

trimestrale dedicato ai visitatori del sito e agli appassionati di modellismo

NL n. 43 - Primo trimestre 2026

E-mail: duilio.curradi@mitidelmare.it - mitidelmare.it@tiscali.it

Questa Newsletter integra le informazioni che si trovano sul sito www.mitidelmare.it. Viene pubblicata sul sito, è visualizzabile dalla home page ed è scaricabile in formato PDF. Se non desiderate ricevere questa Newsletter potete chiedere di essere cancellati dalla mailing list a uno degli indirizzi sopra indicati - Grazie - Duilio Curradi

Notizie dal cantiere

Prima del Natale 2025 il modello del Piroscrafo Piemonte ha ricevuto l'arredamento interno dei saloni e della plancia. Tutti i locali sono stati dotati di illuminazione a LED.

Da gennaio comincerà la sistemazione sulla base definitiva e verranno rifinite e fissate le parti già costruite. Poi verrà realizzata la finitura esterna (panchine, bitte, maniche a vento, ecc.)

e saranno costruiti e installati tutti i sistemi di salvataggio.



Buon Natale e sereno 2026



Costruzione del modello, in scala 1:25, del Piroscrafo Piemonte - al dicembre 2025

Il modello è arredato internamente ed è illuminato

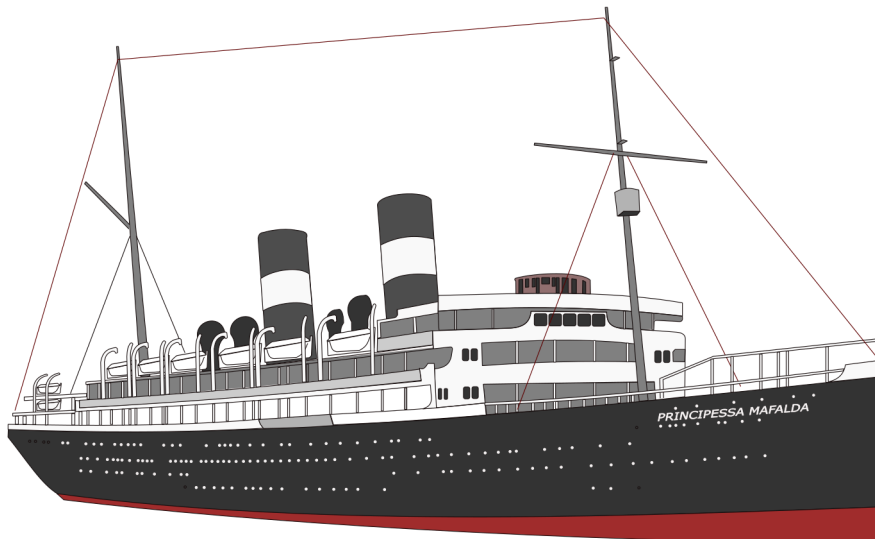
Le principesse sfortunate

Lo stimolo per queste riflessioni me lo ha fornito l'amico modellista Marco B. Marco sta infatti costruendo un modello, in scala 1:100, del transatlantico italiano Principessa Mafalda che naufragò, tragicamente, il 25 ottobre del 1927.

Tutto quello che sapevo, in quanto me lo avevano raccontato brevemente quando ero imbarcato come giovane allievo ufficiale di macchina proprio su una nave passeggeri più o meno delle stesse dimensioni, era che a quella nave si era sfilato l'asse di un'elica e l'acqua imbarcata ne aveva causato l'affondamento.

Rimasi un po' perplesso ma non avevo né l'esperienza né la possibilità di approfondire l'argomento. L'unica cosa che mi capitava di fare, ogni tanto, quando facevo un giro di ispezione nell'ampio tunnel delle eliche, era guardare - pensieroso - i due grandi assi in acciaio che, provenendo dalla sala macchine e uscendo da poppa, attraverso gli appositi astucci, giravano tranquillamente.

La nave dove ero imbarcato, in quel periodo, era, infatti, una turbonave con due eliche.



Ma veniamo alle nostre "principesse"

Nel 1904 l'ingegnere e senatore Erasmo Piaggio era proprietario della compagnia di navigazione Lloyd Italiano e della Società Esercizio Bacini che aveva realizzato il Cantiere Navale di Riva Trigoso

In questo contesto fu decisa la costruzione di due grandi transatlantici da destinare alle rotte verso le Americhe. Le navi si sarebbero distinte per il lussuoso allestimento e avrebbero contribuito ad aumentare il prestigio della cantieristica e della flotta italiana.

Per le due navi, gemelle, furono scelti i nomi delle due figlie del Re Vittorio Emanuele terzo: Principessa Jolanda e Principessa Mafalda.

Prima fu costruita la **Principessa Jolanda**.

Mentre la nave era in costruzione fu lanciata una imponente campagna pubblicitaria che metteva in risalto le interessanti caratteristiche di queste navi.

Ad esempio veniva enfatizzata la presenza, a bordo, di un salone delle feste, e di altri locali, che si estendevano, in altezza, per ben due ponti.

Le navi erano altresì dotate delle più moderne tecnologie fra cui la disponibilità del telegrafo.

L'urgenza di mettere in servizio questa nuova unità suggerì di procedere con l'installazione, a bordo, di numerosi elementi mentre era ancora sullo scalo di costruzione, ovvero prima del varo.

Il 22 settembre 1907, davanti alle autorità e ad una grande folla, la nave fu varata. Purtroppo, appena scesa in mare, iniziò ad inclinarsi sul lato sinistro, imbarcò acqua attraverso gli alloggiamenti degli oblò, non ancora montati, e affondò fra lo sgomento di tutti.

Non ci vuole molto a capire le ragioni di questo disastro. La nave era stata appesantita nei ponti superiori pur essendo, naturalmente, priva di zavorra.

L'innalzamento del baricentro provocò lo sbandamento favorito, pare, anche dal cedimento di parte dello scalo sovraccaricato.

Adesso toccava alla **Principessa Mafalda** e, naturalmente, le cose furono fatte con maggiore precauzione, seppure con grande apprensione. Questa volta la nave scese regolarmente in mare il 22 ottobre 1908.

Fra il 1909 e il 1913 la nave venne impiegata sulla rotta Genova - Buenos Aires con scali a Rio de Janeiro e a Santos. Nel 1914 fu spostata sulla linea Genova - New York. Scoppiata la prima guerra mondiale la nave venne requisita dalla Regia Marina che la fermò a Taranto dove fu adibita ad alloggio ufficiali.

Terminata la guerra e passata alla Navigazione Generale Italiana, che aveva assorbito il precedente armatore Lloyd italiano, il Principessa Mafalda tornò sulla rotta Genova - New York come nave ammiraglia della flotta.

Nel 1922, con l'entrata in servizio, sulla linea del Nord Atlantico, del nuovo transatlantico Giulio Cesare, il Principessa Mafalda tornò sulla rotta per Buenos Aires.

Le caratteristiche della nave:

- Lunghezza 146 m
- Larghezza 16,8 m
- Pescaggio 8 m
- Stazza lorda 9210 Tonn
- Propulsione: 2 motrici alternative a vapore a quadruplica espansione della potenza di 10.500 Cv ciascuna.
- 2 eliche
- Velocità 18 nodi
- Equipaggio 300 persone
- Passeggeri di prima classe 180
- Passeggeri di seconda classe 150
- Passeggeri di terza classe 950

Una fine annunciata

Non sono riuscito a trovare informazioni di dettaglio su questa nave.

Leggendo quel poco disponibile mi sono convinto che, soprattutto negli ultimi anni, la nave abbia dato molti grattacapi. Certo che ha continuato a viaggiare ma, vedendo come sono andate a finire le cose, non mi resta che pensare che il personale di macchina abbia tribolato parecchio. Ma adesso vediamo la storia. Nella prossima Newsletter cercheremo di scendere in sala macchine per fare, quantomeno, qualche ipotesi.

L'ultimo viaggio

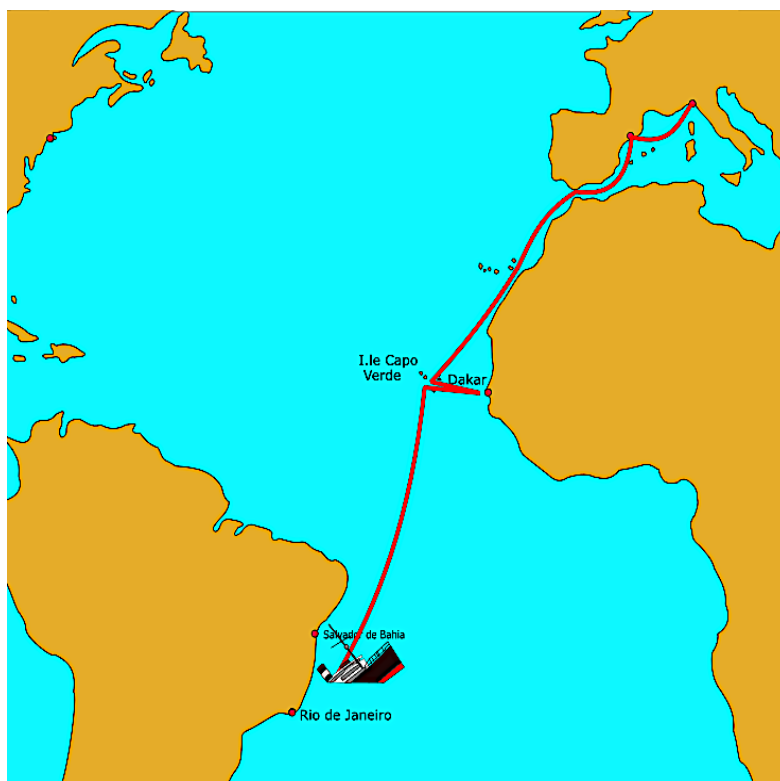
L'11 ottobre del 1927 il transatlantico Principessa Mafalda era alla stazione Marittima di Genova in procinto di partire per Buenos Aires.

Al comando c'era l'esperto Capitano di Lungo Corso Simone Guli, di 62 anni.

A bordo c'erano 1.259 persone fra passeggeri ed equipaggio.

Il Comandante, perfettamente al corrente delle precarie condizioni della nave, era molto preoccupato e cercò di convincere la Società armatrice, che in quel momento era la Navigazione Generale Italiana, a rinunciare al viaggio spostando i passeggeri su altra unità.

Quello, d'altro canto, avrebbe dovuto essere l'ultimo viaggio prima della demolizione, in quanto la nave, pur con solo 18 anni di età, era stata afflitta, ultimamente, da scarso utilizzo, notevole usura e scarsa manutenzione.



La Società armatrice non volle sentire ragioni sostenendo che la nave era perfettamente efficiente e godeva, ancora, di notevole prestigio.

A Giulì non restò che ubbidire e partì, seppure con un ritardo di cinque ore provocato dalla necessità di eseguire alcune riparazioni alle macchine.

Ma i guasti si ripresentarono. Già nel primo tratto del viaggio, fra Genova e Barcellona, la nave si fermò per ben otto volte.

La sosta nel porto spagnolo si prolungò di un giorno intero per consentire altre riparazioni.

Lasciata Barcellona, con destinazione le Isole di Capo Verde, prima di raggiungere Gibilterra, si fermò il motore di sinistra e rimase operativo solo quello di dritta.

Poco dopo essere entrati in Atlantico si fermò anche questo motore e la nave rimase ferma per ben sei ore.

Finalmente fu possibile riavviare il motore di sinistra e con questo soltanto si procedette a velocità ridotta e con uno sbandamento a sinistra.

La nave fece uno scalo non previsto nel porto di Dakar per effettuare alcune riparazioni all'asse dell'elica di sinistra.

Lasciata Dakar si guastarono le celle frigorifere e molte scorte alimentari andarono perdute. La nave si dovette così fermare a Sao Vicente, nelle Isole di Capo Verde, per ripararle e acquistare nuovi prodotti alimentari.

La nave ripartì per il Sud America ma dovette procedere alla velocità di soli 13 nodi e con forti vibrazioni imputabili al cattivo funzionamento della motrice di sinistra.

Il comandante Gulì, assai preoccupato, chiese alla Compagnia armatrice di inviare una nave sulla quale trasferire i passeggeri, ma la richiesta fu respinta e arrivò, invece, l'ordine di proseguire il viaggio fino a Buenos Aires.

Il 25 ottobre 1927, al quindicesimo giorno di viaggio, fu udito un forte rumore accompagnato da una sensibile scossa. Ma la nave, seppure sbandata a sinistra e a velocità ridotta, continuava a procedere.

La prima ipotesi fu che si fosse sfilato un asse dell'elica ma poco dopo il Direttore di Macchina, Silvio Scarabicchi, avvertì la plancia che si era staccata un'elica e che questa, spinta dalla rotazione residua, aveva provocato un'ampio squarcio nello scafo con conseguente entrata di una grande quantità di acqua.

Non fu possibile chiudere le porte stagne in quanto guaste o malfunzionanti per cui lo scafo cominciò ad allagarsi ad iniziare dalla sala macchine.

In questa grave situazione fu deciso di lanciare l'SOS.

Le macchine furono fermate ed iniziò lo scarico del vapore dalle caldaie prima che fossero raggiunte dall'acqua di allagamento con conseguente rischio di esplosione.

Diverse navi, presenti in zona, accorsero immediatamente ma non si avvicinarono troppo alla Principessa Mafalda perché vedevano uscire, dalle ciminiere, alte colonne di fumo bianco che interpretarono come rischio di esplosione delle caldaie e conseguente incendio. Fu una interpretazione errata in quanto si trattava, semplicemente, dell'operazione controllata di riduzione della pressione del vapore. Ma c'era un altro problema: il generatore di corrente della Mafalda era danneggiato, e non ce n'era uno di riserva, per cui la nave non riusciva a comunicare per chiarire la situazione.

Comunque le navi di soccorso misero in mare tutte le proprie scialuppe ed iniziarono il trasbordo dei naufraghi, ovviamente con lentezza dovendo coprire distanze piuttosto lunghe. Alle 22.03, con il sopraggiungere dell'oscurità e con il generatore di corrente ormai completamente fuori uso, il comandante Gulì ordinò l'abbandono della nave e dispose di calare in mare le scialuppe. E qui sorsero altri problemi.

Innanzitutto, con la nave sbandata a sinistra, le imbarcazioni di dritta, urtando lo scafo, rimasero danneggiate divenendo inservibili. Quelle di sinistra scesero in mare ma si rivelarono in pessime condizioni. Le funi deteriorate e le pessime condizioni del fasciame resero oltremodo precaria la situazione dei naufraghi che arrivarono a cercare di scaricare acqua fuori bordo usando addirittura i propri cappelli.

Ma intanto era scoppiato il panico. Molti si gettarono in mare e furono tanti quelli che affogarono. Altri cercarono di aggrapparsi disperatamente alle scialuppe, già occupate, provocandone il rovesciamento. Pochi riuscirono a raggiungere a nuoto la riva. Ci furono anche molti casi di suicidio. Fra questi, pare, anche il Direttore di Macchina.

Le operazioni di soccorso consentirono il salvataggio di circa 900 persone su un totale di 1259. Alle 22.20 la Principessa Mafalda si inabissò di poppa e si adagiò sul fondo a 2200 metri di profondità.

Questo naufragio è, ancora oggi, il più grave disastro della marina mercantile italiana. La notizia della sciagura fece, naturalmente, il giro del mondo provocando grande sgomento. La stampa italiana, però, su disposizione del regime al potere in quegli anni, divulgò la notizia con ritardo e con grande reticenza privilegiando un linguaggio retorico volto a sottolineare gli episodi di eroismo e tacendo la vera realtà dei fatti.

Questa posizione era suggerita, naturalmente, dall'esigenza di non danneggiare l'immagine delle navi e della cantieristica italiana e, soprattutto, non scoraggiare i numerosi emigranti che, all'epoca, costituivano la maggiore fonte di guadagno per i vettori marittimi.

Solo nel 1956, in occasione del naufragio dell'Andrea Doria, si tornò a parlare della Principessa Mafalda e il settimanale l'Europeo condusse un'inchiesta giornalistica più aderente alla realtà.

Io, che per qualche anno ho fatto l'ufficiale di macchina, soprattutto su navi passeggeri (erano i primi anni '60 del secolo scorso), riflettendo su questa storia ho provato grande sgomento.

Ho cercato di capire cosa può essere successo, nel dettaglio, in sala macchine. I troppi guasti a ripetizione e, alla fine, l'idea che si sia "sfilato" un asse, mi hanno lasciato perplesso ma, soprattutto, incuriosito.

Per la prossima Newsletter cercherò di raccogliere informazioni tecniche su quella nave, anche se dubito di trovarne, e cercherò di immaginare il susseguirsi degli eventi per cercare di individuare quali potrebbero essere le cause degli inconvenienti o, almeno, i punti deboli di quel sistema di propulsione.

Le tue idee per migliorare questo sito e le sue Newsletter



Se sei appassionato di modellismo, e in particolare di modellismo navale, sei certamente abituato a superare infiniti problemi, grandi e piccoli. Mentre procedi con la tua realizzazione ti devi inventare infinite soluzioni che possono tornare utili anche a tanti altri appassionati. Pubblicale su questo sito e sulle sue Newsletter. La tua soddisfazione sarà almeno doppia.

Spediscile a: mitidelmare.it@tiscali.it o duilio.curradi@mitidelmare.it

Progetti didattici



Capita sovente che "navigatori della rete" si imbattano, magari casualmente, nel sito www.mitidelmare.it. Spesso qualcuno si incuriosisce e chiede informazioni.



Scaricate le monografie in PDF con la descrizione, passo passo, delle costruzioni.

http://www.mitidelmare.it/Modelli_didattici/Pilotina/Relazione_pilotina_con_allegati.pdf

http://www.mitidelmare.it/Modelli_didattici/Lancia_baleneria/Lancia_Baleneria_-_monografia.1.pdf