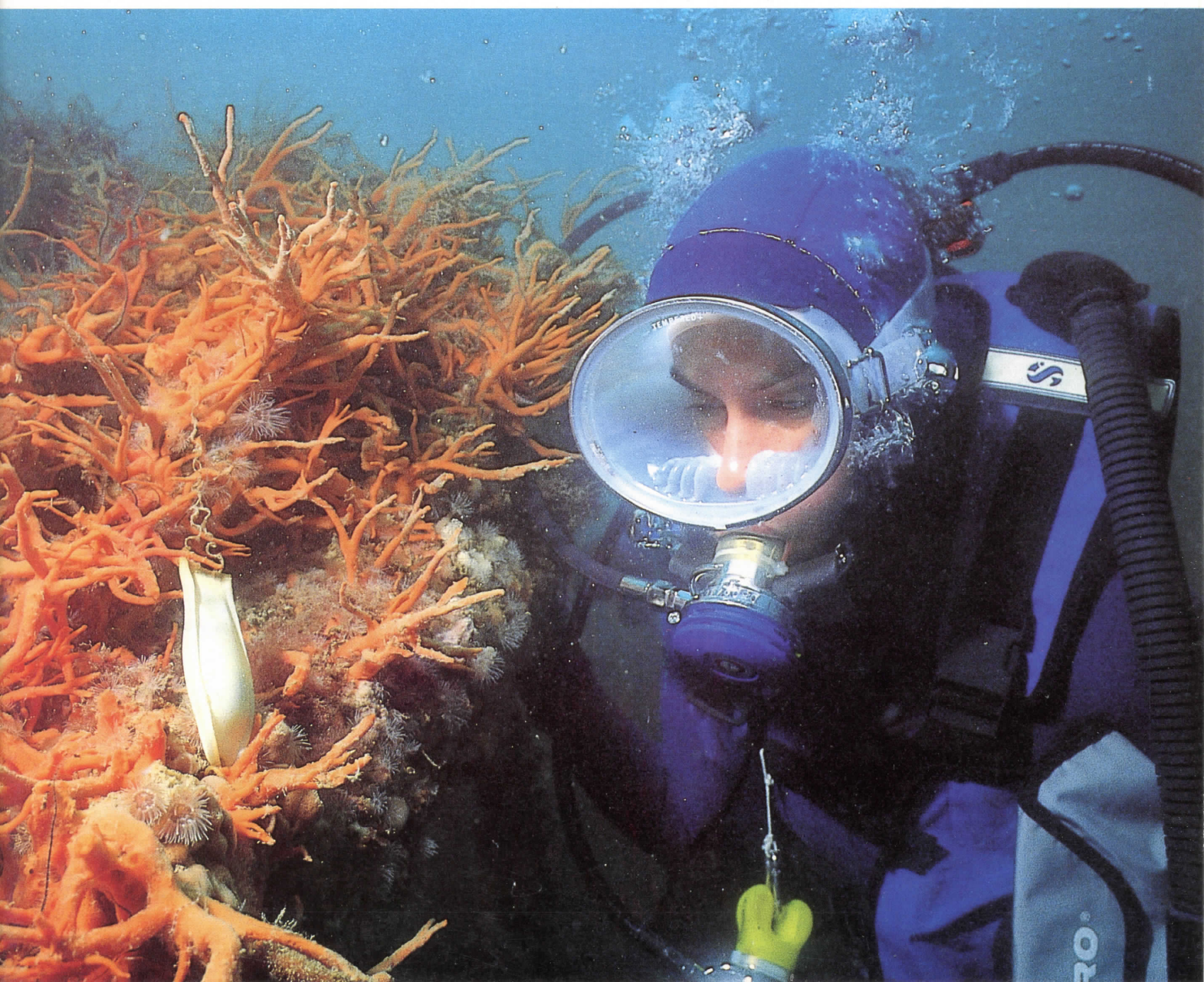


Anno III - Numero 1
Giugno 1994

Hobby Natura

Periodico di cultura, ambiente, tempo libero, campeggio, nautica e sport.



Hobby Natura

Periodico di cultura, ambiente, tempo libero, campeggio, nautica, sport.

con la collaborazione del
C. Club El Leon in Moleca
FEDERCAMPEGGIO



GIUGNO
1994
Numero Uno

Direttore responsabile
Michele Gottardi

Editore:
NAUTICLUB 11 FUSINA
via Moranzani
30030 Malcontenta - Venezia

Vicedirettore
Leonello D'Este

*Coordinamento redazionale e
progetto grafico*
Renato Boaretto

*Pubblicazione registrata
presso il Tribunale di Venezia
al N° 1098 in data 1 giugno 1992.*

In copertina foto di
Dino Basso (uovo di Gattuccio)

Direzione, redazione ed amministrazione:
Nauticlub 11 Fusina
Via Moranzani - Malcontenta (VE)
Tel. 041/69.81.33

Collaborano:
Dino Basso, Roberta Bastianello,
Luca Boaretto, Alberto Borgato,
Stefano Cavazzana, Anna Maria De Palma,
Luciano Disperdi, Rossana Maiorca,
Lucio Maritan, Alberto Montagner,
Mario Motta, Cristina Rossi,
Giuseppe Rossi, Roberto Sartore,
Rita Sartori, Mario Zilio.

Stampato da:
GRAFICA & STAMPA snc
via F.lli Bandiera 53/c
30175 Marghera (VE)

**Distribuzione gratuita
Riservata ai Soci**

Giuseppe Rossi e Stefano Cavazzana	I forti di Mestre	4
Cristina Rossi	A spasso per Venezia alla ricerca di un "pezzo" di medioevo	9
Anonimo Venessian	La mia cale	12
Mario Zilio	Venezia Minore: La toponomastica	13
Mario Motta	Poveglia: "Appunti su un'isola"	16
Rita Sartori	La torre di Tesserà	18
Lucio Maritan	"Memoria di un'utopia urbana: Alvisopoli"	20
Alberto Montagner	Naufragio e recupero della "Fenice"	22
Roberto Sartore	"Il relitto del vetro"	24
Dino Basso	La torpediniera 5PN	26
Rossana Maiorca	Incontrare il mare	28
Lucio Maritan	La parola e la voce. Biagio Marin ed il "Canzoniere Gradese"	30
Luciano Disperdi	A proposito della carena triedica	31

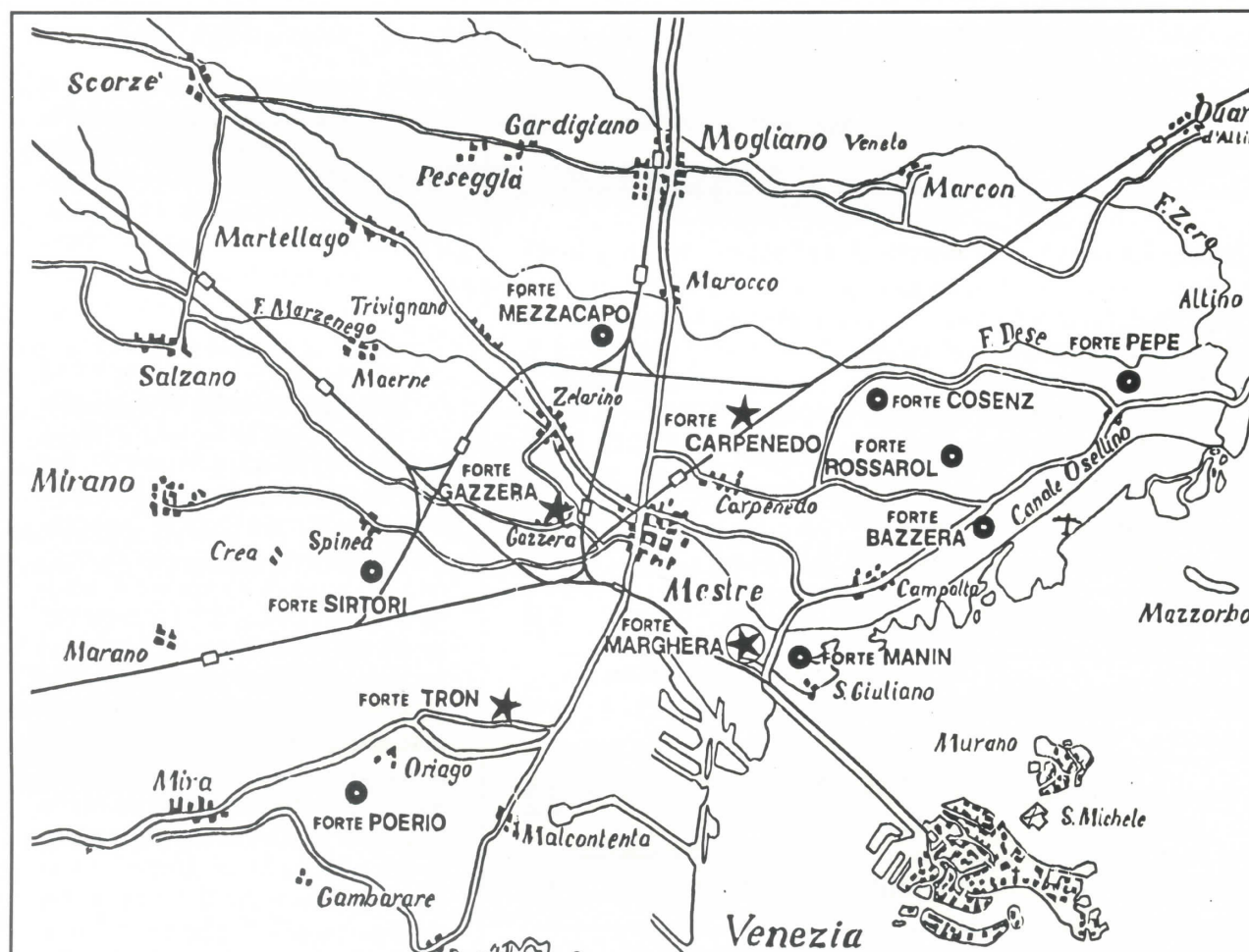
EDITORIALE

Hobby Natura, anno terzo. Come il lettore avrà occasione di vedere, controllando il colophon, è cambiato l'editore, che non è più la Federcampeggio, ma il Nauticlub 11 Fusina. Poiché, entrambe erano e restano all'interno della struttura editrice e redazionale, di fatto non muta nulla nell'assetto della rivista, e Hobby Natura può continuare ad uscire e ad occuparsi dei consueti temi dell'ambiente, dello sport e del tempo libero. Apriamo il numero primaverile con un interessante, accurato saggio di Giuseppe Rossi e Stefano Cavazzana, che documenta l'esistenza della rete fortificata di Mestre e dei cosiddetti "campi trincerati". La parte dedicata alla storia di Venezia invece si occupa dei "resti" medievali della città, in laguna e a Tesserà, negli articoli di Cristina Rossi e Rita Sartori, mentre gli aspetti della Venezia minore sono scandagliati da Mario Zilio, attento alla storia della toponomastica, e da Mario Motta, che ci parla dell'isola di Poveglia. Lucio Maritan invece si spinge quasi in Friuli, per descrivere il tentativo illuminista di Alvise Mocenigo che mise in piedi la celebre Alvisopoli, verso la fine del XVIII secolo. Si parla ancora molto di relitti e di immersioni, grazie ad Alberto Montagner, Roberto Sartore, Dino Basso e a Rossana Maiorca, tutti contributi che prima di tutto ci offrono la possibilità di "incontrare il mare e la natura". Che resta sempre il primo motivo per cui ci leggete.

Michele Gottardi

I FORTI DI MESTRE

di Giuseppe Rossi e Stefano Cavazzana



Localizzazione delle fortificazioni della piazzaforte veneziana
(P. Brunello, *I forti del campo trincerato di Mestre*).

Le fortificazioni mestrine sono uno dei pochi esempi italiani di "campi trincerati", cioè di quei sistemi di difesa costituiti da fortificazioni staccate tra loro e realizzati attorno alle città dalla metà dello scorso secolo fino all'inizio della prima guerra mondiale.

Dopo aver analizzato Forte Marghera, nel precedente numero della rivista, in questo articolo verranno trattate brevemente le altre fortificazioni localizzate attorno a

Mestre a difesa di Venezia.

Come conseguenza dei continui sviluppi tecnologici dell'artiglieria (aumento della gittata e maggiore precisione), nel corso degli anni ottanta dello scorso secolo gli organi militari italiani di difesa decisero di realizzare i forti Brendole (a Zelarino), Tron (a sud-ovest del bosco di Chirignago), Carpenedo (nel bosco omonimo), concepiti sul modello dei forti prussiani a forma poligonale.

I tre forti vennero disposti lungo tre principali direttrici stradali. Il Tron inserito tra i corsi d'acqua Lusore e Cime, controllava la ferrovia, la strada per Padova la ferrovia e il fiume Brenta, le strade che passavano per la località Malpaga in direzione di Marano e quella di Fornace di Chirignago. Il Brendole controllava la ferrovia per Treviso, la via Castellana, il Terraglio e la strada Miranese. Il terzo, nascosto nell'allora folto bosco di Carpenedo, incrocia-

va il tiro in località Marocco controllando il ponte del Terraglio sul fiume Dese, la ferrovia per Trieste, il fiume ed il paese di Dese.

Era, infatti, opinione diffusa nei comandi militari che fortificare la città lagunare fosse tra i compiti più urgenti da intraprendere nell'ambito di un sistema difensivo nazionale.

Uno degli innumerevoli opuscoli pubblicati intorno alla fortificazione permanente nei primi anni Settanta, osserva che Venezia, poteva minacciare di fianco le truppe nemiche che avessero voluto portarsi verso la valle padana. Perciò poteva consentire una eventuale controffensiva verso l'Isonzo e le alpi Carniche, a patto che le sue navi fossero rimaste ben protette da un vasto campo trincerato dal lato di terra e da buone difese a mare.

Dal punto di vista architettonico

i progetti dei nuovi forti dovevano essere una risposta alle nuove tecniche militari. Conseguentemente al tracciato bastionato classico, come quello di Forte Marghera, era stato preferito il tracciato poligonale prussiano. Lo schema di base era quindi costituito da un poligono schiacciato a sei lati con un fronte d'attacco (A) lungo il quale era posta l'artiglieria di calibro maggiore, due fronti laterali o "fianchi" (B) ed un "fronte" di gola (C) alle spalle della linea di fuoco con l'ingresso al forte ed il collegamento con l'entroterra protetto.

Con questo schema di base a poligono schiacciato, le fortificazioni offrivano minore profondità e quindi superficie meno estesa al tiro dell'artiglieria nemica. I cannoni protetti dai terrapieni potevano sparare senza essere visibili dagli av-

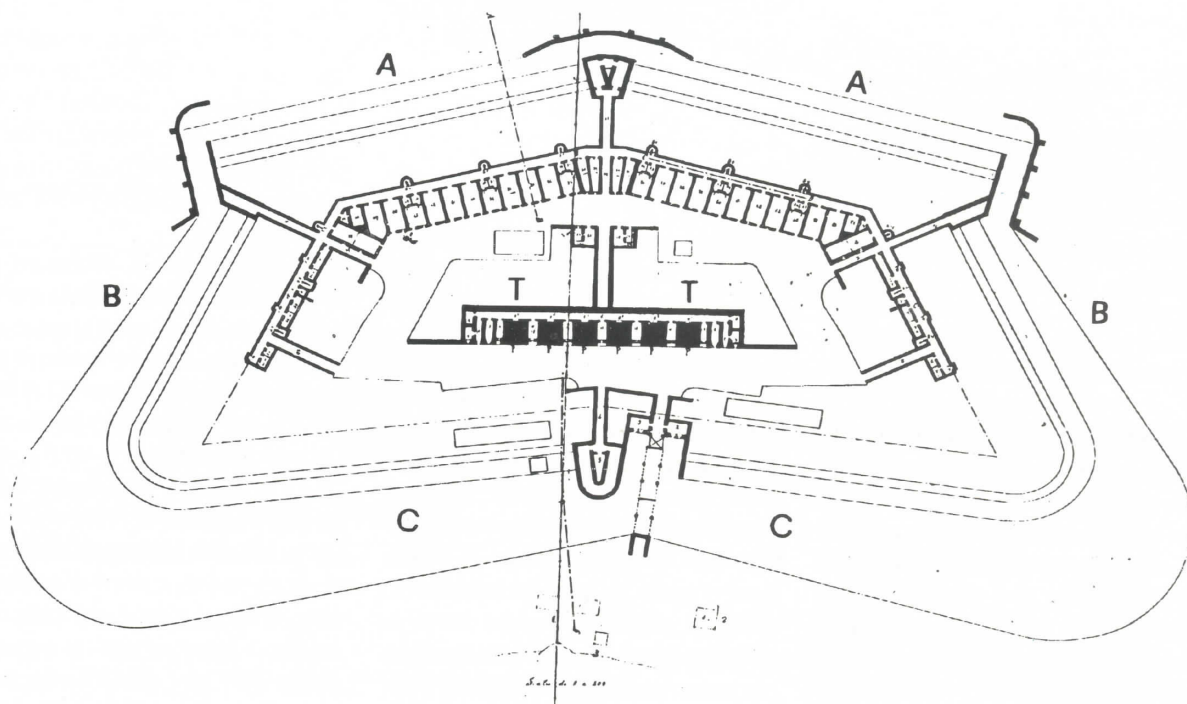
versari, mentre al piano terra in locali a prova di bomba venivano preparati i proiettili.

Al centro del forte un ulteriore terrapieno isolato detto "traversone" nascondeva le polveriere ed altri locali (T).

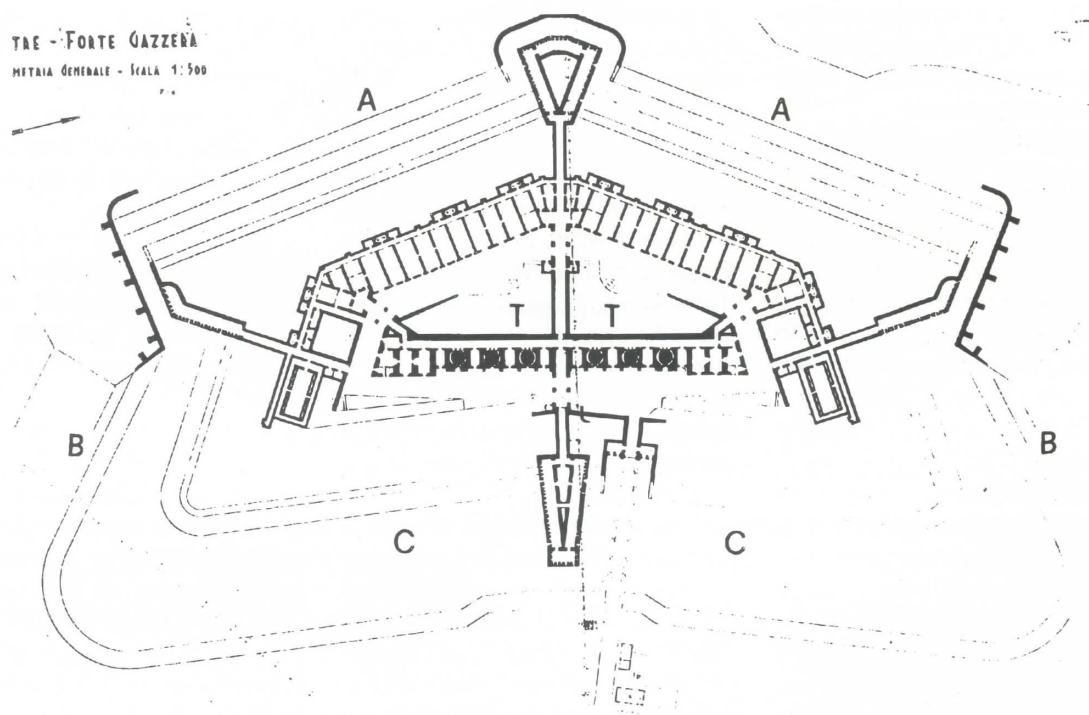
Infine il fronte poligonale era circondato da un profondo fossato difeso dalle "caponiere", cioè corpi avanzati sullo specchio d'acqua dotati di feritoie per la difesa ravvicinata.

Questo schema è lo stesso per i tre forti Tron, Gazzera e Carpenedo. Più specificatamente, ma senza scendere nel dettaglio data la grandezza per la complessità di queste opere, si può constatare che i forti laterali, Tron e Carpenedo risultano quasi identici, mentre il Gazzera, che occupa la posizione centrale, si differenzia per alcune

Pianta delle murature del Forte Tron



Forte Tron dopo le modifiche del 1910 (Archivio Genio Militare)



Forte Gazzera dopo le modifiche del 1910 (Archivio Genio Militare)

particolarità ed in generale presenta un livello superiore di articolazione nella distribuzione degli ambienti.

I tre forti erano stati ultimati da poco, quando a cavallo tra Ottocento e Novecento i progressi tecnologici dell'artiglieria, nonché le tensioni internazionali e le rivendicazioni territoriali spinsero l'Italia a sviluppare piani di rafforzamento del proprio sistema difensivo.

Notizie di nuovi esperimenti ogni volta più potenti si susseguirono velocemente finché, verso il 1885 cominciò a diffondersi la notizia dell'invenzione di un esplosivo ad alto potenziale che rendeva i proiettili capaci di sbriciolare le costruzioni in muratura, qualunque fosse lo spessore dei muri.

Conseguentemente nello stesso periodo si svilupparono anche le

ricerche sulle corazzature che portarono alla progettazione della prima cupola corazzata da parte del tedesco Hermann Gruson. Si tratta di una torretta rotante per cannoni, coperta con una cupola ribassata poggiante su un basamento che circondava un nucleo di calcestruzzo e muratura ospitante le macchine necessarie alla rotazione della torretta.

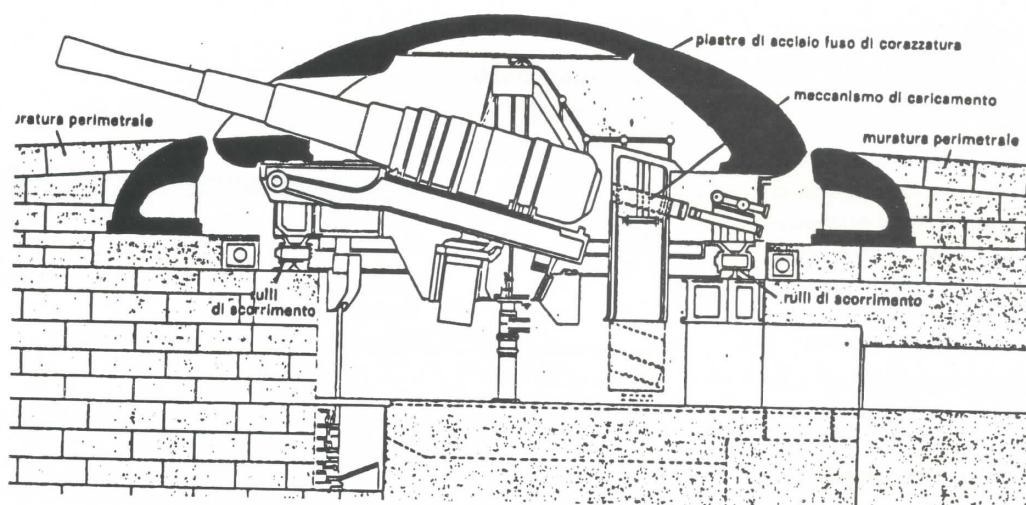
Così ormai la sagoma della fortificazione veniva a consistere sempre più in un enorme blocco monolitico in cemento armato, interrato profondamente e sormontato da cupole corazzate di basso profilo sotto le quali si celavano i cannoni; al piano inferiore della costruzione erano previsti i magazzini per munizioni e approvvigionamenti.

Mentre fuori divampava l'inferno del bombardamento, le truppe

stavano asserragliate in rifugi a prova di bomba da dove sarebbero uscite solo per rintuzzare un attacco di fanteria o per sferrare a loro volta un assalto. I cannoni dei forti, protetti da cupole o casematte corazzate, avrebbero intanto battuto la campagna.

Per rafforzare le difese del porto di Venezia vennero allora installate nuove batterie verso il mare e venne ripreso in esame il progetto del campo trincerato di Mestre. Si decise di intervenire in qualche modo sui tre forti ottocenteschi.

Così nel 1910 vennero fatti saltare i traversoni centrali dei forti per far posto ad una struttura in calcestruzzo con sei cannoni calibro 149 mm. L'operazione era pressoché inutile: i giapponesi avevano già usato con successo pezzi da 280 contro i russi nel 1904 a Port-Arthur e nel 1914 i tedeschi avrebbero



Sezione di una cupola corazzata Gruson di tipo standard. (I. Hogg, Storie delle fortificazioni).

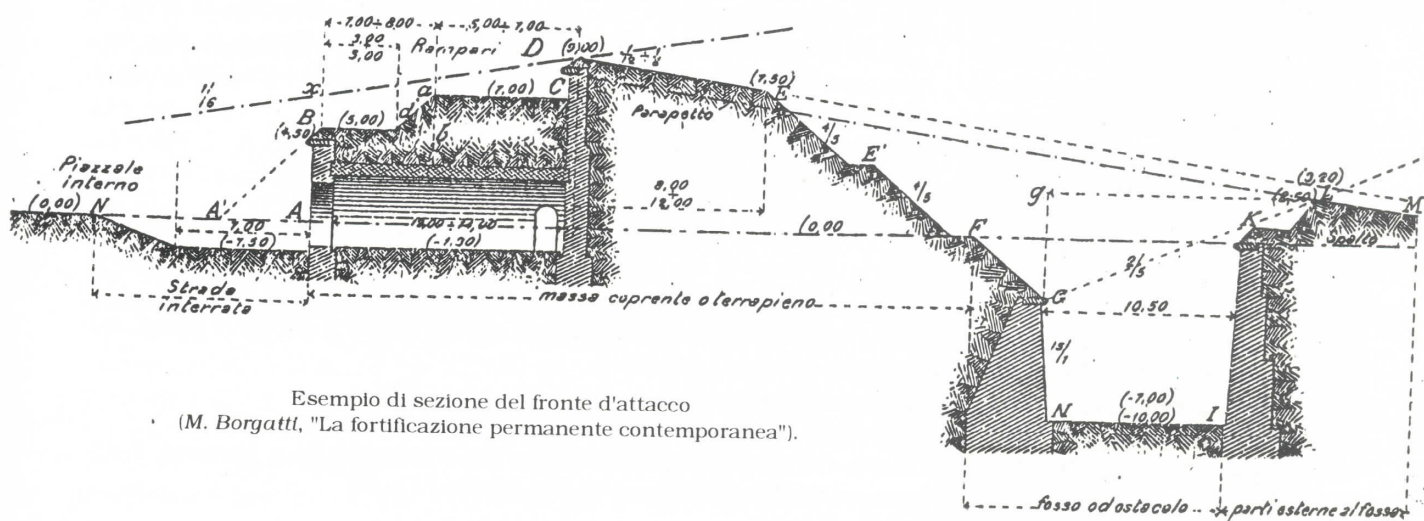
polverizzato il poderoso sistema difensivo belga con cannoni trasportabili da 420 mm. Ma i lavori di adeguamento proseguirono lo stesso con l'identificazione di alcuni forti di dimensioni minori. Nel 1908 fu iniziata la costruzione di forte Rossarol, tuttavia la sua altezza risultò tale da sconsigliare la prosecuzione di lavori per la realizzazione anche di quello in località Ponte Damo (denominato poi Poerio), il cui progetto fu immediatamente rivisto secondo logiche ancora più innovative: il traversone sempre in calce-

struzzo veniva ora dotato di sei batterie corazzate, alto solo un piano e protetto da un terrapieno limitatamente alla parte frontale e circondato da un canale.

Si utilizzò il medesimo progetto anche per la costruzione dei nuovi forti che dovevano potenziare tutta la linea difensiva. Infatti nel 1911 vennero posizionate le nuove fortificazioni in mezzo alle aree comprese tra forti già esistenti, secondo un arco di cerchio parallelo e più avanzato di un chilometro circa rispetto alla prima linea difensiva.

Da Sud a Nord furono realizzati i forti: Poerio, Sirtori, Mezzacapo, Cosenz, Rossarol, Pepe e la batteria Bazzera.

Il 28 giugno 1914 veniva assassinato a Sarajevo Francesco Ferdinando, a Mestre si intensificavano le esercitazioni con tiri a salve incrociati per la definitiva messa a punto del campo trincerato. Ormai la piazzaforte veneziana contava tra fortificazioni a mare e a terra, posti di comando, depositi, osservatori, servizi, ben circa 150 punti forti, con una potenza difensiva



Esempio di sezione del fronte d'attacco (M. Borgatti, "La fortificazione permanente contemporanea").

costituita da circa 600 bocche da fuoco di vario calibro.

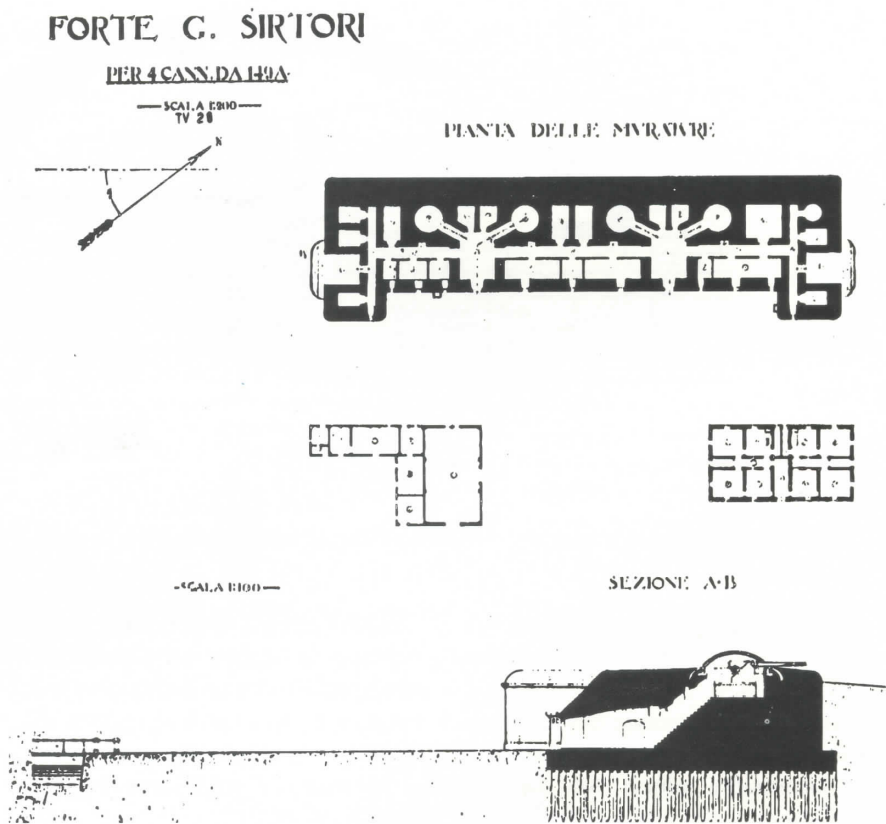
L'Italia entrerà nel conflitto il 24 maggio 1915 ma, fortunatamente, l'artiglieria pesante tedesca punterà le sue attenzioni sul Belgio e sulla Francia, mentre i pur numerosi attacchi aerei nella nostra zona furono rivolti soprattutto sui nodi ferroviari, lasciando completamente intatti i forti.

Ma era ormai convinzione comune dei comandi militari che i forti, costituendo un bersaglio troppo cospicuo, erano destinati a un'immediata distruzione ad opera dell'artiglieria; solo fortificazioni campali, cioè provvisorie sul campo di battaglia e assai meno vulnerabili, potevano offrire qualche speranza di resistere alle offese nemiche. Perciò gli eventi del primo conflitto mondiale sancirono il definitivo ridimensionamento del ruolo sostenuto dalle fortificazioni permanenti nelle strategie militari di difesa.

Nel secondo conflitto mondiale i forti, non utilizzabili in altro modo, vennero adibiti a polveriera. I magazzini foderati di rovere, furono riempiti di munizioni, bombe a mano, granate e tritolo.

Il campo trincerato di Mestre fu coinvolto in una azione bellica solo alla fine della seconda guerra mondiale, verso la primavera del 1945, quando gli alleati muovendosi dai colli Euganei provocarono la fuga di nazisti e fascisti da Venezia.

Nell'aprile del 1945 i nazifascisti, in piena smobilitazione decise-



Forte Sirtori, 1910 (Archivio Genio Militare)

ro di far saltare in aria tutti i depositi di munizioni. Il comando di artiglieria di Milano inviò a Mestre due artiglieri con l'ordine di predisporre il minamento dei forti e fu solo l'intervento dei partigiani che impedì la loro distruzione.

Il 30 aprile 1945 il campo trincerato passò nelle mani degli inglesi che continuarono ad utilizzarlo come grande polveriera fino alla fine della guerra quando alle senti-

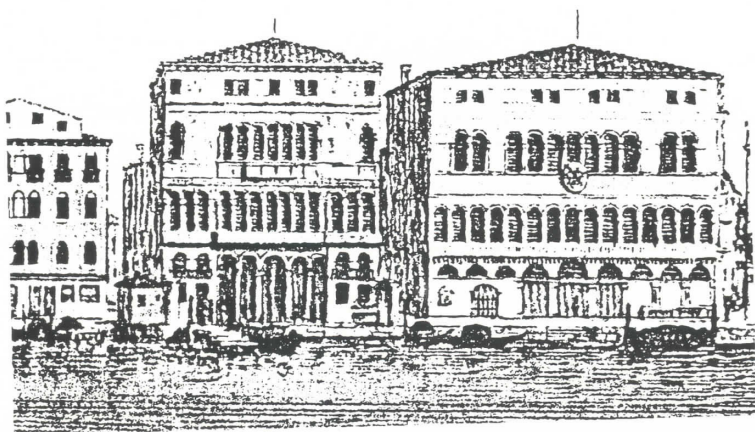
nelle polacche si sostituirono i nostri soldati. Nei successivi 40 anni i forti hanno continuato a svolgere la loro funzione di deposito; solo negli ultimi tempi alcuni di essi sono stati progressivamente messi in disuso, smilitarizzati e lasciati in stato di abbandono in attesa di una loro riutilizzazione da parte dell'amministratore locale.

Bibliografia:

- G. Rossi, S. Cavazzana, "Forte Tron e il campo trincerato di Mestre: analisi, rilievo e ipotesi di riuso", tesi di laurea I.U.A.V., Relatore G.B. Stefinlongo, a.a. 1991/92.
- I. Hogg, *Storia delle fortificazioni*, Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1982.
- R. Foffano, D. Lugato, *Da Marghera a Forte Marghera*, edizioni Multigraf, Venezia 1988.
- P. Brunello (a cura di), *I forti del campo trincerato di Mestre*, Edizioni Libreria Utopia Due, Venezia, 1988.
- M. Borgatti, "La fortificazione permanente contemporanea", Torino, 1989.

A SPASSO PER VENEZIA ALLA RICERCA DI UN "PEZZO" DI MEDIOEVO

di Cristina Rossi



Ca' Loredan e Ca' Farsetti

Poco è rimasto a Venezia degli antichi manufatti medievali oltre a quelli conosciutissimi di Piazza San Marco: Basilica e Palazzo ducale. Vale la pena comunque di andare alla scoperta di qualche architettura civile e religiosa risalente a questo periodo.

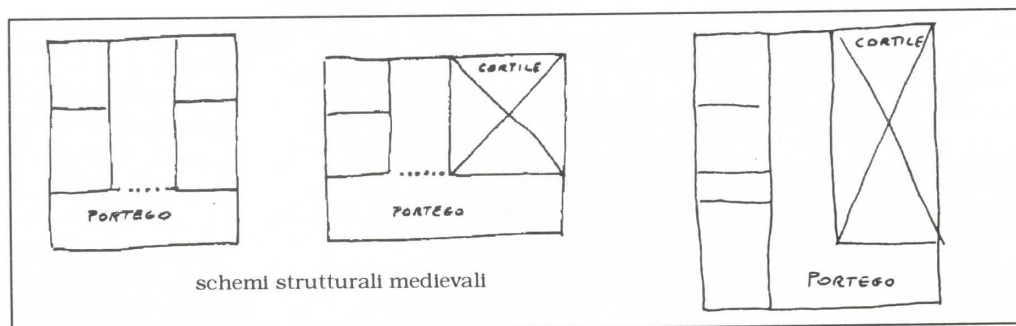
Occorre innanzitutto fare una premessa di carattere storico: a partire dal X secolo la potenza economica di Venezia va sempre più consolidandosi attraverso gli intensi traffici con l'Oriente. Le famiglie di mercanti adattano nel tempo le abitazioni alle proprie esigenze commerciali, creando al loro interno spazi per il carico e lo scarico, lo stoccaggio e l'esposizione delle merci. Nel palazzo medievale, al piano terra si trova un cortile interno, pavimentato in cotto con un pozzo in pietra al centro per la raccolta dell'acqua piovana, con un porta che da sul canale: porta d'acqua, e una che da sulla calle o sul campo: porta di terra. Su questo cortile si aprono a volte dei magazzini e, attraverso una scala interna, si può accedere al piano nobile dell'edificio. Qui si trova il portego, a forma di "T" che occupa

tutta la lunghezza dell'edificio e si allarga sulla facciata, locale usato come rappresentanza nel quale il mercante espone le proprie merci e riceve i clienti. Le stanze dove si svolge la vita della famiglia sono situate lateralmente al portego. Questa struttura distributiva è chiaramente leggibile sul prospetto di Ca' Loredan e di Ca' Farsetti a Rialto, riva del Ferro, dove una polifora occupa tutta la larghezza della facciata del piano nobile. La forma del palazzo e del cortile varia a seconda dello spazio disponibile, ma il cortile nel medioevo è sempre piuttosto ampio e solo nel '500 verrà eliminato, uniformandosi ai modelli della terraferma.

Un esempio di cortile interno pavimentato in cotto, con pozzo, porta d'acqua e porta di terra è visibile a palazzo Centani (casa Goldoni) che, pur essendo quattrocentesca, presenta gli elementi tipici del medioevo.



Palazzo Centani



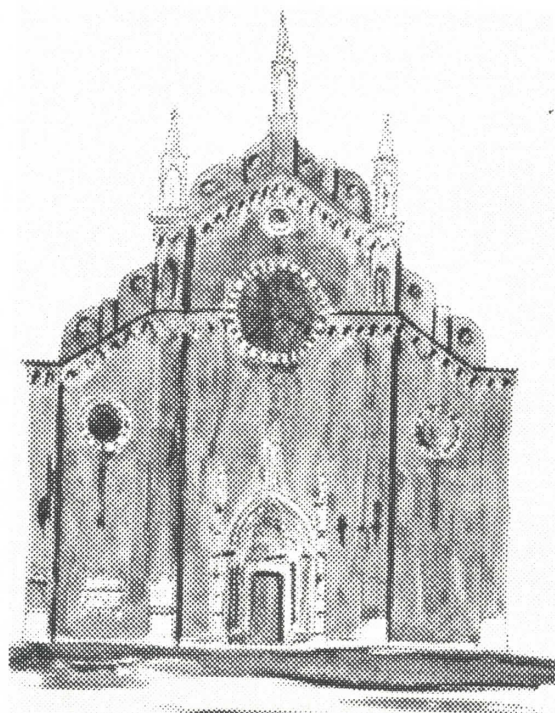
Molto meglio conservati nella loro integrità architettonica sono gli edifici religiosi che non hanno subito nel tempo modifiche sostanziali: la Basilica dei Frari e quella dei SS. Giovanni e Paolo. Entrambe furono iniziate nel '300 con affaccio sul campo e convento annesso, in quanto appartengono a comunità di frati (francescani la prima, domenicani la seconda). Sono edifici a tre navate, interamente costruiti in cotto con elementi in marmo che ne sottolineano le parti principali, in stile gotico. Gli stili a Venezia vengono sempre interpretati in modo personale, adattati alla città; non dobbiamo aspettarci quindi gli slanci verticali e le arditezze strutturali tipiche del gotico, ma soltanto alcuni elementi come gli archi a sesto acuto, i pinnacoli, le edicole e una notevole altezza raggiunta dalla navata centrale, compensata comunque da una base abbastanza larga che fa pensare più a modelli romanici che gotici.

L'interno delle basiliche ci dà un senso di grandiosità non percepibile dall'esterno: lo spazio si apre davanti allo spettatore e la luce lo

avvolge; ai Frari questo senso di profondità è interrotto dall'iconostasi la cui apertura permette la messa a fuoco, già dall'ingresso, della grandiosa pala del Tiziano, situata sull'altar maggiore, ma ai SS. Giovanni e Paolo si percepisce pienamente la spiritualità della luce divina. Nessun elemento



Facciata della Basilica dei SS. Giovanni e Paolo



Facciata della Basilica dei Frari

infatti è così dominante come l'Assunta dei Frari, anche se ci sono opere pittoriche di notevole pregio come la pala di Giovanni Bellini e quella di Lorenzo Lotto; alle pareti ci sono monumenti funebri di uomini illustri di epoche diverse dal '300 al '600, tanto che la Basilica è chiamata il Pantheon di Venezia, l'altar maggiore è anch'esso in pietra, lo spazio è aperto e ampio, chiaro, la luce diffusa crea un'atmosfera calda, interrotta soltanto dal suggestivo cromatismo della vetrata del transetto, eseguita da maestri muranesi su modelli del nord Europa.

I "pezzi" di medioevo non si esauriscono qui: ci sono altri edifici ad uso abitativo in Campo S. Maria Materdomini e in campo S. Margherita e ancora qualcuno sparso per la città.

Nella pianta sottostante sono evidenziati, con i numeri da 1 a 4, i siti in cui si trovano le basiliche ed i palazzi citati.



LA MIA CALE

Come gera bea 'na volta la mia cale,
coe so finestre, 'e porte e tante scale,
'e boteghe del late, del fritoin, del fero vecio,
co 'e done co 'a biancheria in man e l'acqua nel secio.

Là nel campo i vendeva el pan crocante,
e darente al forno se spandeva un profumo inebriante
che te invogiava a fermarte fin sul ponte,
circondà dai oto gati del sior conte.

Ste bestiole ghe faseva 'e fusa al can barbon,
queo de l'osto ghe gaveva el clinto bon,
dove el frutarol a brasseto col barbier,
dopo el cicheto i se faseva un bel bicier.

De matina ea Zanze se 'a gera de bon umor,
drio 'a tagiada la se cucava un piato de saor,
e cussì carburada e piena de bon spirito,
ea 'ndava verso Rialto, borbotando qualche panegirico.

Faseva ancora scuro quando Bepi e Tonin,
el carboner insieme al sior spassin
se cassava nel bacaro per scaldarse e far do' canti:
ea peata e 'a scoa podeva spetar darente a un piato de tripe fumanti.

Desso in cale no passa più tante contesse
e xe sparii tuti i scagnei coe brave impiraresse,
che passava qua zo tuta ea giornada,
tra ciacoe, perline e qualche invelenada.

Ancuo ghe xe 'na luce un fià invadente,
colpa del minimarket sempre pien de zente,
dove 'i vende el pan, el late, i surgelati, el tetrapack col vin...
dove tuto xe beo, in ordine, pulito, par benin.

De gati ghe ne xe ancora massa in verità,
anca senza 'e lische che el fritoin ghe dava in quantità:
'i miagola forte e 'i fa le fusa a qualche bea putea...
ma la mia cale no la xe più quea.

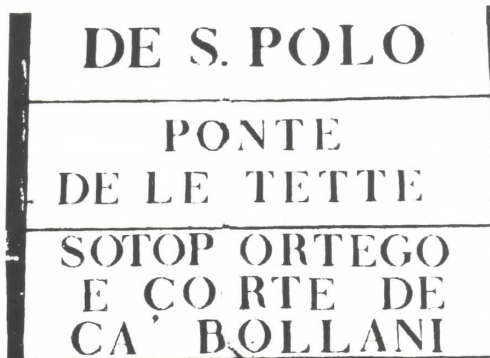
14 marso 1994.

Anonimo Venessian.

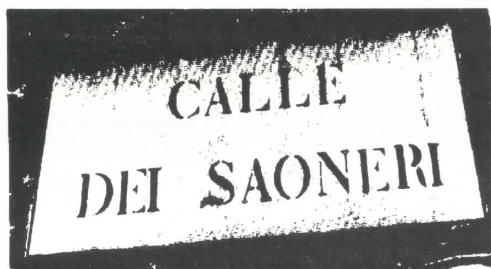
VENEZIA MINORE: La toponomastica.

di Mario Zilio

La denominazione dei luoghi di Venezia è quanto di più affascinante e curioso si possa immaginare: la toponomastica veneziana, assieme con l'ordinamento anagrafico, oltre ad assolvere, come in ogni altra città, esigenze di carattere pratico, ci permette un approccio piacevole ed interessante con la storia veneziana, sia nei suoi aspetti importanti, sia in tono minore, con larga parte della tradizione e dell'aneddotica della città lagunare. Spesso la toponomastica è tutto ciò che rimane di edifici distrutti a causa di modifiche urbanistiche o per i capricci del despota di turno. Questo argomento, della Venezia scomparsa, merita sicuramente un approfondimento, e ci riproponiamo di farlo in seguito. Una recente pubblicazione patrocinata dalla Cassa di Risparmio di Venezia, riunendo in bella veste tipografica gli articoli di P. Piffarerio e P. Zanutto apparsi sul quotidiano "il Gazzettino", ha ridestato l'interesse per i cosiddetti "nizioleti", cioè, i riquadri bianchi con scritte in nero che sui muri delle abitazioni veneziane ci danno tutte le informazioni inerenti al luogo: il sestiere di appartenenza, la parrocchia, e il toponimo della calle, del campo, del ponte o del sito particolare di cui trattasi. Le denominazioni possono deri-



vare da cognomi di famiglie importanti del passato (Es. Ca' Dolfìn, Campiello Contarini), dai vari gruppi etnici che hanno arricchito la storia locale (es. calle dei Albanesi, calle dei Armeni), da episodi accertati e leggendari (es. ponte de dona onesta, ponte de le tette), da tradizioni particolari (es. ponte dei pugni, sotoportego dei dai), dalla vicinanza con chiese o conventi (es. calle drio la chiesa, sotoportego dei preti, campiello delle muneghe) da botteghe di artigiani che operavano e tuttora lavorano nei pressi (es. calle dei Botteri, calle dei Fabbri, ramo dei Calegheri, sotoportego del Pirieta). L'apparizione dei primi "nizioleti" è databile dopo il 1797, anno della fine della Repubblica; la divisione della città in sestieri si fa risalire alla prima metà del 1100 (1165), mentre la numerazione anagrafica fu iniziata in forma organica a partire dal 1801 progressivamente per tre sestieri alla volta, i tre sestieri "de citra" (a sinistra del Canal Grande) cioè Cannaregio, San Marco e Castello, e i tre "de ultra"



cioè a destra del Canal Grande; S. Croce, S. Polo, Dorsoduro che comprendeva le isole di S. Giorgio e della Giudecca. Negli anni dal 1838 al 1841 la numerazione fu riordinata progressivamente per ogni singolo sestiere, e per la Giudecca fu assunta una numerazione autonoma (da 1 a 971). A parte la Giudecca, il sestiere che ha meno numeri di casa è S. Croce con 2359, il più numeroso Castello con 6828 (senza tener conto dei numeri che si ripetono, distinti con una lettera, es. 1421/A, 1421/B). In pratica si possono chiaramente vedere sopra le porte delle case veneziane anche tre numerazioni: quella antica romana, quella in cifre nere, in disuso, e la definitiva con cifre rosse nel caratteristico ovale nero. Ogni sestiere era a sua volta suddiviso in contrade (Cannaregio in 12, S. Marco in 16, Castello in 12, S. Croce in 8 compresa Murano, S. Polo in 8, Dorsoduro in 10 compresa la Giudecca), in tutto 66, corrispondenti grosso modo alle parrocchie che erano una settantina, poi ridotte a circa 40 e infine a 30 dal governo napoleonico. I primi studiosi che curarono la toponomastica veneziana a partire dal '700 furono Tommaso Temanza, ingegnere e architetto, Flaminio Correr, l'abate Giambattista Galliccioli, cultore di memorie venete civili ed ecclesiastiche, per giungere nell'ottocento a Giuseppe Tassini famoso ed apprezzato autore delle oltre settecento pagine delle "Curiosità veneziane, ovvero origini delle denominazioni stradali" (1863), testo assai

interessante e diffuso anche al giorno d'oggi. Anche i nomi generici che contraddistinguono i vari siti di Venezia sono singolari e non sempre chiari per i "foresti" (anche per qualche veneziano?). Citiamo solo calle, campo, campiello, crosera, fondamenta, ruga, ramo, rio, terà, piscina, salizada, sotoportego che sono probabilmente i più diffusi. Alla fine cercheremo di chiarire sinteticamente il significato di queste denominazioni e di qualche toponimo.

Alcuni di questi si ritrovano in luoghi diversi anche dello stesso sestiere di conseguenza per identificare con precisione una calle, un ponte, un campiello di Venezia, spesso non è sufficiente il semplice nome e a volte non basta la conoscenza del sestiere di appartenenza, ma è indispensabile la numerazione anagrafica o l'indicazione di qualche riferimento inequivocabile. Per citare alla spicciolata qualche esempio, diremo che esistono sette luoghi (calli, ponti od altro) intitolati all'Angelo, quattro all'arte dei Botteri (fabbricanti di botti), 11 a quella del Caffettier, 6 a quella dei luganegheri (salumieri), 12 a quella dello spezier (droghiere), 5 a quella del pestrin (lattaio), 3 a quella dello scaletter (pasticcere), 12 a quella del pistor (panettiere), 16 a quella dei tagliapietra (scalpellini). Dedicato ai parroci troviamo 9 volte il toponimo piovàn, 23 volte preti, 19 Madonna, 20 Cristo, 11 S. Antonio; 11 luoghi ricordano la famiglia Contarini, 32 la presenza di un forno, 14 di uno squero (cantiere di barche), 17 di un traghetto (ormai ne sono scomparsi molti), 23 di un magazzino (riven-





dita di vino). Questi, citati alla rinfusa, sono solo alcuni tra i tanti esempi che si possono

pescare nel mare magnum della toponomastica veneziana. Nel prossimo articolo, se riusciremo a non perderci nell'intricata urbanistica della Serenissima, tenteremo di fare un giretto per calli, ponti e campielli, soffermandoci qua e là dove l'interesse e la curiosità ci verranno sollecitati già dalla denominazione stessa: sicuramente questo approccio in tono minore ma pur sempre fascinose alle vicende di questa città nobilissima e singolare (per usare l'espressione di Francesco Sansovino), non ci deluderà.

(Continua)

- Calle:** calete, calleselle, calle lunga, calle larga: sono le "vie" di Venezia
- Campo:** è sinonimo di piazza, termine usato solo per S.Marco, detta "la piazza" tout court, per antonomasia; ne esistono molti: campo S.Polo, Campo S.Filippo e Giacomo, Campo S.Maria Formosa, ecc.
- Campiello:** ... campo di piccole dimensioni, tipico per la vivacità e per la vita che vi si svolgeva una volta, quasi un prolungamento dello spazio domestico.
- Corte:** di solito campiello con un solo accesso.
- Crosera:** incrocio di più calli.
- Fondamenta:** strade percorribili in riva ai canali o sulla laguna.
- Piscina:** slarghi una volta occupati da acqua salmastra.
- Ramo:** tratto di calle che si dirama in più direzioni (ramo va in campo).
- Rio Terà:** strada ricavata dall'interramento di un canale (rio)
- Riva:** fondamenta con funzioni commerciali di attracco, di imbarco (Riva del Vin, Riva del Carbon, Riva degli Schiavoni).
- Ruga:** calli lunghe e piene di botteghe (dal. francese rue).
- Sacca:** terreni ottenuti dalla bonifica e dalla colmata di zone lagunari.
- Sotoportego:** portico, passaggio sotto le case.
- Salizada:** tra le prime vie ricoperte di selce, pietre, silice; una volta le vie veneziane erano in terra e ricoperte d'erba.

di Mario Motta

A detailed black and white map of the Venetian Lagoon, centered on the city of Venice. The map is oriented with North at the top. The city of Venice is depicted as a dense cluster of buildings and churches, with the Grand Canal winding through it. Surrounding the city are numerous islands and smaller towns, each labeled with its name. To the north, the map shows the area around Mestre and San Donà di Piave. To the east, it shows the area around Chioggia and the Venetian Arsenal. To the south, it shows the area around Malamocco and the Venetian Lagoon. The map is framed by a decorative border. The title 'VENEZIA' is prominently displayed in the center of the map.

Queste isole mostrano edifici e moli per l'attracco di natanti, a dimostrazione di attività sia commerciali che di produzione alimentare.

artistiche, che questi siti possono ancora darci.

Eppure, se con un po' di buona volontà e fantasia, andassimo a leggere vecchi scritti o qualche antica descrizione potremmo immaginare quali attività si svolgessero in quest'isola che contribuiva alle spese di guerra della repubblica veneta, fino al quindicesimo secolo, in misura pari alla più celebrata Murano.

L'isola di Popilia, come veniva chiamata, dagli antichi, forse per i pioppi che esistevano nel sito, era già abitata nel nono secolo da pescatori e agricoltori, che ebbe-

ro gloria e agevolazioni, anche fiscali, dalla nascente repubblica di Venezia poiché, contribuirono in modo decisivo a fermare le armate dell'allora "invasore" Pipino.

Qualche decennio dopo la non riuscita invasione di Pipino, l'isola vide aumentare notevolmente il numero dei suoi abitanti, a seguito del soggiorno "obbligato" che ebbero gli schiavi e i servi dell'assassinato doge Pietro Tradonico. Successivamente, con l'arrivo di molte famiglie soprattutto provenienti dal lago di Garda, Poveglia arrivò ad avere circa ottocento nuclei familiari stabilmente residenti.

I povegliani, nel corso dei secoli, ebbero alcuni privilegi da parte del doge: uno di questi era quello di poter partecipare al pranzo della seconda Pasqua assieme al doge stesso; è oltremodo superfluo specificare che gli isolani dovevano contribuire a tale onore con numerosi doni di carattere commestibile sia agricolo che di origine ittica.

Il declino, rapidissimo, dell'isola seguì la guerra di Chioggia, quando l'isola stessa

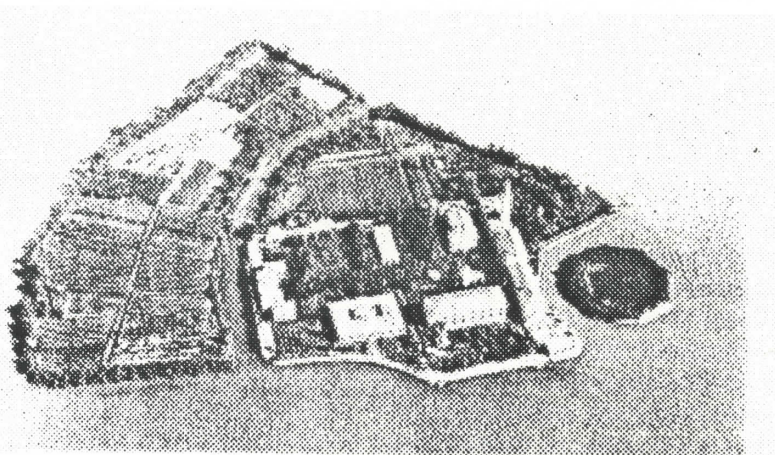


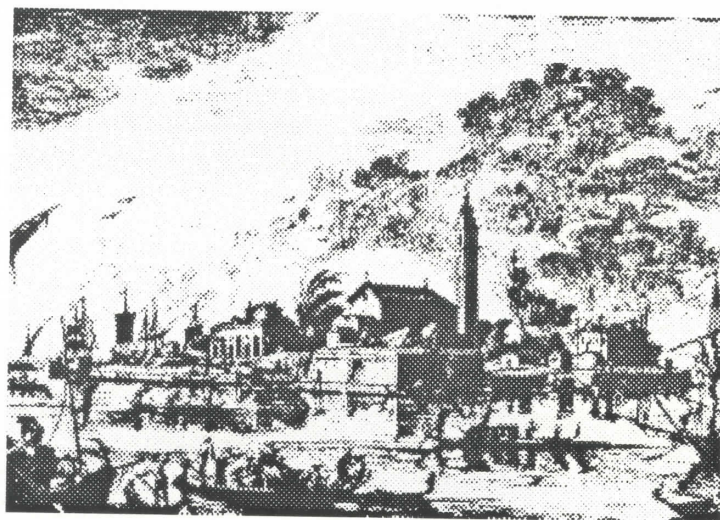
Foto aerea di Poveglia. L'isola è divisa in tre parti. A destra l'ottagono, al centro il gruppo ospedaliero e a sinistra la campagna coltivata ad orti e vigneti

venne smantellata dalla Repubblica ed i suoi abitanti trasferiti in pianta stabile a Venezia. Già le cronache del quindicesimo secolo ci descrivono le coste di Poveglia erose dall'azione delle acque a causa dell'abbandono dell'isola.

Decennio dopo decennio gli abitanti si ridussero a poche unità che sopravvivevano in prevalenza di pesca e dalla concessione di accompagnare fuori porto le imbarcazioni più grandi.

Fu utilizzata dalla dominazione austriaca come lazzeretto ed ha mantenuto, sino a pochi anni fa, questa destinazione come struttura ospedaliera per lungodegenti.

Attualmente, di proprietà del Demanio, è abbandonata dal 1968 conservando gli edifici del cronicario che, ovviamente, versano in cattive condizioni per l'assoluta mancanza di manutenzione.



In primo piano nella stampa del Tironi e Sandi l'ottagono esistente ancor'oggi, dietro la chiesa e il campanile di S. Vitale chiusa nel 1806.

La Torre di Tesserà

di Rita Sartori

La Torre di Tesserà. Così solitaria, misteriosa. Per lunghi anni coperta da una fitta vegetazione rampicante, al limite del soffocamento. Una particolarità che le aveva fatto guadagnare l'affettuoso appellativo di "torre pelosa". Coraggiosamente, un giorno qualcuno la spogliò. Ricordo il timore, quasi pudico, nel toglierle quel bel vestito verde. Si pensava che forse non sarebbe più riuscita a reggersi da sola. Che avrebbe perso le forze, come Sansone. Invece no. Contrariamente alle apparenze la Torre non è il campanile della piccola chiesetta che le sta di fianco o meglio non è stata costruita per esserlo. E' sorta almeno due secoli prima, e non per scopi ecclesiastici. Risale al periodo a cavallo tra il IX e il X secolo. In quel tempo era in corso - pietra su pietra, è il caso di dirlo - quella straordinaria migrazione che gli abitanti di Altino iniziarono per dare degna continuazione alla loro civiltà, solo fisicamente distrutta dalle invasioni barbariche, creando le prime basi della futura potenza marittimo-commerciale di Venezia.

La paleo-Serenissima di allora cominciò ad innalzare delle torri con vista sul mare, quel suo mare così prezioso, fonte di difesa e di vita. Solitaria vedetta contro i "pirati", la Torre di Tesserà non fu infatti l'unica. Una stretta parentela di epoca e di stile, il romanico-bizantino, la lega ad altre, simili per forma e funzione, presenti in Venezia città e nel territorio interlagunare (documentate in incisioni del 1500, 1600 e 1700), a Caorle (la famosa Torre circolare del X secolo) e a Ravenna (quanti campanili "rotondi"), anche essa città di mare, dieci secoli fa.

La nostra Torre sorgeva su un'area barenile, paludosa e lacustre di proprietà del vescovo di Torcello. Vicino passava la via Annia, prezioso collegamento tra Roma, Aquileia e la penisola balcanica. Si trattava di una torre "texaria", cioè difensiva, e così diede anche il nome alla località. Ottenne la promozione a campanile dopo la costruzione della chiesetta. Questa chiesetta, consacrata nell'anno 1139 dal vescovo di Treviso Gregorio Giustiniani Partecipazio, venne dedicata a S. Elena Imperatrice e, più tardi, nel 1500, anche a S. Antonio Abate. Fu affidata insieme al monastero (sì, fu costruito anche un monaste-

ro), all'abate di San Benedetto Po (Mantova). Il monastero godeva della riscossione delle decime su Tesserà e - come istituzione - dell'immunità da qualsiasi ingerenza civile.

Vincolato al vescovo di Treviso, il monastero era preda ambita. Il vescovo di Torcello rivendicò più volte la supremazia su questo possedimento poiché, fonte di cospicue entrate ("prebende") sia di carattere finanziario che alimentare. Non fu risparmiato dal passaggio del terribile Ezzelino da Romano tra il 1241 e il 1246 e condivise in quel periodo la sorte o meglio la rovina di villaggi, castelli e monasteri tra cui



quelli di Mestre, Noale, Montagnana e S. Ilario. I territori depredati e i conventi furono abbandonati dai monaci in fuga. A dire il vero, il monastero, in netto contrasto con la sua funzione, non ebbe mai pace. Fu riaperto durante il periodo di guerre tra Cangrande della Scala, Padova e Venezia, tra il 1310 e il 1320. Offrì ricovero ai poveri e ai feriti; nel 1330 fu adibito ad ospedale. Nel 1507, come recita una lapide sopra il portale, fu restaurato per iniziativa dell'abate Giovanni Trevisan.

E adesso di chi è? Nel 1868 venne indetta a Venezia un'asta pubblica di beni ecclesiastici. Un certo signor Giacomo Checchin chiamato Badin acquistò la chiesa e i beni circostanti. Attualmente, chiesa, torre-campanile, tuttora di proprietà Checchin, sono adibiti saltuariamente al culto (pochi fortunati sono riusciti nell'intento di sposarsi in questo luogo, qualche eletto ad esservi battezzato); i fabbricati e i terreni, appartenenti sempre allo stesso proprietario, sono parte integrante di una azienda agricola moderna.

Nella chiesa a navata unica ci



sono tre piccoli altari in legno dipinto, uno dei quali posto nel catino dell'abside; un'acquasantiera di marmo; un dipinto raffigurante S. Antonio Abate (XIII sec.); una pala raffigurante la Madonna in Gloria col Bambino (fine XVI sec.); una Sant'Elena Imperatrice del 1500, molto rimaneggiata in epoche successive; il pavimento in mattonelle di graniglia di marmo policromo, rifatto subito dopo la Seconda Guer-

ra Mondiale (1947 ca.).

Il campanile, che poggia su un basamento di blocchi di marmo del diametro di 4,5 m, si innalza per 24 metri di altezza ed è costruito in mattoni di terracotta. Al suo interno c'è una scala a chiocciola, di legno, che ci porta in cima, tra lo stupore e la disapprovazione delle numerose famiglie di colombe che vi abitano ormai da molti anni. L'impresa maggiore infatti, non è salire fino alla cella campanaria, ma arrivarci "puliti". Una volta arrivati, non si sa bene in che condizioni, troviamo due piccole campane in bronzo: su di una è incisa, in negativo, la data di fusione: 1509.

Ci affacciamo dalle finestrate della cella campanaria: verso nord e sud sono

due bifore con pilastrino centrale e capitello bizantino, verso est ed ovest due monofore a tutto sesto.

Scrutiamo, riflettiamo. Chissà, povera torre, adesso forse non sa più dove guardare. O meglio, non sa bene da chi deve difendersi. Se dai "grattacieli" di Favaro Veneto o dagli enormi uccelli d'acciaio che atterrano al Marco Polo.

"MEMORIA DI UN'UTOPIA URBANA: ALVISOPOLI."

testo e foto di **Lucio Maritan**

Correva l'anno 1790. Il trentenne discendente dei nobili "Mocenigo", il veneziano Alvisè, ereditava l'antica proprietà familiare detta del "Mulinat"; un vasto latifondo, largamente paludoso, situato nei pressi dell'attuale Fossalta di Portogruaro. Il giovane, che tra i suoi avi annoverava ben sette dogi, non certo a quel passato illustre ancorava il suo futuro. Al "Mulinat" destinava la realizzazione di un progetto forse da troppo tempo cullato: l'edificazione della città ideale.

Era il tentativo, modellato secondo canoni illuministici, di creare per una comunità sorta ex novo, un insediamento che integrasse armonicamente città, campagna e quelle attività industriali necessarie ad una completa autonomia economica.

Grandi lavori di bonifica recuperarono terreni per le colture, l'aria divenne salubre, fabbricati si eressero. Dice lo stesso Alvisè ricordando l'impresa: "quasi un milione e mezzo di franchi vi avrò speso nel periodo di anni trenta; una settantina di miseri for-

mavano tutta la popolazione, gonfi di ventre, gialli di fisionomia e di cortissima vita; ma nel corso del tempo nuove famiglie arrivarono con la speranza, anzi direi il diritto, di essere da me mantenute.

L'austriaco governo permise che questo nascente comune prendesse il mio nome."

"Alvisopoli era sorta e doveva rappresentare nella mente del suo ideatore la civilizzazione dell'incolto, un palcoscenico della pubblica felicità della vittoria delle forze solari della ragione sull'ostilità del caos.

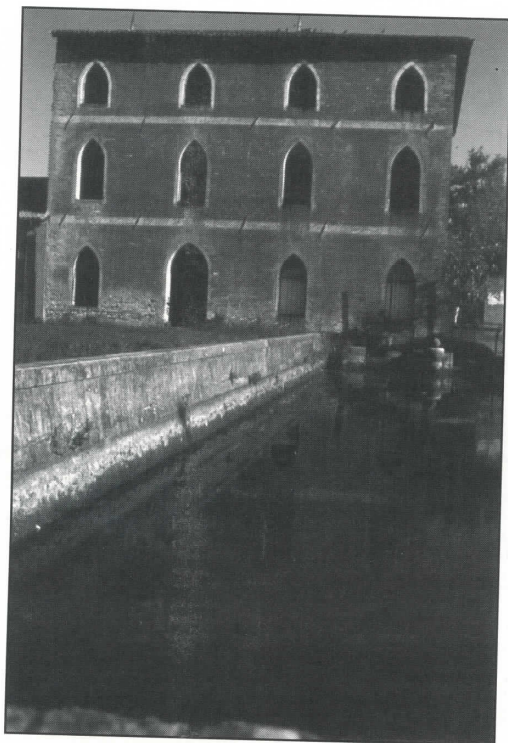
La villa, le barchesse colonnate con l'ampio spiazzo antistante a fungere da aia, il Palazzetto dell'Orologio sede dell'amministrazione e della farmacia, l'edificio per la pila-tura del riso, la chiesa, la sede della tipografia, le case contadine, null'altro non erano -con la piazza ed il monumento che vi si sarebbe dovuto erigere- che la scenografia di quella splendida "rappresentazione illuministica".

"Ma questo nome Alvisopoli" -racconta ancora Mocenigo- "se procurò al mio animo

Edifici di Alvisopoli
"Le barchesse,
la sede della tipografia"
fotografati dalla piazza.



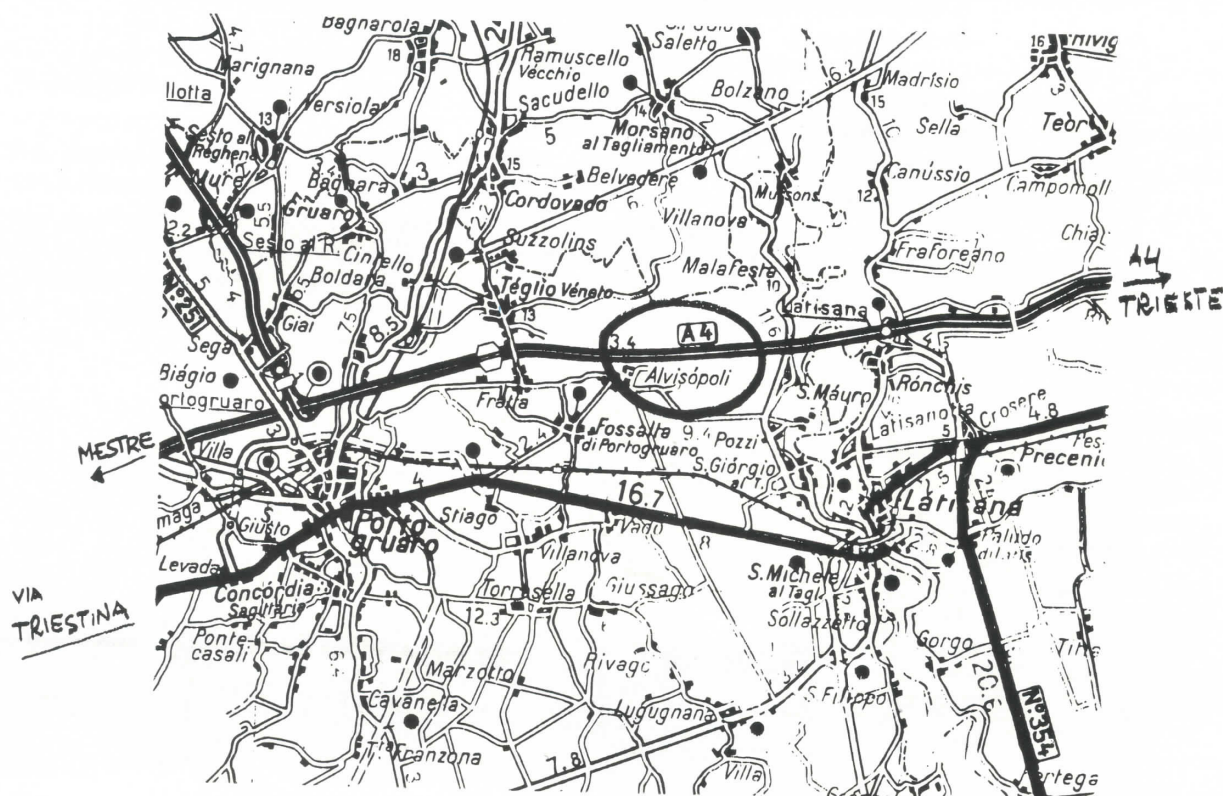
Edifici di Alvisopoli



dei momenti di qualche compiacenza, ostinandomi poi vieppiù nell'impresa superiore alle forze di un privato mi accecò (devo confessarlo) nell'impossibilità di riuscirci, e mi fece accogliere una quantità di progetti che finirono la maggior parte nell'abortire dopo avermi costato una grande moneta". E' la confessione di un fallimento. La città ideale sognata, secondo i dettami del secolo dei lumi, non era riuscita a sviluppare l'autonomia che le avrebbe consentito la sopravvivenza. Poco tempo dopo anche il suo ideatore morirà.

L'utopia di Alvisè, oggi, non è che un ricordo dentro qualche rara guida che comunque, nonostante il degrado del suo complesso architettonico-urbanistico, continua ancora a comunicare al visitatore l'intatto fascino dell'intelligenza che la progettò.

Per raggiungere Alvisopoli:



NAUFRAGIO E RECUPERO DELLA "FENICE"

di **Alberto Montagner**

Andremo di seguito a narrare un episodio accaduto tanti anni fa in una zona della laguna di Venezia molto frequentata e conosciuta dai soci del Nauticlub 11 Fusina e del quale fu protagonista sfortunata una nave da guerra della Veneta Marina.

Correva l'anno 1783, il primo d'aprile, la "Fenice" un poderoso vascello di linea di primo rango da 74 cannoni, aveva gettato l'ancora a breve distanza dal porto di Malamocco, uno dei passaggi obbligati per le navi che volevano entrare o uscire da Venezia.

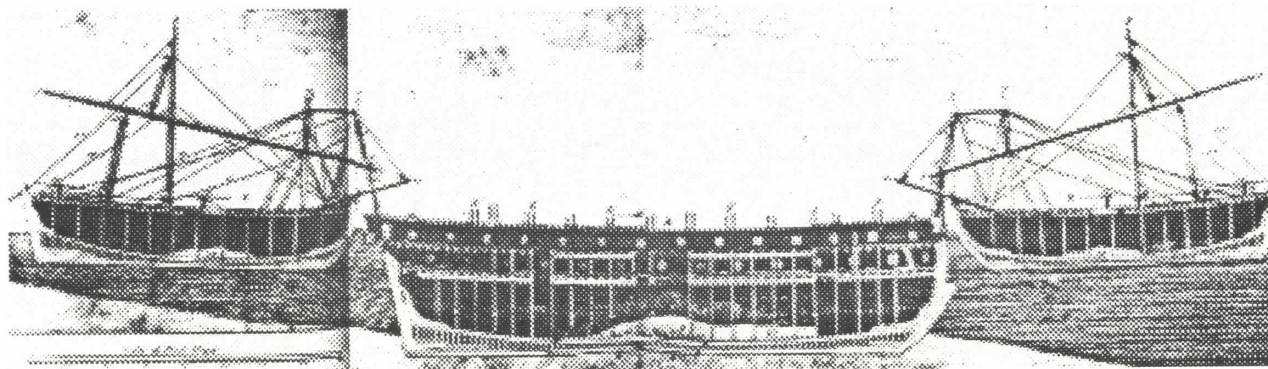
La nave, varata nell'arsenale il 26 giugno 1779 su progetto dello "Studio di Matematica e Idraulica" operante presso l'università di Padova, era quanto di meglio poteva essere costruito in quell'epoca in materia navale.

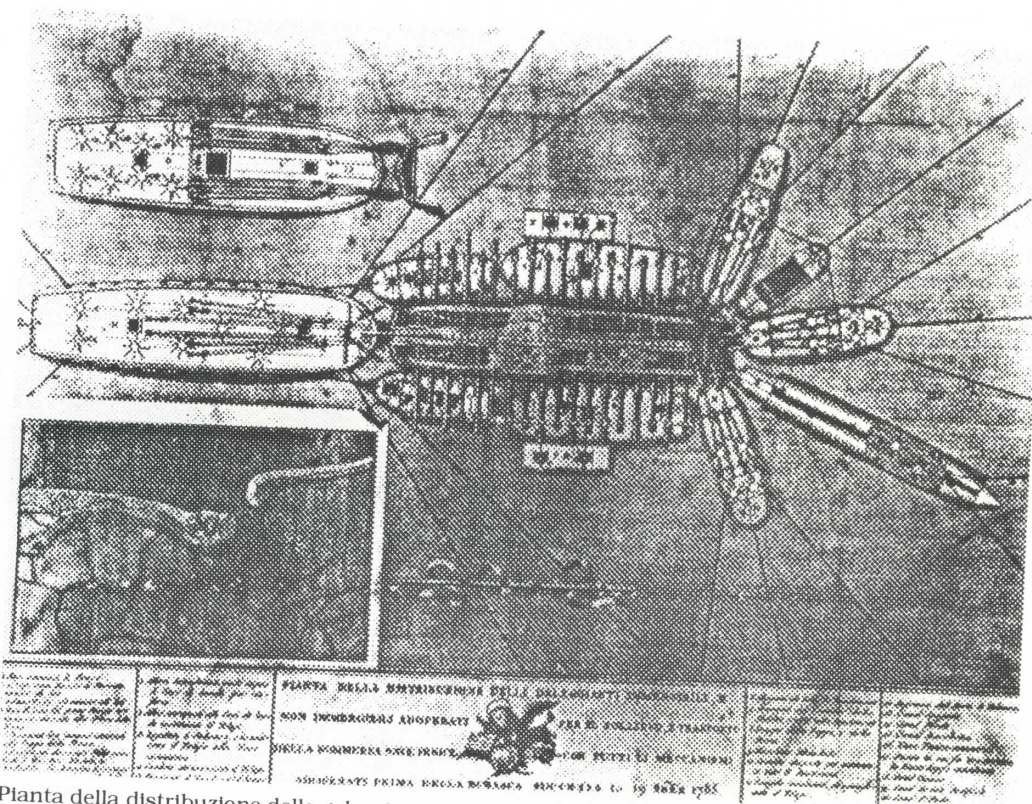
Sostava ora nel canale dello Spignon, a ridosso del forte di Malamocco in attesa di essere rifornita di acqua, viveri e munizioni da alcuni bastimenti da carico, prima di partire per il suo "shaking down trip" (pattugliamento) lungo l'Adriatico e congiungersi con il grosso della flotta Veneziana concentrato nell'isola di Corfù.

Quella sera a bordo tutto sembrava

tranquillo quando improvvisamente si avvertì l'irrompere di un torrente d'acqua che proveniva da una falla apertasi lungo la chiglia, sotto l'albero di maestra. Il comando si rese subito conto che c'era poco da fare per salvare la nave e venne deciso di portarla ad arenarsi sui bassi fondali che fiancheggiavano il canale. Filata subito l'ancora per cubia essa veniva presa al traverso della forte corrente del canale e sospinta sulla vicina barena dove di lì a poco affondava in 20 piedi d'acqua.

Accorsero sul posto le massime autorità dell'Arsenale e della Veneta Marina, ma purtroppo tutti convennero che il vascello era da considerarsi perduto e che la sua giacenza nei pressi del canale dello Spignon costituiva un pericolo per la sicurezza della navigazione lagunare. Da qui l'immediata deliberazione del Senato Veneto, avvenuta con la consueta rapidità che caratterizzava le decisioni riguardanti la salute pubblica prese dai governanti della Repubblica, che ne ordinava la sollecita demolizione "in situ", che tuttavia si dimostrò possibile solo per le parti emergenti, mentre nulla poteva farsi per l'opera viva che rimaneva sommersa dall'acqua. Non re-





Planta della distribuzione delle galeggianti immergibili e non immergibili adoperati per il sollievo e trasporto della sommersa nave Fenice con tutti li meccanismi adoperati prima della burrasca successa il 19 ottobre 1785.

stava che abbandonare il relitto così come giaceva.

Tre anni dopo però, negli ambienti dell'Arsenale ci furono dei ripensamenti sul caso della "Fenice", per cui venne presa in considerazione la possibilità di un suo recupero e di lì la decisione di affidarne l'incarico a ser Zuanne Zusto, notissimo per la sua conoscenza nella scienze della Marina, al quale venne affiancato un altro esperto in materia, il capitano Agostino Morellato.

Un primo tentativo condotto nell'ottobre del 1785 impiegando numerosi galleggianti affiancati al relitto non diede i frutti sperati in quanto si riuscì solo ad innalzare lo scafo di alcuni piedi e a spostarlo per pochi gradi ma non a portarlo fuori dal suo letto di fango.

Si tentò nuovamente nell'estate del 1786, e questa volta un nuovo piano, che prevedeva l'impiego di otto galleggianti più altri navigli minori ancorati nei pressi del relitto, riuscì a sollevare lo scafo permet-

tendone la rimozione e il successivo rimorchio in Arsenale, dove venne sezionato e definitivamente demolito. Dal suo scafo vennero recuperati tutti i cannoni e ogni altro strumento di bordo.

L'intervento di altre due navi da guerra, la "Cesarea" e la "Fedeltà", e l'uso massiccio di pompe a mano per svuotare l'acqua rese più agevole l'impresa terminata nel novembre 1786.

La Serenissima elogiò giustamente l'opera del Zusto e del Morellato per il successo ottenuto, ma nel contempo si aprì un'inchiesta per far emergere eventuali responsabilità, trovando gravi manchevolezze nella costruzione del vascello.

Resta il fatto abbastanza significativo che il nome del costruttore della "Fenice", tale Zuanne Paolo di Girolamo, da quella data non figura più negli elenchi dei capi d'opera dell'Arsenale.

“IL RELITTO DEL VETRO”

di Roberto Sartore

Introducendo questi brevi scritti sull'archeologia subacquea avevamo premesso l'importanza storica della laguna di Venezia e del mare antistante, importanza strettamente legata alla presenza, in questi luoghi, dell'uomo sin dalla preistoria.

Le recenti scoperte, peraltro prevedibilmente anticipate da chi scrive, fanno assurgere questi luoghi ad uno dei siti archeologici subacquei più importanti del mondo.

In particolare un rinvenimento, relativamente recente, può essere considerato il capostipite e nel contempo l'elemento trainante per tutto quello che via via è stato scoperto e studiato in campo archeologico subacqueo nel nostro ambito territoriale.

Il “Relitto del vetro” è proprio di questo rinvenimento che desideriamo oggi narrare molto sinteticamente la vicenda.

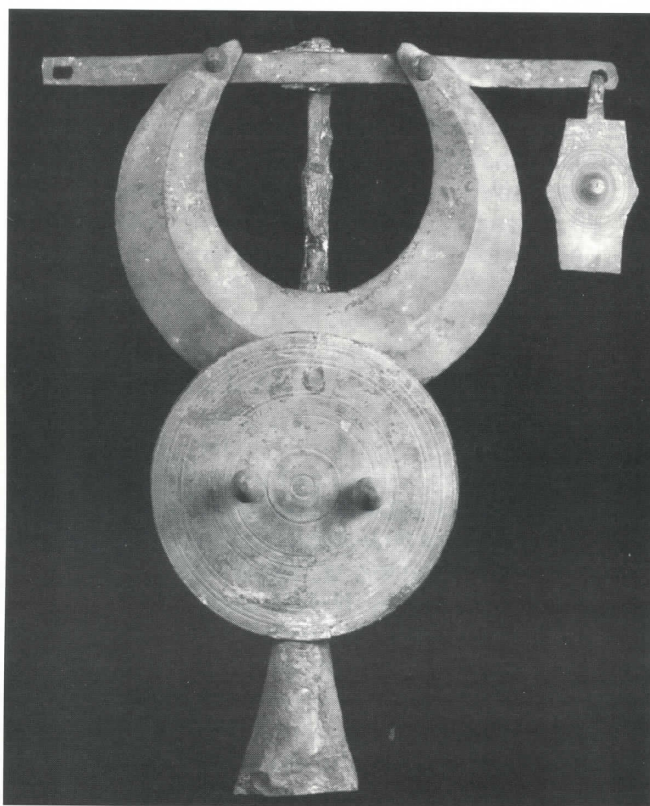
Ancor prima del 1980, anno al quale si fa risalire la scoperta ufficiale di questo relitto, si è favoleggiato nell'ambito dei subacquei, di ritrovamenti che di quando in quando si sono succeduti in stretta relazione alle mareggiate che per la natura del fondale avevano portato allo scoperto vari reperti ed in particolare statuette bronzee di epoca romana.

Tutto questo pareva limitato alla narrazione di questi sub, che spesso nella logica fisica dell'ambiente marino tendono ad ingrandire le cose così come le vedono ingrandite sott'acqua.

In realtà nella zona favoleggiata



Statuetta bronzea del II-III secolo d.C. raffigurante Ercole con i panni delle Esperidi.



Insegna d'asta in ottone con raffigurata una mezzaluna attribuibile a reparti ottomani militari.

poco a nord dell'antico porto di Malamocco su un fondale relativamente basso, appena di undici metri, qualcosa c'era.

Dopo i primi rinvenimenti, grazie al rinnovato interesse per l'archeologia subacquea che fra l'altro ha permesso a livello nazionale la nascita dello STAS (Servizio Tecnico per l'Archeologia Subacquea), grazie alla sensibilità della Veneziana Gas che ha inteso sponsorizzare la ricerca, e infine grazie alla perizia dei sub dell'IDRA, società veneziana composta da sub che per anni avevano militato nella Scuola Veneziana di Operatori Tecnici per l'Archeologia Subacquea, si è dato inizio ad uno studio approfondito su questo relitto.

Da questo studio nel sito di circa 8000 mq., lavorando con una sorbona, sono tornate alla luce delle statuette bronzee di epoca romana, cinquanta mastelli contenenti blocchetti di ferro, blocchi di vetro

semilavorato, materiali di bordo d'uso comune (martelli, asce, scalpelli), due ancore del tipo ammiragliato, un canonicino (petriera), un fucile, una spada, una insegna in ottone con raffigurata una mezza luna attribuibile ai reparti militari ottomani.

La disomogeneità dei reperti ha creato un vero grattacapo interpretativo per questo relitto motivo per il quale sono plausibile molte ipotesi.

Una di queste, giustificata dall'ampiezza e dalla collocazione del sito, può rendersi plausibile così come accaduto al largo di Marsiglia nelle vicinanze dell'isolotto di Plenier, nella presenza di più relitti di epoca diversa.

Può anche essere che la nave, probabilmente una cocca veneta, trasportasse suppellettili di epoca diversa

acquistate a Venezia.

Quello che però risulta meno giustificabile è la presenza del vetro semilavorato, in quanto Venezia sicuramente non necessitava di tale sostanza.

Si può ancora pensare che parte dei reperti provengano da luoghi attigui e che il

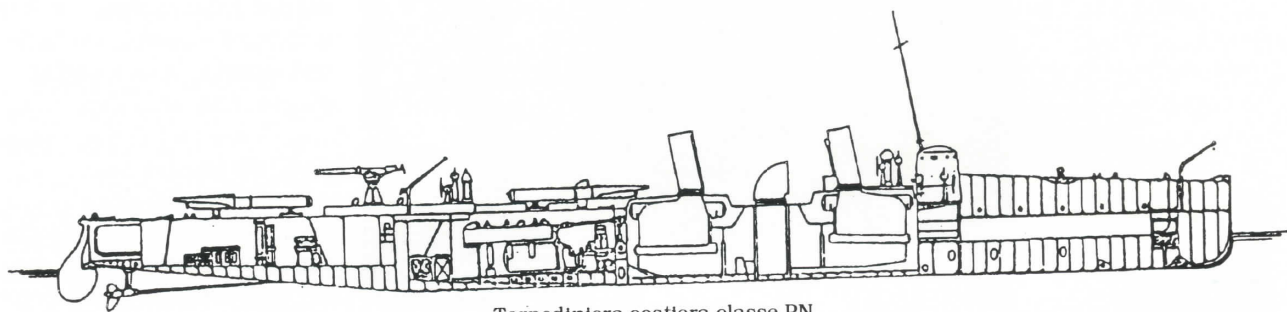


continuo uso delle reti a strascico abbia contribuito alla loro frammistione.

Resta comunque l'importanza di questi ritrovamenti proprio per quello che hanno costituito per la nostra Archeologia Subacquea.

LA TORPEDINIERA 5PN

di Dino Basso



Torpediniera costiera classe PN

Ricordo la notizia apparsa su un quotidiano locale di qualche anno fa che riportava l'avvenuto ritrovamento, in mare, e la successiva distruzione di una mina davanti al litorale del Cavallino. La notizia mi lasciò un po' sorpreso e mi risultò difficile immaginare come fosse capitata nelle nostre acque tranquille, un mina come quelle che talvolta si vedono nei fumetti. Soltanto ora, ripensando all'affondamento della torpediniera 5PN la situazione mi appare un pochino più chiara.

Per capire meglio la situazione

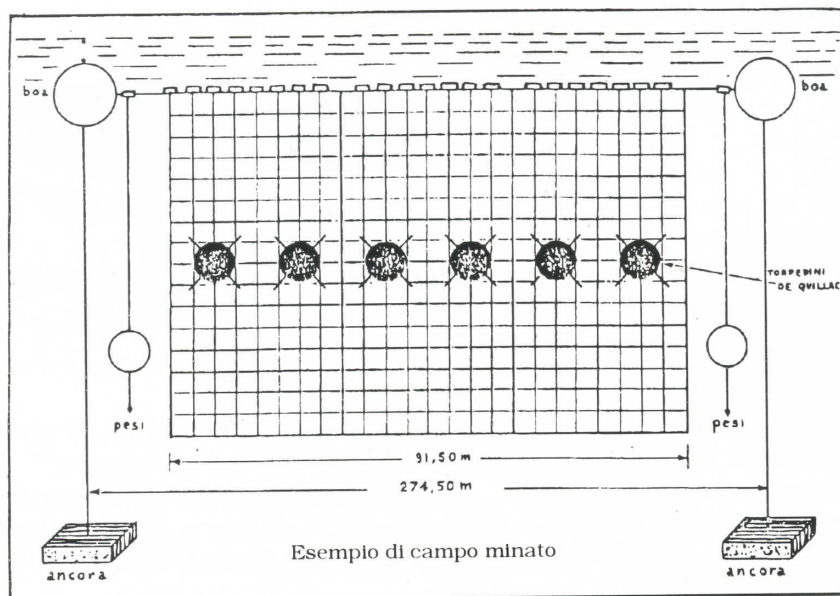
dobbiamo ritornare agli anni della prima guerra mondiale. Come avevo già detto nello scorso articolo (AMALFI, Hobby Natura 3/93), il Capo di Stato Maggiore della Marina di allora, l'ammiraglio Thaon di Revel, affermò che la guerra in Alto Adriatico fu guerra di torpediniere costiere, di mine, di batterie...

Infatti per difendere Venezia e tutto il suo litorale da possibili attacchi navali nemici, erano stati creati dei campi minati molto estesi. Le mine, o torpedini da blocco, venivano ancorate a un corpo morto e lasciate galleggiare a quote varie.

Per superare tali sbarramenti posti tra le 3 e le 9 miglia dalla costa in maniera quasi continua, bisognava seguire delle rose determinate, poiché, data la scarsa visibilità delle nostre acque, gli sbarramenti non erano più visibili già da pochi metri dalla superficie. Per evitare che i sottomarini nemici appostati a quota periscopio potessero osservare e ripetere le rotte di uscita dal porto, il naviglio militare compiva delle evoluzioni a zigzag mentre al naviglio dei pescherecci era fatto divieto di allontanarsi a più di tre miglia dalla costa.

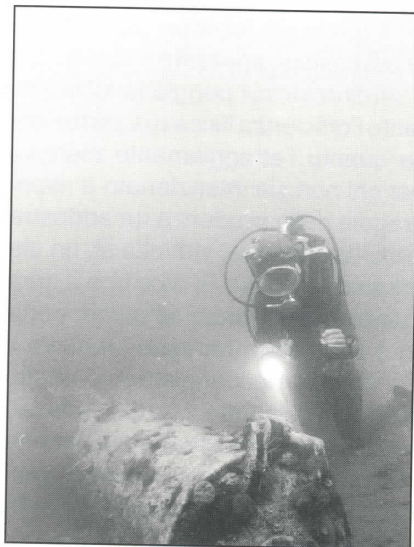
Compito delle torpediniere era quello di calare a mare tali sbarramenti e di difenderli.

Il 26 giugno 1915 la torpediniera 5PN stava compiendo il suo solito lavoro di sorveglianza lungo i campi minati per verificarne l'integrità e per avvistare eventuali sommergibili nemici (allora l'unico modo di avvistarli era... vederli). Per non far capire al nemico quali fossero i corridoi d'accesso di questi campi minati, la 5PN procedeva a un'andatura sostenuta mutando rotta repentinamente grazie anche alle sue doti marine. Il destino volle che, a un certo punto, da cacciatore si trasformasse in preda e la sua esile sagoma venne inquadrata nel miri-



no graduato del periscopio di un sommergibile austriaco. Al comandante nemico non sembrò vero di assistere a una scena del genere e ordinò il fatidico: Los ! E un siluro fu subito lanciato.

Le cronache di allora riportano che, pur avvistato dalla 5PN, il siluro non poté essere evitato per un soffio e andò a centrare in pieno la



un subacqueo vicino al tubo lanciasiluri

prua della nave. Il comandante della torpediniera, verificato l'entità dei danni, stabilì che l'affondamento non sarebbe stato immediato e ordinò di sparare dei colpi di cannone nella presunta direzione del sommergibile col duplice scopo di fargli capire che non era stato colpito e inoltre di attirare l'attenzione di altre torpediniere italiane nei paraggi. Dopo circa mezz'ora comunque la nave si inabissò lentamente e mentre la poppa con le eliche rimaneva

per qualche minuto ancora fuori dall'acqua, quel che restava della prua si adagiava su un fondale di circa 20 m. Tutto l'equipaggio tranne due marinai colpiti dall'esplosione, era riuscito a imbarcarsi sulle scialuppe di salvataggio. Verso sera i naufraghi venivano ripescati da un'altra torpediniera accorsa perché richiamata da quei colpi di cannone fortunatamente sparati dal comandante italiano.

Immergendoci ora a visitare il relitto non possiamo fare a meno di ammirare il sangue freddo e la calma dell'equipaggio della 5PN nell'eseguire gli ordini a pochi istanti dall'affondamento.

Sono passati quasi 70 anni. Il mare ha corrosi i metalli più deboli e le reti a strascico hanno asportato i reperti più piccoli. Sveltano le due belle caldaie sopra i rottami del relitto. Un po' alla volta, date le modeste dimensioni della nave, la sabbia lo sta ricoprendo, com'è giusto che sia per il riposo di un eroe. Lo percorro in lungo e in largo varie volte, alla ricerca di capire dove sia la prua e dove la poppa; alla vista del cannoncino, adagiato sulla sabbia, capisco di essere in zona poppiara, dove c'erano gli alloggi ufficiali... ma la poppa non c'è più: divorata dalla sabbia. Anche i due tubi lanciasiluri sono caduti dal ponte di coperta, le vecchie lamiere non ce la fanno proprio più a reggerne il peso. In 40' di immersione raccolgo immagini emozionanti, contornate dall'ormai consueto branco di moli, i pesci argentati che

oramai accompagnano sempre i subacquei stazionando stabilmente sopra i relitti e sopra le teggìe più grandi.

SCHEDA TECNICA

Le torpediniere vennero costruite per portarsi inosservate sul litorale nemico, eseguire sbarramenti di mine, esplorare e contrastare unità nemiche che avessero tentato, di notte, di avvicinarsi alla costa: Essendo state progettate basse di fiancata, senza sovrastrutture erano difficilmente avvistabili in lontananza, soprattutto di notte. Erano anche molto veloci e maneggevoli grazie a un buon apparato motore e a un enorme timone posto completamente all'esterno dello scafo, governabile sia dalla plancia, sia direttamente a poppa con la barra, in caso di avaria. Queste eccezionali caratteristiche portarono alla costruzione di 71 esemplari contraddistinti da un numero progressivo e dalle iniziali del cantiere e della città di costruzione: 5PN quinto esemplare dei Cantieri Pattison di Napoli.

Lunghezza	42,50 m
Larghezza	4,64 m
Immersione	1,60 m,
Dislocamento	156 t
Apparato motore:	2 caldaie, 2 macch. alternative
Potenza	3.200 cavalli
Velocità	27 nodi
Equipaggio	1 + 29

Notizie tratte da: *Guida alle Navi d'Italia* - Mondadori. *La Grande Guerra in Adriatico* - Ufficio Storico della Marina Militare.



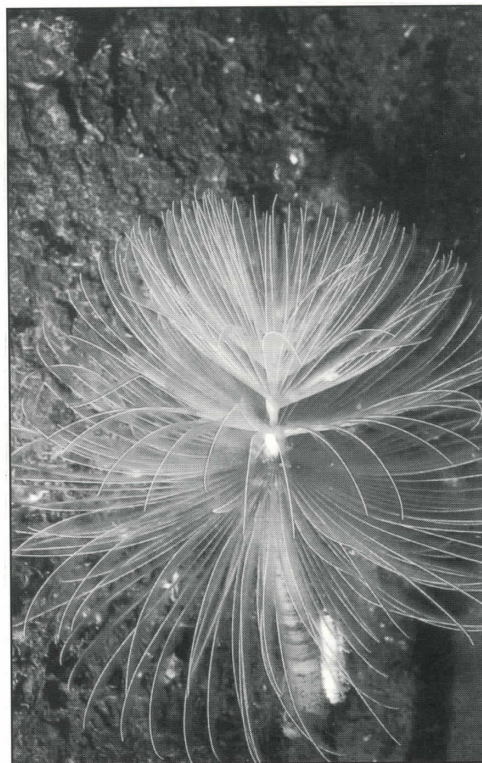
Ricordiamo la campagna di adesione MOVIMENTO PER L'ADRIATICO che, per il 1994, propone in omaggio ai nuovi tesserati la videocassetta "I Segreti dell'Adriatico" contenente le immagini e la storia di tre relitti di navi da guerra affondate tra il 1915 ed il 1943: *Q. Sella*, (*hobby Natura* 1/93) *Amalfi* (*hobby Natura* 3/93) e *5PN*.

INCONTRARE IL MARE

di **Rossana Maiorca**

Lo sport subacqueo, non tanto nella sua dimensione agonistica quanto in quella più benevola di uso del tempo libero, va diffondendosi sempre più ed i suoi cultori, un tempo talmente pochi da potersi auto definire con un tantino di boria, "la tribù delle rocce", diventano sempre più numerosi. Naturalmente è un fatto positivo: più si diffonde la conoscenza del mare, maggiori sono le speranze di poter salvaguardare quest'ambiente così ricco e prezioso. Tuttavia, per quanto un numero di persone sempre maggiore si avvicini al mare, e dunque per quanto si tenda a pensare che con la quantità crescano anche la consapevolezza e la preparazione, il numero d'incidenti che, purtroppo puntualmente, si registrano ogni estate rimane alto. Così un'attività che dovrebbe essere solo fonte di divertimento, che rappresenta uno dei mondi più semplici e belli di vivere e esplorare la natura diventa invece fonte di tutto e di dolore. Inevitabilmente in questi casi si torna a parlare di intrinseca pericolosità dello sport subacqueo, specie se in apnea. Invece è doveroso ricordare che quasi nessun incidente è fatale ed inevitabile, che quasi nessun incidente dipende dallo sport che si è prescelto, ma semmai dal modo in cui tale sport viene praticato. Se gli incidenti fossero intimamente connessi con la pratica dell'immersione in apnea, allora apparirebbe folle non solo il praticarla, ma anche e soprattutto insegnarla da altri. Ma in realtà nell'esplorazione di un fondale la nostra sicurezza dipende solo da noi stessi, dalla nostra prudenza, dal nostro equilibrio e dalla conoscenza più o meno esatta dei vari fenomeni fisiologici che accompagnano la sospensione del respiro in immersione. Per mettersi in condizioni di frequentare il mare in tutta sicurezza non si esigono

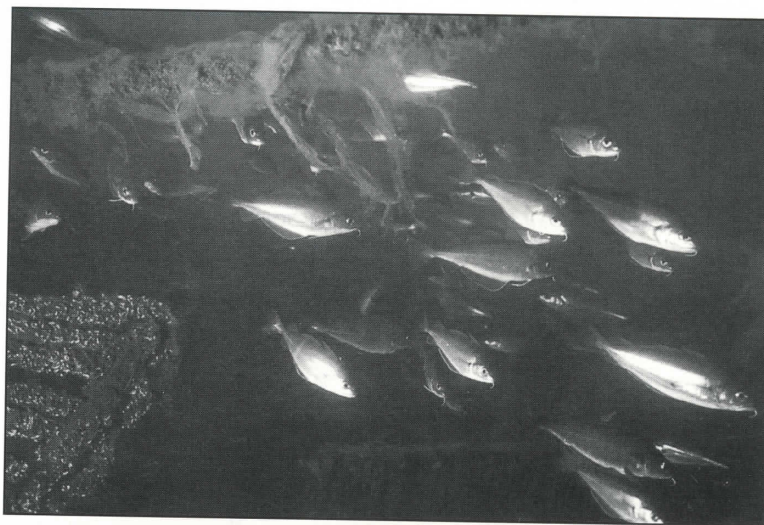
grandi mezzi né gran dispendio di tempo ed energie: è molto più faticoso, ad esempio, nonché più costoso imparare a sciare. Tuttavia il cardine su cui poggia la sicurezza non è tanto l'efficienza fisica o la perfezione stilistica quanto l'atteggiamento mentale. Anzi, per chi non sia intenzionato a rispettare le regole della prudenza un addestramento efficace diventa, stavolta sì, un elemento di rischio in più. Si dice che il mare sia un ambiente estraneo all'uomo; certamente ed anche le montagne innevate lo sono! Però con l'equipaggiamento adatto, con l'allenamento adatto, con le conoscenze opportune ed agendo responsabilmente entrambi questi ambienti possono venir frequentati senza alcun rischio e senza che



Immagini subacquee che sovente appaiono agli occhi di chi si immerge.

Nella foto accanto (di Dino Basso) del *Moll*.

Nella foto in basso (di Emilio Motta) uno *Sphrographis spallanzani*



per questo si perda il loro fascino, senza che le emozioni che possono regalarci diventino meno intense e preziose. Non si va in mare per mettere a repentaglio la propria vita, ma per ritrovare, senza rischiare, un contatto intimo con la natura, con il silente mondo sottomarino. non ci si dedica all'allenamento per strappare un metro o un secondo in più ma solo per non esporsi a rischi inutili quando ci si immerge, solo perché le nostre esplorazioni risultino più agevoli e soddisfacenti. Se si scende in acqua al solo scopo di contare metri e secondi si ottiene inevitabilmente un solo risultato: tornare a terra insoddisfatti e distrutti dalla fatica e dalla tensione; vivere con stress quella che dovrebbe essere una pausa rilassante e perdere di vista lo scopo principale del nostro sport, l'osservazione del mondo sommerso. Non ritengo l'apnea fine a se stessa ma solo un mezzo che consente di aggirarsi in un ambiente meraviglioso. Né deve preoccupare il fatto che una singola immersione sia breve perché con le opportune pause si può tornare giù ogni volta che si vuole. Già nella vita quotidiana siamo ossessionati da ritmi frenetici: e dovremmo portarci dietro anche in mare il peso di simili nevrosi? Discutibile è anche l'atteggiamento di chi identifica necessariamente l'immersione in apnea con la caccia subacquea, non riuscendo neanche ad immaginare un'attività in apnea non condizionata dal fucile. Vorrei dire che

l'apnea è il modo più naturale, spontaneo, intimo, di frequentare il mare così come camminare è la forma più elementare di viaggiare ed esplorare. Se è vero che l'automobile accorcia le distanze, così come l'autorespiratore rende più lunghe ed agevoli le permanenze sott'acqua, è anche vero che spesso si ha voglia di riscoprire il gusto ed il piacere di muoversi solo con i propri mezzi. Da qui il successo sempre crescente di tutte le forme di escursionismo, tra cui appunto lo snorkeling, ovvero l'immersione in apnea. E come nessuno considera con meraviglia chi vada a passeggiare in un bosco senza per questo armarsi e senza l'obiettivo d'impallinare leprotti e passerai, così non vedo perché ci si debba stupire se si frequenta il mare senza mire venatorie. L'apnea è un modo di vivere la natura, esattamente come le escursioni in montagna; è un modo per ritrovare con la natura un contatto spesso smarrito; ammirare un paesaggio subacqueo non è diverso dall'ammirare un bosco, un prato su cui esplode la fioritura primaverile. Un amico di famiglia tedesco, purtroppo scomparso da tempo nonostante la giovane età, quando vedeva mio padre, Enzo Maiorca, uscire in barca col nostro fido marinaio, soleva chiedere ridendo: "tu Enzo uscire per incontrare il mare?" io non saprei dare del nostro sport un'interpretazione più esatta, incontrare il mare, di quella che dava il nostro amico nel suo italiano tenero e approssimativo.

La parola e la Voce. Biagio Marin ed il "Canzoniere Gradese".

di Lucio Maritan

Storie di uomini e di vita in laguna e l'aspirazione di fare d'una piccola isola il simbolo "per essenzialità del Cosmo". Una splendida intuizione della contraddittoria "dilatazione attraverso la riduzione". Ecco la poesia di Biagio Marin. Ricordando il saggio di Pasolini sul poeta, si può ben dire che il risultato finale è quello di una lirica che tanto più s'afferma assoluta quanto più costruita proprio sulla circoscritta monotonia tematica: "Grado è il Cosmo". La vita di quest'isola posta all'estrema latitudine Nord dell'Adriatico, i suoi colori, il paesaggio di cielo e mare, sono le voci che Biagio Marin, figlio di questi luoghi, ascolta e che poi racconta utilizzando le parole della sola lingua che può darne l'esatta compiutezza: quel dialetto veneto-gradese fatto di vocali larghe che, dosatamente ritmato nel verso, dimostra tutta la sua pienezza espressiva. Tuttavia la tensione poetica di Biagio Marin, come si diceva all'inizio, si spinge oltre, dilatandosi verso il "Centro segreto" che si trova al di là d'ogni nostalgia locale. Il microcosmo di Grado, pertanto, spogliato d'ogni elemento realistico, diviene mito essenziale, luogo d'incontro con l'Assoluto: lo spazio della poesia. Dalla raccolta "E tu virdisi" (1977):

"TAMARISO"

I t'ha piantào
dei arzini a difesa
nel palù desolào
là che la vita pesa

E tu nel griso de la crèa
t'ha messo le radise,
anch'ele grise,
a fior d'ogni marea.

Senza color el fior,
comò povera zente
che no' val proprio gnente,
massa lisiero el bon odor.

Solo, murtificào,
tu difindi le mote
arzini de le rote
contro del mar rabiào.

E tu virdisi
umile e solo
per tanti lunghi misi
a sielo ciaro e sotto 'l nuòle.

"TAMERICE"

Ti hanno piantato
a difesa di argini
nel paludo desolato
là che la vita pesa.

E tu nel grigio della creta
hai messo le radici,
anche quelle grigie,
a fiore d'ogni marea.

Senza colore il fiore,
come povera gente
che non vale proprio niente,
troppo leggero il profumo.

Solo, mortificato,
tu difendi gli isolotti
e gli argini delle rotte
contro il mare arrabbiato.

E tu verdeggi
umile e solo
per tanti lunghi mesi
a cielo chiaro o sotto il nuvolo.

Questa lirica è dedicata a tutti coloro che non si "vergognano" di leggere poesie ed, ancor più di scriverle, spesso con umile e solitario esercizio. E che, come il "Tamariso", con le radici nel fango del vivere quotidiano, sotto un cielo chiaro o di nuvole, verdeggiano il silenzioso dialogo con l'Assoluto.

Biagio Marin (Grado 1891 - 1985) è uno dei massimi poeti del nostro secolo, autore di numerose raccolte di poesie, composte nel dialetto della sua isola. Una raccolta antologica è edita da Garzanti della collana "Gli Elefanti".

A PROPOSITO DELLA CARENA TRIEDRICA

di Luciano Disperdi

Nell'ultimo numero di "HOBBY NATURA" dicembre '93, per un disguido, è stato allegato a fondo pagina, il disegno di una barca australiana da 10 m di tipo a "V" profondo e non la carena triedrica, come sarebbe stato logico dal contesto. Mi scuso con i lettori e proseguendo nell'argomento provvedo a fare ammenda, proponendo il disegno del cabinato, recentemente costruito in un cantiere del delta del Po.

La costruzione della imbarcazione con carena triedrica, è stata realizzata seguendo i regolamenti Rina per le barche da diporto; il fasciame del fondo e delle murate è in compensato marino di tipo omologato; la struttura è in profilato a "U" elettrosaldato, ricavato da lamiera in acciaio inox AISI 304 piegata. La struttura interna, è stata rivestita da compensato marino ricoperto in vetroresina e l'intercapedine riempita con poliuretano espanso.

La dinette, comprendente la toilette e l'angolo cottura, ha una altezza massima di

1,60 m, una larghezza di 1,80 m e una lunghezza di 2,8 m, ospita sei posti a sedere o due posti letto molto comodi.

Il tetto della dinette è un comodo prendisole.

La cabina di comando coperta, ha una altezza di 2,0 m per 2 di larghezza, con la consolle a dritta e poltroncina di guida, ampia visibilità dai tre lati, può a scelta, essere chiusa da una porta.

Le dimensioni sono: lunghezza f.t. 7,20 m, larghezza max 2,20 m, immersione 0,18 m con un dislocamento di 0,95 t.

Il dato immersione è significativo in quanto essa risulta essere più contenuta di quella di una carena a "V" corrispondente che avrebbe una immersione pari a circa 0,30 m. La meccanica è costituita da un motore diesel sovralimentato con 110 HP (con possibilità di arrivare a 140) depotenziato, munito di piede poppiere. La velocità consentita è 18- 20 nodi.

