

## RITAGLI DI STORIA

*Esattamente 200 anni fa, nel 1818, scendeva in mare a Napoli il "Ferdinando I", la prima nave a vapore nel Mediterraneo. Un evento storico di grande portata sia sotto l'innovativo profilo tecnico-industriale, sia sotto quello imprenditoriale del quale Napoli dovrebbe andar fiera. L'amico Claudio Ressmann, che gratifica costantemente della sua attenzione il Notiziario, con lo stile che lo contraddistingue e con la dovizia di particolari frutto delle sue accurate ricerche, ricostruisce magistralmente l'evento.*

*(da "Lega Navale" maggio-giugno 2014)*



IN OCCASIONE DEL DUECENTENARIO

## LA PRIMA NAVE A VAPORE DEL MEDITERRANEO

Quando era al Sud che si stabilivano i record

**CLAUDIO RESSMANN**

Le molteplici e talvolta ingiuste critiche rivolte dagli storici ai Borbone per la loro gestione del territorio, hanno relegato in secondo piano nell'immaginario collettivo i primati (se ne contano oltre 40) conseguiti dal Regno delle Due Sicilie nel XVIII e XIX secolo, in campo sia sociale sia economico-industriale.

Tra i primi basterà ricordare l'assegnazione delle prime case popolari (San Leucio - 1789) e l'istituzione di assistenza sanitaria gratuita (San Leucio - 1790), tra i secondi il ponte sospeso in ferro sul Garigliano (1832), la ferrovia Napoli-Portici (1839), l'installazione del telegrafo elettrico (1852).



*Il "Ferdinando I" a Marsiglia nel 1818, acquarello di A. Roux conservato presso il Museo della Camera di Commercio di Marsiglia. (foto di Claudio Romano)*

### UNA LODEVOLLE INIZIATIVA

Salito nel 1816 al trono del nuovo Stato, Ferdinando di Borbone, nonostante sia stato condannato dalla storiografia più diffusa per la sua indolenza e per i suoi atteggiamenti quanto meno poco regali, affrontò subito con insolita energia, un annoso e irrisolto problema: la difficoltà delle comunicazioni. In realtà le strade del Regno scarseggiavano ed erano mal tenute e insicure, mentre i collegamenti via mare risultavano lenti e inaffidabili.

Il Sovrano pertanto si interessò ad un nuovo e rivoluzionario sistema di trasporto marittimo con navi dotate di "trombe di fuoco" ed invitò a Napoli il capitano Pietro Andriel, un tecnico francese che in Francia le aveva sperimentate sulla Senna e in mare aperto.

Gli argomenti sostenuti del capitano Andriel dovettero essere del tutto convincenti perché Ferdinando I, già il 17 gennaio 1817, gli concedeva una precisa privativa: "E' accordato a Pietro Andriel, nativo di Montpellier, il privilegio di privata della durata di 15 anni per la navigazione accelerata a mezzo di trombe a fuoco, detta navigazione a vapore, nelle acque che bagnano il litorale e i fiumi del nostro Regno delle Due Sicilie, qualunque sia

il sistema di costruzione delle dette trombe",

Sorse così, finanziata da membri dell'aristocrazia e del mondo economico partenopeo, la "Compagnia privilegiata per l'introduzione della navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie", con sede al numero 32 del vico Concezione a Toledo, che commissionò per la somma di 5780 ducati al cantiere Filosa, ubicato nei pressi del Forte Vigliena, la costruzione di una unità lunga fuoritutto 38,80 m e larga al massimo 6,15 nel cui scafo sarebbe stato installato, a cura di una ditta inglese, il nuovo e rivoluzionario apparato di propulsione costituito da due caldaie lunghe ciascuna sei metri e da una macchina da 45 cavalli di potenza collegata a due ruote laterali del diametro di 3.60 m, ciascuna munita di otto pale lunghe 1,20 m e larghe 40 centimetri.

L'alberatura era a brigantino a palo con un fumaiolo alto e sottile. A poppa furono realizzati 16 camerini per "passeggeri di distinzione", mentre a prora era disponibile un locale comune con una cinquantina di posti a sedere. Sul ponte c'era spazio sufficiente per imbarcare due o anche tre carrozze.

Denominata *Ferdinando I*, la nave scese in mare il 24 giugno 1818 e fu affidata, come per contratto, ad un ufficiale della Marina Militare, il primo alfiere di vascello, don Giuseppe Libetta, all'epoca prossimo alla promozione a luogotenente. Si trattava di un ufficiale di pieno affidamento, che tra l'altro, appena sedicenne, il 27 giugno 1809, aveva preso parte con onore alla battaglia contro una nave inglese, a bordo della fregata *Cerere*, comandata da Giuseppe Bausan ("sotto gli occhi della madre - come precisa una cronaca dell'epoca - che aveva seguito lo svolgimento dello scontro dal balcone di casa").

Da notare che durante l'imbarco sul *Ferdinando I*, sia lui sia il suo secondo, il luogotenente Andrea De Martino, sarebbero stati considerati dalla Marina Regia in "licenza straordinaria senza assegni".

## IL PRIMO VIAGGIO FINO A MARSIGLIA

Durante i mesi estivi vennero effettuate felicemente le prove in mare di questa nave singolare, apparentemente a tre alberi (ma in realtà il lungo fumaiolo da cui uscivano dense colonne di fumo era uno solo) che i napoletani con la consueta arguzia battezzarono "O Serpentone", per cui venne programmato per la fine di settembre l'inizio dell'attività commerciale.

Con grande solennità, salutato dalla banda della Marina, il 27 settembre, il *Ferdinando I* mollò gli ormeggi da quello che è oggi il molo Beverello, alla volta di Genova, con sosta intermedia a Livorno, recando a bordo tre temerari passeggeri e 11 persone d'equipaggio, compreso il sig. Adolfo Wolff, incaricato dalla società armatrice "Pietro Andriel & C." di svolgere le pratiche amministrative della spedizione e al tempo stesso di assumere, a bordo, le funzioni di direttore di macchina.

Salvo qualche imprevisto, le cose non andarono male, come risulta dal giornale di bordo: "Salpammo da Napoli alle ore cinque, malgrado il vento contrario. Alle 7 eravamo al traverso del faro di Procida ed ivi essendo passato il vento ad ESE la nave provò violente scosse e si dovette fare uso di una sola ruota. Alle 6 di sera eravamo nei paraggi di capo Circello (Circeo), ma il tempo procelloso ci obbligò a riprendere il largo e rivolgere la prora all'isola di Ponza. Nella notte, essendosi stabilito il vento da SE dirigemmo a Fiumicino dove si giunse a mezzogiorno. Colà vedemmo venire incontro talune barche quasi in soccorso perché i marinari di esse ingannati dal fumo che esalava la macchina a vapore, e dall'essere noi privi di vele, dubitavano di qualche incendio". Confortato dal successo di questa prima navigazione operativa, capitano Libetta accarezzò il sogno di arrivare fino al Porto Grande di Ripetta, a Roma (l'evento avrebbe avuto, diremmo oggi, un impatto mediatico formidabile!), ma le scarse informazioni in suo possesso riguardanti le condizioni di navigabilità del Tevere gli suggerirono la massima prudenza, facendosi precedere da una barca di esperti pescatori. L'esperimento ebbe un



*Ferdinando I (1751-1825) olio su tela di G. Maldavelli Museo di Capodimonte a Napoli*

esito disastroso.

"Si prese una delle suddette barche per guidare e ci arrischiammo ad entrare nella foce del Tevere ma non essendovi bastante profondità di acqua, ci trovammo in così difficile situazione che senza la sorprendente forza della macchina a vapore non sarebbe stato facile uscirne". Prudentemente, il Libetta preferì rinunciare al suo sogno e riprendere la rotta.

"Erano le 10 di sera quando arrivammo a Civitavecchia e tutta la notte si rimase a bordeggiare davanti a Capo Linaro in attesa del giorno. Allo spuntar del sole ripartimmo per Monte Argentario. In quest'ultimo luogo avvenne che uno dei nostri marinari non bene istruito nel gittare il carbone dentro il fornello, danneggiò la caldaia. Questo accidente ci costrinse a fermarci qualche ora a Porto Ercole da dove partimmo il 4 ottobre a mezzogiorno. La mattina seguente alle ore 9.30 eravamo in rada a Livorno".

Il 13 ottobre alle 22 il *Ferdinando I* salpava alla volta di Genova dove ormeggiava la sera dell'indomani. Come era prevedibile, il suo arrivo suscitò un grande interesse negli ambienti armatoriali e commerciali e la nave venne visitata da personalità di spicco, come l'ambasciatore di Francia a Torino e l'ammiraglio Giorgio Andrea Des Geneys, della Marina sarda, accompagnati dalle consorti che "non disdegnarono insieme ad altre nobili dame di scendere nel locale caldaia", come annotò un cronista genovese ammirato da tanto ardire. A don Libetta, oggetto delle generali congratulazioni, furono concesse, tra l'altro, dagli assicuratori, vantaggiosissime condizioni per le merci trasportate.

Il corrispondente de "Il Conciliatore" di Milano così scriveva sul numero del 1° novembre:

"L'altro ieri il bastimento a vapore "Ferdinando I", della portata di 260 tonnellate, condotto dal sig. Wolff fece una prima sortita da questo porto, e ieri una seconda. Egli traghettava da Napoli a Livorno in 56 ore. Il bastimento è lungo 126 piedi e largo 28; la sua costruzione però può essere ancora perfezionata (sic!). Vi si trovano due alberi da porvi la vela all'opportunità, cosa ottima onde profittare del vento favorevole, risparmiando il combustibile per andare con le ruote a remi. Evvi una stanza per passeggeri, capace di una cinquantina di persone; e possono più di 200 individui rimanere sopra la coperta. Oltre a ciò 60 tonnellate in circa di mercanzia vi possono essere trasportate".

L'anonimo giornalista, desiderando offrire ai lettori degli elementi tecnici più completi, si assunse a questo punto il non facile compito di spiegare il funzionamento del rivoluzionario meccanismo.

"La macchina di propulsione è della forza di 42 cavalli. Le fusioni di tutti i pezzi sono state fatte in Inghilterra e sono perfette. Questa macchina è composta da due focolai posti lateralmente, con sopra due grandi caldaie lunghe 24 piedi circa, dalle quali il vapore si porta sotto i due stantuffi rispettivamente agli assi delle due grandi ruote a remi. Le caldaie per un terzo sono riscaldate dal focolare e due terzi dal fumo che vi gira per entro. Il movimento loro uniforme rende uniforme e dolcissimo quello del bastimento, Una valvola di sicurezza difende la macchina da qualunque accidente in caso che il vapore fosse eccessivo". Poi il lettore, frastornato da tanto tecnicismo, ma rassicurato dall'esistenza di una misteriosa quanto salvifica "valvola", poteva finalmente passare alla più distensiva cronaca dell'uscita in mare:

"Domenica 26 partimmo a un'ora pomeridiana verso Sestri, riva di ponente, con vento di terra forte e favorevole. Il bastimento percorse 5 miglia all'ora nell'andare e altrettante nel venire, quantunque al ritorno il vento fosse in gran parte contrario. L'ondulazione era così leggera che nessuna delle persone a bordo, e vi erano anche molte dame, soffersero punto. Il giorno seguente sortimmo la medesima ora: Soffiava il vento egualmente forte di tramontana e il sig. Wolff diresse il bastimento verso il Lazzaretto, riva di levante, onde nel tornare indietro mostrare quanto fosse indifferente il battere contro vento. Le caldaie, già riscaldate (sic!) dalla corsa del giorno precedente, resero più attivo il moto delle ruote e in tal giorno, tanto nell'andata che nel ritorno si fecero più di cinque miglia e mezzo all'ora. Si girò con la massima facilità entro il porto e si fece vedere a fermare le ruote a volontà. Eransi a bordo nel secondo giorno più di 150 persone; il governatore, il duca Dalberg, quasi tutti i consoli esteri, la principale nobiltà e molti de' primi negozianti. Ognuno ne rimase infinitamente soddisfatto".

## **LA SOSTA A MARSIGLIA**

Il mattino del 30 ottobre don Libetta passava le consegne all'alfiere Andrea De Martino al termine del previsto periodo di comando. Per l'occasione il "Giornale del Regno delle Due Sicilie" scriveva: "il signor Libetta, il quale fu incaricato di dirigere questo primo viaggio e di istruire la marineria su questa specie di navigazione, ha, coi suoi lumi, colla sua attività e col suo zelo pienamente corrisposto all'oggetto della sua missione ed ha concorso a

sciogliere il problema sull'utilità che dai bastimenti a vapore può trarsi nei mari dei pari che nei fiumi".

La sera stessa del 30 ottobre, il *Ferdinando I* salpava alla volta di Marsiglia dove si ormeggiava all'alba del 4 novembre dopo una navigazione regolare, durante la quale aveva tratto in salvo l'equipaggio di un veliero carico di legname in procinto di affondare per una falla.

Anche nel porto francese le accoglienze furono calorose "etant le premier navire de ce genre qu'on ait ancor vu a Marseille"; un artista locale, tale A. Roux (della famosa famiglia di pittori di marina), volle celebrare dal canto suo lo storico evento, dipingendo un acquarello, ora nel Museo della Camera di Commercio della città, una delle rare immagini della nave a noi pervenute.

La successiva vita operativa del *Ferdinando I* non fu tra le più felici: continue avarie alle macchine condizionarono la riuscita dei viaggi tra Napoli e Genova, per cui la gestione commerciale fu del tutto passiva, tanto che il 19 dicembre 1819 gli armatori decisero di cessare l'attività.

Così, la nave, che si trovava a Marsiglia al comando dell'alfiere Giuseppe Mancuso, fu fatta rientrare in sede, Il trasferimento fu a dir poco avventuroso, poiché al traverso di Portovenere le macchine si fermarono irrimediabilmente, per cui i pochi passeggeri furono trasbordati a Lerici e fatti proseguire con altri mezzi.

Dopo una lunga sosta a Genova per le complesse e costose riparazioni, effettuate anche con pezzi di ricambio spediti dalla Gran Bretagna, il *Ferdinando I* continuò il suo viaggio, ma in seguito ad ulteriori avarie ed incidenti, soltanto l'8 maggio poté raggiungere Napoli dove fu posto in disarmo e, qualche mese più tardi, demolito.

## UNA VIA GIÀ TRACCIATA

Si concludeva in tal modo poco felicemente il primo tentativo di creare un servizio regolare di piroscafi nel Mediterraneo. L'esperienza aveva però dimostrato che, impiegando macchine a vapore più perfezionate ed affidabili, i collegamenti marittimi con la capitale del Regno sarebbero stati non solo possibili ma addirittura indispensabili.

Tale prospettiva era allettante anche dal punto di vista commerciale, per cui, già nel 1823, venne costituita, sempre a Napoli, una società in accomandita, denominata Amministrazione Privilegiata dei Pacchetti a Vapore del Regno delle Due Sicilie, che l'anno successivo acquistava in Inghilterra il *Reai Ferdinando*: una nave a tre alberi costruita a Glasgow, munita di due macchine a vapore della potenza ciascuna di 75 cavalli, della portata di 250 tonnellate, capace di trasportare 200 passeggeri: quelli di prima classe in un salone poppiero, adibito anche a sala da pranzo, e gli altri in un locale a prora e sul ponte.

Il *Real Ferdinando* giunse a Napoli il 14 giugno 1824 e diede inizio, sei giorni più tardi, al collegamento di linea con Palermo.



Se è doveroso celebrare il *Ferdinando I*, entrato a pieno titolo nel Guinness dei Primati, è altrettanto doveroso ricordare la figura del suo primo comandante, per le sue numerose benemerite marine e, soprattutto, politiche.

Don Giuseppe Libetta, conclusa la parentesi mercantile, rientrò "nel regio servizio" nel 1820. Pubblicò tra l'altro una apprezzata traduzione dall'inglese del *Pilota pratico del Mediterraneo*, edita in tre volumi a cura dell'Accademia di Marina e utilizzata come libro di testo. Nominato nel 1820 vice-comandante di una divisione della flotta napoletana, cadde però presto in disgrazia. Infatti, due anni più tardi, e precisamente il 30 luglio 1822, in seguito alla denuncia di un cappellano militare, insieme ad altri ufficiali, veniva destituito per "sentimenti liberali": colpevole di avere spiegato pubblicamente le caratteristiche di un regime liberale!

Su certi argomenti, i Borbone erano davvero intransigenti.

Nominato in seguito deputato per la Capitanata, si dedicò attivamente alla vita politica, prodigandosi in particolare per il miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni del Gargano, dove volle essere sepolto.

Morì nel 1855 all'età di 62 anni e la sua tomba è nella Chiesa parrocchiale di Peschici.