

Aldo Cherini

Ernesto Gellner

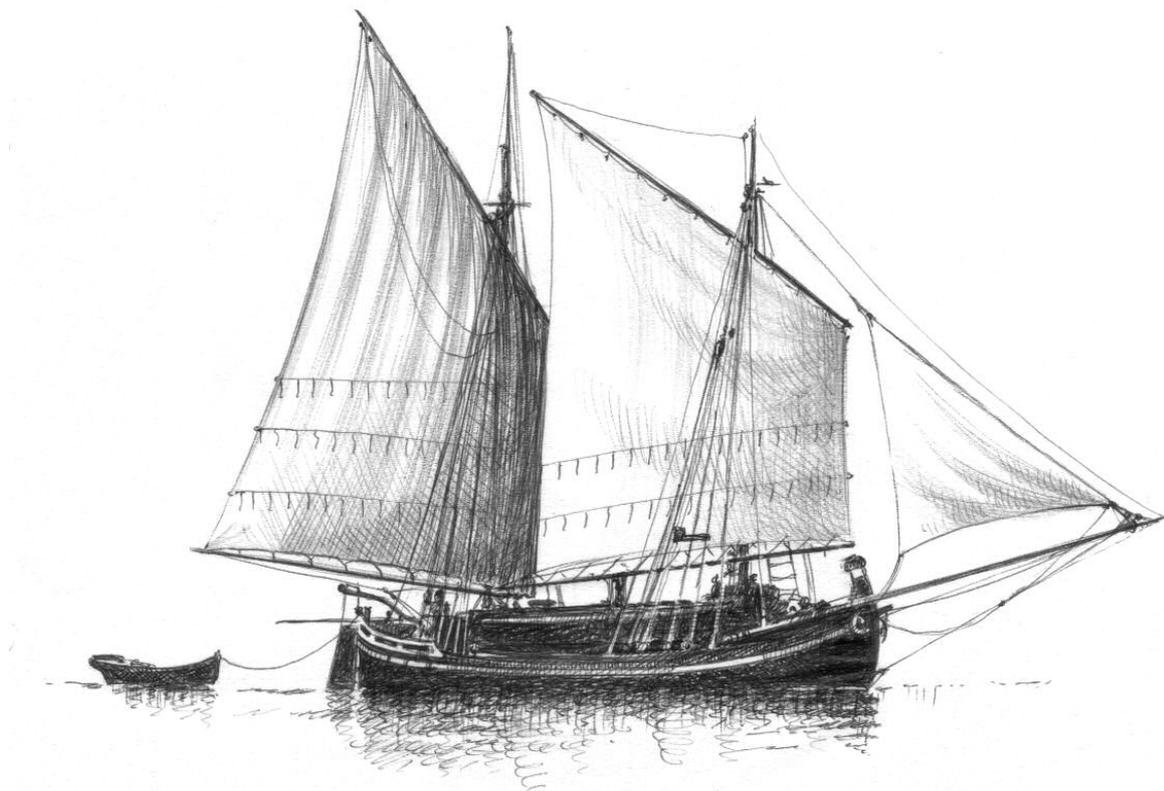
IL TRABACCOLO DELL'ADRIATICO E IL PIELEGO

DATI STATISTICI
DISEGNI



Trieste
2009

Dati statistici di Ernesto Gellner e disegni di Aldo Cherini
Dal Quaderno dell'Associazione Marinara "Aldebaran" n°28/84



Il trabaccolo è la navicella tipica del Mare Adriatico, che troviamo presente in tutti i porti dalla Puglia a Venezia, dagli approdi dell'arco costiero settentrionale all'Istria per scendere lungo la Dalmazia fino all'Albania.

L'inconfondibile tipo è rintracciabile già nel 1700 ma si è perfezionato e sviluppato nel corso del 1800 soppiantando gli altri cabotieri per regnare sovrano fino ai giorni nostri cedendo infine lo scettro ai trasporti per via terrestre su ruota gommata ormai dominante.

È una imbarcazione quanto mai robusta con carena arrotondata, chiglia e paramezzale, prua e poppa piene, interamente pontato, con capace stiva centrale. Al centro una grande boccaporto presenta il bordo tenuto alto, a prova d'acqua, dato che lo scafo può portare tanto carico fino ad avere l'acqua in una coperta tenuta sensibilmente a schiena d'asino.

Due alti alberi alzano ciascuno una grande vela al terzo con pennone alto e basso e con cadute più lunghe rispetto alle vele delle altre barche adriatiche, di superficie pressoché uguale e disposte una su di un lato e l'altra sul lato opposto, disposizione detta "a trabaccolo" che consente l'andatura "a farfalla" con il vento in poppa. Nei primi tempi gli alberi portavano una vela quadra di gabbia, di cui sono rimasti a volte, per tradizione, gli alberetti.

Una lunga asta di bompresso porta un polaccone, che nella permanenza in porto viene tenuta alzata per evitare un inutile ingombro fuoribordo.

Da ultimo, dopo la prima guerra mondiale, il trabaccolo viene motorizzato consentendo con ciò di mantenere la sua presenza ancora in attività anche se non più in posizioni di supremazia.

La pitturazione dello scafo è sobria, per lo più chiara.

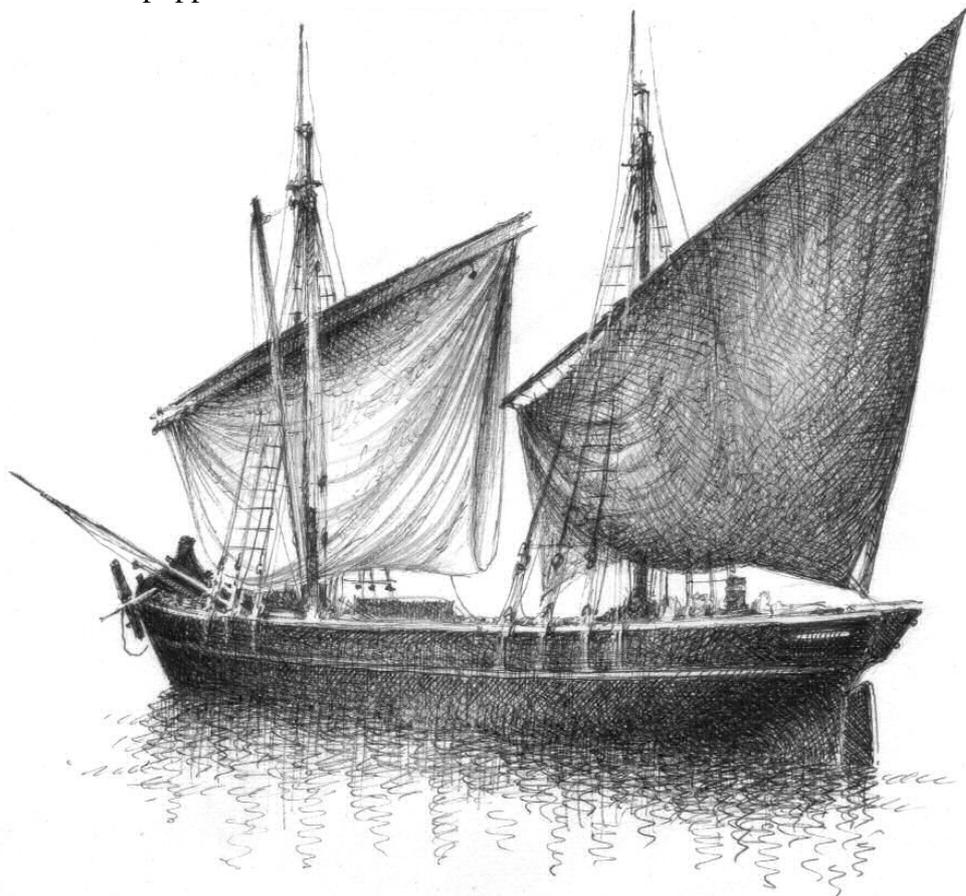
Ogni cura decorativa è riposta nella “zoia”, la travatura orizzontale di raccordo in corrispondenza della parte interna del mascone (prua) e rispettivamente di poppa. La superficie è spesso intagliata con motivi floreali, o zoomorfi o antropomorfi colorati vivacemente. Vi compare spesso la data della costruzione. Le vele sono colorate uniformemente in giallo ocra o mattone e raramente decorate com'è il caso invece del bragozzo.

Elemento decorativo caratteristico, inconfondibile, che non può mancare, è dato da due grandi occhi apotropaici stilizzati che fanno spicco sul mascone, sul capodibanda del quale compaiono sovente due insellature raccordate con la ruota di prua rientrante alla sommità. Occhi variamente colorati quali distintivo di ciascun armatore.

La portata è variabile a seconda delle dimensioni dello scafo e viene inizialmente misurata in “vagoni”. Gli esemplari più grandi non superano la portata di 15 vagoni (150 tonn.) .

Il trabaccolo da carico non va confuso con la versione da pesca, del quale ripete le forme ma alleggerite, meglio conosciuto come “barchet” e diffuso nelle Marche e nella Romagna.

Si può ritenere derivante dal trabaccolo, o un suo adattamento, anche il “pielego” che porta a poppa in luogo della vela originaria una randa accompagnata, ma non sempre, dalla modifica strutturale della poppa stessa.



*Pielego
a Trieste prima del 1918*

I dati numerici riportati nelle pagine che seguono sono frutto di un paziente setacciamento dei registri navali eseguito dall'ing. Ernesto Gellner. Bene illustrano la situazione con minute indicazioni la maggior parte trascurate ma tali da presentare un quadro interessante sotto tutti i punti di vista. Quadro che ha visto nell'immediato secondo dopoguerra una ripresa del trabac-

colo per le impellenti necessità di stiva, ma per breve tempo in quanto i cantieri navali riprendevano appena possibile la loro attività.

Siamo giunti così alla fine dopo due secoli e più di attività.

Imbarcazione robusta, si è detto, e capiente. Prova ne sia che nel corso delle due guerre mondiali sono stati impiegati anche i trabaccoli sia dalla parte italiana che da quella austro – ungarica.

La lista delle militarizzazioni italiane comprende non meno di 168 unità, 88 delle quali in regime di requisizione, di noleggio, in periodi differenti e con compiti vari, servizi portuali, dragaggio, vigilanza foranea, vigilanza delle ostruzioni, predisposizione come unità di sbarco e servizi onerari. Pesante lo scotto delle perdite ma anche ricuperi e ritorno in attività.

Da notare, nel corso della prima guerra mondiale, i quattro trabaccoli della classe “Foca” armati ciascuno con un con un grosso cannone navale da 152,40 mm. il che conferma la robustezza strutturale dello scafo forse con qualche adattamento reso necessario per ragioni di ingombro.

Dalla parte austro – ungarica i trabaccoli militarizzati sono stati 50, in servizio per lo più a ridosso del fronte terrestre, 15 dei quali nel servizio mine e 13 nella flottiglia lagunare, deposito munizioni e benzina, servizi di guardia portuale (una classificazione del registro navale del 1912 riportava sotto la bandiera austro – ungarica 96 unità in tutto).

Intorno al 1986 si verifica un risveglio d’interesse degli studiosi per l’etnologia marinara , con riferimento in particolare al ricco patrimonio di barche tipiche di ciascuna zona costiera ad iniziare dalle lagune di Venezia, Chioggia, Marano e Grado fino alla vicina Istria, in via ormai avanzata di sparizione. Entra in varia attività un gruppo molto affiatato con interessanti iniziative , tra le quali alcuni incontri anche internazionali tenuti specialmente a Grado grazie alla disponibilità di quella amministrazione comunale. L’attività si allarga fino a giungere alla costituzione a Cesenatico del Museo della



Marineria con sezione galleggiante che accoglie le barche salvate dalla demolizione e attentamente restaurate. Tra le quali non poteva mancare, chiaramente, un grande trabaccolo a signoreggiare con le alte sue vele e con l’ampio polaccone la schiera delle altre barche in mostra con un richiamo senza pari.

Ricca la bibliografia, ma ci piace ricordare qui il ricco volume “*Trabaccoli e pieleggi nella marineria tradizionale dell’Adriatico*” di Mario Marzari, uno dei promotori del citato risveglio, pubblicato nel 1988 dall’editore Mursia di Milano.

Cosa rimane oggi? Poca cosa, alcuni trabaccoli fortunatamente salvati dalla demolizione e visibili a Venezia ma specialmente a Grado, eletta centro nautico battente per lo più la bandiera austriaca rossa bianca rossa per iniziativa di appassionati cultori di

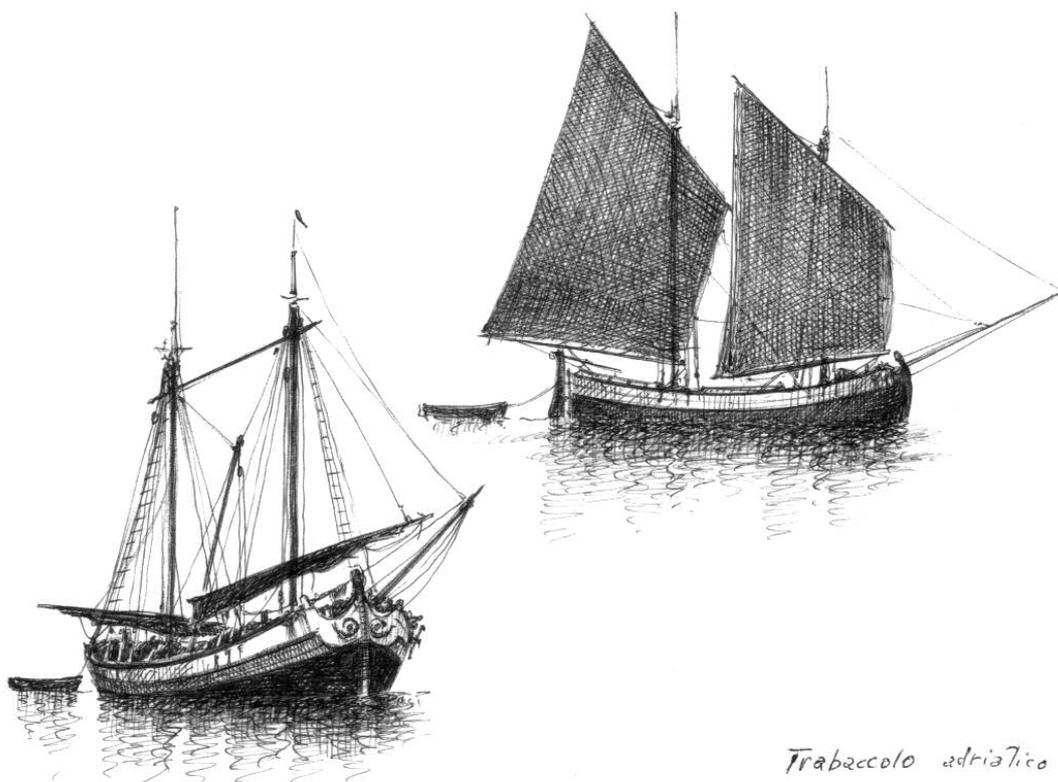
marineria d'Oltralpe accompagnata da attività pratiche quali nave scuola o per crociere in Adriatico e Jonio, con imbarco di una decina o poco più di persone, ad una delle quali ha partecipato anche Mario Marzari.

Il primo trabaccolo trasformato in yacht è stato nel 1929 il "Daniza" per conto della regina della Jugoslavia Maria Karagjogjevic (l' ex "Orifiamma" del 1911) .Ma è con la ripresa sociale ed economica seguente la fine della seconda guerra mondiale che prende corso l'utilizzazione dei trabaccoli giunti ormai alla fine della loro attività originaria, primo dei quali il "Seekuh" (ex " I Quattro Fratelli") di Theo Klinzer con inizio a Grado come nave scuola. Si faceva notare "Il nuovo Trionfo" (1926) acquistato dal viennese Hugo Hermann che mantiene inalterato il suo nome originario portando avanti l'iniziativa a lungo. Seguono altri come l'unità assegnata alla scuola telegrafisti di Grado, passato alla Lega Navale Italiana, magari per mutamento di proprietà e di nome come il caso che riteniamo raro de "L'Isola d'Oro" visto brillante di pitturazione fresca sullo scalo in cantiere, sempre a Grado, nel maggio del 2009 (!)

Il compilatore di queste note ha avuto anni fa l'occasione di parlare con Silvio Bullo, proprietario e armatore del "Giovanni Pascoli" (1936) , da tempo in sosta inattiva nella Sacchetta di Trieste, e con Giuseppe Visentin armatore del "Marin Faliero" (1899), in sosta inattiva a Monfalcone. Si rendevano conto entrambi che i tempi erano radicalmente mutati ma la loro preoccupazione riguardava la temuta fine riservata alle loro navicelle.

A.C.

Giugno 2009



Trabaccoli austro-ungarici classificati al Veritas A.U. nel 1912

<i>Numero per porto di armamento</i>		<i>Numero per luogo di costruzione</i>	
Rabaz	28	Cherso	22
Traghetto	12	Ika	15
Neresine	11	Pirano	12
Cherso	11	Rovigno	11
Fianona	11	Curzola	6
Pola	9	Lussin Piccolo	5
Pirano	8	Milna	5
Curzola	4	Gravosa	5
Ponte	2	Fiume	3
Segna	2	Lovrana	2
Besca	2	Traù	2
Veglia	1	Buccari	1
Trieste	1	Dulcigno	1
Spalato	1	Segna	1
Viganj	1	Selce	1
Jelsa	1	Spalato	1
Clivno	1	Veglia	1
Isto	1	Volosca	1
S.Giorgio	1	Zlarin	1
		Chioggia	11
		Pellestrina	1
Totale	108	Totale	96 12

Trabaccoli austro-ungarici secondo il Veritas 1912
per porto d'armamento
per luogo e anno di costruzione

1-Rabaz: 28 trabaccoli costruiti a:

Ika 7 (1841,1848,1850,1851,1852,1853,1857)
Milna 4 (1849,1851,1856,1858)
Cherso 4 (1860,1860,1861,1886)
Rovigno 4 (1852,1856,1860,1860)
Chioggia 2 (1845,1865)

Curzola	2 (1866,1887)
Pirano	1 (1898)
Fiume	1 (1859)
Lovrana	1 (1860)
Traù	1 (1876)
Spalato	1 (1851)

2-Traghetto: 12 trabaccoli costruiti a:

Ika	3 (1824,1831,1852)
Cherso	3 (1860,1860,1862)
Rovigno	1 (1865)
Pirano	1 (1891)
Gravosa	1 (1863)
Milna	1 (1852)
Traù	1 (n/d)
Chioggia	1 (1861)

3-Neresine: 11 trabaccoli costruiti a:

Chioggia	4 (1862,1879,1881,1889)
Lussin P.	2 (1870,1910)
Rovigno	2 (1859,1911)
Fiume	1 (1849)
Lovrana	1 (1851)
Cherso	1 (1901)

4-Cherso: 11 trabaccoli costruiti a:

Cherso	8 (1847,1853,1854,1878,1881,1882,1887,1903)
Lussin P.	1 (1883)
Buccari	1 (1862)
Pirano	1 (1887)

5-Fianona: 11 trabaccoli costruiti a:

Ika	3 (1864,1881,1881)
Cherso	3 (1859,1860,1878)
Gravosa	2 (1867,1869)
Lussin P.	1 (1893)
Volosca	1 (n/d)
Pellestrina	1 (1867)

6-Pola: 9 trabaccoli costruiti a:

Ika	2 (1839,1864)
Cherso	2 (1860,1872)
Pirano	2 (1900,1908)
Rovigno	1 (1910)
Curzola	1 (1878)
Dulcigno	1 (1879)

7-Pirano: 8 trabaccoli costruiti a:

Pirano	7 (1882,1883,1883,1888,1892,1897,1909)
Chioggia	1 (1893)

8-Curzola: 4 trabaccoli costruiti a:
Curzola 2 (1869,1892)
Rovigno 1 (n/d)
Gravosa 1 (1868)

9-Ponte: 2 trabaccoli costruiti a :
Selce 1 (1853)
Cherso 1 (1883)

10-Segna: 2 trabaccoli costruiti a:
Segna 1 (1851)
Fiume 1 (1849)

11-Besca: 2 trabaccoli costruiti a:
Rovigno 1 (1881)
Zlarin 1 (1867)

12-Veglia: 1 trabaccolo costruito a:
Chioggia 1 (1881)

13-Trieste: 1 trabaccolo costruito a:
Rovigno 1 (1850)

14-Spalato: 1 trabaccolo costruito a:
Lussin P. 1 (1886)

15-Viganj: 1 trabaccolo costruito a:
Gravosa 1 (1871)

16-Jelsa: 1 trabaccolo costruito a:
Veglia 1 (1864)

17-Clivno: 1 trabaccolo costruito a:
Chioggia 1 (1848)

18-Isto: 1 trabaccolo costruito a:
Curzola 1 (1859)

19-San Giorgio: 1 trabaccolo costruito a:
Chioggia 1 (1881)

Trabaccoli registrati al RINA 1940

	<i>Per porto d'armamento</i>	<i>Per costruzione</i>
Venezia Giulia	103	48
Veneto	83	121
Romagna	78	61
Marche e Abruzzo	54	111
Puglie	26	7
Sicilia-Calabria	13	2
Altri	-	7
Totale	357	357

Numero di trabaccoli per luogo di costruzione:

Chioggia	107
Pesaro	95
Rimini	31
Cattolica	29
Pirano	25
San Pietro in Volta	9
Civitanova Marche	8
Cherso	7
Fano	7
Rovigno	6
Lussinpiccolo	6
Manfredonia	4
Ica	4
Molfetta	3
Torre del Greco	2
Venezia	2
Riposto	2
Murano	2
Senigallia	1
Pellestrina	1
Varazze	1
Codigoro	1
Buccari	1
Curzola	1
Cupramarina	1
Germania (?)	1
<i>Totale</i>	<i>357</i>

Trabaccoli di bandiera italiana registrati nel RINA 1940
per porto d'armamento

Pirano	37
Porto Albona	21
Cherso	11
Neresine	11
Trieste	6
Fianona	5
Isola	4
Zara	4
Lussinpiccolo	3
Cittanova	1
<i>Totale Venezia Giulia</i>	<i>103</i>

Chioggia	50
Venezia	15
San Giorgio di N.	7
Caorle	6
S. Pietro in V.	3
Adria	1
Murano	1
<i>Totale Veneto</i>	<i>83</i>

Rimini	48
Cattolica	12
Ravenna	12
Cesenatico	5
Bellaria	1
<i>Totale Romagna</i>	<i>78</i>

Pesaro	22
Fano	21
Ancona	7
Pescara	2
Ortona	2
<i>Totale Marche-Abruzzo</i>	<i>54</i>

Manfredonia	11
Molfetta	7
Rodi Garganico	4
Trani	2
Bari	1
Barletta	1
<i>Totale Puglie</i>	<i>26</i>

Reggio Calabria	1
P. Empedocle	10
Augusta	1

Trapani 1
Totale Sicilia-Calabria 13

Trabaccoli per località e anno di costruzione secondo il RINA 1940

Venezia Giulia

1-Pirano: 37 trabaccoli costruiti a:

Pirano	17
	(1883, 1891, 1892, 1892, 1892, 1897, 1889, 1904, 1905, 1905, 1907, 1907, 1909, 1924, 1924, 1929, 1932, 1932)
Pesaro	9 (1901, 1902, 1902, 1904, 1904, 1904, 1906, 1907, 1911)
Cattolica	4 (1895, 1900, 1908, 1919)
Rimini	4 (1892, 1907, 1912, 1920)
Rovigno	2 (1894, 1928)
Chioggia	1 (1905)

2-Port'Albona: 21 trabaccoli costruiti a:

Chioggia	8 (1881, 1886, 1887, 1889, 1892, 1898, 1899, 1909)
Cherso	4 (1883, 1887, 1889, 1901)
Rimini	2 (1897, 1909)
Pirano	2 (1898, 1910)
Ica	1 (1886)
Senigallia	1 (1903)
Lussin P.	1 (1880)
S. Pietro in V.	1 (1911)
Curzola	1 (1887)

3-Cherso: 11 trabaccoli costruiti a:

Chioggia	9 (1882, 1883, 1891, 1892, 1894, 1897, 1900, 1904, 1906)
Lussin P.	1 (1883)
Fano	1 (1892)

4-Neresine: 11 trabaccoli costruiti a:

Chioggia	4 (1880, 1889, 1909, 1912)
Ica	2 (1881, 1881)
Lussin P.	2 (1900, 1910)
Cherso	1 (1901)
Buccari	1 (1862)
Germania (?)	1 (1906)

5-Trieste: 6 trabaccoli costruiti a:

Cittanova M.	2 (1924, 1924)
Chioggia	2 (1898, 1910)
Pesaro	2 (1901, 1913)

6-Fianona: 5 trabaccoli costruiti a:

Cherso	1 (1861)
S. Pietro in V.	1 (1913)
Ica	1 (1864)

Lussin P. 1 (1887)
Rovigno 1 (1910)

7-Isola: 4 trabaccoli costruiti a:

Pirano 1 (1928)
Varazze 1 (1924)
Rimini 1 (1927)
Pesaro 1 (1893)

8-Lussinpiccolo: 3 trabaccoli costruiti a:

Pellestrina 1 (1867)
Cherso 1 (1840)
Pirano 1 (1927)

9-Zara: 4 trabaccoli costruiti a:

Chioggia 1 (1906)
Civitanova M. 1 (1887)
Lussin P. 1 (1886)
Pirano 1 (1900)

10-Cittanova d'Istria: 1 trabaccolo costruito a:

Pesaro 1 (1909)

Veneto

11-Chioggia: 50 trabaccoli costruiti a:

Chioggia 42
(1884, 1886, 1886, 1887, 1887, 1890, 1902, 1902, 1904, 1905, 1908,
1909, 1910, 1910, 1911, 1913, 1913, 1914, 1914, 1922, 1929, 1930,
1930, 1930, 1931, 1932, 1933, 1933, 1934, 1934, 1934, 1934, 1935,
1935, 1935, 1935, 1936, 1937, 1937, 1937, 1937, 1937, 1937)
Pesaro 6 (1886, 1897, 1903, 1904, 1905, 1935)
Rimini 2 (1908, 1927)

12-Venezia: 15 trabaccoli costruiti a:

Chioggia 6 (1896, 1898, 1904, 1907, 1914, 1923)
Venezia 2 (1929, 1929)
S. Pietro in V. 4 (1904, 1909, 1920, 1930)
Murano 1 (1926)
Pirano 1 (1908)
Manfredonia 1 (1915)

13-San Giorgio di Nogaro: 7 trabaccoli costruiti a:

Chioggia 4 (1903, 1905, 1906, 1912)
Pirano 1 (1934)
Cattolica 1 (1910)
Rimini 1 (1909)

14-Caorle: 6 trabaccoli costruiti a:

Chioggia 6 (tutti nel 1934)

15-San Pietro in Volta: 3 trabaccoli costruiti a:
S.Pietro in V. 3 (1932,1933,1934)

16-Adria: 1 trabaccolo costruito a:
Chioggia 1 (1926)

17-Murano: 1 trabaccolo costruito a:
Murano 1 (1927)

Romagna

18-Rimini: 48 trabaccoli costruiti a:

Pesaro	17 (1902, 1903, 1903, 1904, 1904, 1907, 1907, 1908, 1908, 1909, 1909, 1910, 1914, 1914, 1920, 1923, 1926)
Rimini	12 (1903, 1906, 1910, 1910, 1912, 1920, 1923, 1932, 1933, 1934, 1936, 1938)
Cattolica	14 (1887, 1910, 1912, 1913, 1923, 1923, 1924, 1924, 1925, 1926, 1926, 1927, 1927, 1930)
Chioggia	4 (1902,1902,1906,1906)
Codigoro	1 (1930)

19-Ravenna: 12 trabaccoli costruiti a:

Pesaro	9 (1903,1903,1904,190?,1909,1910,1910,1912,1913)
Chioggia	3 (1903,1912,1930)

20-Cattolica: 12 trabaccoli costruiti a:

Cattolica	5 (n/d,1906,1927,1927,1934)
Pesaro	4 (1894,1895,1926,1927)
Rimini	3 (1900,1904,1907)

21-Cesenatico: 5 trabaccoli costruiti a:

Pesaro	5 (1898,1901,1902,1904,1910)
--------	------------------------------

22-Bellaria: 1 trabaccolo costruito a:

Cattolica	1 (1920)
-----------	----------

Marche e Abruzzo

23-Pesaro: 22 trabaccoli costruiti a:

Pesaro	17 (1902, 1903, 1906, 1907, 1907, 1907, 1911, 1912, 1912, 1912, 1912, 1913, 1913, 1913, 1914, 1914, 1925)
Chioggia	3 (1906,1907,1910)
Rimini	1 (1915)
Rovigno	1 (1924)

24-Fano: 21 trabaccoli costruiti a:

Pesaro	10 (1910,1912,1914,1915,1915,1920,1923,1924,1925,1935)
Fano	6 (1895,1914,1923,1925,1925,1926)

Cattolica 2 (1908,1915)
Rivigno 1 (1921)
Cupra Mar. 1 (1900)
Chioggia 1 (1903)

25-Pescara: 2 trabaccoli costruiti a:

Rovigno 1 (1920)
Porto Civitanova 1 (1930)

26-Ortona: 2 trabaccoli costruiti a:

Chioggia 1 (1914)
Cattolica 1 (1910)

27-Ancona: 7 trabaccoli costruiti a:

Porto Civitanova 3 (1913,1936,1938)
Chioggia 2 (1908,1920)
Rimini 1 (1901)
Molfetta 1 (1912)

Puglie

28-Manfredonia: 11 trabaccoli costruiti a:

Pesaro 3 (1905,1906,1908)
Manfredonia 3 (1924,1924,1929)
Chioggia 2 (1906,1920)
Rimini 1 (1913)
Cattolica 1 (1936)
Molfetta 1 (1926)

29-Molfetta: 7 trabaccoli costruiti a:

Chioggia 6 (1886,1891,1895,1897,1900,1903)
Pesaro 1 (1909)

30-Rodi Garganico: 4 trabaccoli costruiti a:

Pesaro 3 (1903,1926,1929)
Rimini 1 (1926)

31-Trani: 2 trabaccoli costruiti a:

Pesaro 1 (1928)
Pirano 1 (1893)

32-Bari: 1 trabaccolo costruito a:

Pesaro 1 (1892)

33-Barletta: 1 trabaccolo costruito a:

Rimini 1 (1910)

Sicilia-Calabria

34-Porto Empedocle: 10 trabaccoli costruiti a:

Pesaro 3 (1900, 1906,1908)
Riposto 2 (1897,1907)
Torre del Greco 2 (1908,1911)

Chioggia 1 (1909)
 Civitanova M. 1 (1906)
 Molfetta 1 (1913)

35-Reggio Calabria: 1 trabaccolo costruito a:
 Rimini 1 (1907)

36-Augusta: 1 trabaccolo costruito a:
 Pesaro 1 (1906)

37-Trapani: 1 trabaccolo costruito a:
 Pesaro 1 (1906)

Trabaccoli per anno di costruzione

	1912	1940						
	Veritas A.U.	Venezia Giulia	Veneto	Romagna	Marche e Abruzzo	Puglie	Sicilia Calabria	<i>Totale</i>
< 1840	2							
1840-1850	8							
1850-1860	23							
1860-1870	27							
1870-1880	9	5	-	-	-	-	-	5
1880-1890	20	20	7	1	-	1	-	29
1890-1900	7	22	4	3	1	5	1	36
1900-1910	8	32	19	29	13	8	10	111
1910-1920		11	11	15	23	2	2	64
1920-1930		11	10	19	13	9	-	62
1930-1940		2	32	11	4	1	-	50
Età media	104	103	83	78	54	26	13	357
	39,2	39	22	24,7	23,9	28,8	34,5	28,5

Caratteristiche principali di alcuni esemplari

“Giovanni Pascoli”

lunghezza m 20,50

larghezza m 6,30

altezza m 2,10

Costruito a Cattolica, varato il 29 marzo 1936. Motore diesel “General Motors” 6 cilindri 80HP

Stazza lorda tonn 61,21

Stazza netta tonn 44,38

Portata tonn 140

Proprietari: Eugenio Savini, po Silvio Bullo; ora Museo della Marineria di Cesenatico

Ultima immatricolazione: VE 002 ND

Denominazione internazionale I.N.Z.Z.

“Cromo” ex “Santa Maria”

lunghezza m 23,34

larghezza m 6,87

altezza m 2,60

Costruito a Cattolica nel 1947 da Guido Randolini. Motore diesel “Lombardini” 4 cilindri, cv asse 120

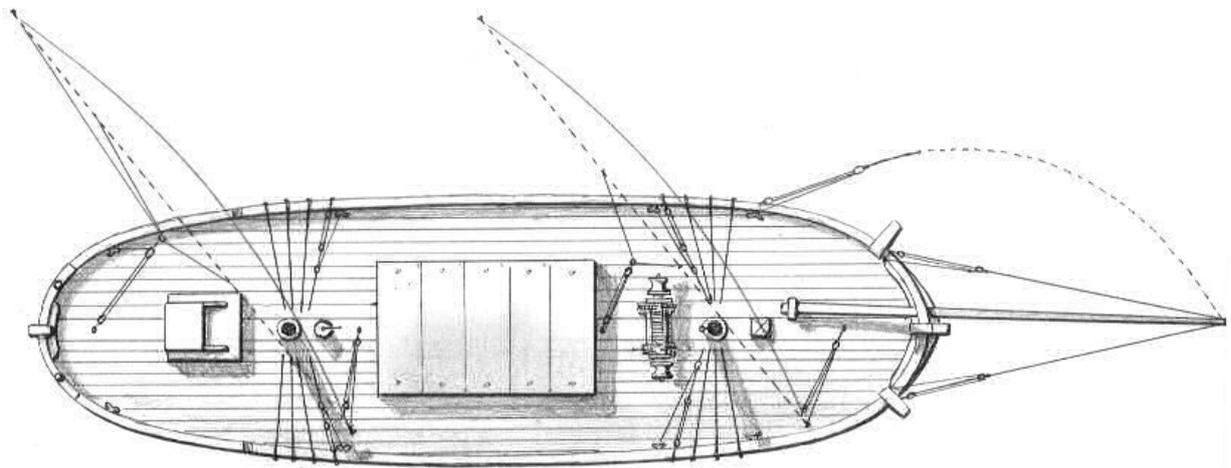
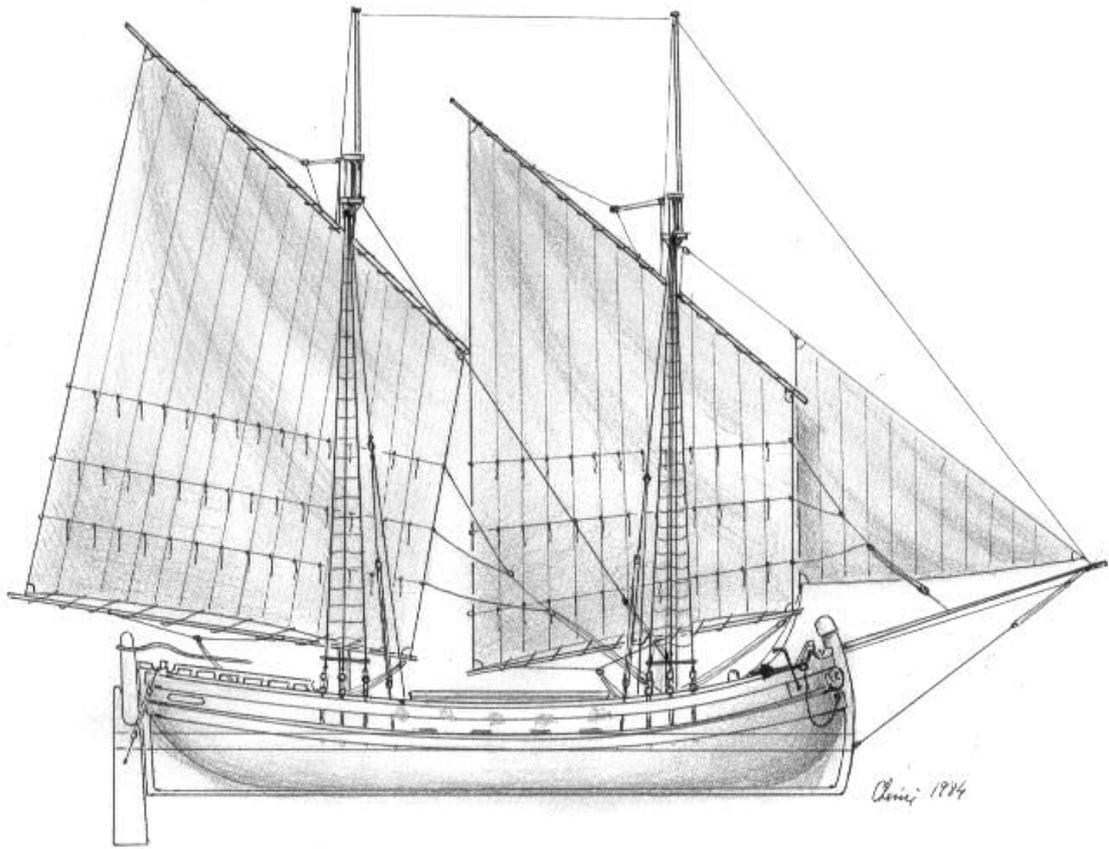
Boccaporto m 4,10 x 2,10

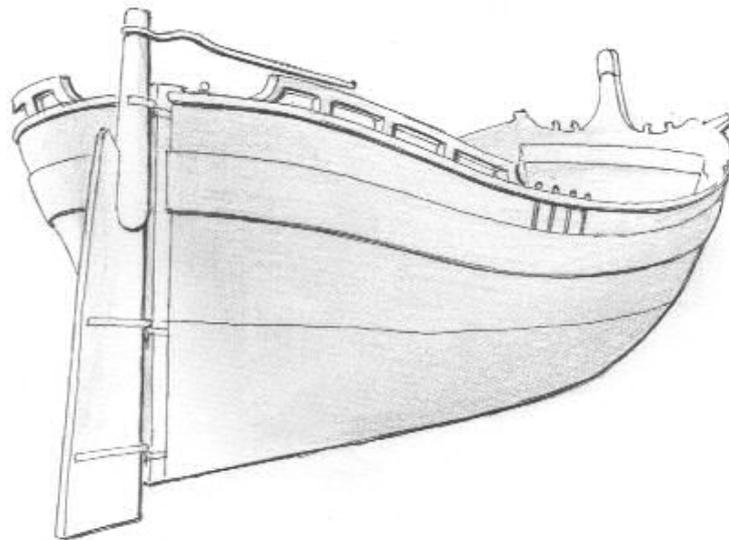
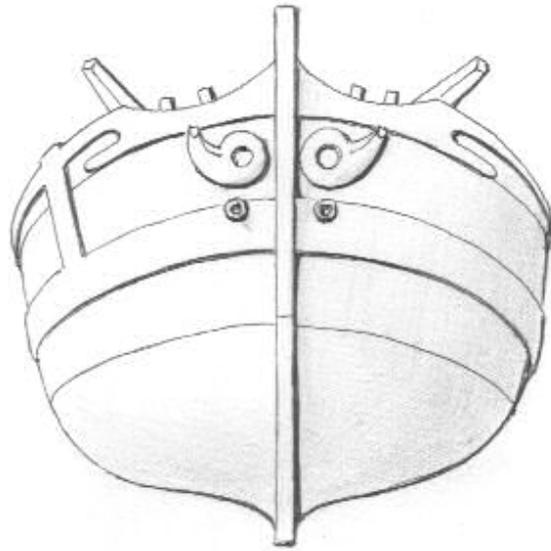
Capacità stiva 596 m³

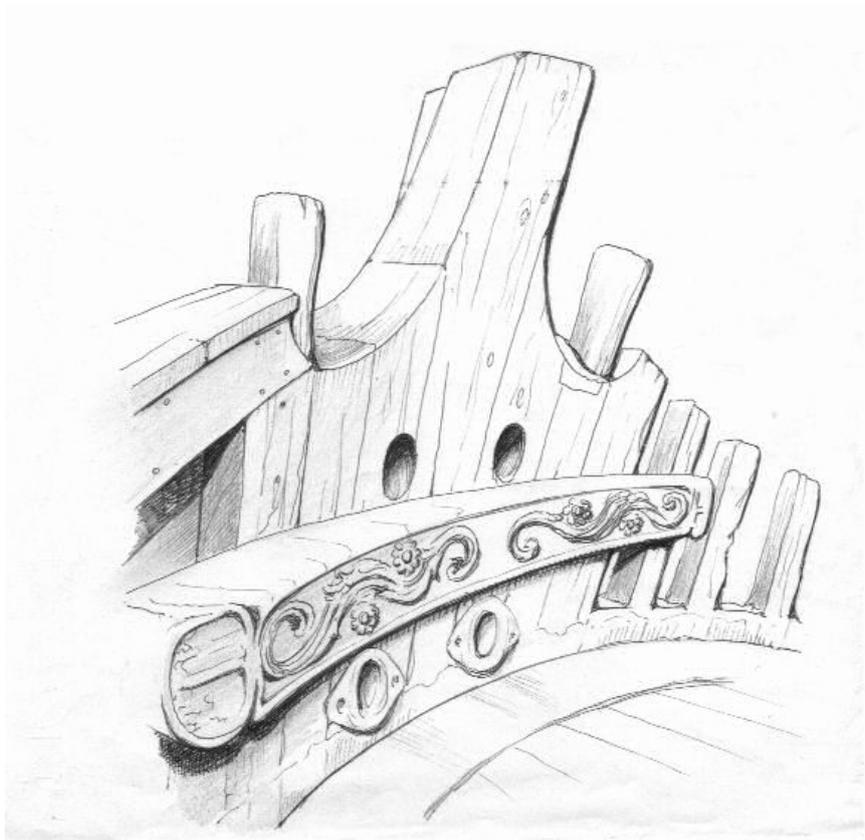
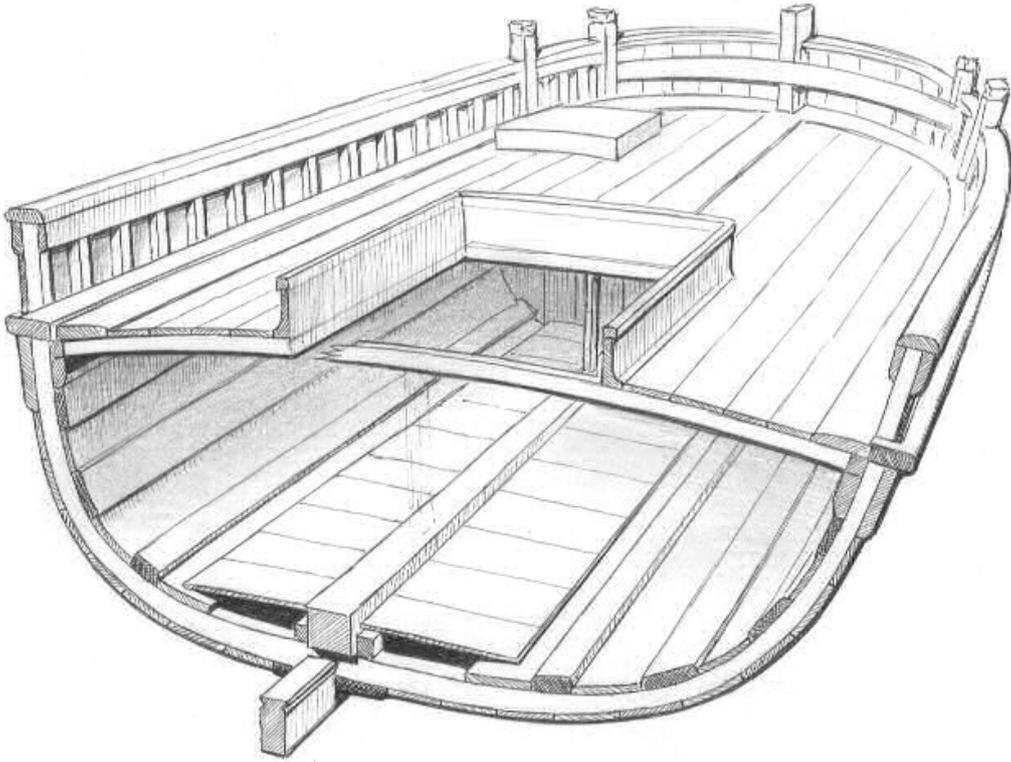
Proprietari: Diego Gostina e Luciana Moschion.

Ribattezzato “D.E.L”, ristrutturato per attività crocieristica.

(da Mario Marzari e Siro Ricca Rosellini)







La “Sabaudia” Nascita di un trabaccolo Piranese



1934. Varo del trabaccolo “Sabaudia”.

La Sabaudia è stata impostata in quello che era conosciuto come il 2° squero di Pirano alla fine del 1933.

Dal contratto preliminare per la sua costruzione, redatto in data 12 novembre 1933, si rileva: “I Sigg. Andrea ed Antonio Dapretto fu Almerico si impegnano ed obbligano di costruire nel proprio cantiere di S. Bemardino per conto dei Sigg. Azzo Fornezza fu Pietro, Gilberto Pascolutti fu Antonio, Bartole Giorgio e Antonio fu Marco un trabaccolo - veliero - delle seguenti dimensioni:

- Lunghezza metri 21 in colomba fuori aste;
- larghezza massima in mezzana, fuori le corbe, metri 6,50;
- altezza in mezzaria, linea retta, metri 2;
- aste a puppa e prova grosse cm. 15 x 22;
- chiglie di rovere o di cervato di 2 pezzi 17 x 20;
- piane grosse cm. 13x15, nella sentina 1 cm. più strette;
- bracci grossi cm. 12 x 13;
- paramizale di due pezzi 40 x 35 fino al motore;
- otto file per parte di parascosole 5 x 20;
- due paramizaletti per parte 11 x 20;
- una centa in stiva 6 x 22;
- i contraforti i primi 14 x 24 i secondi 6 x 20;
- la catena di bocca 12 x 24, tutte le altre 8 x 22;
- i sprisetti in coperta 11 x 22
- l’operamorta con due cavibanda con giardinetto a puppa, occhi di legno, grue, quattro zoie a

puppa e quattro a prova;

- quadro di boccaporto lungh. m. 3 e larghezza 2;
- i soglieri grossi 13 X 35 colle rispettive boccaporte;
- a puppa spiraglio per il motore, meno le lastre e ferriata;
- un stirc per il carico;
- cinque file di corsie 6 x 20;
- coperta di legno pino grossezza 5 x 16;
- due bitte per ormeggio, una a puppa e una a prova;
- tre file di fascie di bocca di fuori grossezza cm. 8 x 20;
- i madieri del serraglio grossi 5 x 20, quelli del fondo saranno 2 mm. più grossi;
- due tambucchi uno a puppa e uno a prova;
- paioli e parapetti, camera di prova, la camera di puppa verrà fatta a carico dell'armatore.
- due longarini corrispondenti al motore con le rispettive viti a tampagno, posto in opera la stellamorta.

Tutta la fittura verrà fatta con chiodi e passaiZZi galvanizzati.

Ferramenta grossa, s'intende sei femmine colla rispettiva stanga, rigola in ferro, lande quanto occorre, occhi e anelli di coperta, quattro

occhi di ghisa 2 a puppa e 2 a prova, 16 braccioli in ferro in stiva alle murate, otto per parte, col rispettivo cavaletto pel sponter. Calfataggi in regola d'arte.

Il veliero dovrà essere pronto e varato entro il mese di ottobre 1934 per il prezzo di Lire 35.000 (trentacinquemila).

Il pagamento verrà fatto in quattro rate, I Sigg. Azzo Fornezza, Gilberto Pascolutti, Giorgio e Antonio Bartole si obbligano di versare ai Sigg. Dapretto la prima rata di Lit. 8.000 (ottomila) alla firma del presente preliminare, la seconda rata di Lit. 9.000 (novemila) a barca incorbata, la terza rata di Lit. 9.000 (novemila) a barca pronta al serraglio ed il saldo alla consegna.

L'eventuale premio che il R. Governo avesse ad assegnare al Moto-veliero costruito verrà diviso in due parti, una al costruttore ed una all'armatore. Le spese del contratto saranno a carico degli armatori. I signori Dapretto dovranno assicurare il veliero in costruzione fino alla consegna contro l'incendio per l'importo di Lit. 35.000.=

Tanto venne tra le parti convenuto, in fede di che le stesse si sottoscrivono come segue. La presente serve pure per ricevuta delle Lit. 8.000 (ottomila) versate quale prima rata.

Trieste, li 12 novembre 1933."

Seguono le firme e le dichiarazioni di ricevuta delle altre 3 rate, l'ultima in data 19/10/1934.

Dopo il varo la Sabaudia fu ormeggiata nel porto di Pirano al molo piccolo dove fu armata con randa e trinchetto con vela al terzo, due fiocchi e una tormentina. Un motore "Satima" da 50 Kw e un motore per il verricello. La ferramenta piccola fu fatta nell'officina del Sig. Tull comprese le bigotte, le griselle i paternostri, ecc. I motori sono stati installati dall'officina Benci.

Comprendendo anche le catene, le ancore, i cordami, le tende e quant'altro è necessario nell'armamento di un trabaccolo è venuta a costare 140.000 Lire.

il primo equipaggio della Sabaudia era formato da: Bartole Giorgio, capobarca; Fonda Giordano, motorista; Giachin Pietro, nostromo; Ruzzier Giorgio, cuoco e Rosso Francesco marinaio. Essendo nuova e quindi ritenuta più sicura ottenne subito buoni noli facendo trasporti di zucchero, farina, riso ecc, comunque trasportava anche sale, carbone, "lopa", legname, cemento, birra in barili ed in casse di bottiglie.

L'eco de Piran n°24