

2 - La collisione del Veliero Leopoldo I nella Tonnara del Trabucato

Negli archivi storici della Tonnara vi è una documentazione relativa a un sinistro occorso nella Tonnara del Trabucato, sull'isola dell'Asinara.

Il 15 maggio 1926 il veliero Leopoldo I, impegnato nel traffico di merci fra la penisola e la Sardegna, navigava dalla Corsica con rotta Porto Torres.

La notte fra il quindici e il sedici nel Golfo dell'Asinara imperversava un forte vento di scirocco. Il comandante del veliero, resosi conto delle avverse condizioni meteo, cercò riparo nella rada della Reale; ma nel doppiare la punta del Trabucato, nell'isola dell'Asinara, andò ad impigliarsi nelle reti della Tonnara ivi calata.

L'equipaggio non riuscendo a districare il Veliero dal cordame e dai cavi del calato, ormai al traverso del vento, lo assicurò con una robusta cima di cocco al "summo" della tonnara, calò poi in mare una scialuppa e si rifugiò sull'isola, trovando ospitalità in "Campu Perdiu". Nel frattempo la direzione del vento, che andava a rinforzare, ruotava da scirocco a libeccio e poi a ponente. La "galoccia" del veliero, ormai in balia del vento, alla quale era stata assicurata la cima di cocco, si schiodò e la barca iniziò ad andare alla deriva.

Nessuno sull'isola si rese conto di nulla, anche perché l'equipaggio non ritenne importante avvisare dell'accaduto il maresciallo delle Guardia di Finanza, delegato di spiaggia.

Soltanto a mattina inoltrata fu dato il via alle ricerche del veliero alla deriva. Infatti Antonio Penco, direttore della Tonnara, appresa la notizia, fece immediatamente uscire per le ricerche il rimorchiatore che, per le condizioni del mare, fu costretto a desistere.

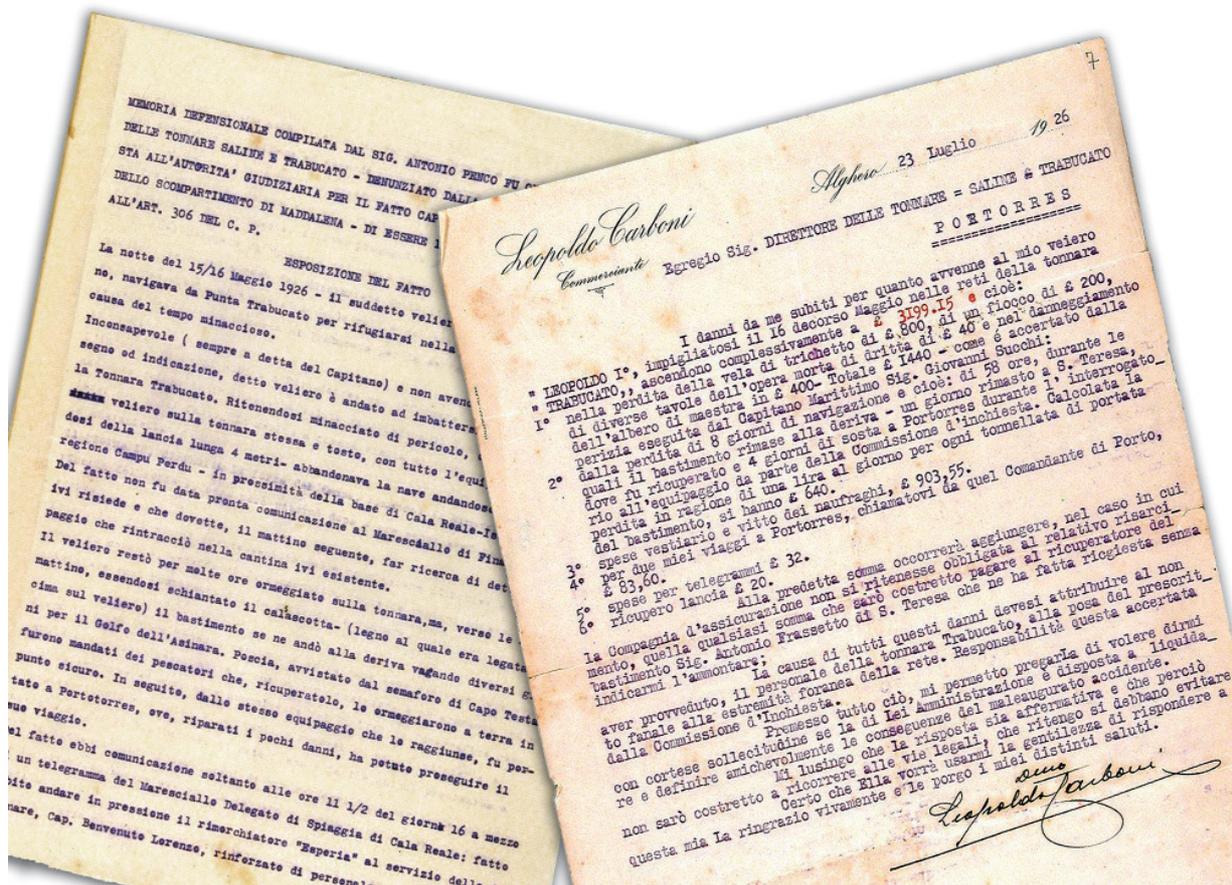
Anche nei giorni successivi, quando il vento abbonacciò, il rimorchiatore uscì nuovamente per le ricerche, che si resero vane.

Il veliero fortunatamente fu avvistato alla deriva dopo quattro giorni nei pressi di Capo Testa, dove alcuni pescatori lo recuperarono e lo portarono al sicuro in porto. L'equipaggio lo raggiunse e lo condusse a Porto Torres, dove rimase ormeggiato a disposizione dei magistrati titolari dell'inchiesta per altri quattro giorni.

Da questi fatti scaturì un contenzioso fra la direzione della Tonnara e il comandante del veliero.

La controversia legale, promossa da Leopoldo Carboni, armatore del veliero Leopoldo I, contro la società proprietaria della Tonnara, era centrata sull'insufficienza delle segnalazioni luminose, che avrebbero dovuto indicare la posizione delle reti.

Dall'esposizione dei fatti, e dalla lettura dei documenti inediti, alcuni dei quali qui di seguito pubblicati, si evince da una parte la superficialità del comandante, che ordina all'equipaggio di abbandonare la nave, che si era impigliata nelle reti della tonnara, e dall'altra la serietà del direttore della Tonnara e dei tonnarotti, che, per garantire l'incolumità dei naviganti, oltre agli adempimenti di legge, pernottavano a turno su una barca, in prossimità delle reti per le segnalazioni notturne. L'inchiesta, che inizialmente vedeva in vantaggio l'armatore del veliero, si concluse in favore dell'amministrazione della Tonnara.



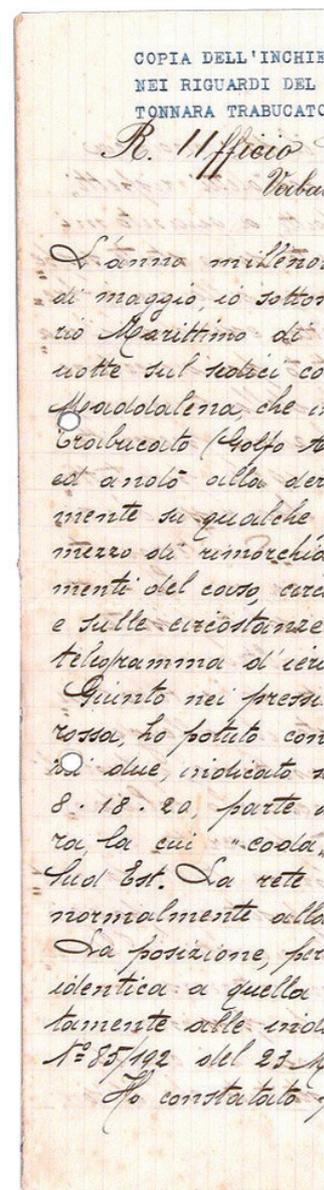
Documenti del fascicolo sulla collisione del Veliero Leopoldo I (Archivio Tonnara-Saline)

Copia dell'inchiesta fatta dal comandante di porto di Porto Torres nei riguardi del veliero Leopoldo incagliatosi nelle reti della tonnara Trabucato la notte dal 15 al 16 maggio 1926.

**R. Ufficio circondariale di Portotorres
Verbale di accertamento sommario.**

L'anno millenovecentoventisei il giorno diciassette del mese di maggio io sottoscritto capitano di Porto Corpo del Circondario Marittimo di Porto Torres in seguito al sinistro toccato la notte sul sedici corrente alla goletta Leopoldo n° 45 di La Maddalena che impigliata fra le reti della Tonnara del Trabucato (Golfo dell'Asinara) fu poi abbandonata dall'equipaggio ed andò alla deriva spinta dal vento perdendosi presumibilmente su qualche punto della costa sarda, mi sono recato, a mezzo di rimorchiatore nella isoletta per procedere agli accertamenti del caso, circa la posizione e segnalazione della tonnara e sulle circostanze dell'abbandono e conseguente sinistro, visto il telegramma d'ieri della direzione Marittima di Cagliari. Giunto nei pressi del Trabucato e precisamente presso la boa rossa, ho potuto constatare personalmente che dal secco di miglia due, indicato sulla carta N° 74 in lat. N° 41-02-40 long 8-18-20, parte anche quest'anno il pedale della tonnara la cui "coda" stendesì per circa metri 1600 in direzione sud est. La rete o "tonnara" propriamente detta, stendesì normalmente alla "coda" ed al pedale per metri 900 circa. La posizione, pertanto, della "tonnara" è anche quest'anno identica a quella degli anni precedenti e corrisponde perfettamente alle indicazioni riportate sugli "Avvisi ai naviganti" N° 85/192 del 23 marzo 1926.

Ho constatato poi che il calo della tonnara non è ancora completo essendo stato iniziato solo il 13, manca infatti l'intera "camera della morte" e i così detti "rispetti" ancora delle estremità. Le operazioni infatti, a quanto mi ha riferito la "ciurma" da me interrogata, sono state sospese il 15 a causa del pessimo tempo; oggi alla mia presenza si sono calate le ancore di "rispetto" essendosi il mare ed il vento alquanto calmati. Ho potuto poi accertare che non essendo stato completato il calo della tonnara, non sono state ancora fissate le segnalazioni prescritte dalla circolare sez 1 N° 1 del 21 febbraio 1924; pur tuttavia la tonnara resta individuata dalla boa rossa che viene ad essere quasi al centro della "coda".



1
LISTA FATTA DAL COMANDANTE DI PORTO DI PORTOTORRES
DEL VELIERO LEOPOLDO IMIGLIATOSI NELLE RETI DELLA
TONNARA LA NOTTE DAL 15 AL 16 MAGGIO 1926

Circondariale di Portotorres
relazione di accertamento sommario

Il giorno diciassette del mese
scritto Capitano di Porto Capo del Circondario
Portotorres in seguito al sinistro toccato la
notte alla goletta Leopoldo N° 95 di Sa
nippolatori fra le reti della tonnara del
Salina) fu poi abbandonata dall'equipaggio
spinta dal vento, fendendosi premunita
punto della costa Sarda, mi sono recato a
stare, nella scialoletta per procedere agli accertamenti
a la posizione e segnalazioni della tonnara
dell'abbandono e conseguente arrivo guida
della Direzione Marittima di Cagliari,
del Trabucato e precisamente presso la boa
statare personalmente che dal recco di mare
alla carta N° 14 in lat. N° 41.02.40. long.
anche quest'anno il pedale della tonnara
stendesi per circa metri 1000 in direzione
o "tonnara" propriamente detta, stendesi
"coda", ed al pedale per metri 500 circa.
tanto, della "tonnara", è anche quest'anno
degli anni precedenti e corrisponde perfet-
tamente riportate sugli "Atti di Naviganti"
Marina 1926.
hoi, che il calo della tonnara non è an-

Interrogato il vice-rais sul motivo di tale mancanza, mi ha fatto conoscere che le segnalazioni vengono di solito fissate quando il "calo" è terminato e che d'altronde nei giorni scorsi tale operazione fu impedita dal cattivo tempo che non permise di trasportare sul posto il galleggiante su cui sono fissati, con una lunga antenna, i fanali ed i dischi colorati e tanto meno di ancorarlo solidamente al largo della "tonnara" come è prescritto.

In mancanza di tale galleggiante rimase tutta la notte sul 14 e 15 corrente una barca, con apposito equipaggio ormeggiata sulla rete e munita di segnali acustici e fanali: detta barca la notte sul 16 non poté mantenersi in modo assoluto sulla rete a causa del tempo pessimo.

Proceduto quindi ad accertamenti sul modo in cui il veliero poté impigliarsi nella rete, ha constatato che il "sommo" cioè il grosso cavo a gomina munita di sugheri, alla quale è sospesa la rete della così detta "camera" che precede quella della "morte", dalla parte foranea presenta delle tracce di minio, e in un punto manca di un sughero e in qualche altro ha poche "cordicelle" della rete strappate.

Esaminata attentamente tutta la rete non ho riscontrato altre tracce di minio né alcun altro danno benché lieve. Ne ho dedotto che il veliero, doppiata Punta Trabucato e tentando di raggiungere l'ancoraggio con forte vento da S-E abbia urtato di prua contro il "sommo" della rete e non riuscendo sorpassarlo sia stato fermato nella sua corsa indi spinto dal vento si sia affiancato al "sommo" stesso "fittandosi" fortemente contro, finché poi girato il vento a S-W e W se ne sia distaccato e liberatosi poi dall'ormeggio che mi risultava essere stato posto dall'equipaggio al momento dell'abbandono, sia andato alla deriva verso est.

Proceduto alla ricerca dello spezzone di cavo che doveva essere rimosso attaccato al "sommo" della rete, ho potuto rintracciare presso l'incrocio della "camera" col "bastardo" sul "sommo" appunto, con un cavo nuovo di manilla da m/m 25 legato fortemente con tre nodi, tanto che per svincolarlo, due marinai, scesi sulla lancia e con tempo buono, impiegarono circa dieci minuti usando anche punteruoli di legno.

Fatto salpare detto cavo che pendeva verso il fondo ho rinvenuto, a circa metri 18 dall'estremità detta volta sul "sommo" una "galloccia" di legno (traversino fissato sugli "scalmotti" della murata dei velieri, al quale si da tolta le "scotte" e le "rande" ed anche gli ormeggi) evidentemente schiodatosi dal bordo vi sono ancora quattro grossi chiodi, sotto gli sforzi della nave sospinta dal vento.

Ho ritirato ogni cosa per custodirla, presso l'ufficio di Porto. Recatomi, indi a Cala Reale ho constatato che l'equipaggio, dopo aver abbandonato il bastimento è andato ad approdare col battello che ho trovato tirato in secca sulla spiaggia, in località Campu Perdu distante oltre due miglia dal punto in cui la nave fu abbandonata mentre effettivamente con forte vento da S-E sarebbegli stato più agevole prendere terra presso la Reale.

Ho proceduto quindi all'interrogatorio del signor Penco Antonio fu Onorato, nato a Carloforte, domiciliato a Cornigliano Ligure, direttore delle due tonnare di Torre Saline e del Trabucato.

Egli a mie domande, così depone senza giuramento: << La tonnara del Trabucato trovasi anche quest'anno nella identica posizione degli anni scorsi: ne ho iniziato il calo il 13 corrente, continuando il 14, dopo di che fu interrotto a causa del cattivo tempo, giacché essendo detta tonnara a circa nove miglia dalla nostra base a Torre Saline, è indispensabile, per il suo calo, tempo rassicurante per la sicurezza del personale e del materiale.

Dalle operazioni preliminari al calato, in attesa che il tempo permettesse di fissare, la boa di segnalazione fu mandata alla sorveglianza di quella rete, il gozzo comandato dal B. Ceravola Vincenzo, il quale ha l'incarico pernottare sulla rete della "tonnara" stessa e vigilare per la sicurezza della tonnara e dei naviganti. La sera del 15, in seguito all'abbassarsi forte del barometro e alla seria minaccia del tempo, non fu possibile a detta barca di portarsi sulle "reti" e tanto meno di pernottare.

Alle 11 1/2 del giorno 16 corr. mi pervenne un telegramma del Delegato di spiaggia di Asinara con cui mi si comunicava che la goletta Leopoldo, dopo essersi impigliata nella "tonnara" del Trabucato, era stata abbandonata, dall'equipaggio e andava alla deriva verso est e si chiedeva l'intervento del nostro rimorchiatore per tentare il salpaggio. Feci immediatamente andare in pressione il rimorchiatore, ed accompagnato dal vice-rais Baudoino Giovanni, dal "musciarierre" Valle Angelo e da tre marinai, oltre tutto l'equipaggio del rimorchiatore, partii subito alla ricerca del veliero.

Superata la punta Trabucato, da cui più il veliero non appariva alla nostra vista, dopo inutili ricerche, correndo il nostro piccolo rimorchiatore grave pericolo data l'impetuosità del tempo e del mare che imbarcavasi da poppa, e considerata la grande distanza che ormai doveva separarci dal veliero, scomparso dall'orizzonte, decisi di tornare indietro, e mi portai sulla "tonnara" ove non abbiamo riscontrato, da una sommario esame, ne danni ne tracce d'investimento.

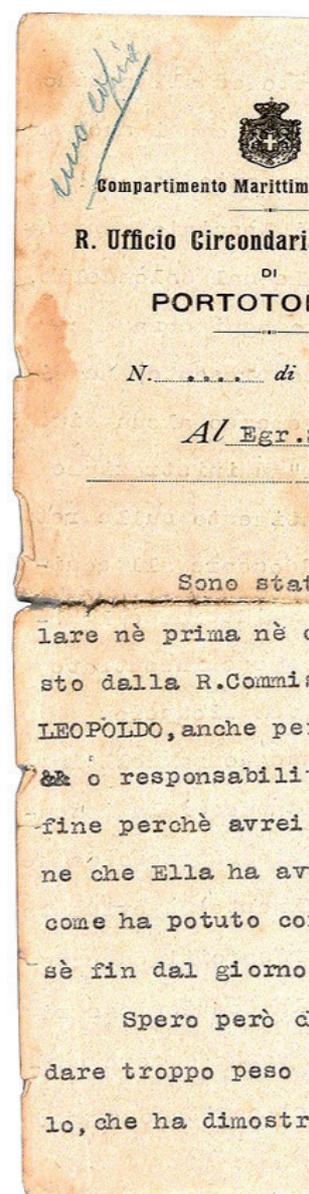
cora completo essendo stato iniziato solo il 13; manca
infatti l'intera "camera della morte, e i codiolotti" rispetti,
(ancora delle estremità). Le operazioni in tutti, a quanto mi
ha riferito la "scuola", da me interrogata, sono state soffe
e il 15 a causa del pessimo tempo, oggi alla mia fu
terra si sono colate le ancore di "rispetto" essendo si ma
re ed il tutto alquanto calmate. Ho potuto poi accertare
che non essendo stato completato il calo della tonnara,
non sono state ancora fissate le segnalazioni prescritte
dalla Circolare n. 1 del 21 febbraio 1924: per tutta
via la tonnara resta isolata dalla boa rossa che vi
ne ad essere quasi al centro della "coda". Interrogato
il ric-voia sul motivo di tale mancanza, mi ha fatto
conoscere che le segnalazioni vengono di solito fissate
quando il "calo" è terminato e che si alternano nei
giorni scorsi tale operazione fu impedita dal cattivo tem-
po che non permise di trasportare sul posto il galleggiante
te su cui sono fissate, con una lunga antenna, i fanali
ed i dischi colorati e tanto meno di ancorarlo solidame-
mente al largo della tonnara, come è prescritto.
In mancanza di tale galleggiante rimase tutta la not-
te sul 14 e 15 corrente una barca, con apposito equipaggio
ormeggiata sulla rete e munita di segnali acustici e lara-
li: detta barca la notte sul 16 non poté mantenersi in
modo assoluto sulla rete a causa del tempo pessimo.
Proceduto quindi ad accertamenti sul modo in cui il ton-
nario può impigliarsi nella rete, ho constatato che il ton-

Ci siamo quindi recati a Cala Reale, a disposizione di quel Delegato di Spiaggia, il quale mi ha presentato il Capitano del Veliero ivi sbarcato, che mi fece una descrizione molto confusa del modo in cui avvenne l'impigliamento nelle reti e delle ragioni che lo indussero ad abbandonare il bastimento. Fatte le dovute considerazioni, pregomi osservare che il galleggiante, coi fanali e dischi di segnalazione, non fu potuto calare a causa del tempo persistentemente cattivo, ma se anche fossero stati a mare in quella sera non ci sarebbe stata la possibilità di attivare i fanali a causa del tempo pessimo che impedì appunto alla barca di sorveglianza, di recarsi sulla "tonnara" stessa. E' strano che poi il capitano e l'equipaggio, tutto di Alghero, non sapesse che in questi paraggi vi è da tre anni una tonnara, come è indicato negli avvisi dell'Istituto Idrografico che dovrebbero esser noti a tutti i naviganti per cui, con la scorta di due fanali di ancoraggio della Reale presso cui la rete si stende, potrebbe benissimo ogni nave orientarsi anche senza le segnalazioni notturne della tonnara stessa.

Maggiormente mi meraviglia il fatto che trovatosi sulla tonnara, dove qualsiasi marinaio avrebbe compreso che non correva alcun pericolo, non potendo essere il veliero danneggiato dalle reti, le quali solo potevano soffrire danni, non abbia il capitano avendo l'accortezza di ormeggiarli convenientemente alle reti stesse, potendo restarvi sicuro da qualunque tempo, data la forza dei nostri ormeggi (sonvi circa cento ancore del peso di oltre cento quintali) e che anche nella peggiore delle ipotesi non abbia egli pensato ad affrontare neppure una delle tre ancore che aveva a bordo, a sua disposizione, onde assicurare la sua nave, prima di abbandonarla, come è prescritto dal Regolamento Marittimo.

Dai marinai addetti alla sorveglianza delle reti che in quella notte rimasero ricoverati a cala Reale non fu riferito che nell'ora in cui il bastimento fu abbandonato la violenza del vento e del mare non era tale da giustificare l'abbandono, il che viene anche confermato dal fatto che lo stesso equipaggio ha potuto con la lancia di bordo provvedere a legare solidamente un cavo al "sommo" della rete, assai pesante e che rimane sommerso per alcuni centimetri dal pelo dell'acqua e che poi colla stessa piccola imbarcazione ha potuto sicuramente raggiungere il punto più lontano della riva.

Osservo ancora che alle cinque del mattino del 16 il veliero trovavasi ancora vagante a 600 metri da Punta Trabucato, ciò che comprava che se l'equipaggio fosse rimasto a bordo avrebbe con tutta facilità condotto al sicuro la nave.



5

Portotorres, li 26 maggio 1926

Risposta al foglio del

o La Maddalena N. Div. Sez.

ale Marittimo

OGGETTO

Protocollo

SIG. PENCO

Alligati N.

T. SALINE.

Tip. Parrella, Rivellini & C.º - Montoro

co ieri assai spiacente di non poterLe
 dopo l'interrogatorio cui Ella fu sottopo-
 sione d'inchiesta del sinistro del vel.
 perchè avrei voluto prevenirLa sull'accusa
 tà che la Commissione Le addossava, ed in-
 voluto ringraziarLa della nuova attenzio-
 unto per me. Mi è stato impossibile, perchè,
 nstatare, il Presidente mi teneva fisso con
 primab!

he Ella sia stato tanto di spirito da non
 alle parole di quel nevrastenico Colonnell-
 ato di intendersi di tonnare e di arte ma-

Lettera del Comandante di Porto (Porto Torres) ad Antonio Penco, Direttore della Tonnara Saline (Archivio Tonnara-Saline)
 A lato: Memoriale di Antonio Penco, Direttore della Tonnara Saline

Da quanto sopra ho esposto mi son formata la convinzione che, se non vi sono recondite ragioni che non è mio dovere indagare, certo il capitano deve essere assai confuso ed in maniera tale da perdere ogni padronanza delle sue azioni >>.

Detto, confermato e sottoscritto

Firmato: **Penco Antonio**

E perchè consti quanto sopra, ho redatto il presente verbale che dopo lettera e conferma, viene meco sottoscritto da due testimoni.

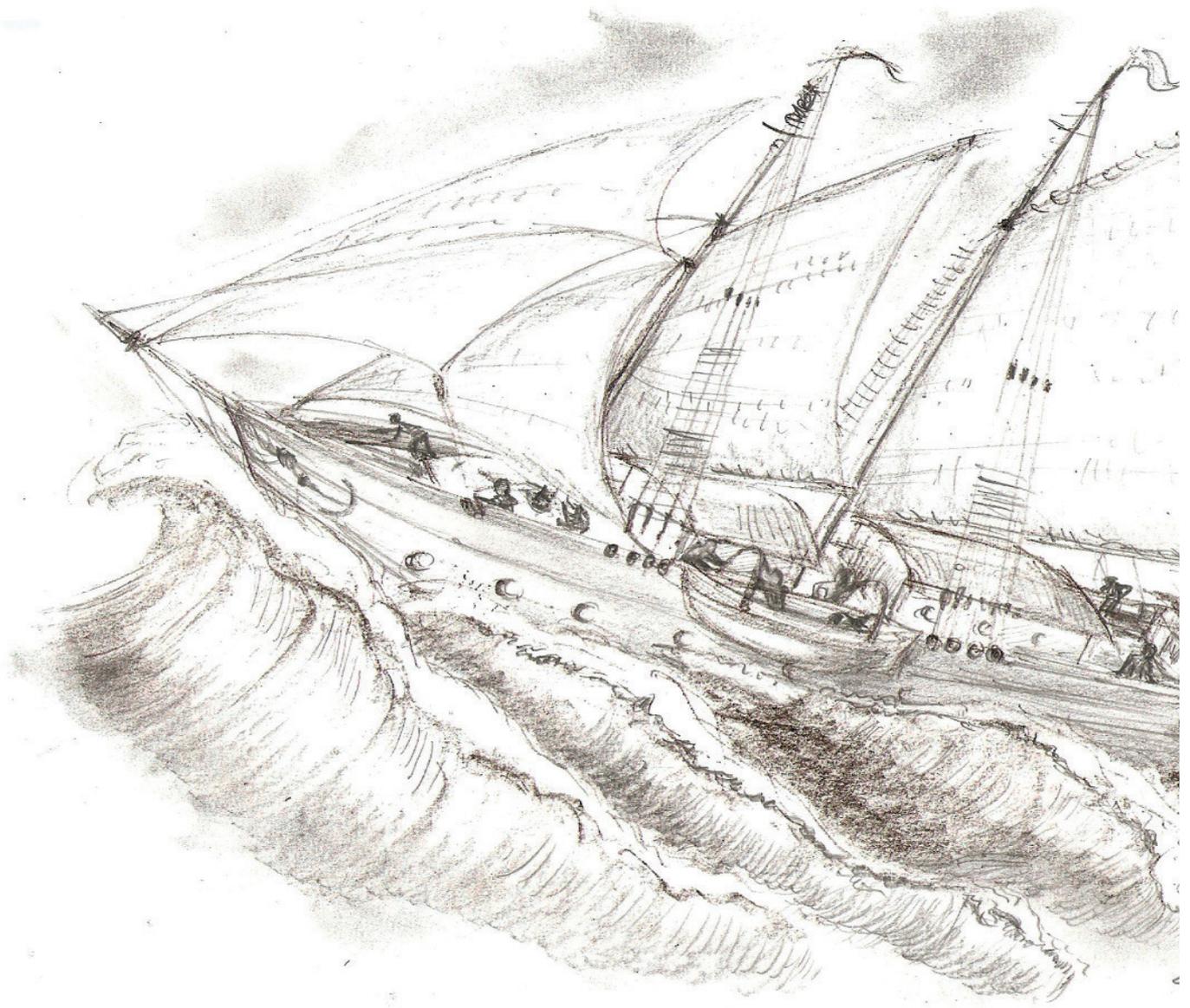
Firmato: **Rais Baudoino Giovanni**
 musciarriere Valle Angelo

Il Comandante del Porto
 Firmato : **Vincenzo Alario**

1

Per l'Egregio Sig. Avv. Pietro Campora

MEMORIALE PER LA EVENTUALE MEMORIA DEFENSIONALE NEL PROCESSO INTERSTATO
 AL SOTTOSCRITTO PER IL SINISTRO CAPITATO ALLA TONNARA TRABUCATO LA NOTTE
 DEL 15/16 MAGGIO 1926





In alto: Disegno di Stefano Conconi
Lettera del comandante di porto (Porto Torres)
(Archivio Tonnara-Saline)

62
Ho voluto scriverLe in merito a quanto sopra, perchè mi sembrò che Ella siasi alquanto eccitato ieri, quando il Colonnello lo interrogò: ripeto, egli è nevrastenico e si dà delle arie di sapientone.

Ed ora, prima di inviarLe i saluti, sono ancora ad esprimerLe il desiderio, già fattoLe presente a voce dalla mia Signora, di far assistere la mia famiglia (è venuta appositamente da Cagliari) ad una mattanza. L'Egr. Sig. Pretto, allorchè venne nei giorni scorsi a P.Torres, mi disse di fargli sapere quando avessi voluto recarmi costì, che avrebbe inviato il motoscafo: ciò mi sembra troppo ..lusso.. mi accontento di un mezzo più.. democratico!!

Dunque, se in settimana e cioè non più tardi del 29 o 30 corr. avesse occasione di "mattanzare" potrebbe rendermene avisato per telegramma, indicandomi l'ora in cui invierebbe il mezzo di trasporto.

Oltre la famiglia di mia moglie, composta della mamma ed un'altra sorella, vorrei condurre anche il veterinario con la moglie ed il fratello: è diventato mio..compare per esser stato padrino di cresima di mio figlio e avrei piacere di fargli vedere una mattanza. Si intende che noi appena vista la mattanza e lo sbarco dei tonni, etc. si ritornerebbe a P.Torres subito collo stesso mezzo, od al più tardi dopo aver consumato una piccola colazione che ci porteremmo dietro.

Ringraziando di quanto vorrà fare per me, gradisca i miei più cordiali saluti, estensibili al Sigg Pretto, Big- e suo nipote.

Sardegna



1 - La Fossetta Carlofortina

2 - La punta e l'isolotto di Scanna Crabitti

3 - La punta di Lu Ziraccu

4 - La Torra

5 - Lu passerellu

6 - La secca di lu cavaddu

7 - Lu seccu di la guariggina

8 - Li Bashciacci

9 - Lu bachili

10 - La calanca di Lu Ziraccu

11 - Secca di Scanna Crabitti

12 - Funtana

