

Figura 1 Egizio Nichelli, prospetto di ampliamento del Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica. Planimetria generale. Allegato 2 [1957]. ASMUST, Allestimento sezioni museali, materiali preparatori, b. 3

Un transatlantico a Milano

L'arrivo del *Biancamano* attraverso i documenti dell'archivio

Paola Redemagni

Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

1 Una disinvolta follia

Una seconda e non meno disinvolta follia sta pigliando corpo accanto alla *Ebe*. Sono ancora seicento tonnellate, da ricostruire in un blocco solo, ma stavolta di ferro per buona parte. È il cuore e il cervello del *Biancamano*, come dire la parte centrale: sala macchine, ponte di comando, plancia, controplancia; e c'è il salone delle feste, ci sono le cabine di prima classe, ci sono le lance di salvataggio. Ogni struttura è a punto, si stanno montando gli arredi. Lo sviluppo di questo troncone ciclopico di nave che toglie il fiato a vederlo lì in un ambiente chiuso, prende 23 metri d'altezza.

[...] Pavimenti, mobili, arredi, persino i servizi igienici, tutto tornerà al suo posto. C'erano le gallette, ancora, e la riserva d'acqua dolce, nelle lance. A riscontro della marina romantica, a vela, ecco dunque nel museo, al naturale, una rappresentanza massiccia della marina moderna, dove radiogoniometri e apparecchiature varie sono osservabili nelle condizioni di funzionamento.¹

Le parole dell'anonimo redattore dell'articolo pubblicato sul *Corriere della Sera* in data 2 novembre 1963 trasmettono lo stupore che deve aver colto i visitatori di fronte alla nuova impresa voluta da Guido Ucelli, che dieci anni prima aveva inaugurato a Milano il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica (oggi Museo Nazionale Scienza e Tecnologia

¹ «Rinasce un veliero al Museo della scienza». *Corriere della Sera*, 2 novembre 1963.

Leonardo da Vinci).² Un progetto inedito nel panorama museologico italiano, che in poco tempo aveva guadagnato prestigio anche internazionale grazie alla ricchezza delle sue collezioni e all'attività divulgativa.

L'istituzione recepiva il dibattito avviato nel capoluogo lombardo fin dal 1906 sulla necessità di dotare il Paese di un museo industriale che fosse strumento di diffusione della cultura tecnico-scientifica, in grado di competere con iniziative analoghe esistenti all'estero.

Contingenze storiche, economiche e politiche ne avevano ritardato la stipula dell'atto costitutivo fino al 1942, quando era stata istituita la Fondazione Museo Nazionale della Tecnica e dell'Industria, con lo scopo di documentare con raccolte e studi aggiornati il progresso della scienza e dell'industria in Italia e contribuire alla formazione di una cultura tecnica diffusa.

Tuttavia, la sua realizzazione sarebbe rimasta sulla carta fino al secondo dopoguerra: solo nel 1953 il nuovo museo aveva aperto al pubblico nella sede restaurata dell'ex complesso monastico di via San Vittore (Redemagni 2011; Canadelli 2024, 11-23; Di Lieto 2024, 25-54).

Il progetto veniva ad affiancarsi alle importanti iniziative già in corso a Firenze fin dagli anni Venti per il riconoscimento formale del patrimonio scientifico e tecnico e la sua tutela.

Grazie all'impegno del medico e storico della medicina Andrea Corsini (1875-1961), del fisico e sindaco di Firenze Antonio Garbasso (1871-1933) e del senatore Piero Ginori Conti (1865-1939), a Firenze nel volgere di pochi anni avevano visto la luce: il Gruppo per la tutela del patrimonio scientifico nazionale (1923), la Prima Esposizione Nazionale di Storia della Scienza (1929) e il

Museo di Storia della Scienza presso Palazzo Castellani, annesso all'Istituto di Storia della Scienza, fondato nel 1925 (Corsini 1927; Beretta 2014).

Le due istituzioni avrebbero condiviso lo stesso interesse per il riconoscimento e la protezione del patrimonio tecnico e scientifico, declinandolo ognuna all'interno del proprio ambito di competenza: per l'Istituto e Museo di Storia della Scienza di Firenze (oggi Museo Galileo) la tutela e lo studio delle collezioni storiche; per il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica, la tutela e la valorizzazione delle testimonianze e dei contesti industriali e la divulgazione anche didattica della storia della tecnica.

Nella storia del Museo l'arrivo e la musealizzazione della plancia di comando del *Conte Biancamano* e dell'intera nave-scuola *Ebe* hanno rappresentato uno dei momenti fondamentali, per determinazione, risultato, strategia.

Un impegno improbo ma non impossibile per chi, come Guido Ucelli, in qualità di amministratore delegato della Costruzioni Meccaniche Riva produceva e installava turbine idrauliche in tutto il mondo.

Quello che stupisce è che un'impresa di tale portata abbia lasciato relativamente poche tracce all'interno degli archivi storici del museo: un servizio fotografico, un filmato in formato 35 mm della durata di circa 16 minuti, schede inventariali, piante, disegni, pubblicistica; la corrispondenza con il comune di Milano e l'architetto Egizio Nichelli in relazione alla progettazione e alla costruzione dell'edificio; la corrispondenza con la Marina, in particolare con il capo di Stato maggiore Corso Pecori Girardi che collaborò attivamente alla vicenda.

² Sull'attività di Guido Ucelli si rimanda a Ucelli 1954; Canadelli 2016, 93-104; Redemagni 2011, 127-61; Curti 2000.

2 Pensare in grande: i progetti di ampliamento

Quello che Ucelli intendeva creare era un ambiente attraente, capace di incuriosire, divertire e appassionare ampi strati di pubblico (*5 anni del Museo* 1958, 27). Un moderno centro di vita culturale comprensivo di un'ampia pluralità di proposte – conferenze, esposizioni, visite guidate, rassegne cinematografiche, convegni, pubblicazioni – dove, accanto alle collezioni, era possibile trovare aule per le dimostrazioni sperimentali di fisica, corsi di aggiornamento per i docenti, raccolte d'arte, una biblioteca tecnica, un cinema da 600 posti, sale congressi e perfino un bar e un ristorante.

Gli edifici dell'antico monastero si rivelarono ben presto insufficienti rispetto a tante iniziative.

Nel 1955 Guido Ucelli presentò quindi alla Commissione urbanistica del Comune un piano di ampliamento redatto dagli architetti Piero Portaluppi e Alcide De Rizzardi, che prevedeva la costruzione di nuovi edifici disposti a pettine da costruirsi gradualmente nell'area di proprietà comunale compresa fra la piazza San Vittore, l'omonima via e le vie Carducci, Olona e Vico, completati da un imponente ingresso prospiciente via Olona e da un ampio giardino destinato ad accogliere mostre all'aperto.³

Nell'ottobre 1957 l'Ufficio tecnico del Comune affidò all'architetto Egizio Nichelli (1937-1991), all'epoca responsabile della Divisione Edilizia monumentale, il

compito di redigere il progetto insieme con l'architetto Piero Portaluppi, delegato dal Museo.

L'anno seguente, sempre a firma di Nichelli, il progetto venne aggiornato: gli edifici a pettine furono sostituiti con tredici padiglioni disposti a scacchiera e raccordati da un grande giardino, a sua volta collegato da una rampa centrale direttamente alla Galleria Leonardo da Vinci, posta al primo piano dell'edificio monumentale.⁴

Ogni padiglione avrebbe avuto una struttura concepita in funzione delle collezioni che vi sarebbero state collocate e che spaziavano dall'elettrotecnica all'agricoltura, dall'astronomia alla tecnica mineraria dall'ingegneria civile alle telecomunicazioni, dai trasporti alla ricerca in campo nucleare.

Era prevista la realizzazione di una biblioteca tecnica, sale per congressi, un osservatorio, una cineteca e uno spazio riservato alla raccolta dendrologica della Siloteca Cormio, oggi presso il Civico museo di storia naturale di Milano [fig. 1].

L'ambizioso progetto di ampliamento non giunse a compimento: negli anni seguenti, soprattutto dopo la morte di Ucelli avvenuta nel 1964, sarebbero mancati il sostegno economico e quello politico. Resta però a testimoniare l'ampiezza strategica della visione di Ucelli.

³ ASMUST, Allestimento sezioni museali, materiali preparatori, b. 3. *Sviluppo del Museo Nazionale della scienza e della tecnica Leonardo da Vinci*, 11 gennaio 1957 e *Allegato A: Origine e caratteristiche del progetto*, 1955.

⁴ ASMUST, Allestimento sezioni museali, materiali preparatori, b. 3. *Ampliamento del Museo*, 29 agosto 1958 e *Allegato 2: Comune di Milano. Progetto di ampliamento del Museo Nazionale della scienza e della tecnica. Planimetria generale*. Allegato alla *Relazione sulla richiesta di variante al P.R.G. dell'area compresa tra le vie Olona e San Vittore da destinare all'ampliamento del Museo Nazionale della scienza e della Tecnica*. ASMUST, Amministrazione, Edilizia e storia dell'edificio, b. 2, s.d.

3 Il Padiglione Aeronavale: l'opera di Egizio Nichelli e Orazio Curti

Nel luglio 1959 il Comune di Milano concesse l'area prospiciente via Olona per la costruzione del primo fabbricato destinato alle raccolte aeree e navali.

Nel corso degli anni il Museo aveva infatti ricevuto importanti collezioni, a quel tempo ospitate nell'odierno Padiglione trasporti ferroviari: della sezione Aeronautica facevano parte velivoli e oggetti provenienti da privati, dall'Aeronautica militare e dalla Esposizione aeronautica italiana, che si era tenuta nel 1934 presso il Palazzo dell'Arte di Milano (oggi Palazzo della Triennale). Al termine dell'Esposizione, Guido Ucelli aveva convinto il podestà ad acquisire i materiali per destinarli al museo industriale che aveva in animo di allestire.

A partire dal 1952, inoltre, il Museo ospitava presso i propri locali il Civico museo navale didattico, fondato nel 1922 dall'Unione marinara italiana e conservato prima presso Villa Reale e poi, a seguito della donazione effettuata nell'aprile 1932 a favore della città, presso i sotterranei del Castello Sforzesco (*Museo navale Comune di Milano. Guida* 1937; Ronzon 2023, 121-2).

Ragioni sia pratiche che museologiche consigliavano l'accorpamento delle collezioni.

Il 23 settembre 1960 il Museo e la ripartizione Demanio e patrimonio del Comune siglarono la convenzione per la costruzione del primo edificio previsto dal piano di ampliamento, l'unico che verrà realizzato: il Padiglione Aeronavale.

L'esecuzione dei lavori venne demandata dal Comune direttamente al Museo che si trovò d'accordo nell'affidare all'architetto Nichelli anche l'incarico per il progetto esecutivo e per quello decorativo, e la direzione artistica dei lavori, che furono avviati nel maggio 1960.⁵

A Milano Egizio Nichelli era approdato da Trieste nei primi anni Venti del Novecento, per studiare belle

arti, ingegneria e architettura, laureandosi nel 1937 al Politecnico con l'architetto Giovanni Muzio.

Nel dopoguerra era diventato uno dei protagonisti della ricostruzione di Milano, contribuendo al recupero e alla valorizzazione degli edifici storici e delle aree archeologiche di epoca romana (Guerrieri 2022, 7-8).

Al monastero di San Vittore, sede del Museo della Scienza, si era occupato del consolidamento statico dei chiostri e dell'allestimento all'interno del percorso espositivo delle tombe romane rinvenute durante i restauri del complesso, che sorge sopra una necropoli di epoca imperiale (Calderini 1948).

Per il nuovo Padiglione Aeronavale Egizio Nichelli progettò un edificio ad aula unica di 14.000 metri quadrati, 9.000 dei quali destinati all'esposizione: un volume a corpo unico alto 16 metri, a pianta rettangolare di metri 55 × 35, a quattro piani, di cui due interrati, destinati a ospitare spazi espositivi, magazzini e laboratori.

I piani superiori erano destinati a oggetti di minor ingombro, mentre una serie di passerelle avrebbero consentito la visione dall'alto delle collezioni poste al piano terreno (Guerrieri 2022, 34).

Per dare concreta realizzazione al programma, Guido Ucelli volle accanto Orazio Curti, che non solo diresse lo smontaggio, il rimontaggio e la collocazione della *Ebe* e del *Biancamano*, ma che fu figura fondamentale anche nella costituzione delle prime sezioni museali.

Nato a Milano nel 1926, professionista serio e intelligente, Curti dedicò al Museo gran parte della sua vita. Dal 1953 al 1958 collaborò attivamente in qualità di segretario tecnico consulente del museo, entrando poi a far parte dell'organico nel 1958, prima a capo del servizio tecnico con la medesima qualifica, successivamente

⁵ ASMUST, Amministrazione, cause, b. 4, fasc. causa Nichelli. *Costruzione del padiglione nr. 1 su via Olona*, s.d.

come dirigente e infine in qualità di direttore vicario negli anni 1989-90.

Già consigliere con incarico di tesoriere del Comitato nazionale italiano dell'Icom - International Council of Museums, l'organizzazione internazionale istituita dall'UNESCO nel 1946 per affiancare i professionisti museali nella loro missione di preservare, conservare e condividere il patrimonio culturale mondiale - ne diventa presidente nel 1977.

Curti individuò i materiali d'interesse negli arsenali e nei depositi della Marina militare, in particolare presso l'Arsenale di La Spezia.⁶

L'acquisto di un sommergibile non andò a buon fine, essendo già stato venduto all'asta; bisognerà attendere il 14 agosto 2005 perché il sottomarino *Enrico Toti* entri ufficialmente negli spazi del Museo.

Fu durante questi sopralluoghi che Orazio Curti notò alcune navi in disarmo, tra cui la nave scuola per nocchieri della Marina militare italiana *Ebe*, che era in vendita: si fece strada così l'idea di acquisire un'intera nave.

L'impresa, definita dallo stesso Curti «un po' temeraria» (2000, 73), rappresentava tuttavia una grande opportunità dal momento che a quel tempo non esistevano in Italia, nell'ambito della documentazione storica navale, esempi di 'pezzi al vero' integralmente conservati in un edificio: i due scafi romani risalenti al tempo dell'imperatore Caligola - recuperati dal lago laziale di Nemi negli anni 1928-32 con il contributo decisivo dell'azienda Riva e dello stesso Ucelli - erano infatti completamente bruciati nel 1944 (Ucelli 1950). Occorreva ora affiancare alla *Ebe*, rappresentativa della marineria a vela, un secondo elemento dalle caratteristiche più moderne.

L'occasione si presentò nel 1960, quando un'improvvisa avaria all'apparato generatore del transatlantico *Conte Biancamano* ne affrettò la dismissione.⁷ La nave fu posta in disarmo, venduta alla Società spedizioni internazionali terrestre-marittima di Genova e trasferita a La Spezia per la demolizione, dove l'avrebbe poi notata Orazio Curti.⁸

La ditta incaricata della dismissione si dimostrò disponibile alla cessione al museo di parti del transatlantico: nel settembre 1960 furono così acquistate a peso, come rottame di ferro, le parti più significative (Curti 2000, 74).

Le operazioni di smontaggio del transatlantico furono avviate nel settembre 1961 e proseguirono fino al febbraio 1962. Orazio Curti, che le dirigeva, ne lasciò un vivace resoconto:

Una squadra di operai del Museo (Vaghi, Monfredini, Spada, Alberti, De Marchi) si offrì di eseguire questo particolare lavoro, senza alcuna esperienza ma con tanta passione e volontà. Si trattava di 'tagliare' in più parti la sovrastruttura della nave e poi calare i vari pezzi su un'imbarcazione che li avrebbe trasportati a terra. Il transatlantico era ancorato a circa un miglio dalla costa [...] Al mattino, dunque, il personale del Museo saliva a bordo della nave con l'aiuto di una barca a remi, portando con sé una buona provvista di panini e qualche fiasco di vino, e iniziava il lavoro. Furono dapprima smontati gli arredi interni, i mobili delle cabine di prima classe, del comandante e del vicecomandante, perfino le tende; poi fu il turno degli impianti radio e delle apparecchiature del ponte di comando, del locale mappe, ecc. (Curti 2000, 79)

⁶ ASMUST, Corrispondenza II, Ministeri: Ministero della Difesa - Marina, b. 157, fasc. Pecori Giraldi, *Promemoria dattiloscritto*, 28 novembre 1960.

⁷ «*Biancamano* e Conte Grande prossimamente in disarmo». *Corriere della Sera*, 4 ottobre 1960.

⁸ «Presto in demolizione il Conte *Biancamano*». *Corriere della Sera*, 28 luglio 1960.

Particolarmente difficoltoso si rivelò lo smantellamento della parte frontale della plancia di comando che, essendo in bronzo antimagnetico, resisteva all'azione della fiamma ossidrica: tutti i chiodi ribattuti furono quindi fatti saltare a mano e le lamiere smontate una per una.

Un'attenzione particolare si riservò alla grande decorazione posta sul soffitto del salone delle feste, opera dello

scultore Marcello Mascherini: il grande anello con scene che illustrano il mito di Giasone e il recupero del vello d'oro risultava infatti particolarmente fragile.

Alla fine, la plancia e la controplancia del transatlantico, tagliate in 138 pezzi da duecento quintali l'uno, raggiunsero Milano trasportati in parte su autotreni e in parte via ferrovia (Curti 2000, 79).

4 Come navi in bottiglia

Alla fine del 1961 buona parte della struttura del Padiglione Aeronavale era fuori terra e Guido Ucelli auspicava per l'anno seguente il completamento del rustico e il montaggio delle due navi.⁹

Il ponte di comando del *Conte Biancamano* e la *Ebe* avrebbero occupato il centro del nuovo padiglione, attorno sarebbero state organizzate le altre sezioni, a illustrare l'evoluzione storica dei trasporti navali, mentre il piano superiore era destinato alle collezioni aeronautiche.¹⁰

Il 10 aprile 1962 iniziò il montaggio del ponte di comando all'interno del Padiglione Aeronavale, che nel frattempo era stato adeguato alle nuove esigenze espositive conseguenti all'acquisizione delle due navi. La pianta venne ampliata, divenendo un quadrato di 54 metri per lato.

Curti fu incaricato dell'allestimento e i lavori di rimontaggio delle due navi proseguirono nel corso del biennio 1962-63, in contemporanea con il completamento dell'edificio, non diversamente da quanto erano soliti fare i marinai quando costruivano navi in bottiglia nel corso delle traversate.

Il montaggio dei vari pezzi fu effettuato impiegando un'autogru in grado di circolare su un impalcato appositamente costruito; i collegamenti furono effettuati mediante saldatura elettrica, con opportuni rinforzi. Sul retro venne aggiunta una scala esterna per consentire l'accesso dei visitatori agli spazi interni (Curti 1964, 24). Nel salone delle feste furono riallestiti il grande anello con le avventure degli Argonauti e i pannelli decorati da Federico Righi con scene di vita navale, episodi legati alla pesca e alla fauna marina.

Alla fine, con giusto orgoglio, Orazio Curti e tutti i tecnici che avevano contribuito all'impresa posarono per la foto ricordo [figg. 2-3].

Per volontà di Guido Ucelli, imprenditore attento anche alla comunicazione industriale, l'intero processo fu accuratamente documentato da un ampio servizio fotografico e da un filmato in formato 35mm, della durata di circa 16 minuti, ritrovato all'interno del fondo filmico del Museo.¹¹

Accanto al *Biancamano* fu rimontata la *Ebe*, con i suoi 55 metri in lunghezza, 9 in larghezza e ben 27 in altezza, esposta in assetto di navigazione, a velatura spiegata.

⁹ ASMUST, Attività istituzionali, rendiconti, b. 1-18, *Relazione e rendiconto*, 31 dicembre 1961, 3.

¹⁰ ASMUST, Allestimento sezioni museali, materiali preparatori, b. 3, *Studi su modelli*, 24 novembre 1961. *Ampliamento del Museo. Schema: evoluzione della nave nel tempo. Modelli, iconografie*.

¹¹ *Ebe/Biancamano*, ASMUST, fondo filmico, Autore sconosciuto, 1960-64.

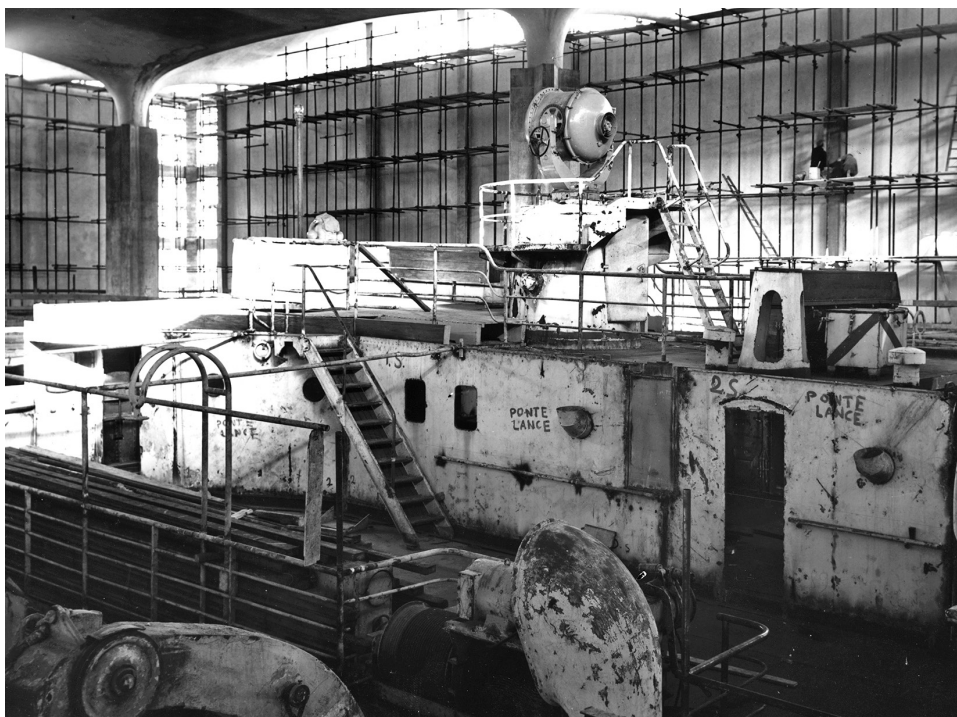


Figura 2
Il Conte Biancamano in allestimento all'interno
del Padiglione Aeronavale. 1962. AFMUST

Figura 3
L'ingegnere Orazio Curti (al centro, in basso) e i tecnici in posa
al termine delle operazioni di rimontaggio. AFMUST

Nichelli, Ucelli e Curti discussero a lungo sulla collocazione della nave. Ucelli e Curti desideravano posizionarla al secondo piano interrato, a quota -9,5, così da assicurare l'esposizione integrale dello scafo, completo di alberature e vele. Egizio Nichelli preferiva invece collocarla a quota -5,5. Prevalse quest'ultima soluzione

che implicò l'aggiunta al progetto di una cupola necessaria per ospitare l'albero di trinchetto e quello maestro. L'adeguamento, unitamente ad altre modifiche messe in atto senza il consenso preventivo dell'architetto, che tardava ad arrivare, portarono a un contenzioso tra il Museo e Nichelli, che si risolse solo nel 1967.¹²

5 Consultando l'archivio

La documentazione presente nell'archivio storico del Museo consente di gettare uno sguardo più diretto sulla vita a bordo del *Conte Biancamano*.

Due serie fotografiche relative sia al primo che al secondo allestimento mostrano i lussuosi ambienti del transatlantico. Nato per ospitare passeggeri abituati a tutti gli agi, la progettazione degli interni del primo allestimento furono affidati a uno degli architetti italiani più apprezzati all'epoca: Adolfo Coppedè (1871-1951), che proprio in quel periodo si dedicava con successo all'arredo navale. Oltre al *Conte Biancamano*, in collaborazione con il padre e con il fratello Gino progettò i saloni di prima classe per le altre navi di proprietà del Lloyd sabaudo: il *Conte Rosso*, il *Conte Verde* e il *Conte Grande*,¹³ e per il *Saturnia* della Società Cosulich di Trieste.¹⁴

Per il *Conte Biancamano* Coppedè ideò ambienti preziosi, in stile eclettico: pavimenti in legno intarsiato, tappezzerie in damasco e pannelli in legno alle pareti, soffitti dipinti o rifiniti da fregi dorati, enormi camini intagliati, lucernari in vetro policromo e porte in vetro lavorato, lampadari in cristallo.

L'intero arredo purtroppo fu completamente smantellato allo scoppio della Seconda guerra mondiale, quando la nave venne approntata per il trasporto delle truppe sui vari fronti.

Quando nel 1947 il *Biancamano* venne riallestito come nave passeggeri, gli si affidò anche un importante messaggio di rinascita per un Paese chiamato a lasciarsi alle spalle gli anni della guerra. Anche per questo furono chiamati a collaborare alcuni dei più importanti artisti e architetti dell'epoca (Iezzi, *infra*).

Una seconda serie fotografica e l'opuscolo *Le Arti sul Conte Biancamano*, edito dalla società armatrice della nave, restituisce almeno in parte il programma figurativo che faceva della nave una «tra le più singolari testimonianze del genio creativo italiano nel campo della decorazione navale» (s.d., 2).

In prima classe, oltre al rosone dedicato agli Argonauti, Marcello Mascherini realizzò la fine rete da pesca in bronzo che rifiniva lo scalone e gli stucchi delle quinte sul Ponte Passeggiata, Mario Sironi disegnò il grande arazzo per la Sala di soggiorno ed Emanuele Luzzati realizzò una 'coreografia romantica' per la Sala di scrittura, con

¹² ASMUST, cause, b. 4, fasc. causa Nichelli. *Vertenza Museo - Arch. Nichelli*, s.n., s.d.

¹³ Nel 1932 il Lloyd sabaudo si fuse con Navigazione generale italiana e Cosulich line per dar vita alla Italia flotte riunite. Successivamente *Conte Rosso*, *Conte Verde* e *Conte Biancamano* passeranno al Lloyd triestino per essere impiegati sulle rotte con l'Estremo Oriente. Vedi Iezzi, *infra*.

¹⁴ Si veda il seguente link: [https://www.treccani.it/enciclopedia/adolfo-coppedè_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/adolfo-coppedè_(Dizionario-Biografico)/).

personaggi in costume reinterpretati in chiave moderna. Gli ambienti di seconda classe furono decorati, tra gli altri, dal pittore Massimo Campigli con scene di vita marinara. In entrambe le classi erano presenti specchi e cristalli dipinti e mosaici in vetro impreziosivano la piscina di prima classe.

Un piccolo nucleo di documentazione pervenuto insieme alla nave consente di approfondire le operazioni di acquisizione.¹⁵

Nella serie *Allestimento sezioni museali*, la busta 26 contiene le schede di carico degli oggetti provenienti dal *Conte Biancamano*.¹⁶ Si tratta dei documenti amministrativi che registravano l'ingresso dei singoli beni all'interno dell'inventario generale e quindi del patrimonio museale, conferendo loro lo status di bene culturale.

Ogni singola scheda riporta il numero unico progressivo assegnato a ogni oggetto, la data di carico, la descrizione del bene, la sua collocazione all'interno delle sezioni espositive o dei depositi, la provenienza, le dimensioni, il prezzo di acquisto o di stima, eventuali note.

Si tratta di una documentazione indispensabile per ricostruire l'ordine di ingresso e la provenienza degli oggetti ma che deve essere verificata con spirito critico, dal momento che gli allestimenti sono avvenuti in passato spesso in maniera pionieristica, quando le esigenze allestitriche avevano la precedenza sul necessario rigore filologico e amministrativo.

Se ne trova un esempio al numero di inventario nr. 7433, che registra il «Grande stucco in gesso con supporti in ferro rappresentante il Mito di Giasone», erroneamente attribuito allo scultore Luciano Minguzzi invece che al legittimo autore Marcello Mascherini, stimato un milione

di lire. Anche l'identificazione del materiale risulta corretta solo in parte, trattandosi di un particolare tipo di stucco invece che di gesso.¹⁷

Le schede assegnano ad arredi, mobili, attrezzature e macchinari provenienti dal *Conte Biancamano* circa 400 numeri.

A parte sei oggetti (orologi e relativi meccanismi) registrati nell'anno 1964, tutti gli altri beni vengono inventariati nel 1966, quando l'allestimento del *Conte Biancamano* è già terminato.

La scheda 7081 descrive il corpo principale del complesso:

Sezione transatlantico *Conte Biancamano* comprendente: struttura in ferro in profilati e lamiere da 1 cm; struttura ponte comando in lamiera di 6 m/m in bronzo; 2 scale a prora accesso Salone Feste (Veranda); 2 scale accesso a prora ponte lance, 2 scale dal ponte lance al ponte di comando; 2 scale dal ponte di comando alla controplancia; 14 finestroni a tre ante in bronzo salone feste; 2 porte stagne ferro a prora; 7 finestre in bronzo a prora (alloggi ufficiali); 2 finestre in bronzo laterali (dritta e sinistra) alloggi ufficiali; 13 finestre in bronzo ponte comando; 10 oblò in bronzo ponte di prora; 4 finestre in bronzo (ponte comando); 9 oblò in bronzo (ponte comando); 2 gru doppie con paranchi e movimento; corrimano ponte comando in ottone; corrimani e parabordi. Ponti in tek e strutture porta tende. Pedana in legno controplancia. Corrimani a poppa - cancelli.

Provenienza: Cantieri navali del Golfo, Terrestre marittima; ditte varie e in economia. Acquisto o stima: f. 62.000.000.

¹⁵ L'inventario della documentazione riguardante il *Conte Biancamano* è reperibile al link: <https://archivi-online.museoscienza.org/detail/IT-MUST-ST001-0001513/biancamano>.

¹⁶ ASMUST, *Biancamano*, Allestimento sezioni museali, inventari, b. 26.

¹⁷ ASMUST, *Biancamano*, Allestimento sezioni museali, inventari, b. 26. Scheda di carico nr. 7433, 1966.

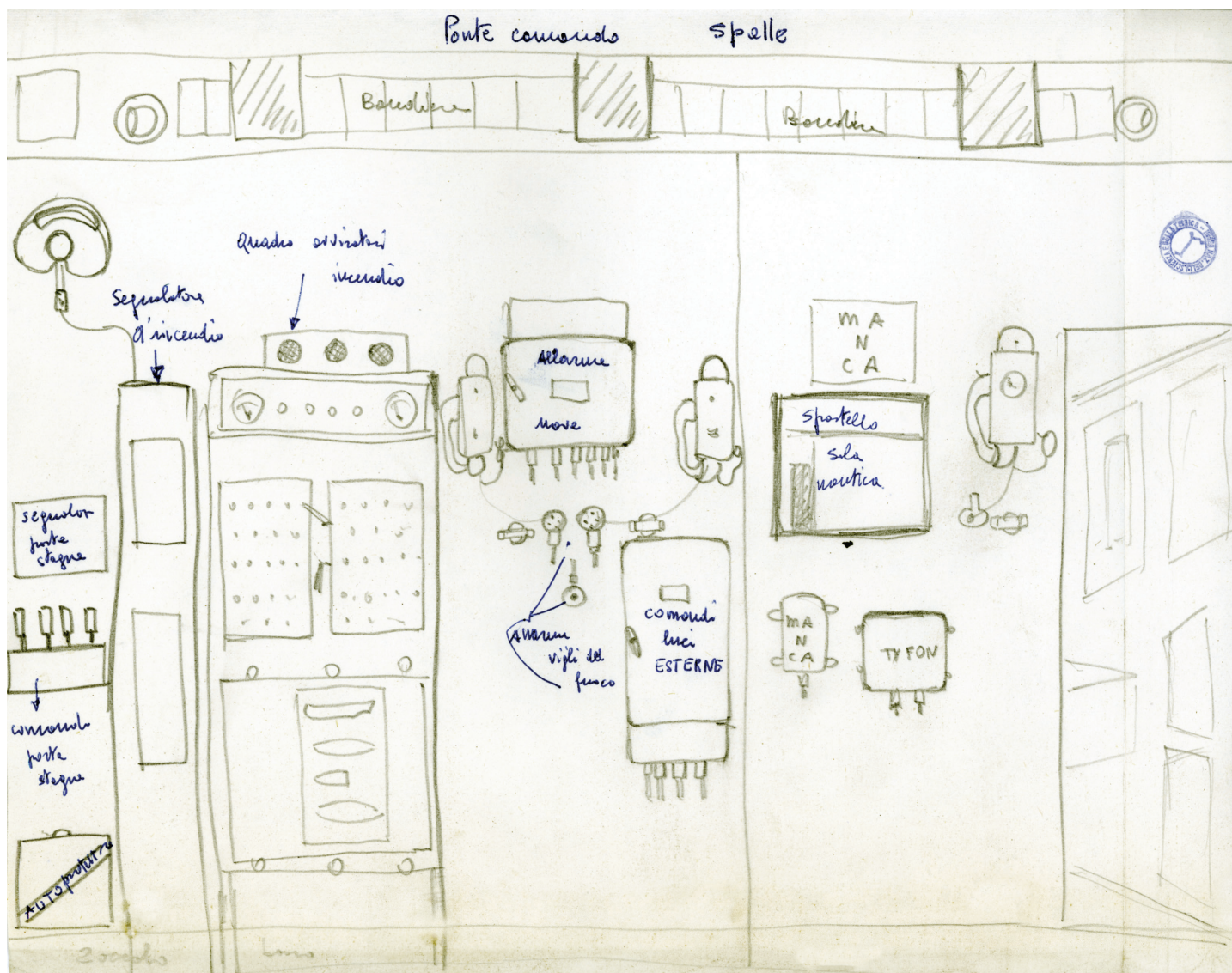


Figura 4 Orazio Curti, ponte comando spalle [1961]. ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, b. 2

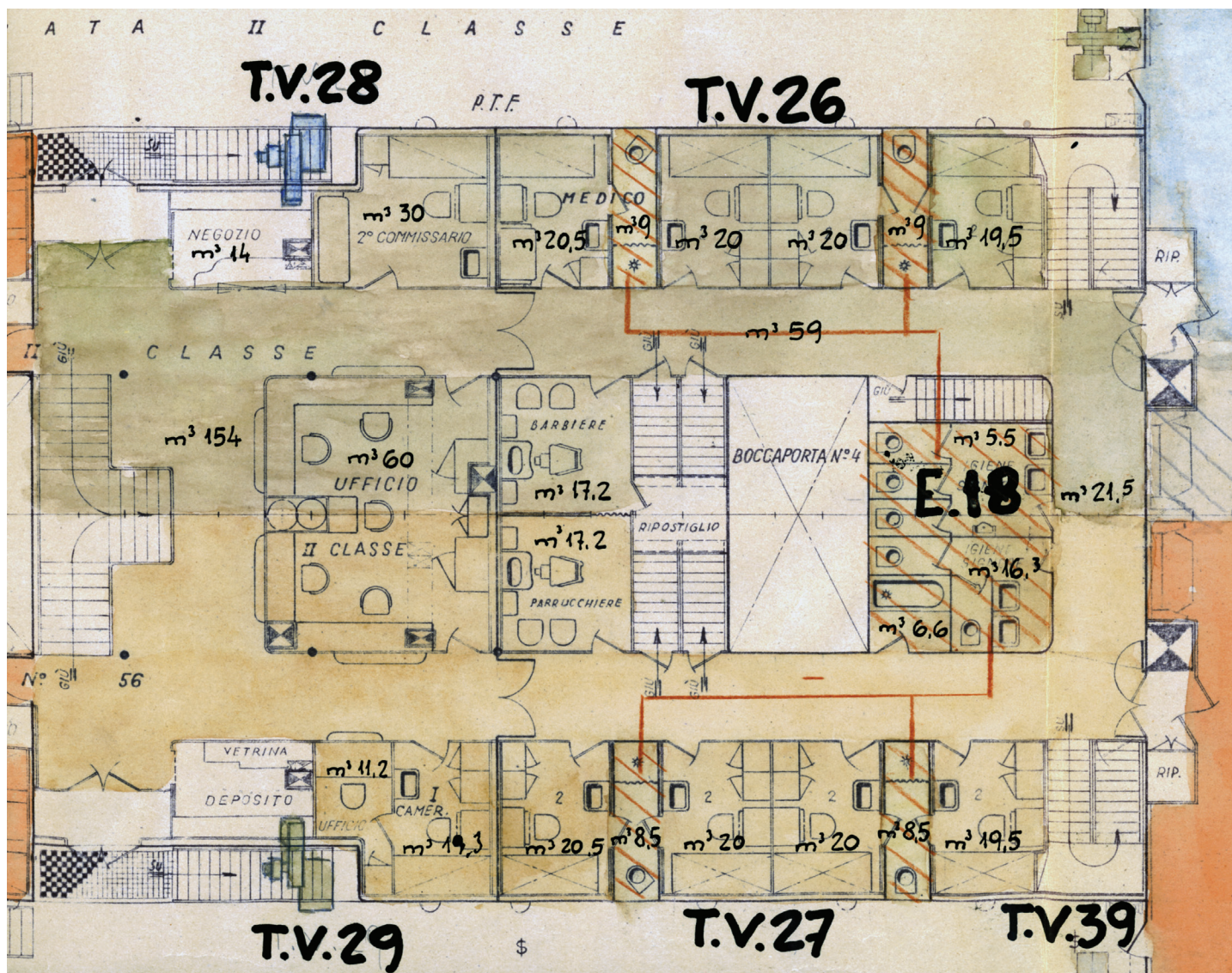


Figura 5 Particolare della piantina del Ponte Passeggiata seconda classe e del Ponte Saloni, s.d. ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, b. 2



Figura 6 Veduta del ponte di comando del *Conte Biancamano* riallestito al Museo. AFMUST

Il maggior numero di oggetti, ben 55 (inv. 7251-99 e 7398-404), proviene dalla cabina RT riservata alle radio-trasmissioni; altri 54 (inv. 7136-94) vengono smontati dalla cabina di pilotaggio, della quale Orazio Curti traccia una serie di schizzi dettagliati, in vista del riallestimento [fig. 4].¹⁸

Vengono trasferiti al museo la sala nautica, il locale girobussola, l'alloggio del comandante, comprensivo di soggiorno, camera da letto e bagno, quello del primo ufficiale, due appartamenti di prima classe, un appartamento di seconda classe con la relativa mobilia, il salone della feste – o Veranda di prima classe – e il rivestimento della saletta per i bambini.

In totale il valore dell'intero complesso supera i settantaquattro milioni di lire dell'epoca, equivalenti a circa € 900.000 al cambio attuale.

Il piccolo volume dattiloscritto *Specificazione dei lavori di scafo*, redatto nel 1948 al momento del rinnovamento della nave dai Cantieri riuniti dell'Adriatico/cantiere di Monfalcone, descrive minuziosamente impianti, macchinari e la sistemazione di ogni singolo dettaglio presente negli ambienti sia tecnici che abitativi.

Consente inoltre di ricostruire la sistemazione dei passeggeri e l'organigramma dell'equipaggio.

Gli imbarchi possibili erano 1647, suddivisi fra prima classe (222), seconda classe (337) e terza classe cabina (418). Nel Ponte D era prevista anche una terza classe cameroni della capacità di 670 passeggeri.

L'equipaggio comprendeva 38 ufficiali, 86 sottoufficiali e 381 dipendenti di 'bassa forza', per un totale di 505

unità. Di queste, ben 73 erano addette alla cucina e 17 ai servizi di lavanderia e guardaroba.

Accanto al comandante, al vice-comandante, a ufficiali, sottoufficiali e a tutte le figure tecniche necessarie al funzionamento della nave, facevano parte dell'equipaggio anche un comandante d'armi, tre marconisti, un impiegato di banca, il cappellano, due medici e quattro infermieri, dieci vigili del fuoco, alcuni orchestrali, due tipografi, due ebanisti, quattro barbieri, un parrucchiere, una manicure, un maestro di ginnastica, una venditrice per il negozio di bordo, una bambinaia e una governante.¹⁹

La cura di tutte le cabine, comprese quelle di terza classe, era affidata a un maggiordomo, ai maestri di camera e baristi, ripostieri, camerieri, garzoni e piccoli di camera.

La sistemazione dell'equipaggio in cabina seguiva un sistema al contempo gerarchico e tipologico, per cui il capo panettiere condivideva l'alloggio con il capo pasticciere, l'operatore del cinema con il fotografo, i panettieri con i pasticceri, i barbieri con il parrucchiere [fig. 5].²⁰

Dalla lettura delle piantine sappiamo che a bordo erano presenti tre piscine – una per classe – alimentate con acqua di mare e fornite di docce e spogliatoi; il cinema, la palestra, una cappella con annessa sagrestia, una saletta riservata ai bambini.

Erano presenti, inoltre, una tipografia che stampava – tra l'altro – i menù di bordo, diversi bar, un negozio, un parrucchiere, un ospedale comprensivo di sala operatoria, ambulatorio e farmacia, una 'cella alienati', in caso di intemperanze, una prigione e la cella mortuaria.

¹⁸ ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, Trasporti navali, materiale tecnico piante disegni, b. 2. *Schizzi Ponte Comando*, s.d.

¹⁹ Monfalcone, Cantieri riuniti dell'Adriatico. ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, Trasporti navali, materiale tecnico piante disegni, b. 2. *Specificazione dei lavori di scafo*, 1948.

²⁰ ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, Trasporti navali, materiale tecnico piante disegni, b. 2. *Ponte imbarcazioni e Ponte Sole, ponte passeggiata, ponte saloni, ponti A-E*, 1953.

Nella *Distinta alfabetica passeggeri*,²¹ dove si annotavano le generalità, il porto di imbarco e di sbarco, il numero di cabina con le relative dotazioni e perfino il letto occupato dai passeggeri.²²

Quando nel marzo 1964 terminano i lavori di allestimento:

“Siete matti” si sentono dire, il fondatore e presidente del Museo, ingegner Ucelli di Nemi, e l’ingegner Curti. A dirglielo, in termini più o meno ammirativi, sono anzitutto degli esperti che vengono dai maggiori musei. Sono americani, tedeschi, svizzeri, olandesi e sono degli

ammiragli, dei capi di stato maggiore, dei dirigenti della Fincantieri e tutti non credono ai loro occhi.²³

Rimontate, riverniciate e arredate, il *Conte Biancamano* e la *Ebe* sono pronte e a presentarsi al Presidente della Repubblica Antonio Segni, che le visita in forma privata il 12 aprile 1964 e che, in qualità di ministro della Pubblica istruzione, aveva già tenuto a battesimo il Museo nel giorno dell’inaugurazione, il 15 febbraio 1953 (5 anni del Museo 1958) [fig. 6].

Per il transatlantico è l’inizio di una nuova vita, l’ennesima.

6 Un oggetto del cuore

All’interno delle collezioni del Museo, il *Conte Biancamano* occupa un posto speciale: oggetto del cuore sia per i visitatori che per il personale del Museo.

Tanto il *Biancamano* quanto la *Ebe* sono oggetti imperdibili non solo per le dimensioni ma per i tanti significati che si percepiscono intorno a loro.

A impressionare è la consapevolezza di un’impresa che anche oggi risulterebbe impegnativa e che fu portata a termine in condizioni tecniche e logistiche ben più limitate. È la consapevolezza dell’impegno – invisibile, eppure, visibile – dei tanti uomini che hanno reso possibile questa impresa, a partire dal fondatore del Museo Guido Ucelli, passando per Orazio Curti, che ne fu la mente organizzativa, fino ad arrivare alle maestranze.

Come ricorda Laura Ronzon, con la sua collocazione

all’interno del Museo il *Biancamano* si è trasformato da semplice oggetto a crocevia di pensiero e di relazioni: l’esperienza individuale, umana, di chi lo ha utilizzato e abitato ha investito un oggetto di nuovi significati, trasformandolo in una «cosa vivente» (Ronzon, *infra*).

Come pochi altri fra i beni presenti al Museo, il *Biancamano* è oggetto di immaginario e insieme di memoria condivisa (Iezzi, Pietrangeli, Selfors, *infra*). Porta con sé il ricordo dei tanti racconti letterari e cinematografici che nutrono la fantasia collettiva e, insieme, continua a produrre memoria attraverso l’impegno di quanti se ne prendono cura quotidianamente (curatori, restauratori, ricercatori) perché i visitatori possano ancora meravigliarsi davanti alle sue vicende e alle tante vite di chi lo ha vissuto.

²¹ ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, Trasporti navali, materiale tecnico piante disegni, b. 2. *Distinta alfabetica passeggeri*, 26 marzo 1960. Cabin class, 1960.

²² ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, Trasporti navali, materiale tecnico piante disegni, b. 2. *P.f. Conte Biancamano classe cabina. Partenza del 25 marzo 1960*, 1960.

²³ «Rinasce un veliero al Museo della scienza». *Corriere della Sera*, 2 novembre 1963.

Bibliografia

- 5 anni del Museo (1958). Milano: Alfieri & Lacroix.
- Museo navale Comune di Milano. Guida. (1937). Milano: L'Eroica.
- Beretta, M. (2014). «Andrea Corsini and the Creation of the Museum of the History of Science in Florence (1930-1961)». Ackermann, S.; Kremer, R.L.; Miniati, M. (a cura di), *Scientific Instruments on Display*. Leiden: Brill, 1-36.
- Calderini, A. (1948). «Recenti scoperte archeologiche a Milano». *Rendiconti Istituto Lombardo Scienze e Lettere*, 81, 25-32.
- Canadelli, E. (2016). «Le macchine dell'«ingegnere umanista»: il progetto museale di Guido Ucelli tra fascismo e dopoguerra». *Physis. Rivista internazionale di storia della scienza*, 51(1-2).
- Canadelli, E. (2024). «Per la storia di un eccetera. Patrimonio e musei scientifici in Italia». *Da cimeli a beni culturali. Fonti per una storia del patrimonio scientifico italiano*. Milano: Editrice Bibliografica.
- Corsini, A. (1927). *Firenze e la storia delle scienze. Atti della Società Colombaria di Firenze* (20 febbraio 1927). *Atti della Società Colombaria di Firenze dagli anni 1920-1927*, vol. 8. Firenze: Stab. tipografico già Chiari, succ. C. Mori, 257-63.
- Curti, O. (1964). *Due navi in Museo. La ricostruzione della Ebe e del Conte Biancamano*. Milano: Museo Nazionale Scienza e Tecnica.
- Curti, O. (1978). *Museoscienza. Tutto il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica 'Leonardo da Vinci'*. Milano: stampa Alberto Matarelli.
- Curti, O. (2000). *Un museo per Milano. Un protagonista racconta gli anni della nascita del Museo della Scienza*. Garbagnate Milanese: Anthelios Edizioni.
- Di Lieto, P.B. (2024). «Da cimeli a beni culturali. Un percorso attraverso i testi». *Da cimeli a beni culturali. Fonti per una storia del patrimonio scientifico italiano*. Milano: Editrice Bibliografica.
- Guerrieri, P.M. (2022). *Architettura di Egizio Nichelli (1937-1991)*. Milano: FrancoAngeli.
- Guido Ucelli di Nemi industriale, umanista, innovatore (2011). Milano: Ulrico Hoepli editore.
- Le Arti sul Conte Biancamano (s.d.). Genova: Italia società di navigazione.
- Redemagni, P. (2011). «La nascita del museo». *Guido Ucelli di Nemi industriale, umanista, innovatore*. Milano: Ulrico Hoepli editore, 127-61.
- Ronzon, L. (2023). «Conoscere per conservare. La storia della Tenda rossa attraverso i musei milanesi». Iezzi, M.; Pietrangeli, G. (a cura di), *Dall'Artico a Milano. Il restauro della Tenda rossa al Museo nazionale della Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 121-2.
- Ucelli, G. (1950). *Le navi di Nemi*. Roma: Istituto poligrafico dello Stato.
- Ucelli, G. (1954). «Il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica sede della mostra ordinata nel V centenario della nascita di Leonardo da Vinci». *Leonardo. Saggi e ricerche*. Roma: Istituto poligrafico dello Stato, 87-111.