6.000 tonnellate.

— Grande transatlantico per passeggeri (con apparato motore di 45.000 t. s. e 21 nodi di velocità): dislocamento massimo 37.000 tonnellate — portata in carico 11.000 tonnellate — stazza lorda 34.500 t. s. — netta 15.000 t. s.

(Continua)

I Viaggi d'Istruzione Marinara della L.N.I.

Col mese di novembre u. s. si è chiuso il primo esperimento dei Viaggi di Istruzione Marinara effettuati ad iniziativa della L.N.I. Dal risultato complessivo di essi, la Commissione Straordinaria della Lega Navale ha potuto rilevare con soddisfazione come questa nave e generale forma di propaganda nautica abbia pienamente corrisposto allo scopo e carattere speciale di questi viaggi, parti-

Legge Navale è stata infine offerta ai Comandanti delle navi che ospitarono i soci, e furono larghi ad essi di fraterno accoglienza e di assistenza premurosa e cordiale.

Nel Salone di propaganda della « Il Mito d'Arte Marinara » recentemente tenuta nel Palazzo delle Esposizioni in Roma, vennero esposte, ed attirarono le particolari attenzioni dei numerosi visitatori, le più belle ed interessanti



Una parete di fotografie illustranti i Viaggi di Istruzione alla L.N.I. Marina

colamente destinati, con esso, ad attrarre ed avvicinare particolarmente al mare i giovani studenti, e ad affluire direttamente con la vita e coi traffici marittimi, col movimento dei principali esporti e soli internazionali, e col lavoro disciplinato e fecondo della nostra opera marinara meritoria.

Un compendio della relazione riassuntiva e specifica dei viaggi eseguiti, e dei risultati avuti, è stata rassegnata al Capo del Governo, al Ministero delle Commissioni, nonché a S. M. il Re, Altrimenti, l'Associazione, ed al S. A. S. il Duca d'Aosta, suo Presidente Onorario.

E tutti hanno avuto parole di incoraggiamento e di plauso per la buona e felice iniziativa.

La Commissione ha voluto intanto esprimere i suoi sensi di speciale gratitudine agli associati che hanno finora offerto posti di viaggio ai soci nelle loro navi, per il tangibile e prezioso contributo dato alla felice iniziativa. Ed ha voluto dedicare un'apposita targa a quelle navi, i di cui tali Magistri ed equipaggi hanno maggiormente contribuito all'opera di propaganda e di affluimento marittimo dei soci imbarcati. Una speciale medaglia ricorda della

fotografie ritratte dai giovani soci del nostro dei rispettivi Viaggi.

Particolarmente notate, nella rassegna ed interessante nautica, le fotografie presentate dai soci Brugier e Gaudignin di Roma durante il viaggio del *periplo* casale di Africa nel gennaio 1916, dagli studenti R. Garsen e L. Fiumi di Torino nel casale di Bristol nel Geracchia; D. Della Rocca, G. Torti ed altri, di Roma e di Genova, sul *Falco* e sul *Delta* Tevere in Marocco, Algeria ed Olanda; di A. Lodi di Firenze sull'*Arconte* a Londra, Anversa ed Andegri; di R. Borgatti di Pisa nel *Balico* sul G. Maresi; di P. Natarbato di Palermo a Melilla e Rotterdam sul *Dirichlet*; di G. Sitta di Ferrara sul *Giove* in Mar Nero; di G. Benadelli di Firenze sul *Cerv* in Danubio; ed altre numerose in Tunisia, Lika, in Sardegna, Malta, ecc.

La fotografia che pubbliciamo riproduce una parte della Mostra speciale nel reparto propaganda all'Esposizione.

I viaggi saranno ripresi tra breve, durante il prossimo periodo attivo, ed opportunamente intensificati in base alle nuove direttive ed istruzioni che verranno emanate.

Curiosità Marinara

Antenati degli odierni sommergibili

Allorché si parla di sommergibili o, per essere più esatti, di sottomarini, se ne fa abitualmente risalire le origini alla *Tartar* di Bushnell ed al *Nautica* di Fulton.

In realtà il sommergibile ricorda più anzitutto il mezzo di comunicare sotto le acque, stanzato a quanto dice Bagnasco Bagnasco, sarebbe già esistito nel mondo antico. La *Tartar* è indubbiamente un poco vana. Un tubo di una ventina di metri ci porta ad una quota della quale è facile che alcuni corsari dell'ultima avventura abbiano fatto delle imbarcazioni di cuoio con le quali era possibile navigare sopra e sotto l'acqua. Invece, invece di quanto che la nave, sulla farsule, e del naufragio con determinato profitto per prendere il carico. Come si vede il blocco dei sommergibili effettuato durante la guerra non sarebbe cosa nuova.

Non si ha però nessuna idea del come questi imbarcazioni fossero costruite. Notizie più precise hanno invece su tentativi di navigazione in profondità fatti in epoca di poco posteriore.

Risulta infatti che nel 1648 un tale von Drebel, che il nome ci farebbe ritenere tedesco, abbia costruito ed esperimentato a Londra un battello capace di navigare sotto l'acqua, ma non nei nostri mari. Nel 1651 il francese de Son avrebbe provato a Rotterdam un battello poco dissimile dal nostro. Si narra che si accorse ripreso il tentativo con un battello alquanto migliorato e non maggiore successo. Non siamo dunque di fronte a tentativi operativi, l'idea della navigazione subacquea occupa realmente i costruttori dell'epoca.

Reportage-fotografici di grande attività e capacità ricercarono d'argento lungo la sponda del mare di Lido.

Attivissimi e faticosi produttori di abbonamenti ci occupavano ugualmente di argentei in tutti i grandi e piccoli Casini del Regno.

Ritagliare per chiarimenti alla

Direzione de *L'ITALIA MARINARA*

Via Giustiniani, 5 ROMA

Sulla fine del secolo diciottesimo gli studi per la risoluzione del problema furono ripresi da Bushnell e da Fulton, e come è noto, quest'ultimo riuscì a costruire il primo battello che avrebbe dovuto navigare a vista in superficie, e in immersione doveva anche muoversi per mezzo di manovelle ed ingranaggi.

Bagnasco non accettò l'idea di Fulton e questo era nato a riguardo dell'attività dei sommergibili non ha cambiato valore. I membri di questa lettrata commissione si richiamano al modo che potrebbero essere impiegati.

Valeva indubbiamente più lontano di Napoleone. In verità, del resto, il Corso dell'Occidente si apriva nel mare dell'Avversario. La Commissione quindi inviò il ministro Forlani ad accertare insensibilità e l'insostenibilità di questi mezzi di difesa. Fulton per eseguire macchina della quale ha proposto il modello.

Come si vede il giudizio espresso cent'anni anzi era nato a riguardo dell'attività dei sommergibili non ha cambiato valore. I membri di questa lettrata commissione si richiamano al modo che potrebbero essere impiegati.

Non so se questa vecchia relazione sia mai stata a conoscenza del sommo Legato. Ne dispiace, giacché nel caso avremmo potuto cercare a convincere dell'unità della sua proposta. Le marine italiane non potranno mai rinunciare ai sommergibili e specialmente tutti ai più deboli del mare.

Y. M.

Articoli, disegni, fotografie ed ogni altra cosa che si riferisce in genere alla compilazione del giornale, vanno inviati alla:

Direzione de *"L'ITALIA MARINARA"*

Via Giustiniani, 5 ROMA

Per quanto riguarda gli abbonamenti al periodico, le richieste di giornali e le inserzioni di pubblicità, rivolgersi esclusivamente alla:

Amministrazione de *"L'ITALIA MARINARA"*

Via Giustiniani, 5 ROMA

La IV Crociera della Lega Navale Italiana

Alla VI Crociera organizzata dalla Lega Navale, e che come è noto si svolgerà dal 20 Marzo all'11 Aprile, succederà la IV Crociera, la più caratteristica località della Tunisia e delle Tripolitane, si sono già iscritti numerosi soci, in modo da essere la più florida di tutti.

Anche per questa nostra iniziativa della L.N.I. si può fare auspicio di successo in un'occasione dove si attese il largo consenso dei soci.

IL DIPORTO NAUTICO

La regala di crociera attraverso l'Atlantico.

Nel mondo del yachting internazionale desta molto interesse la grande regata di crociera che sono gli ospiti di S. M. Alfonso XIII si correrà nel prossimo luglio da Sandy Hook (Stati Uniti d'America) a Sant'Eustachio (Spagna), su una distanza approssimativa di 2350 miglia.

I concorrenti verranno divisi in due categorie:

La prima, per grandi yacht esodanti i 12 metri in linea di galleggiamento, lancerà l'arteria il 7 luglio, mentre la partenza della seconda categoria (yacht inferiori a 12 metri) sarà data ufficialmente a una settimana prima in modo che l'arrivo in laguna possa avvenire quasi simultaneamente.

Il percorso dovrà essere fatto interamente a vela, ed i motori saranno pertanto sconsigliati. Benché la data di chiusura delle iscrizioni sia ancora relativamente lontana, hanno già aderito i seguenti yacht per la grande serie: *Albino*, brigantino a palo (Irish), massima metratura di M. A. Corvis; *Alvin*, goletta a tre alberi (Irish, massima m. 36,50) di G. Rand Lambert; *Cruzzola*, goletta a gabbia (Irish, massima m. 32,50) di H. C. O'Brien; *Gulnare*, goletta a tre alberi (Irish, massima m. 36,50) di Edgar Palmer; *Spezia*, goletta (Irish, massima m. 38,75) di A. V. Green; *Zedus*, goletta (Irish, massima m. 38,50) di J. S. Johnson.

Dura la notevole differenza di tonnellaggio e di tipo di questi grandi yacht, e l'incognita del tempo che essi potranno incontrare in Oceano, è difficile arricchire previsioni; ma tra i concorrenti si fa la gara di Atlantici quasi probabile vincitore, essendo naturalmente una nave azzo veloce ed avendo esso nel 1905 conquistato la Coppa dell'Imperatore di Germania, coprendo la distanza da Sandy Hook a Cape Leerd in Comorragia (miglia 3602) in 12 giorni e 4 ore; ciò che costituisce un vero record.

Per la serie minore le iscrizioni sono per ora poco numerose e ciò si spiega con le difficoltà che un percorso tanto lungo ed arduo offre a yacht di piccole tonnellaggio. Ciononostante si fanno già i nomi di *Duval*, goletta di W. W. Fickler di Los Angeles, e di una goletta *Marconi* attualmente in costruzione per Paul Hammond. Si spera inoltre di aver presto l'adesione di altri due concorrenti.

Un apposito Comitato composto di personalità del yachting francese sta studiando i dettagli per una regata di crociera da svolgersi nella prima quindicina del prossimo luglio nel seguente itinerario:

Partenza da Marsiglia con tappa a Tolone e Cannes e con arrivo ad Alais (Corica).

Possibile partenza *cruiser* (vece esclusi

gli yacht da corsa) a vela ed ausiliari che abbiano una lunghezza al galleggiamento di oltre 9 metri e che verranno divisi in due categorie. I motori saranno sconsigliati.

Si auguriamo che a questa importante manifestazione da crociera possa intervenire fra i concorrenti qualche yacht italiano.

In occasione della cerimonia svolta a Genova per la premiazione delle Regate Internazionali, dopo aver proceduto alla distribuzione dei premi ai diversi vincitori italiani ed esteri, il Presidente del R.Y.C.I., march. Paolo Pallavicini, ha voluto consegnare al Cav. Guido Florentino, proprietario del ketch ausiliario *Tirreno II*, la coppa concessa che dalla apposita Commissione era stata assegnata



Tirreno II, ketch ausiliario di 29 ton. del cav. Guido Florentino di Napoli.

ta al detto yacht per la migliore crociera fatta nel 1927 da un socio del R.Y.C.I.

Ci congratuliamo col nostro concorrente, che da appennino navigatore compie ogni anno delle interessanti crociere a bordo del suo bel yacht *Tirreno II* distinguendosi personalmente la navigazione.

Nella sua crociera da Napoli a Venezia, per correndo i mari Tirreno, Ionio e Adriatico, *Tirreno II* ha navigato per 530 miglia in 45 giorni, visitando lungo il litorale italiano e le isole dalmate circa venti porti.

Della precedente crociera del *Tirreno II*, che si svolse nell'estate 1926 e che ebbe per meta le coste orientali della Spagna ed il gruppo delle Isole Canarie, il collega Florentino pubblicò in un confratello trinitino una interessante relazione illustrata che ha

visto recentemente la luce in una elegante brochure.

A. C. ed. esodo da Napoli

È stato a Napoli, per alcuni giorni, il ketch, ausiliario *Feroci*, di proprietà di autorez Alpi Pringle, e battente il gonfalone del Royal Thames Yacht Club. Il *Feroci* reca a bordo l'armatore, la gentile signora Pringle e la legittima signora, oltre, naturalmente, ad un numeroso equipaggio di marini concitati dai proprietari e da un capitano.

Il *Feroci* (ex *Karfax*) ketch ausiliario di 297 ton. di cui pubblichiamo la fotografia, è stato costruito nel 1912 a Gosport, nei cantieri Camper e Nicholson. Esso può considerarsi uno dei più perfetti yacht per le grandi crociere. Ha le seguenti caratteristiche: lunghezza massima m. 40, lunghezza al galleggiamento m. 28, larghezza massima m. 7,55; pescaggio m. 3,20.

La velatura di Ratsey & Laphoon os al-

pre a vela, e che, anche nei laghi periodi di calma, staziona Pringle — se non se ne presenta l'occasione necessaria — si sottiene dal far uso del motore. Tuttavia è molto sportiva.

* 8 Anche stato in questi giorni ospite del nostro porto lo st. y. *Reasbly*. Questo elegantissimo yacht a vapore è di proprietà del conte Theodor Pin, antico condottiero del R. Thames Yacht Club, e membro del R. Yacht Squadron, di cui è commodoro S. M. Britannica. Il *Reasbly* ha per porto d'armamento Leidi, e si trova attualmente in crociera nel Mediterraneo.

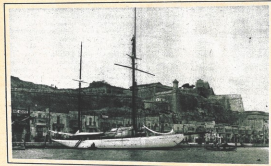
* Dopo alcuni giorni di sosta nella rada di S. Lucia d'Isola ha preso gli omaggi al modo Berardi. Questo grande yacht a vapore di bandiera inglese sta ora sotto il comando e il proprietario *major* S. R. Joel, in crociera per i principali porti d'Europa.

La Direzione del Partito Nazionale Fascista, allo scopo di dare maggior impulso allo sport e di creare uno spirito di emulazione fra le diverse Federazioni Sportive Nazionali, ha creato il Premio del Littore. Il regolamento per la aggiudicazione di questo premio venne compilato in una riunione tenutasi a Roma fra l'onorevole Turati, Segretario del Partito e Fon. Perotti, presidente del C.O.N.I. Succedeva la nome del Littore, la quale riunione, tale Premio sarà assegnato ogni anno a quella Federazione Sportiva Nazionale che per numero di vittorie conseguite all'estero o per record migliorati, abbia avuto campo di distinguersi fra le altre concorrenti. Per il 1927 il Premio del Littore venne assegnato alla Fed. Federazione Italiana di Canottaggio, per le sei vittorie conseguite nei Campionati europei disputati lo scorso anno a Como.

Il premio assegnato alla Federazione di Canottaggio costituisce una forma di riconoscimento per l'ingegno dato in questo allo sport del remo, ma anche un meraviglioso incentivo per il lavoro da compiersi in avanti, specie la vittoria dei Campi di cui i concorrenti italiani si rammentano l'impegno per conservare alla loro Federazione il Premio del Littore.

Oltre che un trofeo di grandissimo valore morale, il Premio del Littore è anche una proposta d'arte.

La Statua del Littore è infatti opera dello scultore Giacomo Bardi di Brescia. Il soggetto della Statua del Littore — nella sua potente verticalità e nell'atto di salutare l'ossessivamente — fu suggerito allo scultore dall'ing. Turati. L'artista ha studiato il basamento architettonico in forma d'emiciclo, per ricordare le statue che si ergevano ai vertici nei campi olimpici di Grecia. Così all'artista egli ha cercato di dare quella espressione che si addice a un giovane giunco, il scultore, forte e agile.



Veneta, ketch ausiliario di 297 ton. della signora A. Pringle.



A bordo del Veneta. La proprietaria dello yacht e sua figlia insieme al loro equipaggio.

(Fig. G. Florentino)

Verso la nuova spedizione Nobile

Dettagli circa la preparazione dell'impresa

La *R. Società Geografica Italiana* assicura: La nostra spedizione artica del Generale Nobile, allestita col consenso del Capo del Governo e Ministri dell'Aeronautica, è pronta. La città di Milano sosterrà l'onere finanziario, e la Reale Società Geografica Italiana assumerà la responsabilità dell'iniziativa e potendosi sotto il suo operante patrocinio, hanno reso possibile la rapida esecuzione del progetto. A due anni di distanza dalla prima traversata dell'oceano polare, la bandiera italiana tornerà a sventolare nei grigi cieli dell'Artide.

La spedizione disporrà di una aereo-crociera

Casa Editrice d'Arte
BESTETTI & TUMMENELLI - Milano-Roma
Stab. Arti Grafiche A. RIZZOLI & C. - Milano

L'equipaggio del Duilio

La bellissima fotografia che pubblichiamo è recentissima. È stata eseguita sulla R. Nave Duilio prima del congelamento della ciurma antissa. Il Duilio, forse la più efficiente tra le nostre navi da battaglia, destinata in conseguenza a rimpiazzare parte integrante delle nostre forze navali in armarco, è al comando del Capitano di Vascello Conte Arturo Ricciardi.

(F. M. Tassoni)

