



**Attilio
Borda Bossana**

Territorio d'a Mare

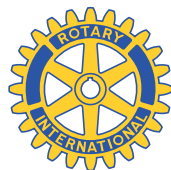


Rotary Club Messina
Fondato nel 1928



Attilio Borda Bossana

Territorio *d'a*Mare



Rotary Club Messina
Fondato nel 1928

Questo libro è nato durante una delle più dolorose pandemie della storia del Mondo, il Covid-19.

Il 31 dicembre 2019, le autorità sanitarie cinesi avevano notificato un focolaio di casi di polmonite ad eziologia non nota nella città di Wuhan (provincia dell'Hubei, Cina). Scenari non rassicuranti si delineavano, forse non adeguatamente avvertiti da tutti e dal febbraio 2020, l'Italia ha dovuto registrare sempre più stringenti misure per contenere il propagarsi del Coronavirus, obbligando l'intera popolazione a evitare tutte le uscite non necessarie. In tale clima, questo arcipelago di storie, ha vissuto la sua gestazione, la sua elaborazione e la sua definizione; il progetto grafico, la sua impostazione e la sua evoluzione, perché "si è scelto di non avere paura", continuando a lavorare con la speranza di superare un periodo negativo della nostra storia, riflettendo, in un tempo "sospeso", su fatti e avvenimenti del passato di Messina.

Territorio d'aMare sarà anche un libro che ricorderà a tutti noi, tale momento.

A.B.B.

Crediti:



Redazione e cura dei contenuti

Attilio Borda Bossana



Sergio Spadaro (*Direttore responsabile*)

Redazione: Giuseppe Spanò, Giusi Mangione, Gaetano Catanzaro

Amministratore di sistema: Roberto Caracciolo

Responsabile tecnico: Gaetano Catanzaro; *Webmaster:* T. Salvo

Referenze fotografiche

Giò Isolino, Luciano Grazioli, Federico Patellani,

Rocco Papandrea, Giovanni Peditto, Mikail Trofimov, Willem Van de Poll,

Michelangelo Vizzini e collezionisti privati



Progetto grafico, impaginazione e stampa

Tipolitografia Stampa Open Srl Messina

Piattaforma tecnologica

Alessandro Bruschetta e Daniele Lamparelli



© Progetto editoriale del Rotary Club Messina

Maggio 2020

*...sorvolando lo Stretto, il ricordo è andato soprattutto ai primi apostoli del Vangelo
– a Paolo in particolare (cfr. At 28, 13) –, che hanno solcato queste acque,
prima di arrivare sulle sponde italiane, mentre erano diretti a testimoniare il Cristo
ed a portare l'insegnamento a Roma, nel cuore stesso dell'impero.*

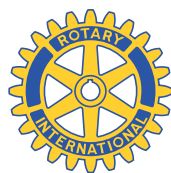
*Ho anche pensato all'innumerabile schiera di persone
– intraprendenti navigatori o semplici turisti –,
che di qui son passati, utilizzando un naturale e vantaggiosa rotta
per raggiungere approdi di commercio, di studio o di svago.*

dal discorso di Giovanni Paolo II alla città
Messina, 11 giugno 1988

Un ringraziamento particolare ai soci rotariani
Gaetano Basile e Arcangelo Cordopatri

Con la partecipazione di





Rotary Club Messina

In questi momenti particolarmente difficili stiamo tutti interrogandoci su quello che potrà essere il nostro futuro, il nostro nuovo equilibrio.

L'esperienza ci insegna che la lezione del passato è sempre di grande aiuto alla lettura degli avvenimenti dell'oggi ed alla progettazione attenta del domani.

Il nostro Club ha dedicato negli anni grande attenzione al recupero ed alla valorizzazione delle nostre tradizioni, dei nostri patrimoni nascosti o purtroppo scomparsi, dei quali abbiamo voluto mantenere viva la memoria.

Numerosi incontri hanno riguardato queste tematiche attraverso testimonianze e racconti di appassionati e cultori, tra i quali l'indimenticato socio Giovanni Molonia.

Nel solco di questa tradizione ci è sembrata meritevole di trovare una collocazione unitaria e più definitiva una serie di frammenti di vicende collegate alla storia della nostra città, alcune inedite altre già pubblicate in una rubrica che aveva lo stesso titolo di questo libro, ed il cui autore Attilio Borda Bossana, ringrazio per l'opportunità che ci ha dato.

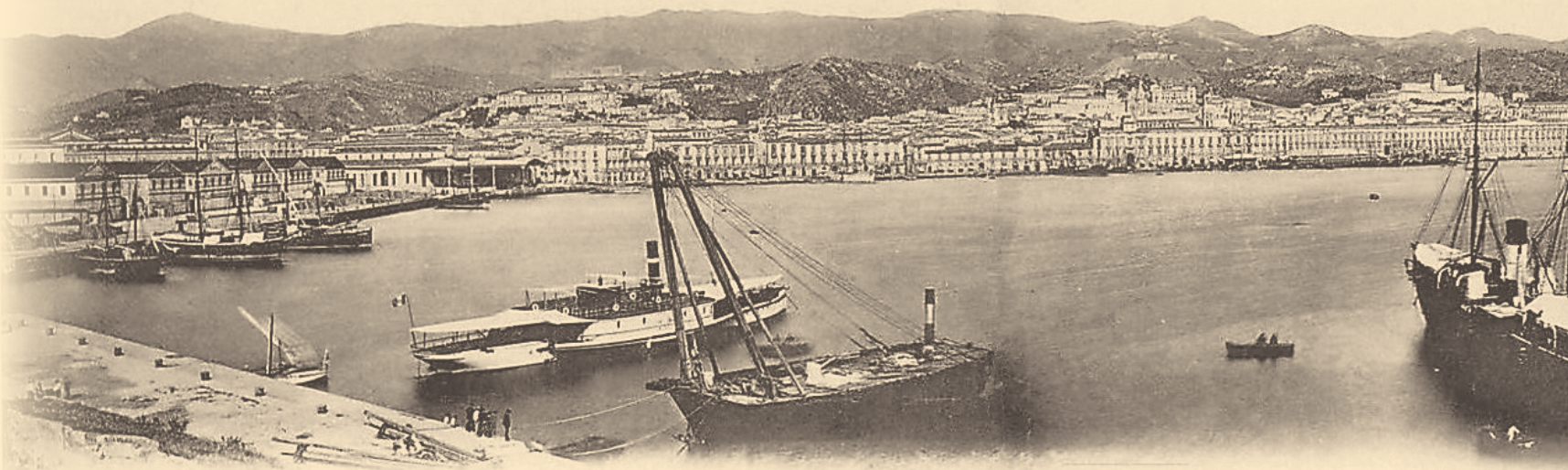
Si tratta di vicende singolari, interessanti ed in qualche caso affascinanti, per la capacità di evocare una centralità del nostro territorio, che appartiene al nostro passato ma che ricorre spesso nei nostri sogni come auspicio per un futuro migliore, di spingerci al ricordo delle tragedie che hanno colpito la nostra città e dalle quali fummo capaci di risollevarci, di farci ricordare imprese epiche sia sportive che di guerra.

Il titolo rispecchia nel gioco di parole su un territorio di mare e da amare, il destino ineluttabile di noi messinesi, spesso costretti ad attraversare queste acque amate per andare lontano a trovare una nostra affermazione, ma sempre legati al ricordo di una terra che propone egregie memorie ed un futuro possibile, che continuiamo a sognare e per cui vale la pena di adoperarsi ed anche lottare senza esitazioni ogni volta che ne abbiamo l'occasione.

Il Presidente
Piero Maugeri

Via S. Camillo 10 - Messina

Messina
Giardino a Mare con veduta della Palazzata



Messina
Pasquale De Meo - Messina.

Panorama dal



TERRITORIO D'AMARE

“Se noi consideriamo lo stretto di Messina dal punto di vista della storia dell’umanità e dell’evoluzione delle sue culture, esso ci appare prima di tutto come via di comunicazione marittima, come la via più breve per tutte le relazioni di diverso carattere che hanno collegato fra loro l’Oriente e l’Occidente mediterraneo, come una delle vie fondamentali, l’altra è il Canale di Sicilia, attraverso le quali si è diffusa la civiltà e si è determinato il suo progresso non solo sulle sponde di questo mare, ma anche al di là delle coste, nei vasti retroterra continentali, in tutta l’Europa Occidentale”. Così diceva Luigi Bernabò Brea (1910-1999), uno dei maggiori archeologi del XX secolo, intervenendo, nell’ottobre 1986, al ventiseiesimo convegno di studi sulla Magna Grecia che si tenne a Taranto e a Reggio Calabria. Una considerazione sulla *città di mare e sul mare* che fatta da un appassionato scopritore e studioso delle testimonianze “sepolte”, non può che avvalorare, soprattutto per Messina, il legame tra il territorio e lo Stretto, via di “comunicazione marittima” ma anche interfaccia culturale ed economica.

Tucidide parlava dello Stretto di Messina chiamandolo ora *porthmòs* ora *pòros*, perché probabilmente voleva porre l’accento ora sull’idea del passaggio dall’Italia alla Sikelia (VI, 2, 4), ora su quella del passaggio dal mar Tirreno al mar Siculo (IV, 48).

La funzione tradizionale di interrelazione dello Stretto ci ha stimolato a raccogliere “briciole” di storia per un *territorio di mare e da amare*, nel volume *Territorio d’aMare*, promosso dal Rotary di Messina; frammenti di vicende umane che connettono luoghi e non luoghi: mare, navi, porto e città.

Approfondimenti a volte poco conosciuti, molti dei quali ho proposto in un’omonima rubrica, tenuta negli ultimi tre anni sul sito **Agorà metropolitana**, testata *online* dalla Città Metropolitana di Messina, che si occupa di comunicazione istituzionale, cronaca, cultura, costume e attualità, con particolare riferimento al territorio.

Le vicende vanno dalla fine dell’Ottocento alla storia attuale della città, e focalizzano il tema centrale per la cultura politica, del ruolo di Messina nel nuovo assetto geopolitico del Mediterraneo.

Dopo un passato importante di “città-porto”, con la Palazzata e le banchine su cui le navi sbarcavano mercanzie provenienti da Occidente e Oriente, Messina è divenuta infatti, prima di essere nodo di transito tra nord e sud e quindi bari-

centro di traffici mediterranei, terminale dei flussi migratori per le Americhe o l'Oceania; un processo che si è esaurito negli anni settanta e si rigenera in questi anni, con i nuovi approdi delle navi da crociera.

Un argomento che oggi, nel nuovo millennio, appare particolarmente importante perché legato alla complessità e gravità dei problemi – anche economici e soprattutto occupazionali – che attanagliano la città.

Messina, “piccola città spiegata ad anfiteatro e posseduta dal mare”, la decifrava Guido Ghersi nel suo *la Città e la selva*, (Rizzoli, Milano, 1983), espressione opportunamente ricordata da Giuseppe Campione in *Messina... qui comincia la Sicilia «topografia della memoria»*, libro-saggio del 2015 (Edizioni Studium – Roma), in cui l'autore raccoglie i testi della sua pluriennale indagine sul “territorio” e il “paesaggio”.

Con tali premesse è allora giustificato pensare che la Città dello Stretto debba recuperare la consapevolezza delle proprie potenzialità, affidare le sue speranze ma soprattutto le sue prospettive, alla riscoperta del suo ruolo strategico nodale nel sistema delle comunicazioni tra il Settentrione e il Meridione, in un quadro di valorizzazione dei suoi inestimabili talenti paesaggistici e culturali, delle sue naturali vocazioni turistiche.

Anche questo arcipelago di “schizzi”, con aneddoti, storie, memorie e curiosità, può contribuire a riaffermare che Messina, con un *Territorio d'aMare*, non può essere considerata solo un terminale marittimo, autostradale, ferroviario, o città di transito, ma deve riassumere la sua funzionalità di comunità cosmopolita che, riesaltando la cultura, la capacità imprenditoriale, la tecnologia avanzata, l'attitudine commerciale e l'estro artigianale delle sue genti, si proponga attraverso il suo antico legame con il Mare Nostrum, per un grande dialogo di pacifico progresso con i paesi che vi si affacciano.

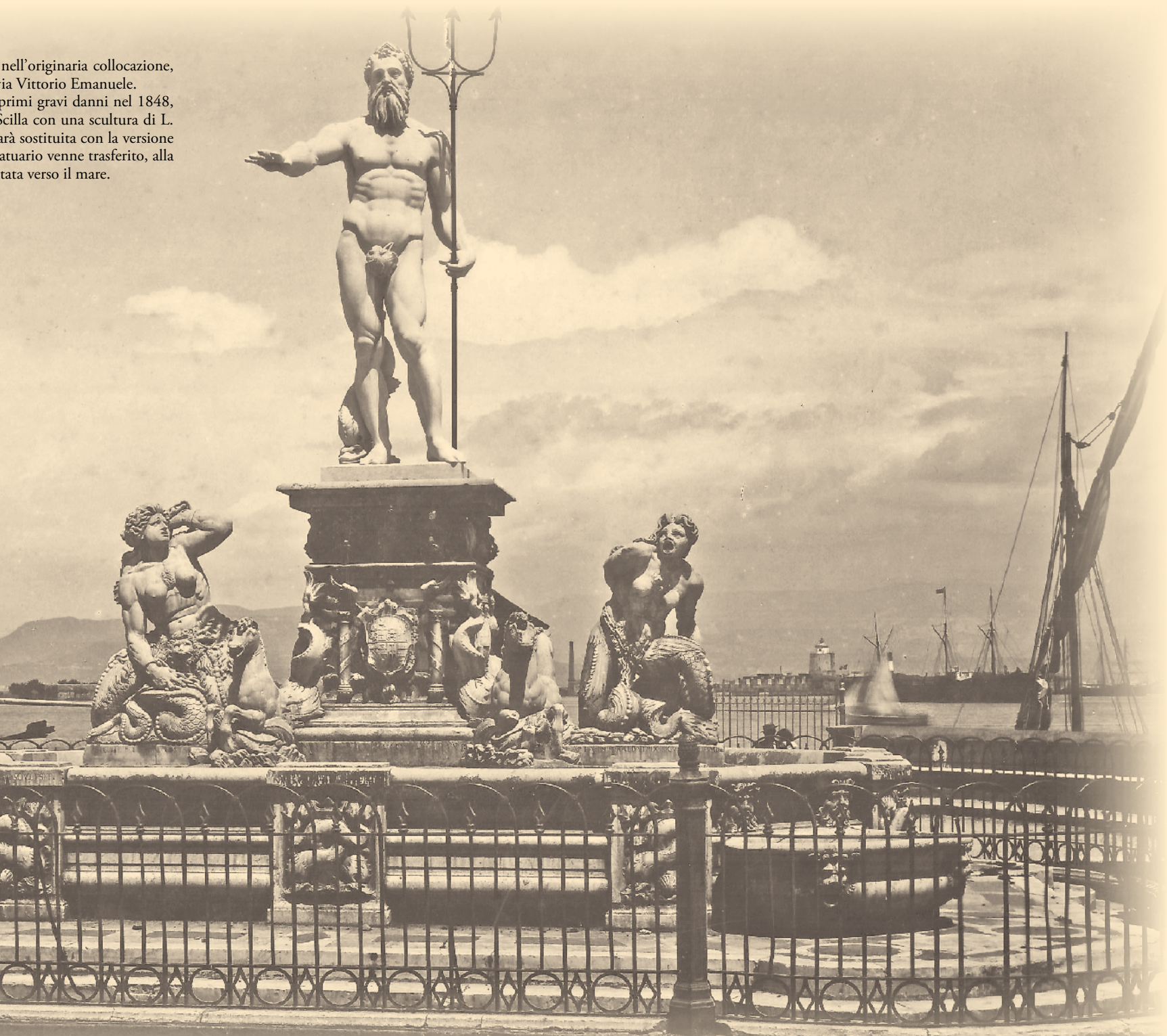
“D'una città non godi le sette o le settantasette meraviglie, ma la risposta che dà a una tua domanda”, scriveva Italo Calvino, nel celebre libro *Le città invisibili*, pubblicato nel 1972. Una città da amare, un territorio da incontrare, passa quindi dalla consapevolezza di conoscerne aspetti caratteristici, storici e urbanistici che è poi la regola per dare più valore all'appartenenza; una formula di cui Messina necessita oggi più che mai!

Attilio Borda Bossana

Mauro Ledru, *Fontana del Nettuno*, 1885 ca. nell'area prospiciente la Loggia Mercantile in v. Il Fonte realizzato da G.A. Montorsoli subì i nel 1858 quindi venne sostituita la statua di S. Subba. Nel 1888 anche la statua di Nettuno sa di G. Zappalà. Infine nel 1934 il complesso st Piazza Unità d'Italia ove fu diversamente orien



nell'originaria collocazione,
via Vittorio Emanuele.
primi gravi danni nel 1848,
Scilla con una scultura di L.
arà sostituita con la versione
atuario venne trasferito, alla
tata verso il mare.



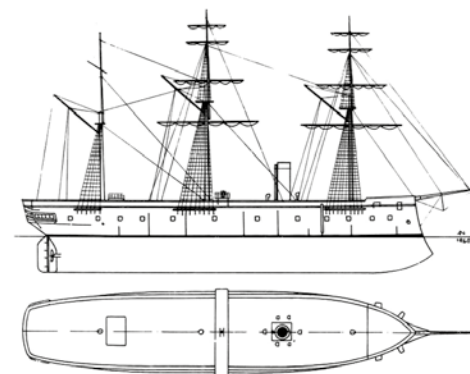


L'AVVIO
DELL'ETÀ CONTEMPORANEA
1880-1907

NEL FEBBRAIO DEL 1880 FU RADIATA L'UNICA NAVE MILITARE CHE SI SIA MAI CHIAMATA MESSINA

Nel 1880, la prima e unica nave militare a portare il nome *Messina*, fu radiata dal quadro del Regio Naviglio. Costruita nei cantieri navali di Castellammare di Stabia, era stata varata il 20 dicembre 1864, come pirofregata a elica, della classe *Principe di Carignano*, ma durante i lavori di applicazione di piastre di ferro da 110 mm, fu classificata come pirofregata corazzata di 1° ordine. Entrata in servizio nel febbraio del 1867, aveva un dislocamento di 4313 tonnellate con sei caldaie cilindriche che svilupparono una potenza di

600 HP nominali per una velocità di 12 nodi. Operò nelle acque di Civitavecchia nel settembre del 1870, durante la campagna di liberazione di Roma e quindi il 1 luglio 1877 fu riclassificata fregata corazzata di 2ª classe. Durante i suoi sedici anni di vita fu impiegata per il normale servizio della squadra navale e a seguito della rapida evoluzione del naviglio corazzato, si considerò non conveniente un ammodernamento per prolungarne l'esistenza. Originariamente era stata, infatti, progettata dall'Ispettore Generale del Genio Na-



vale ing. Felice Mattei, per la sola propulsione velica, con uno scafo di legno corazzato con lastre di ferro. L'armatura velica era di brigantino a palo, e fu decisa la sua motorizzazione intorno al 1870. L'anno seguente, il 14 gennaio 1871 si arenò sulla spiaggia della costa laziale e fu rimorchiata in mare aperto dalla corvetta *Caracciolo*.

Nel secolo successivo in realtà altre due navi non originariamente militari, denominate *Città di Messina*, furono requisite dalla Regia Marina, una svolse compiti bellici mantenendo il nome, l'altra mutandolo in *Giuseppe Miraglia*.

Nel 1908 alle Ferrovie dello Stato erano stati affidati i collegamenti marittimi del Paese e all'inizio della prima guerra mondiale all'atto dell'entrata in guerra, sei unità erano impiegate per il traghettamento nello stretto di Messina, le rimanenti navi per i collegamenti



a lato: un'immagine della pirofregata Messina e sopra i piani della nave (1867-1880);
nella pagina accanto: il piroscalo *Città di Messina* (1910) e sopra la nave trasformata in Regia nave *Miraglia*, in uscita dal mar piccolo a Taranto.

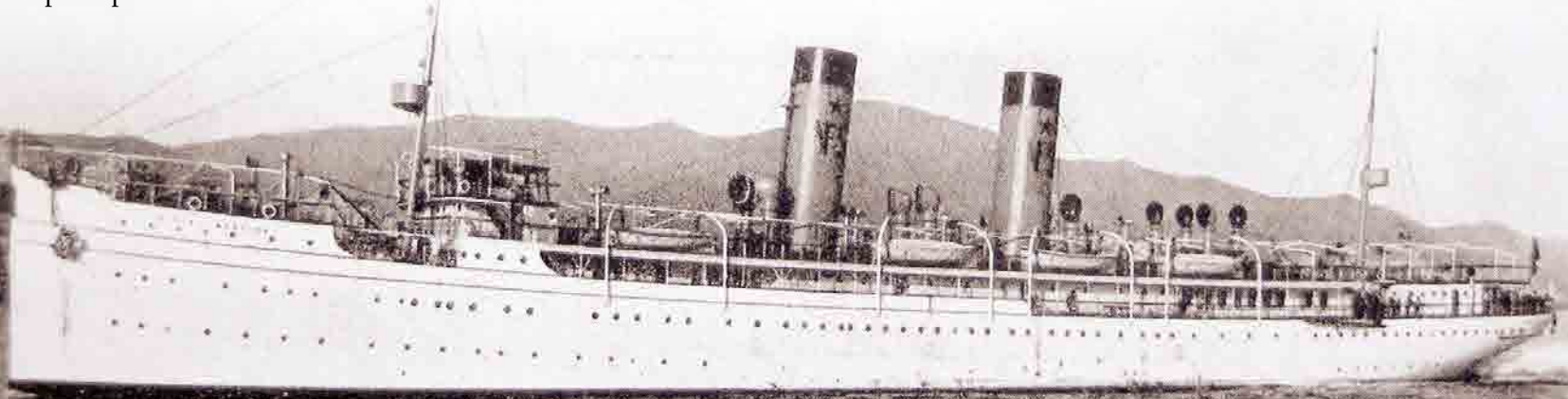


con le isole e le nuove necessità commerciali. Tra questi, i piroscafi di nuova costruzione, di 3.495 tonn. e 110,8 metri di lunghezza, varati nel cantiere Odero di Sestri Ponente, *Città di Siracusa*, *Città di Palermo*, *Città di Catania* e *Città di Messina*, che furono requisiti e quindi iscritti nel naviglio di guerra come incrociatori ausiliari. Vita breve per il piroscafo *Città di Messina* che de-

stinato in Adriatico, il 23 giugno 1916, uscendo dal porto di Valona per una missione congiunta con la torpediniera francese *Fourche*, fu silurato e affondato dal sommergibile tedesco *UC14*, a 20 miglia da Otranto; persero la vita oltre trenta uomini di equipaggio, fra cui quattro ferrovieri del reparto navigazione.

Nel secondo conflitto mondiale

un'altra nave delle Ferrovie dello Stato, varata il 20 dicembre 1923, come postale, sempre con il nome di *Città di Messina*, fu incorporata nella Regia Marina, quale nave appoggio idrovolanti; ibrida interpretazione di portaerei che mutò nome in *Giuseppe Miraglia*. La sua trasformazione in base aerea galleggiante il 24 gennaio 1925, offrì supporto logistico alla componente aerea delle navi da battaglia e fu utilizzata anche per trasporto velivoli durante la conquista dell'Abissinia e la guerra civile spagnola operando negli anni 1935 e 1936. Scampata all'incursione aerea alleata su Taranto, nella notte fra l'11-12 novembre 1940, dopo l'armistizio si consegnò alla Royal Navy e a Malta, fu impiegata come base appoggio per i sommergibili italiani. Dopo la guerra fu destinata al rimpatrio dei prigionieri italiani dall'Egitto e dall'Algeria e dei civili, dalla Libia e dalle isole del Dodecaneso. Quindi a Taranto per essere utilizzata come nave caserma per gli equipaggi di motosiluranti e in seguito come nave-officina poi disarmata e radiata il 15 luglio 1950 per essere infine demolita.



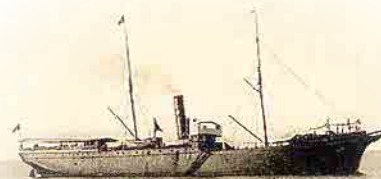
18 MARZO 1885: "UN URAGANO DEVASTA IL PORTO DI MESSINA"

Mercoledì 18 marzo 1885 si è scatenato sulla città di Messina un furioso uragano, il quale ebbe gravi effetti nel porto, pei tremendi venti fortunali di ponente e libeccio. Così l'incipit di un articolo di stampa apparso sull' "Eco di Bergamo" che informava i lettori con il titolo "Un uragano devasta il porto di Messina".

Al di là della titolazione d'effetto, la condizione meteorica quel giorno a Messina dovette essere particolarmente critica a giudicare dagli effetti che si produssero per le navi alla fonda o

ormeggiate nel porto peloritano. Dalle sette alle otto del mattino, le raffiche di vento determinarono un forte scarroccio del vapore *Ville de Rome* della Compagnie Générale Transatlantique, società di trasporti marittimi francesi, una tra le più importanti del tempo. La nave che era in procinto di salpare per Palermo, per il forte vento fu spinta sulla Regia corazzata *Duilio*, speronata a prora. Il *Duilio* a sua volta in una manovra di disimpegno finiva per entrare in collisione con il piroscafo

Barion, un piccolo postale della Società armatrice delle Puglie. La corazzata *Duilio* segnalò il pericolo ad altre due navi della Regia marina presenti nel porto di Messina, la *Dandolo* e la *Principe Amedeo*, che misero in mare le imbarcazioni di salvataggio per soccorrere le navi in difficoltà. Dalla *Ville de Rome* erano stati fatti sbarcare, infatti, per precauzione tutti i passeggeri. La *Dandolo* e il *Principe Amedeo* avevano registrato, per il forte vento, anche qualche danno alle bitte di ormeggio. La *Ville de Rome* non subì danni irripa-





rabili e in breve poté riprendere il suo normale impiego anche se il suo destino era già scritto. Tre anni dopo il 22 marzo 1898, durante la navigazione da Marsiglia ad Algeri, affondò spinta dal vento sulle rocce di Capo Negro dell'Isola di Minorca. Era una nave di 1870 tonnellate, varata nel 1881 dai cantieri A. & J. Inglis Ltd., di Glasgow, per la compagnia di navigazione parigina.

Ma non fu la sola a essere “segnata” da quell’urgano; il piroscafo *Barion*, di 1008 tonnellate, che proseguì la sua attività nei collegamenti in Adriatico fece annotare negli appositi registri oltre 16 “verbali di avaria”, relativi agli anni 1889-1910. La Regia nave *Principe Amedeo*, unità che non prese mai parte ad azioni, ma fu prevalentemente utilizzata nei servizi coloniali e occasionalmente nelle manovre della flotta, prima della vicenda nel porto di

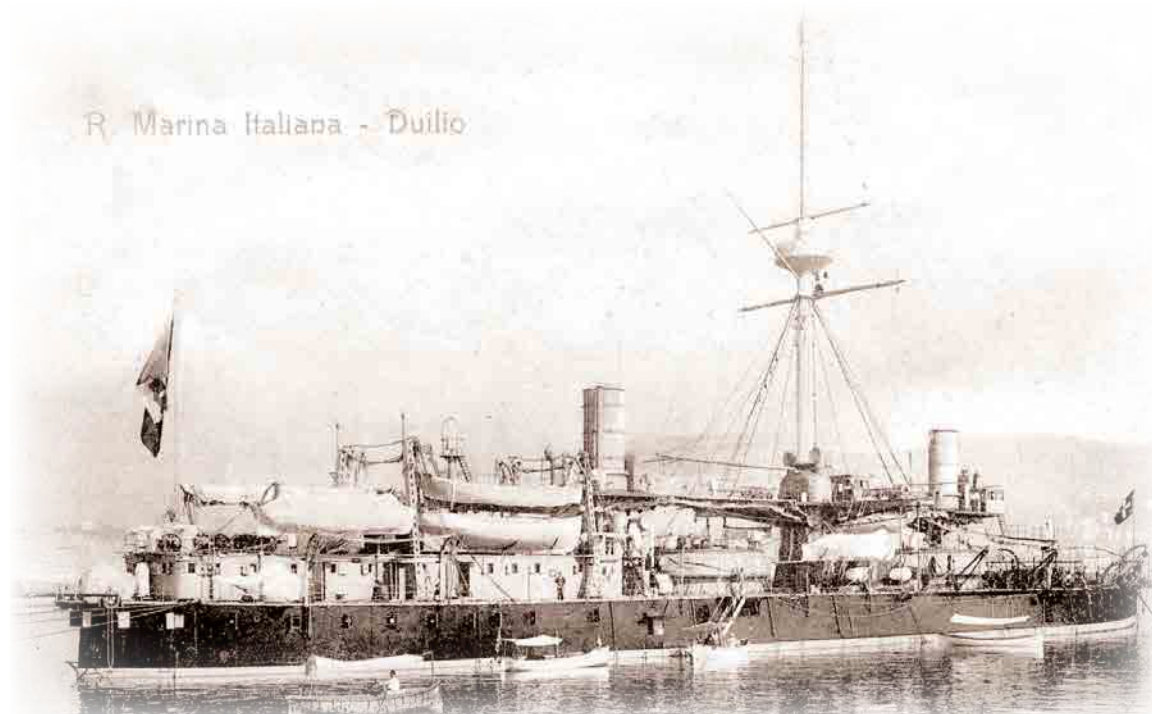
Messina era stata invece protagonista diretta di vari incidenti.

La notte del 25 luglio 1879, dinanzi la costa di Riposto, entrò in collisione con la *Mediterraneo*, nave della Società di Navigazione Florio; nel novembre 1881, all’ormeggio nel porto di Napoli, si scontrò all’affiancata pirofregata *Roma*, che durante una forte burrasca, aveva rotto gli ormeggi. Il 19 gennaio 1885 poi, la *Principe Amedeo* salpò da Napoli, come nave ammiraglia di squadra composta dalla pirofregata *Castelfidardo*, dall’incrociatore *Amerigo Vespucci*, dalla pirofregata *Garibaldi* e dagli avvisi *Messaggiere* e *Vedetta*, per trasportare a Massaua quattro compagnie di bersaglieri, una di artiglieria, reparti del Genio e Sussistenza, per un totale di 800 uomini. A Porto Said s’incagliò su un fondale sabbioso e do-

vette essere rimorchiata in acque più profonde, senza subire danni. Al ritorno a Messina, l’unità, ormai vecchia, fu utilizzata per compiti secondari e addestramento, sino al 1895, quando fu radiata e in seguito demolita.

Più fortunata la *Caio Duilio*, che progettata del Direttore del Genio Navale Benedetto Brin, quando venne ultimata, insieme alla gemella *Enrico Dandolo*, era considerata l’unità navale più potente dell’epoca tanto da essere ritenuta in grado di contrastare l’intera squadra navale francese del Mediterraneo. La nave tuttavia non fu mai impiegata in operazioni belliche, ma svolse diverse crociere ed esercitazioni nel Mediterraneo centrale e orientale. Dal 1900 al 1906 fu impiegata come nave scuola timonieri e marò e come unità per la difesa di basi navali.

a lato: la Regia corazzata *Duilio* nel 1903 e *sopra* il piroscafo *La Ville del Rome* in un’immagine del 1890; *nella pagina accanto:* le banchine del porto di Messina a fine ottocento e *sopra* il piroscafo *Barion* della società di navigazione Puglia.



... PER QUATTRO CESTE DI FRUTTA CHE PASSANO DA MESSINA A REGGIO... E IL FERRY BOAT DIVENTÒ SIMBOLO DELLO STRETTO



Nel lontano 1892, all'allora ministro dei lavori pubblici Ascanio Branca, fu attribuita l'espressione "ma vuole che per quattro ceste di frutta che passano da Messina a Reggio io debba far adottare il progetto Calabretta da lei propugnato?". La frase sarebbe stata rivolta al deputato Giovanni Bettolo, ammiraglio sostenitore dell'idea progettuale che, nel 1881, l'ingegner Antonio Calabretta aveva presentato per una nave, ispirata ai «ferry boat», già in servizio nei Paesi dell'Europa settentrionale, in grado di trasportare carri ferroviari tra le due sponde dello Stretto di Messina.

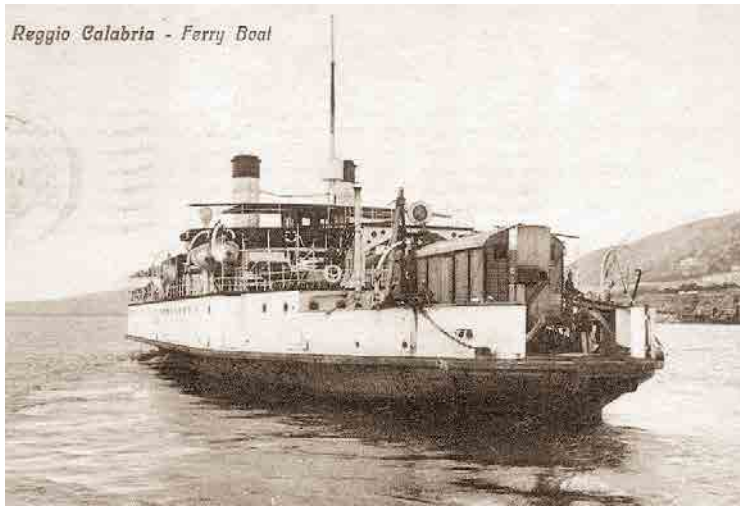
Attorno a quel progetto, e ai succes-

sivi due redatti dallo stesso ingegnere, si accese un aspro dibattito politico, approdato nelle aule del Regio Parlamento, ma di quella frase estemporanea, nei resoconti ufficiali d'Aula, non c'è alcuna traccia. Il ministro Branca anzi fu prodigo di elogi per la Sicilia e i siciliani, utilizzando un linguaggio più aulico, lontano da quello d'effetto della frase attribuitagli, ormai storicizzata, e che oggi, sarebbe stata considerata una fake news. Quell'espressione, divenuta patrimonio dell'immaginario collettivo, comunque riecheggì ufficialmen-

te nel Parlamento repubblicano, nella seduta del 27 febbraio 1950 per opera dell'on. Giovanni Battista Melis che la utilizzò, anche lui ispirato dalla spettacolare rimembranza, illustrando la sua interpellanza sui trasporti marittimi, sull'unica linea di navigazione quotidiana che collegava la Sardegna al continente tra Olbia e Civitavecchia.

“Ricordo – disse il deputato del nuorese – che, quando in tempi lontani si discuteva in questa Camera dell'istituzione dei ferry-boats nello Stretto di Messina, il ministro di allora al proponente ammiraglio Bettolo rispose che non riteneva per niente opportuno adottare il progetto della nave-traghet-





to, per quattro ceste di frutta che passavano da Messina a Reggio”.

Fu probabilmente quella attribuita al ministro Branca, una frase mutuata dal confronto parlamentare di fine ottocento sul tema emergente dell'attraversamento dello Stretto e in seguito adottata, secondo le argomentazioni, dai detrattori delle politiche verso il Mezzogiorno o dagli affiliati della commiserazione meridionalistica. Anzi il ministro Branca in quella seduta del 1892 ebbe a dire: “non ho bisogno di dichiarare che se vi è in questo Parlamento uno che prenda vivo interesse alla Sicilia e alla Sardegna e forse più alla Sardegna che alla Sicilia, sono proprio io che ho l'onore di parlarvi. E questo interesse è anche più vivo per la Sardegna perché più ha bisogno di aiuto, mentre la Sicilia è già uno dei paesi più colti, più civili e più prosperi d'Italia. È

un errore il credere che la Sicilia abbia bisogno di sviluppo industriale, perché è un paese che, fin dai tempi più remoti, fu ricchissimo di prodotti agricoli, di commerci e di navigazione. Ed anche in questo momento di crisi, sono lieto di poter affermare che la sola rete ferroviaria la quale è in continuo sviluppo è quella sicula e non per merito soltanto della Società, ma molto più per l'intelligenza e l'attività dei siciliani”.

E mentre le Aule parlamentari di oggi risuonano dei discordi pareri espressi dai membri del Governo, la memoria di quella “battuta” sulle quattro ceste di frutta, è divenuta eredità popolare. Così come, nell'immaginario collettivo, il ferry boat, argomento di quella seduta parlamentare del 1892, è finito per divenire stereotipo del vettore imprescindibile per il viaggio da e per la Sicilia. Rappresentazione navale

che, sin dal suo apparire sullo Stretto, ha quindi guadagnato sempre più un posto da protagonista nella riproduzione sulle cartoline illustrate ove ha assunto il ruolo di elemento caratterizzante, insieme a monumenti come il Duomo o la Madonnina del porto di Messina ed anche di quelle realizzate, invero con una minore fantasia tipografica, per Reggio Calabria e Villa S. Giovanni.

sopra: traghetto all'approdo di Reggio Calabria e all'invasatura di Messina, primi Novecento.
nella pagina accanto: l'arrivo del ferry boat *Scilla* a Messina (1896) e sopra il Ministro dei lavori pubblici Ascanio Branca (1840-1903).

DUE SECOLI FA LA NOTIZIA DI UN NAUFRAGIO NELLO STRETTO FECE IL GIRO DEL MONDO

L'impulso sempre più crescente nel corso del XIX secolo, delle attività commerciali legate al porto di Messina, giustifica l'eco internazionale che una collisione nello Stretto registrò, nonostante il bilancio delle vittime fosse stato limitato a diciassette vittime. Ciò che colpì furono anche e soprattutto gli strascichi giudiziari che durarono per oltre sei anni con pronunciamenti fatti propri dalla giurisprudenza in materia di diritto della navigazione e sinistri marittimi.

Quella collisione di due secoli fa, sulla prima pagina de "La Tribuna - supplemento illustrato della Domenica" del 29 gennaio 1893, fu evidenziata come "un terribile disastro marittimo",

e il sinistro navale trovò spazio sulla Gazzetta ufficiale del Regno d'Italia nei numeri del 17 e 18 gennaio 1893 e su testate nazionali come "la Gazzetta Piemontese" o internazionali "Alexandria Gazette", "The Tablet", il "Cardiff Evening Express" e l'agenzia "Reuters".

Il mattino del 16 gennaio 1893 nello stretto di Messina, il vapore *S. Marco*, appartenente agli armatori Vianello, Moro e Scarpa di Venezia, proveniente da Savona, con un carico di rotaie, era in navigazione diretto a Siracusa. Intorno alle 5 del mattino, dopo aver passato Capo Peloro entrò in collisione con un altro piroscafo, l'*Algérien* degli armatori Caillot e Saint Pierre di Mar-



siglia, proveniente da Odessa, con un carico di 3600 montoni da sbarcare a Marsiglia.

L'impatto delle due navi, che navigavano a tutto vapore, con un mare agitato, fu avvertito dalla popolazione del villaggio rivierasco di Torre Faro.

Il capitano del *S. Marco*, Francesco De Grossi, comandò l'arresto della nave osservando le manovre dell'*Algérien*, da bordo del quale giungevano le grida dei marinai e i belati dei montoni, mentre affondava rapidamente.

Dal *S. Marco*, che intanto imbarcava acqua, fu calata in mare una lancia, in soccorso dell'equipaggio dell'*Algérien* portandone in salvo cinque, e fu orientata la prora verso S. Raineri nel



tentativo vano di arenare la nave sulla spiaggia di Maregrossa. Messe in mare tre imbarcazioni, nelle quali trovò posto tutto l'equipaggio, dopo che il capitano sceso in sala macchine si accertò che nessuno fosse rimasto a bordo, il *S. Marco* affondò.

Delle tre barche, due approdarono a Messina, la terza sulla sponda calabra opposta raggiunse Pizzo calabro, raccogliendo nel tragitto altri due naufraghi del vapore francese.

Frattanto sull'*Algerien* tutto l'equipaggio, composto di 26 persone ed un viaggiatore russo, avevano preso posto in una imbarcazione che per il sovrappeso, si capovoltò.

Intanto giungevano i soccorsi con una barca peschereccia, che trasse in salvò altri naufraghi ed uno venne raccolto dal piroscafo *Bagnara* degli armatori Florio e Rubattino, ma spirò appena portato a bordo; il piroscafo inglese *Grebe* di 1018 tonnellate, raccolse altri due naufraghi aggrappati ad un rottame di nave, in mezzo a centinaia di omini; molti dei montoni, grazie alla forte corrente furono spinti sulla costa calabrese.

Da Messina erano partite anche due navi alla fonda in porto, il piroscafo *Messina* di 1126 tonnellate di stazza, appartenente alla NGI e la *Gerbe*, della londinese Steam Navigation Company, che procedettero nello Stretto alla ricerca di eventuali sopravvissuti.

Il *Messina* salvò il cuoco dell'*Algerien*, con un altro marinaio francese; altri due uomini furono salvati dalla *Gerbe* e altri sette furono raccolti vicino a Scilla. Complessivamente furono salvati nove francesi, mentre il bilancio finale del naufragio fu di diciassette vittime. Prima di arrivare al pronunciamento che le controversie relative all'urto di una nave italiana con altra straniera in mare italiano dovevano essere regolate dalla legge italiana, cioè dalla cosiddetta *lex loci delicti commissi*, trascorsero molti anni e numerose udienze culminate con la decisione della Corte d'appello di Messina, del 23 giugno 1899 (Pres. Di Marco, est. Ardizzone).

La *San Marco* era una nave di 1.309 tonnellate lorde di proprietà di Fratelli, Vianello, Moro and Company, di Venezia; varata nel 1870 per gli armatori inglesi Head & C. con il nome *Stephensons* che mantenne per un anno anche dal 1884 quando fu acquistata dalla G.E. Mc Carthy, di Newcastle. Fu ribattezzata *Quinten Matsys* dal 1885 al 1889 navigando per la belga J.P. Best & C°, e tornò a chiamarsi *Stephensons* per i successivi dieci anni di servizio per la londinese R.L. Gillchest & C°; dal 1889 sino al suo affondamento, si chiamò *San Marco*. Il cargo *Algerien* di 1109 tonnellate di stazza, era stato varato nel 1875 nei cantieri inglesi John Scott & Sons per l'armatore John Grant & Son con il nome



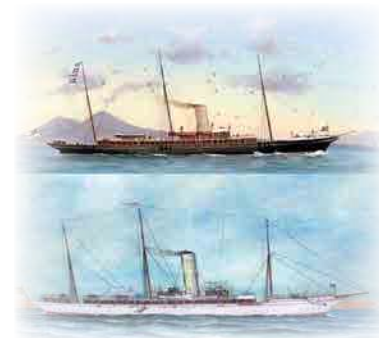
Arab che mutò in *Algerien* nel 1880 quando fu acquisito dai francesi Caillo & Saintpierre, di Marsiglia.

Nelle acque dello Stretto fu il suo secondo affondamento, fatale dopo quello del 10 marzo 1875 quando si incagliò e affondò a Burg Sirk Bay, durante un viaggio da Inverness in Scozia per Kronštadt in Russia, causato dall'intercettazione che, a 20 miglia dall'isola di Gotland, fece al cavo con cui rimorchiava la draga *Neva terza*, lo schooner norvegese *Sjogasten*. Il 12 dicembre 1876 fu recuperato, riparato e tornò a navigare per altri diciassette anni.

sopra: il piroscafo *Bagnara* degli armatori Florio e Rubattino;

nella pagina accanto: immagine panoramica del porto di Messina a fine Ottocento e sopra la collisione nello Stretto del *San Marco* coll'*Algerien*, nella notte del 16 gennaio 1893.

LA GIRALDA NEL 1895 DA YACHT INGLESE, DIVENNE PANFILO REALE SPAGNOLO E RIPORTÒ A SIVIGLIA LE SPOGLIE DI CRISTOFORO COLOMBO



Nel 1895, un viaggiatore fotografo, Frederick Edward Gould Lambart, nono conte di Cavan, nato il 21 ottobre 1839 e deceduto il 14 luglio 1900, si regalò con la famiglia una crociera in Mediterraneo a bordo del *Roseneath*, yacht goletta varato, il 5 ottobre 1857, dai cantieri Barclay & Curle, di Glasgow. Nave di 738 tonnellate era lunga 187 piedi, larga 31,7, affondò nel 1899, nei pressi del porto di Portpatrick, dopo aver lasciato Dublino diretta a Glasgow.

Quattro anni prima nel novembre 1895, aveva fatto sosta nel porto di Messina, dopo lo scalo di Gaeta, ripassò poi dallo Stretto, il 24 febbraio dell'anno successivo, al rientro dalla crociera in Mediterraneo. Di quell'esperienza, Lambart, irlandese, militare e politico liberale, scrisse un libro, *With the Yacht, Camera and Cycle in the Me-*

diterranean, pubblicato a Londra dalla Sampson Low, Marston. Il racconto di una crociera nel Mediterraneo alla fine del 19° secolo, progettato per fornire al navigatore velista una rappresentazione visiva dei porti e punti d'interesse, attraverso fotografie di ottima qualità; un compromesso tra un portolano e un manuale dell'ufficiale di rotta.

Per la tappa a Messina l'autore inserì quattro immagini: lo Stretto, con un brigantino invelato e sullo sfondo la costa calabra; l'ingresso in porto, con una veduta della Palazzata e tre barche a vela; una panoramica dalle colline, con una visione portuale ricca di una quindicina di bastimenti all'ancora, e una foto dall'interno del porto, con un piroscalo che stava salpando. Quest'ultima nave, era lo yacht *Giralda*, che era arrivato nel suo viaggio inaugura-

le a Messina, ma che mai più sarebbe ritornata, divenendo poi lo yacht reale spagnolo di Alfonso XIII. Era stato costruito dai cantieri Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Govan e varato il 28 agosto 1894, per il primo proprietario il colonnello Harry L.B. McCalmont, famoso politico, statista e sportivo di Londra. Nel 1895 il governo giapponese tentò invano di acquistarlo e solo tre anni dopo, nel marzo 1898, il Governo spagnolo riuscì ad acquistarlo per la flotta della Marina iberica come "*aviso de escuadra*" per essere utilizzato nella guerra ispano-americana. Era lungo 289 metri e aveva una stazza lorda di 1600 tonnellate e detenne il record per la traversata dall'Inghilterra al Mediterraneo, percorrendo le 1000 miglia, sulla rotta da Darmouth a Gibilterra, in sessantuno ore.



Data l'imminenza della guerra tra la Spagna e gli Stati Uniti, la nave era stata prima offerta al governo americano, e dopo il loro rifiuto fu quello spagnolo, il 28 marzo 1898, a offrire sessanta mila sterline, pari a 2.250.000 pesetas, per il suo acquisto. La *Giralda* arrivò a Barcellona il 27 marzo 1898 e a essere nominato suo comandante il 1° aprile, fu il capitano di fregata Rafael Rodríguez de Vera, che dopo aver supervisionato i lavori per rinforzare il ponte di coperta per collocare i cannoni a tiro rapido; completato l'armamento d'artiglieria e il carico di carbone, salpò diretto a Cadice il 20 aprile. La *Giralda* ebbe un transitorio impiego durante il breve conflitto combattuto nel 1898 tra Stati Uniti e Spagna, conclusosi il 12 agosto di quell'anno con i preliminari di pace dopo la vittoria dei primi e l'indipendenza di Cuba, che era in rivolta armata contro il governo coloniale spagnolo. Tornato in Spagna, lo yacht ebbe un ruolo storico più importante della sua partecipazione al conflitto, essendo stato delegato a riportare a Siviglia, il 19 gennaio 1899, i resti di Cristoforo Colombo che erano stati sbarcati a Cadice il 16 gennaio dall'incrociatore *Conte de Venadito*, a bordo del quale avevano viaggiato dall'Avana. Anche questa vicenda contribuì ad avvolgere nel mistero e nell'incertezza la vicenda delle spoglie di Colombo, morto, il 20 maggio del 1507 a Valladolid, in Castilla y a Leon, e sepolto nella cappella di San-



ta María de la Antigua, nella chiesa di san Francesco, per essere poi traslato, due anni dopo, per desiderio del figlio Diego a Siviglia nella certosa di Santa María de las Cuevas, nella cappella di Santa Anna. Qui sarebbero rimaste fino al 1541, quando furono trasferite a Santo Domingo, dove si trovava la tomba del fratello Bartolomeo ed erano stati portati i resti del figlio Diego e di altri membri della famiglia. Quando la Spagna consegnò alla Francia una parte di Santo Domingo, nel 1795, le urne di Colombo e dei famigliari furono trasferite nella cattedrale dell'Avana, a Cuba, ritornando infine in Spagna, nel 1898, nella cattedrale di Siviglia, la cui torre campanaria si chiama La Giralda.

Sino al 1917 la *Giralda* svolse a pieno il suo ruolo di Yacht Reale con il so-

vano spagnolo Alfonso XIII, che ospitò spesso a bordo re, regine e capi di stato, e partecipando anche alla rivista navale di Mounts Bay in Cornovaglia, nel 1910. Una vita avventurosa che si completò nel 1918 quando la nave fu impiegata per la formazione degli aspiranti ufficiali e poi nel 1920, passando a compiti di nave idrografica della Marina reale spagnola, fino al 1934; quindi la radiazione e la sua demolizione qualche anno dopo.

sopra: membri della famiglia reale e ufficiali in coperta del *Giralda*. Foto Pascual Rey, 1900.

nella pagina accanto: il *Giralda* in porto a Messina (1895) e *sopra* due dipinti che riproducono il *Giralda* con bandiera inglese (*sopra*) e quindi spagnola (*sotto*).

UN PIROSCAFO CHE ORMEGGIÒ A MESSINA CON DUE NOMI



Un piroscafo italiano due secoli fa ormeggiò alle banchine del porto di Messina con due diverse denominazioni. Giunse nel porto peloritano per la prima volta quando si chiamava *Gottardo*, subito dopo il varo della nave, il 18 settembre 1884, nei cantieri Alexander Stephens & s., di Glasgow commissionato dalla NGI (Navigazione Generale Italiana) che dal 7 gennaio 1884 lo impiegò sulla rotta da Genova per l'America. Tale servizio prevedeva prima della traversata atlantica per New York e il sud dell'America meridionale, gli scali di Palermo, Messina, Napoli. Dal 1890 la nave fu impiegata anche per i collegamenti con il porto indiano di Bombay attraverso il canale di Suez, dopo gli scali

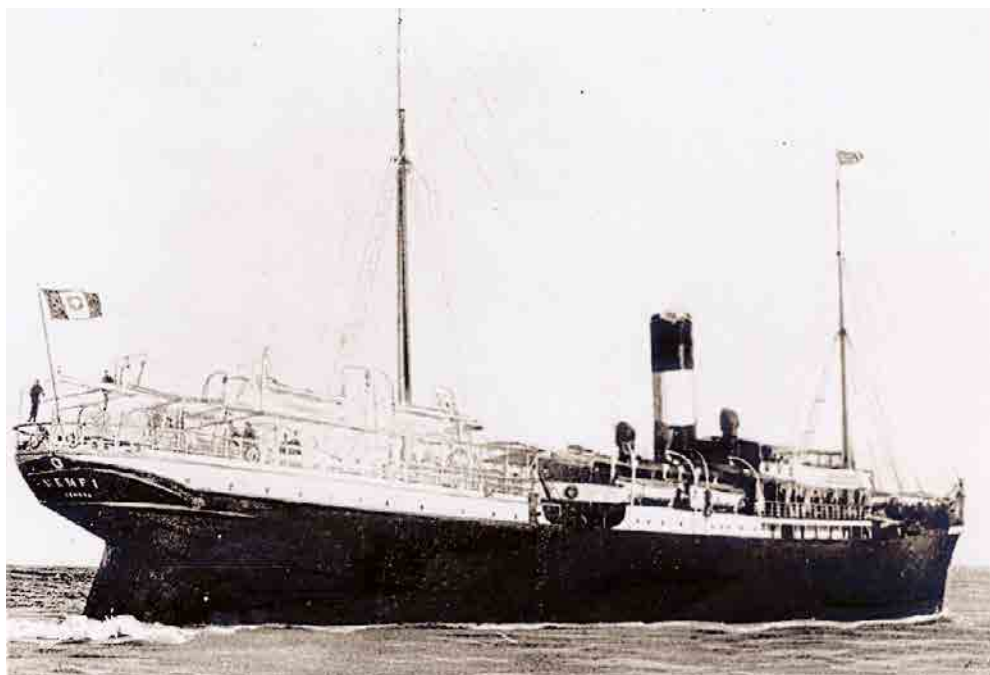
nazionali di Genova, Livorno, Napoli e Messina.

Nel 1903, il piroscafo di 2847 tn., lungo 106,67 metri, che imbarcava complessivamente 626 passeggeri nelle tre classi, fu sottoposto a lavori di rimodernamento e ceduto alla Società Nazionale di Servizi Marittimi di Genova che le mutò nome in *Memfi*, riportato poi erroneamente come *Menfi* in alcune immagini d'epoca. Ma il nome del "vapore *Memfi*", traeva origine da quello dell'antica città egiziana sorta all'innesto della valle del Nilo con il Delta, come attestato da alcune immagini originali della poppa della nave e dal timbro postale di bordo riportato da una cartolina di saluti inviata proprio dal porto di Messina. E come *Memfi*

fece scalo nella città dello Stretto, il 4 gennaio 1903 durante l'impiego sulla rotta Genova, Napoli, Messina, Catania e Alessandria. Nel 1913 cambiò ancora armatore essendo stata ceduta alla compagnia Sicilia Società di Navigazione, Palermo. Il 29 settembre 1911 fu trasformata in un ospedale galleggiante, grazie alla disponibilità del Sotto Comitato della Croce Rossa di Napoli, e operò per il trasporto feriti nella guerra italo turca conosciuta anche come guerra di Tripolitania. Per tale missione ebbe a bordo come infermiera S.A.R. la Duchessa di Aosta Elena d'Orléans, moglie di Emanuele Filiberto di Savoia duca Aosta, cugino di re Vittorio Emanuele III. Hélène Louise Françoise



Henriette di Orléans, nata a Twickenham, membro della famiglia reale degli Orléans, per matrimonio divenne Duchessa d'Aosta. In viaggio nel 1907, in Egitto e in oceano Indiano, era tornata in Italia accorrendo a Messina per prestare assistenza alle popolazioni colpite dal disastroso terremoto del 1908. Quell'esperienza tragica la spinse a Napoli, dal 1909, a seguire il corso di formazione come allieva infermiera della Croce Rossa Italiana, e sostenere l'esame finale nell'ottobre 1911 in tempo per partire volontaria a coordinare sulla nave *Memfi* sino al marzo 1912, l'attività di diciassette nobili collaboratrici. A Lei e tutte le infermiere, appartenenti alla Croce Rossa e all'ordine di Malta nel 1913 furono consegnate a bordo del *Dandolo*, ancorato a Napoli riconoscimenti per l'opera prestata. Il piroscafo *Memfi*, fu militarizzato nel 1916, sfuggendo da nave da trasporto, nel febbraio 1918 all'attacco dello *SMU 23* all'uscita dallo sbarramento di Otranto, grazie alle bombe di profondità lanciate dal cacciatorpediniere italiano *Airone* che affondò battello della Kriegsmarine. Il 27 aprile 1919, a Taranto imbarcò invece la Missione militare italiana, diretta a Batum, in Transcaucasia costituita da diciannove membri, tra cui il tenente di vascello Aimone di Savoia Aosta. Il *Memfi* fu poi impiegato sulla rotta Taranto-Constantinopoli, Napoli-Palermo-Tunisi, e Genova-Tunisi, cambiando ancora armatore nel 1924 passando alla So-



cietà di Navigazione Italia, Palermo e infine nel 1926 alla Citra compagnia Italiana Transatlantica di Palermo, per i suoi ultimi due anni di vita. Il 4 febbraio 1927 dopo aver lasciato Genova con destinazione Cagliari s'incagliò in Sardegna a capo Carbonara, vicino l'isola dei Cavoli, riportando ingenti danni. Andarono tra l'altro perse 200 tonnellate di merci di espositori nazionali, destinate a Tripoli per la prima Fiera campionaria che dal 15 febbraio si svolse nell'ex colonia italiana e trenta casse che contenevano la collezione dei reperti della Prima Guerra mondiale della famiglia Villasanta, destinata al museo del Risorgimento del Castello di Sanluri in Sardegna. Vi fu possibile

esporre solo alcuni effetti personali e la divisa da tenente generale di Emanuele Filiberto di Savoia, marito di Elena d'Aosta, grazie al recupero di tre casse dal relitto di nave *Memfi*, piroscafo che concluse la sua vita nella zona ove cinquant'anni dopo, nel 1978, un'altra nave legata a Messina, il piroscafo *Luigi Rizzo*, sarebbe naufragato con il nome di *Elba ferry*.

sopra: il piroscafo *Gottardo* (1887);
nella pagina accanto: il porto di Messina a fine Ottocento visto da San Raineri e il *Gottardo* della NGI (1883).

INVENTÒ I VIAGGI DI PIACERE PER MARE E FINÌ COME NAVE OSPEDALE

I viaggi di piacere per mare furono tenuti a battesimo dalla Hamburg Amerika Linie nel 1896 registrando subito un gradimento sempre crescente per via della lunga esperienza che la compagnia aveva nel settore delle crociere e dalla scelta armatoriale di volere costantemente migliorare gli standard di navigazione. La Hamburg Amerika Linie, i suoi grandi e sontuosi transatlantici che impiegava sulle rotte transoceaniche, a volte li destinava ai cosiddetti “viaggi di piacere” per un turismo marittimo meno esclusivo. Una scelta

imprenditoriale per la quale, vista la richiesta del pubblico, aveva acquisito due piroscafi costruiti espressamente per tale proposta, che rappresentò la prima realizzazione di navi da crociera: il *Prinzessin Victoria Luise* ed il *Meteor*. La prima venne a Messina una sola volta il 27 aprile 1906, perché affondò il 16 dicembre di quello stesso anno, a cinque anni dal varo, in seguito ad un incidente nelle vicinanze del faro di Plumb Point, al largo della Giamaica. Il *Meteor* fece scalo per la prima volta



DAMPFER „METEOR“

a Messina il 25 febbraio 1905, per il primo dei suoi “viaggi” di piacere che si protrassero per circa dieci anni, da gennaio a maggio in Mediterraneo, e negli altri mesi per tour nel nord Europa. Con partenza da Genova toccava Villafranca, Ajaccio, Barcellona, Algeri, Tunisi, Palermo, Messina, Napoli e ritorno; o da Genova a Villafranca, Ajaccio, Algeri, Tunisi, Malta, Costantinopoli, Smirne, Pireo, Siracusa, Messina, Palermo, Napoli; oppure da Genova via Villafranca, Ajaccio, Napoli, Palermo, Messina, Corfù, Cattaro, Gravosa, Spalato, Abbazia, Trieste e Venezia; le tariffe erano per una crociera di venticinque giorni di tre mila lire a persona in cabina doppia sul ponte passeggiata,



Hamburg-Amerika Linie.

Am Bord des Doppelschrauben-Dampfers

„Meteor“ den 4. IV. 06.

970 nel ponte superiore e 742 lire in quello coperto. I viaggi di piacere nel Nord Europa le cosiddette *Nordlandfahrten* da Amburgo via Odde, Bergen, Gudvangen, Baiholmen, Molde, Naes, Drontheim, Merok, Hellesylt, Oie, Loen, Bergen; o oltre via Tromsø e Hammerfest a Capo Nord e ritorno via Digermulen ecc. o anche più lontano a Spitsbergen, costavano per passeggero da 318 lire in su a secondo la sistemazione in cabina. L'ultima crociera in Mediterraneo, quella per "trascorrere i mesi invernali" in climi più temperati, fu raccontata da uno dei giornali ungheresi più autorevoli il "Pester Lloyd", quotidiano liberale di Budapest in lingua tedesca, fondato nel 1854, che annotava nell'edizione del 6 aprile 1910: "Il *Meteor* è stato ancora una volta mandato a fare uno dei tour più popolari in Italia, nei punti più panoramici e attraenti del Mare Adriatico e in Sicilia... Il 2 aprile, il piroscafo salpò da Venezia e arriverà a Genova dopo aver visitato Abbazia, Gravosa, Cattaro, Corfù, Siracusa, Messina, Palermo e Napoli il 15 aprile. A Genova, il piroscafo si ferma per una breve pausa e tornerà il 17 aprile in un'altra crociera da diporto, l'ultimo della stagione mediterranea di quest'anno... Lisbona, l'elegante capitale portoghese, è la prossima destinazione del *Meteor*. Questa è l'ultima fermata del piroscafo nelle zone dell'Europa meridionale.

Dopo aver lasciato Lisbona, continua in un viaggio ininterrotto e rinfrescante a nord verso la città portuale di Southampton, in Inghilterra, e dopo questo il *Meteor* si dirige verso la sua città natale, Amburgo, dove il viaggio termina il 7 maggio".

La Hamburg America Line tra i "viaggi di piacere" organizzava anche, con un'altra sua nave, la *Moltke*, il "grande viaggio in Oriente"; 43 giorni di navigazione che partendo il 20 febbraio da Genova, toccava Messina, raggiungeva scali in Grecia, Palestina ed Egitto. La nave varata nel 1901, nei cantieri navali Blohm & Voss Shipbuilders di Amburgo, stazzava 12.335 tonnellate, poteva trasportare fino a 2.102 passeggeri e avviò il 2 marzo 1902 i collegamenti tra Amburgo Genova e New York. Nel 1914, allo scoppio della prima guerra mondiale, ormeggiata nel porto ligure, venne requisita dal Governo Italiano e ribattezzata *Pesaro*. Nel 1919 fu poi trasferita al Lloyd Sabauda per collegare l'Italia con New York e il Sud America, sino alla radiazione e alla demolizione in Italia nel 1925.

Il *Meteor*, stazzava 3613 tonnellate e poteva imbarcare 283 passeggeri, fu varato dai cantieri Blohm & Voss di Amburgo, il 15 marzo 1904, e fece il suo viaggio inaugurale verso la Norvegia il 3 giugno per la società Hapag. La storia frenetica del piccolo vapore durante la prima metà di secolo scorso, cadenzata

dall'offerta di un'atmosfera esuberante a bordo e affascinante turismo in mete suggestive, si concluse durante la prima guerra mondiale. Nell'agosto 1914 fu requisito dalla Kaiserliche Marine e utilizzato come nave alloggio per la scuola sommergibilisti di Eckernförde, nel mar Baltico. Alla fine della guerra, nel maggio 1919, fu consegnato alla Gran Bretagna, che lo affidò alla gestione della londinese Royal Mail Steam Packet Co. Ltd. Acquistato da Det Bergenske Dampskibsselskab nel marzo del 1921, registrato inizialmente in H. J. Jewell, a Londra, fu poi a Bergen in Norvegia dal giugno del 1922 per la Det Bergenske. Il successivo proprietario fu la B & N Line Norwegian Royal, che la usò come traghetto tra Newcastle e Bergen. Sottoposta a lavori a Laksevåg nel 1935, la nave diminuì l'ospitalità a 250 passeggeri ma migliorando il confort delle cabine dotate di acqua calda e fredda.

Il 7 maggio 1940 fu requisito a Bergen, dalla marina tedesca, rinominato *Rostock* nel marzo del 1942, e trasformato in nave ospedale della Kriegsmarine. Ridenominato *Meteor II* il 9 marzo 1945 dopo un'incursione aerea, affondò nel porto di Pillau, nella Prussia orientale.

nella pagina accanto: il porto di Messina in una cartolina inviata da bordo del *Meteor* il 4 aprile 1906; *sopra:* immagine del *Meteor* (1904).

LE CARTOLINE DI SALUTI DURANTE LE CROCIERE DELL'HAMBURG-AMERICAN LINE



Un sondaggio di Skyscanner, sito leader nella ricerca di voli aerei, indica che solo un turista su venti invia a parenti e amici una cartolina dal luogo di vacanza. A sostituirla sono foto e video spediti via mail o attraverso i social network. Fu il 1° ottobre 1869, che la Correspondenz-Karte, prima cartolina postale, vide la luce grazie all'idea di un professore austriaco di economia, Hermann Emmanuel.

Da cartoncino a stampa, sempre più ricco di disegni, marchi e immagini, sul finire dell'800, si trasformò in cartolina illustrata prima con l'intuizione del libraio francese Besnardeau de Silvé-le-Guillaume e poi dal 1872, con l'idea del tedesco Franz Borich abbinando immagini artistiche o panoramiche di

un luogo. Superata dalle nuove tecnologie, oggi, stagione di social network e connessioni fotografiche istantanee, grazie a PEM – Pick the Emotion – nasce una app che promuove il settore turistico unendo vintage e digitale, una cartolina totalmente personalizzata, sia per clienti che per strutture turistiche.

Il turista scatta una foto o un self durante il suo soggiorno, modificandola a piacimento ed usandola quindi come immagine di una reale cartolina cartacea, da personalizzare con testo e disegni e poi inviare ad amici e parenti.

L'opportunità, creata il 14 agosto 2017, nasce dall'esperienze di Elisa De Filippi e Andrea Gambini, la prima esperta del coinvolgimento emotivo da atleta e da trainer, l'altro amante

dell'arte e del Made in Italy che sviluppano una soluzione innovativa e tecnologica per promuovere le realtà turistiche e ricettive grazie all'emozione del marketing diretto.

L'originale nuova tecnologica applicazione digitale, ha una storica intuizione risalente al 1907 quando apparivano panorami internazionali, italiani e siciliani tra cui Messina. Quella primordiale "app" cartacea la si deve al marketing della Hamburg Amerikanische Paketfahrt Actien-Gesellschaft, compagnia di spedizioni transatlantiche sintetizzata nell'acronimo HAPAG Hamburg America Line a volte definita anche Hamburg-American Line, Hamburg-Amerika Linie o Hamburg Line.





La compagnia tedesca fondata ad Amburgo, nel 1847, ben presto si sviluppò divenendo la più grande compagnia di navigazione, offrendo servizi al mercato dall'immigrazione tedesca negli Stati Uniti e successivamente a quello dall'Europa orientale ma diversificandosi anche come compagnia di crociere in Europa e in Mediterraneo. In tale

settore a bordo delle navi della compagnia venivano distribuite ai passeggeri, cartoline prestampate con il disegno o l'immagine dei luoghi più significativi lungo l'itinerario, accompagnandola con una descrizione turistica e con la firma del capitano August Christian Friedrich Dempwolf, comandante di numerose navi della *Hapag*, conosciuto in tutto il mondo per i suoi "Twitter" con cui descriveva la rotta della crociera grazie a "ritratti" delle città in cui la nave faceva scalo. Tra le tante spedizioni una del 28 marzo 1907, parlava di Messina e delle sue suggestioni panoramiche ed artistiche. La compagnia proseguì questa usanza anche dopo la scomparsa del cap. Dempwolf, utilizzando per il messaggio la formula "telegramma dalla crociera". E Messina tornò ad essere protagonista, il 22 marzo 1911, con la "cartolina" inviata durante la crociera della *SMS Cleveland* e poi il 29 marzo 1928 con la rotta d'Oriente della nave *Oceana*, con una descrizione storica e il

Hamburg-American Line's Cruise to the Mediterranean and the Orient.



Cable to Company's New York Office, from City, Palermo: Messina, Mar. 28, '07. "Mail arrived on time, after very enjoyable trip from Palermo. Dinner was given on board last night. Passengers all. Weather delightful."

HAMBURG-AMERICAN LINE, Department of Cruise.

MESSINA, the most interesting of all the sea and landscape views of the Sicilian coast. The town is well built and beautifully situated on the side of an amphitheatre of 18th century buildings. The harbor is the finest in the world. The view is really one to die for. The view from the harbor is really one to die for. The view from the harbor is really one to die for. The view from the harbor is really one to die for.

riferimento al sisma del 1908 e con una immagine di una improbabile strada di Messina. L'attenzione verso i passeggeri proseguì da parte della compagnia sino al 1938, quando le mete crocieristiche non furono più scelte turistiche per le vicende belliche della seconda guerra mondiale.

sopra: manifesto dell'Hapag e cartolina del passaggio nello Stretto di Messina nel 1907, durante una crociera dell'Hamburg Amerikanische Paketfahrt Actien-Gesellschaft; sotto: veduta generale del porto di Messina (1890); nella pagina accanto: immagine del capitano, August Christian Friedrich Dempwolf, che "firmava" le cartoline.



LA REGIA CORAZZATA SARDEGNA INVIATA A MESSINA PER L'ORDINE PUBBLICO



Per eventi di ordine pubblico, una corazzata della Regia marina, il 21 luglio 1907, fu dislocata nel porto di Messina ove sostò fino al 30 luglio e poi rientrare a Spezia. La decisione di inviare la corazzata *Sardegna* nel porto peloritano, fu presa dal Governo nazionale in seguito ad agitazioni popolari in favore dell'on. Nunzio Nasi di Trapani, che stavano degenerando in movimenti autonomisti. L'on. Nasi, nato il 2 aprile 1850, appartenente a una famiglia della borghesia urbana era stato eletto per la prima volta in Parlamento alle elezioni politiche del 1886 e la sua ascesa politica lo portò, nel giugno 1898, a fare parte del primo governo Pelloux (1898-1899) con l'incarico di ministro delle Poste e Telegrafi e successivamente di ministro della Pubblica Istruzione con il governo

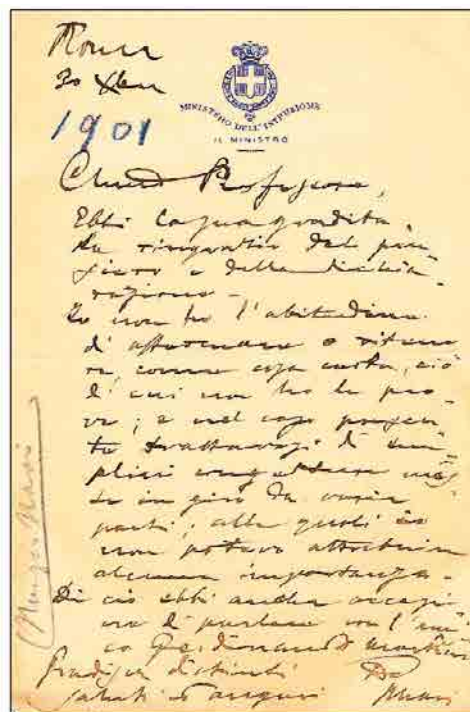
Giolitti. Proprio in quest'ultimo suo incarico fu coinvolto in un lungo scandalo politico-giudiziario, che ebbe vasta risonanza non solo in Italia ma anche all'estero. Scoppiò alla fine del 1903 per la denuncia di malversazioni nella gestione di diversi capitoli di spesa della Pubblica Istruzione avanzata sia dalla stampa conservatrice sia da esponenti del gruppo parlamentare socialista. Il 22 marzo 1904, fu presentato un dettagliato elenco di sprechi e abusi nella distribuzione dei sussidi e nelle missioni di viaggio, che fu pubblicato sul "Giornale d'Italia" prima che la Camera ne prendesse visione. Seguì la costituzione di un comita-

to parlamentare d'inchiesta di fronte al quale Nasi cercò invano di disculparsi e nel maggio 1904, la magistratura ottenne dalla Camera, l'autorizzazione all'arresto di Nasi, che, intanto, era fuggito in Francia e quindi a Londra, iniziando una latitanza di tre anni. Cadute le accuse circa la distribuzione dei sussidi, l'8 maggio 1905 fu rinviato a giudizio per falso in atto pubblico e peculato, per avere distratto 87.000 lire in viaggi e acquisti e per la sottrazione di diversi oggetti. La difesa sostenne il profilo ministeriale dei reati e quindi l'incompetenza della giustizia ordinaria a favore del Senato costituito in Alta Corte. Il 7 giugno 1906, la sentenza di rigetto del





primo ricorso fu contestata a Trapani con vivaci manifestazioni che portarono a sostituire, nell'aula consiliare, il busto del re con quello di Nasi, in onore del quale fu composto un inno cantato per le strade. Il processo, apertosi a Roma in Corte d'Assise il 14 dicembre 1906, fu segnato da continui colpi di scena, a partire dall'eccezione di incompetenza sollevata dal pubblico ministero e accolta il 10 giugno 1907 dalla Cassazione. Per effetto della sentenza, Nasi poté rientrare in Italia e perorare la propria causa davanti alla Camera che, tuttavia, deliberò la sua messa in accusa. Il 15 luglio 1907, Tancredi Canonico, presidente del Senato costituitosi in Alta Corte, spiccò un mandato di cattura per Nasi, che, dopo pochi giorni a Regina Coeli, ottenne gli arresti domiciliari. In tutta la Sicilia si scatenarono vivaci proteste e grandi manifestazioni di solidarietà si registrarono particolarmente a Trapani e Messina, ove la protesta assunse una connotazione sicilianista che determinò



la decisione del Governo italiano di proclamare lo stato d'assedio e inviare nel porto peloritano, “causa disordini a seguito del cosiddetto caso Nasi”, la corazzata *Sardegna* per esigenza di ordine pubblico. La nave della Regia marina, apparteneva alla classe *Re Umberto*, costruita su progetto elaborato dall'Ispettore del Genio Navale Benedetto Brin, sui medesimi principi costruttivi e d'impiego della classe *Italia*. Il lungo periodo di costruzione, però la rese superata, con uno scafo piuttosto tozzo con prora arcuata a sperone e poppa curva. Fu tra le prime navi da guerra ad essere fornita di apparato telegrafico ebbe il primo im-

piego sperimentale di combustione mista. L'armamento principale di 4 pezzi da 343/30, in complessi binati montati in barbetta e situati a circa 10 metri dal galleggiamento aveva largo campo di tiro. L'impiego più lusinghiero lo registrò nella guerra italo-turca del 1911-12 dove, inquadrata nella Divisione Navi Scuola, appoggiò lo sbarco a Tripoli e tutto il ciclo di operazioni lungo le coste libiche.

Il 24 febbraio 1908, la Corte emise una sentenza di condanna per Nasi, riconosciuto colpevole di peculato soltanto per i viaggi e gli acquisti, a 11 mesi e 20 giorni di reclusione e all'interdizione dai pubblici uffici per 4 anni e 2 mesi. Ma alla colpevolezza si contrapponeva l'assoluzione politica del voto che lo portò del 1913 a riprendere il suo posto alla Camera e proseguire il suo percorso anche con una sospetta parentesi di sostegno al movimento di difesa costituzionale del “soldino” sviluppatosi a Messina nel maggio 1923, e l'adesione nel giugno 1924 all'Aventino parlamentare. Il 9 novembre 1926 decaduto dal mandato parlamentare, si ritirò a vita privata.

sopra: profilo della Regia corazzata *Sardegna* e una lettera manoscritta del deputato e ministro del Regno d'Italia Nunzio Nasi (1901);

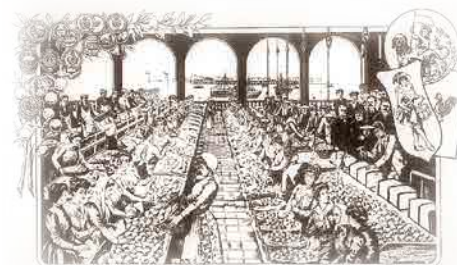
nella pagina accanto: la Regia corazzata *Sardegna* inviata a Messina il 21 luglio 1907, e sopra il Ministro delle poste, Nunzio Nasi (1850-1935).

GLI AGRUMI SULLE BANCHINE DEL PORTO DI MESSINA

Le immagini del porto di Messina sono state storicamente caratterizzate dalla presenza di navi che imbarcavano gli emigranti siciliani diretti nel primo esodo verso gli Stati Uniti e poi in Australia. Ma una costante nelle fotografie del porto peloritano, certamente significativa dalla fine dell'ottocento sino agli anni sessanta, è stata quella delle operazioni di carico di arance e limoni siciliani, e degli oli essenziali conservati in botti. Introdotto nel bacino del Mediterraneo ed in particolare in Sicilia, dagli Arabi, l'arancia ha sempre avuto una stretta correlazione con il mondo economico e culturale dell'Isola. Un trattato di agrumicoltura scritto dal siciliano, Antonio Venuto, intorno al 1510, fa proprio riferimento alla diffusione della cultura dell'arancio amaro nelle terre siciliane ed in particolare nei

“giardini” del messinese. L'agrumicoltura e la trasformazione agrumaria, sono state strettamente connesse a Messina, il cui porto registrò un traffico di navi e di movimentazione di merci che raggiunse il suo apice nel 1887, con quasi sessantamila tonnellate di agrumi e derivati esportati. I prodotti venivano trasportati su carri, o su barconi che collegavano i luoghi di produzione lungo la riviera tirrenica o ionica, sino al punto d'imbarco al porto messinese, da dove le navi raggiungevano i mercati di Stati Uniti, Russia, Olanda o Austria. Il porto di Messina manterrà questo egemonico ruolo, per tutto l'Ottocento e sino al terremoto del 1908, come evidenzia lo studioso Salvatore Lupo sulla “Rivista Meridana”, approfondendo la vicenda degli agrumi siciliani. Una bre-

ve crisi si registrò tra il 1887 ed il 1893, per la contrazione dei prezzi ma ciò nonostante, a sette anni dalla fine del secolo, si registrò un bilancio di oltre 96 mila tonnellate di agrumi e derivati esportati. La coltura degli agrumi rimase uno dei cardini dell'economia del territorio superando la crisi anche con progressi tecnici come quelli realizzati con la produzione del verdello, limoni forzati per fruttificare in primavera al fine di sfruttare il mercato estivo. Dal porto peloritano nell'ultimo decennio del secolo partì circa il cinquanta per cento dell'intera esportazione italiana di agrumi e la quasi totalità del complementare commercio delle essenze specie destinata ai mercati degli Stati Uniti, Gran Bretagna, Inghilterra e Francia. Il ruolo strategico dello scalo messinese si



mantenne per gli agrumi e soprattutto per le essenze che, tra la seconda metà dell'Ottocento e il primo decennio del Novecento, videro – come sottolinea il prof. Rosario Battaglia nei suoi studi sul porto – intensificarsi sia la produzione che la lavorazione dei derivati. L'attività portuale connessa al commercio degli agrumi e al settore industriale dei derivati agrumari determinerà lo sviluppo dell'attività armatoriali, con gli armatori Peirce e altri esponenti della borghesia imprenditoriale messinese che avviavano collegamenti stabili e continui dal porto di Messina con le Americhe e altre aree del mondo. Il numero uno del gennaio 1907 di "Lega Navale" organo dell'omonima associazione, a proposito dello scalo di Messina scriveva: "...ed ormai con il grande spettacolo di imponenti piroscafi che in tutti i giorni imboccano il porto falcato, sia per trovarci un semplice punto di appoggio, sia per il ricco commercio degli agrumi". E da tale settore emerse a Messina, un'eccellenza internazionale dalla storica capacità imprenditoriale come la Sanderson, una delle più antiche ditte agrumarie in grado di creare una organizzazione produttiva moderna ed efficiente nel campo dei derivati. Nel 1817 a Pistunina, uno dei villaggi della cintura urbana a sud di Messina, sorse una tra le più antiche imprese agrumarie del mondo e prima moderna fabbrica per la produzione dei derivati agrumari. L'iniziativa fu dell'in-



glese William Sanderson, ufficiale della Marina Britannica che, dopo essere rimasto ferito in Mediterraneo agli ordini dell'ammiraglio Nelson, si stabilì a Messina, suggestionato dalle ampie distese di giardini. Nel 1906 William Robert Sanderson, sciolse la società di famiglia, cedendo il marchio e l'opificio a Walter Oates e Giuseppe Bosurgi, ma il sopravvenuto sisma distrusse nel 1908, gran parte degli impianti. Bosurgi, si dedicò alla loro ricostruzione ed al potenziamento della produzione trasformando l'azienda in una delle più progredite nel campo dei derivati agrumari. Fino al 1967 fu l'unico stabilimento a produrre in Italia acido citrico, ma anche acido solforico, venduto all'impresa del gas che lo utilizzava per la fabbricazione di solfato di ammoniaca. Tra il 1930 e il 1938 la produzione si specializzò nelle "pectine" degli agrumi, divenendo lea-

der mondiale di tale prodotto. Nel 1935 alla morte di Bosurgi, la moglie Adriana Caneva di Rivarolo diresse l'azienda, riuscendo a dare una forte spinta produttiva e a superare anche il periodo della seconda guerra mondiale, e fondando una fabbrica della Sanderson anche in Argentina. Alla sua morte, nel 1963, subentrarono i figli Leone ed Emilio ma negli anni '70 l'azienda non superò la recessione economica mondiale dovuta alla crisi energetica, la concorrenza di altri paesi che producevano a minor costi, e venendo meno anche l'aggiornamento degli impianti, nel 1982 fu dichiarato il fallimento.

sopra: il porto di Messina con le botti piene di essenze negli anni Venti;
nella pagina accanto: nella seconda metà degli anni Trenta in banchina al lavoro per la spedizione degli agrumi e dei derivati e *sopra* illustrazione della Sanderson (1910).

IL GRANDE ED AMATO RE DEL SIAM NEL 1907 NELLO STRETTO DI MESSINA

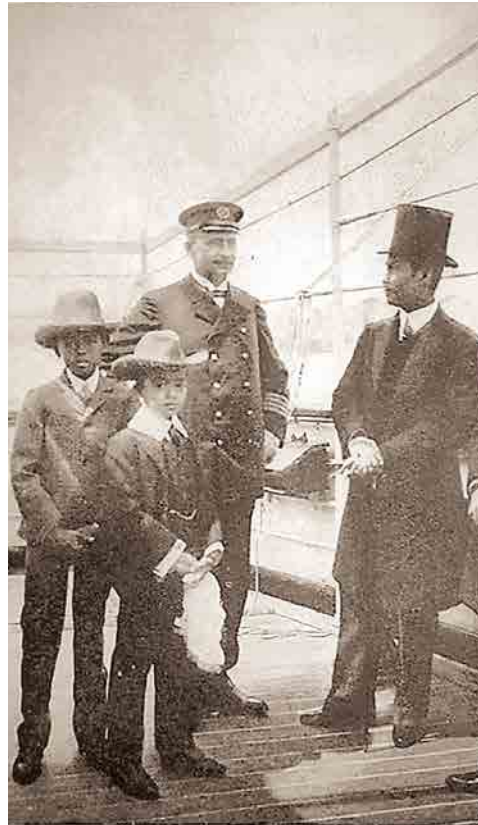


Sua maestà Rama IX, Bhumibol Adulyadej Ramadhibodi, re di Thailandia, dal 9 giugno 1946 al 13 ottobre 2016, detiene un primato di longevità sul trono, ponendosi al diciassettesimo posto tra i sovrani che nel mondo hanno regnato più a un lungo. Nel 2010 la rivista statunitense “Forbes” stimò in 30 miliardi di dollari il suo patrimonio personale, ponendolo al primo posto dei reali più ricchi al mondo. Oltre a tali primati gli attribuirono 96 consorti e concubine, di cui 39 documentate, che gli diedero 77 figli, e fu ammirato per il contributo che diede alla moder-

nizzazione della Thailandia. Nel 1996, in occasione della celebrazione del 50° del Regno, coincidente con il centenario della prima visita in Europa di Rama V, re dell'allora Siam, Rama IX, volle un documentario su quel viaggio storico. Le relazioni tra Italia e Siam erano già profonde grazie al Trattato di Amicizia fra i due Paesi stipulato nel 1868, rinverdito da due visite, che il sovrano Rama V, quinto monarca del Regno di Rattanakosin, della dinastia Chakri, fece in Italia nel 1897 e nel 1907. Dal 1868 al 1910, anno della sua morte, fu alla guida del paese, ed è tuttora venerato dai thailandesi per la modernizzazione del Siam

e per l'indipendenza mantenuta, nel periodo in cui gli stati del sudest asiatico divennero colonie delle potenze europee. Fu chiamato *Phra Piya Maharat*, il grande e amato re e il 23 ottobre, anniversario della sua morte, divenne “giorno di Re Chulalongkorn” e festa nazionale. La televisione thailandese “Pacific Intercommunication”, documentò, nel maggio 1996 la sua visita, in Europa, e i soggiorni a Napoli, Roma, Genova, Sanremo, Torino, Firenze, Palermo e anche a Messina. Il 7 ottobre del 1907 aveva assistito da bordo della regia nave *Regina Elena* con Vittorio Emanuele III e il Ministro della Regia Marina, l'ammiraglio Carlo Mirabello, a un'esercitazione marittima nello Stretto, cui parteciparono le navi *Dandolo*, *Stromboli*, *Vavese* e *An-*





drea Doria. L'evento navale si svolse nel canale di Sicilia, tra Siracusa e Augusta, suddiviso in quattro scenari: il primo fra siluranti e squadre; il secondo fra due squadre, una azzurra e una rossa, di cui l'azzurra divisa in due frazioni, doveva ricongiungersi attraversando lo stretto di Messina combattendo i rossi; il terzo fra la squadra azzurra tutta riunita e la rossa, protetta dalle batterie di Calabria e Sicilia; il quarto con esercitazioni tattiche fra le due squadre. La direzione di manovra fu affidata al duca di Genova, l'ammiraglio Tommaso di Savoia-Aosta e il capo di stato maggiore della Marina, viceammiraglio Giovanni Bettolo, imbarcò sulla *Lepanto*; spettatori anche senatori e deputati del Regno, imbarcati sulla regia nave *Città di Milano*. La parata in mare terminò con il passaggio in formazione di due unità della flotta, la *Lepanto* e l'*Elba*, dinanzi al faro di S. Raineri, ove erano i due sovrani. In occasione della presenza a Messina del re d'Italia, nei giorni precedenti l'avvenimento, il 5 ottobre del 1907, il teatro Vittorio Emanuele propose una rappresentazione della *Tosca* di Giacomo Puccini, a beneficio della Croce Rossa.

a lato: disegno ed immagini del Re del Siam a bordo di navi per la Rivista Navale nello Stretto di Messina (1907), in suo onore;

nella pagina accanto: le banchine del porto di Messina a inizio Novecento e *sopra:* fotografato da Giacomo Brogi tra il 1890 e 1900, Chulalongkorn (1853-1910), Re del Siam con il nome di Rama V (1868-1910).





**L'EMERGENZA
DEL NOVECENTO
1908-1919**

IL CARGO *PRODUGOL* AFFONDATO NEL PORTO DI MESSINA NEL SISMA DEL 1908



Durante il sisma del 1908 che colpì la città di Messina, tra le tante distruzioni che si registrarono è da annotare l'affondamento all'interno del porto peloritano, del cargo *Produgol*, che alcuni mesi prima era stata ribattezzata con tale nome dopo il cambio di armatore, la compagnia russa Svorono & E di Pollone (Mariupol), che aveva definito l'acquisizione a luglio di quel tragico anno.

Il relitto del *Produgol* è stato identificato, grazie alle immersioni effettuate dal 22 al 26 gennaio del 2010 dai sub della cooperativa Ecosfera, insieme ai tecnici della Soprintendenza del Mare della Regione siciliana ed ai sommozza-

tori della Marina Militare appartenenti al Nucleo SDAI di Augusta. Nel corso della campagna di immersioni sono state eseguite le misurazioni del relitto e la documentazione video fotografica, ha evidenziato elementi che hanno permesso l'identificazione della nave a vapore di 90 metri di lunghezza, 12 di larghezza e una stazza di 2392 tonnellate. Costruita nel 1890 a Middlesbrough da Sir Raylton Dixon & Co. per la compagnia Ruskin SS Co (A. Holland & Co) di Londra con il nome di *Ruskin*, nel 1901 passò alla Darwin SS Co. Nel luglio del 1908 venne venduta alla compagnia russa Svorono &

E di Pollone (Mariupol, Russia) e ribattezzata *Produgol*. Il piroscafo, i cui acquirenti avevano sede a Mariupol città portuale sul mar di Azov, nell'attuale Ucraina, prese il nome del sindacato russo delle grandi imprese carbonifere del bacino del Donets, il *Produgol* per l'appunto (abbreviazione che stava per Società Russa per gli Scambi di Combustibile Minerale del Bacino del Donets), fondato nei primi anni del Millenovecento. Il sindacato *Produgol* era una associazione di capitalisti molto potente, che forniva il 60 per cento di tutto il carbone del Donets, regione storica, economica e culturale allo-



ra appartenente all'Unione Sovietica, attualmente territorio ucraino. Dopo la diffusione della macchina a vapore, l'estrazione di carbone fossile era divenuta di essenziale importanza e la coltivazione sistematica delle miniere di carbon fossile aveva creato un ingente sviluppo industriale delle regioni carbonifere. Il nome *Produgol* passò in seguito al mercantile che fu acquistato in sostituzione di quello perso a Messina. Si trattava della ex *Beeforth*, che F. C. Svorono & E. di Pollone comprarono dalla Newton, Appleton & Co, Hull (poi usata come *Trasporto n. 54* dalla Marina Russa durante la prima guerra mondiale). Le immersioni all'interno della zona Militare del porto di Messina, che furono autorizzate dal Comando Militare Marittimo Autonomo in Sicilia, sono state accompagnate da una ricerca storica del relitto, eseguita in collaborazione con l'associazione "Nettuno", attraverso il reperimento di notizie giornalistiche che riportavano notizie dell'affondamento. Poche settimane dopo il 28 dicembre del 1908, il "Victoria Daily Colonist" e l'australiano "The Mercury" riportarono il tragico affondamento del mercantile *Produgol* che si trovava all'interno del bacino di carenaggio per riparazioni, da cui venne spostato dalla potenza dell'onda del maremoto. Negli articoli vengono riportati i racconti di Con-



stantine Doresa, incaricato dalle compagnie assicurative per sovrintendere i lavori in bacino, e che insieme ad alcuni membri dell'equipaggio dello stesso *Produgol*, si unirono agli altri equipaggi di navi presenti in porto per il salvataggio dei superstiti del sisma. Il relitto, ritrovato dopo oltre cento anni, si presenta integro per la maggior parte delle sue strutture, ed è insabbiato per circa 3 metri, in tutta la sua lunghezza. La prua corrisponde nelle sue forme a quanto indicato nei disegni costruttivi mentre assenti sono ancore e le relative catene dagli occhi di cubia, e l'argano salpa ancora non è più nella sua posizione originaria. Elementi dell'albera-

tura prodiera giacciono nei pressi del secondo boccaporto della stiva di prua ed il carruggetto di dritta, che alloggiava il relativo fanale di via, è distrutto, mentre quello di sinistra è integro. Nel Ponte di comando sono ancora visibili i resti del timone ed in sala macchina il propulsore a vapore, a triplice espansione con le sottostanti caldaie. Ottimamente conservata la cucina con vari utensili.

nella pagina accanto: immagini del piroscavo *Produgol*, affondato a Messina nel 1908 e sopra il timone e l'elica della nave inabissata in porto.

LE NAVI MERCANTILI IN SOCCORSO DI MESSINA DOPO IL SISMA

Il Porto di Messina, da sempre elemento territoriale protagonista della storia della città, anche all'indomani del Terremoto del 1908, con il movimento di numerose navi, battenti varie bandiere, fu al centro delle vicende dei soccorsi che le Marine militari e mercantili portarono alla popolazione. Un porto, come scrisse Barzini sulle cronache del "Corriere della sera" del 19 gennaio 1909, ove alberature e ciminiere di navi si ergevano come "gigantesche torri rotonde vicino ai tragici avanzi dei palazzi decapitati".

In tutta l'area dello Stretto, si ritrovarono oltre a 43 navi della Regia Marina, più di cento piroscafi, con

marinai, soldati, operatori sanitari ed un consistente naviglio minore. Delle oltre diciassette mila persone ritrovate vive sotto le macerie, moltissime furono salvate dalle marinerie giunte nello Stretto all'indomani del 28 dicembre 1908.

Più di 13 mila superstiti ricevettero aiuto dai militari italiani, 1300 da quelli russi, 1100 dagli inglesi e 900 dai tedeschi, ma furono anche consistenti le operazioni condotte da piroscafi della marina mercantile francese, statunitense, austro-ungarica, spagnola e danese oltre che dal naviglio requisito per l'occasione dal Governo italiano.

Già ancorate nel porto di Messina



dalla faticosa notte tra il 27 e 28 dicembre, si trovavano, alcune unità della Regia Marina, l'incrociatore *Piemonte*, le torpediniere *Serpente*, *Saffo*, *Sagittario*, *Scorpione* e *Spica*; quest'ultima lanciò l'allarme a tutto il Paese, appoggiandosi all'ufficio telegrafico di Nicotera, in Calabria.

Con queste unità stazionavano in porto i piroscafi *Montebello* e *Scrivia* oltre a *Loreto* e *Simeto* della società Navigazione Generale Italiana, ripartiti i primi due per Catania e gli altri due, uno per Napoli e l'altro, il 30 dicembre, sempre per Catania, con un carico di mille persone tra feriti e scampati al sisma. Il *Montebello* era una nave





mercantile a vapore, considerata di dimensioni notevoli per quel tempo, con i suoi 96 metri di lunghezza, e che nelle sue stive di prua e di poppa con un sistema di cuccette montabili, poteva ospitare oltre mille emigranti nei collegamenti tra la Sicilia e New Orleans. Oltre ad agrumi ed emigranti siciliani, nella rotta di ritorno dagli Stati Uniti trasportava balle di cotone che da Palermo venivano poi trasferite a Genova dove si tessera la stoffa jeans. Ma il piroscafo legò il suo nome anche al fatto che aveva trasferito parecchi musicisti siciliani, futura primigenia del jazz americano. Lo *Scrivia*, venticinque anni prima del terremoto, aveva invece permesso la raccolta di campioni itti-

ci provenienti dal ramo del Gange che porta il nome di Hoogly, presso Calcutta.

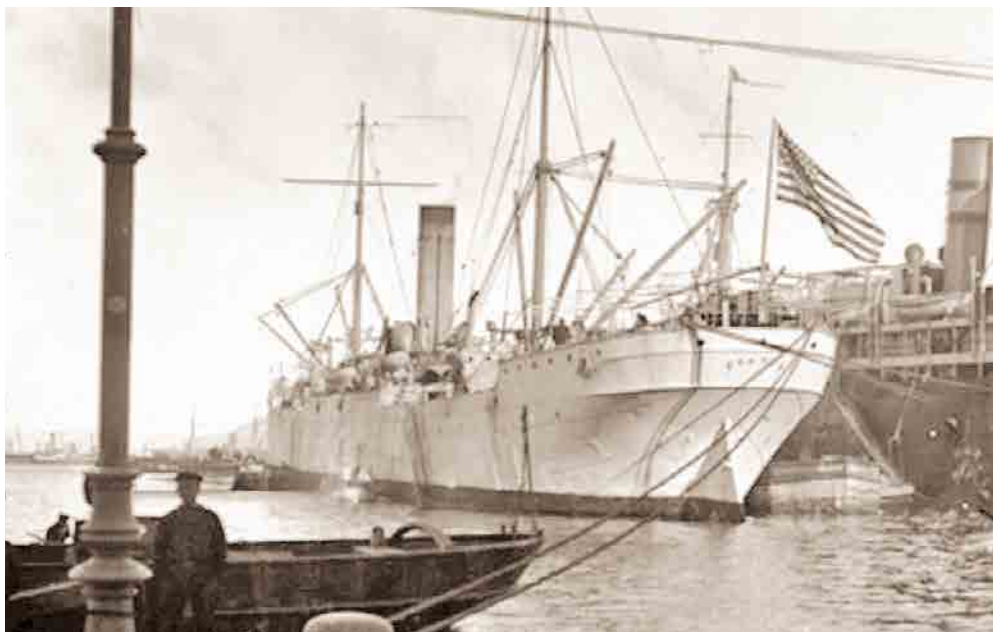
Sorpreso dal sisma ma soprattutto dalle onde del maremoto, fu il mercantile *Quirinale*, protagonista di involontarie manovre cinematografiche che lo portarono fuori dal porto, quindi a spiaggiarsi e poi riprendere il controllo della navigazione, ripartendo lo stesso 28 dicembre per Palermo con 46 profughi a bordo. L'*Avvenire* partì per Palermo imbarcando 24 profughi, i britannici *Ebro* e *Mariner* con il *Salvador* e *Therapia*, battenti bandiera tedesca e l'austro-ungarico *Andrassy*, collaborarono all'opera di trasporto dei sopravvissuti a Palermo e Napoli.

All'indomani del sisma tre unità

della squadra navale russa, l'incrociatore *Makaroff*, e le corazzate *Slava* e *Tzésarévitch* seguite dall'incrociatore *Bogaty*, giunsero in soccorso dal porto di Augusta, offrendo l'aiuto dei loro equipaggi alla popolazione terremotata, mentre altre navi mercantili facevano rotta su Messina.

Una delle prime fu certamente la *Washington*, della compagnia La Veloce, che si trovava in navigazione nello Stretto già il 28 dicembre e che nella stessa giornata ripartì per Catania con 1000 profughi. Il 28 dicembre giunse anche da Napoli il piroscafo *Colombo* che ripartì il giorno dopo per il capoluogo campano con a bordo alcuni feriti e profughi.

Dalla compagnia Ngi, il Governo italiano noleggiò poi le navi *Sardegna*, utilizzata come centro di comando delle operazioni di soccorso, ed il piroscafo *Savoia* che dal gennaio 1909, ormeggiarono a pontili d'emergenza attrezzati nel disastrato porto peloritano. Il *Sardegna* di 5 mila 525 tonnellate di stazza, varato nel 1902 per conto della Società di Navigazione Sitmar di Genova era impiegato per il trasporto merci e passeggeri sulla linea Genova-New York. Passata alla Ngi, dal 1912 al 1916, coprì la linea Genova-Buenos Aires e successivamente, sino alla radiazione nel 1928, garantì i collegamenti con Spagna, Grecia e Turchia. Il *Savoia*



acquisito invece nel 1897 dalla Compagnia La Veloce, fu trasformato da yacht reale, costruito nel cantiere di Castellammare di Stabia nel 1883, in nave passeggeri per il Nord e Sud America, restando in servizio sino al 1923. Nei primi quattordici anni di vita il panfilo reale era stato utilizzato come nave di rappresentanza e da diporto dei sovrani d'Italia. Le due navi alloggio costituirono il primo avamposto dei soccorsi, la cui gestione, nella catena di comando, non mancò di suscitare lamentele per disfunzioni organizzative e ritardi nella distribuzione di viveri, a fronte della funzionalità che le squadre navali straniere dimostrarono negli aiuti prestati direttamente.

Il *Sardegna* ripartì da Messina per Napoli con 108 superstiti il 3 gennaio. Raggiunsero ancora Messina il 30 dicembre 1908, la *Ionio*, ex *G.B. Lavarello*, che trasportò uomini del 19° Fanteria e del 9° Bersaglieri, vettovagliamento anche per il personale delle Poste e generi di soccorso, ed il piroscafo *Solunto*, dirottato dalla linea Napoli-Palermo per prestare soccorsi e trasportare superstiti; mentre dal *Verona*, furono sbarcate nei primi giorni di gennaio 1909, legnami per costruire i primi ricoveri baraccati, viveri e coperte.

Il 29 dicembre era partita da Genova, con viveri e materiali, l'*Indiana*, costruita nel 1905 dalla Società Esercizio Bacini di Riva Trigoso (Genova)

per conto del Lloyd Italiano, la nave era impiegata per i collegamenti Genova-Napoli-New York. L'*Indiana* che stazzava 4.996 tonnellate, ed imbarcava oltre 1620 passeggeri, nel 1918 venne ceduta alla Ngi e nel 1924 passò alla Sitmar Line, ribattezzata *Romania*.

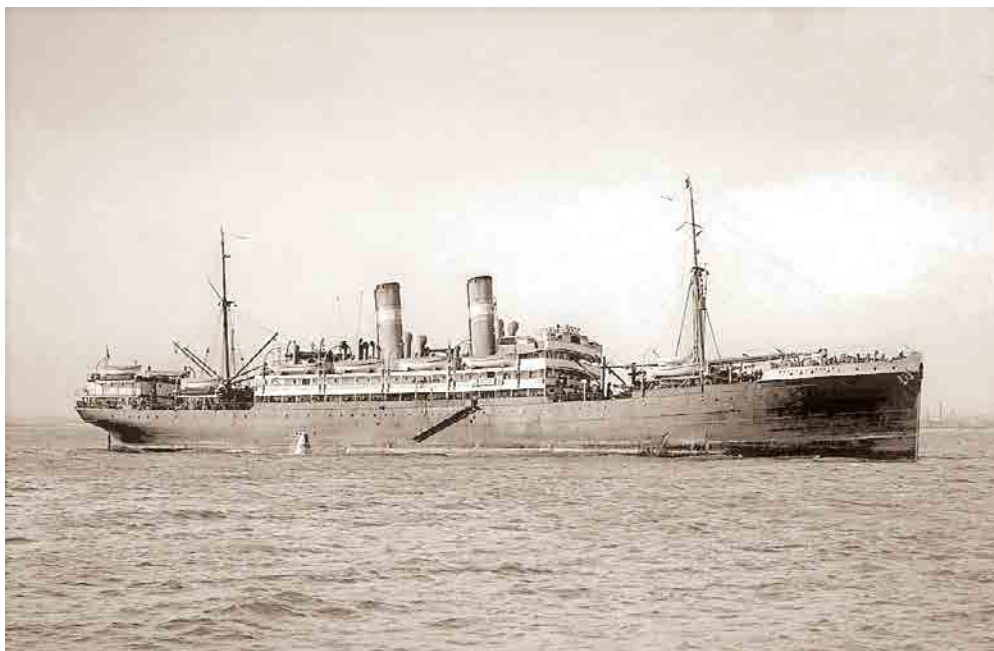
Impegnata a trasportare materiale di soccorso anche la *Vincenzo Florio*, nave mista vela-vapore, con tre alberi, costruita nel 1880 nei cantieri di Glasgow da A. Stephens & Figli. Con una stazza di 2840 tonnellate, per 116 metri e capacità di trasportare oltre 550 passeggeri in tre classi, aveva avviato i collegamenti con l'America il 22 maggio 1880, linea Catania, Messina, Palermo e New York.

Ai soccorsi parteciparono anche la *Lombardia* della Ngi ed il grande piroscafo passeggeri *Regina d'Italia* che per due mesi fu impiegato come nave alloggio e sul quale trovarono rifugio i bambini sperduti e gli orfani. Per gli orfani fu anche impegnata a Messina, l'Opera Nazionale Marinaretti di Venezia, sorta nel 1906 e poi soppressa nel 1923, per raccogliere sulla nave asilo *Scilla*, gli orfani dei pescatori e marinai del litorale adriatico e dar loro l'istruzione elementare e successivamente quella professionale ed avviare i più dotati agli studi nautici medi e superiori.

A queste navi si era successivamente unita, sempre trasportando aiuti e

soccorsi, la *San Giovanni* della Società Sicula Americana di Navigazione, varata nel 1907, il piroscafo con stazza di oltre 6500 tonnellate fu impiegato sulla rotta di collegamento con New York dai porti di Napoli e Palermo e quindi per i collegamenti con il Sud America. Ma anche la *Regina Elena* della Ngi, costruita nel 1907 dai Cantieri Liguria di Ancona, che poteva imbarcare 1125 passeggeri.

Tra le navi attrezzate ad ospedale, operò a Messina anche il piroscafo *Taormina*, noleggiato per tale scopo e fatto salpare da Genova, nella mattinata del 1° gennaio 1909. Giunse nello Stretto dopo due giorni di navigazione ed accolse oltre 200 feriti di cui 10 poi sbarcati a Napoli l'8 gennaio ed altri a Livorno. Anche l'*Ancona* che faceva parte dei sette piroscafi della Società Italia di Società di Navigazione a vapore, nata a Genova, nel 1899, fu destinata al trasporto di materiale per la Croce Rossa Italiana. Il 29 dicembre 1908 era stata dirottata a Messina la *Birmania*, in navigazione da Napoli a Siracusa e che il 31 rientrò a Napoli trasportando circa 1250 superstiti; a lei si aggiunse il 31 dicembre, la *Tebe* messa a disposizione del Prefetto di Napoli come nave soccorso, che imbarcava 12 medici con una tenda ospedale. Altre tende e materiale sanitario sbarcato dalla nave *Stura*, insieme a fanti e bersaglieri, permise la creazione



di altri punti sanitari in città mentre veniva utilizzato anche il piroscafo *Le timbro*. Allo stesso scopo fu anche impegnata la *Regina Margherita*, della Ngi, che giunse a Messina con a bordo quattro medici, in un pomeriggio di pioggia torrenziale che ostacolò le operazioni di sbarco delle scorte sanitarie, portate a termine con l'ausilio di marinai inglesi. Il 2 gennaio era poi giunto da Napoli il *Nord America*, costruito nel 1882 dal cantiere John Elder & Co. di Glasgow per conto della compagnia Thomas Skinner & Co. fu utilizzato come nave soccorso, ospitando i sopravvissuti del terremoto di Messina, e trasportandone molti a Napoli. Alle numerose navi mercantili intervenute in aiuto di Messina e

Reggio Calabria, insieme ad unità delle Marine da guerra, furono concesse dal Re e dal Governo italiano, ricompense e benemerienze per l'impegno umanitario dimostrato nelle operazioni di soccorso e nell'opera assistenziale a favore delle vittime di quell'immane tragedia.

sopra: il grande piroscafo passeggeri *Regina d'Italia*, progettato da G. Clark Ltd. per conto della Compagnia Britannica di Navigazione Prince Line con il nome di *Sardinian Prince* e costruito nel 1905 dal cantiere Sir J. Laing & Sons Ltd. di Sunderland, Inghilterra. Ancora in cantiere fu acquistato dal Lloyd Sabaudò e ribattezzato *Regina d'Italia* e per due mesi nel 1909, fu impiegato come nave alloggio e sul quale trovarono rifugio i bambini;

a lato: il piroscafo americano *Celtic* alla fonda nel porto di Messina (1909);

nelle pagine precedenti: profughi e navi nella Messina del dopo sisma.

SISMA 1908: TESTIMONIANZE DAL MARE

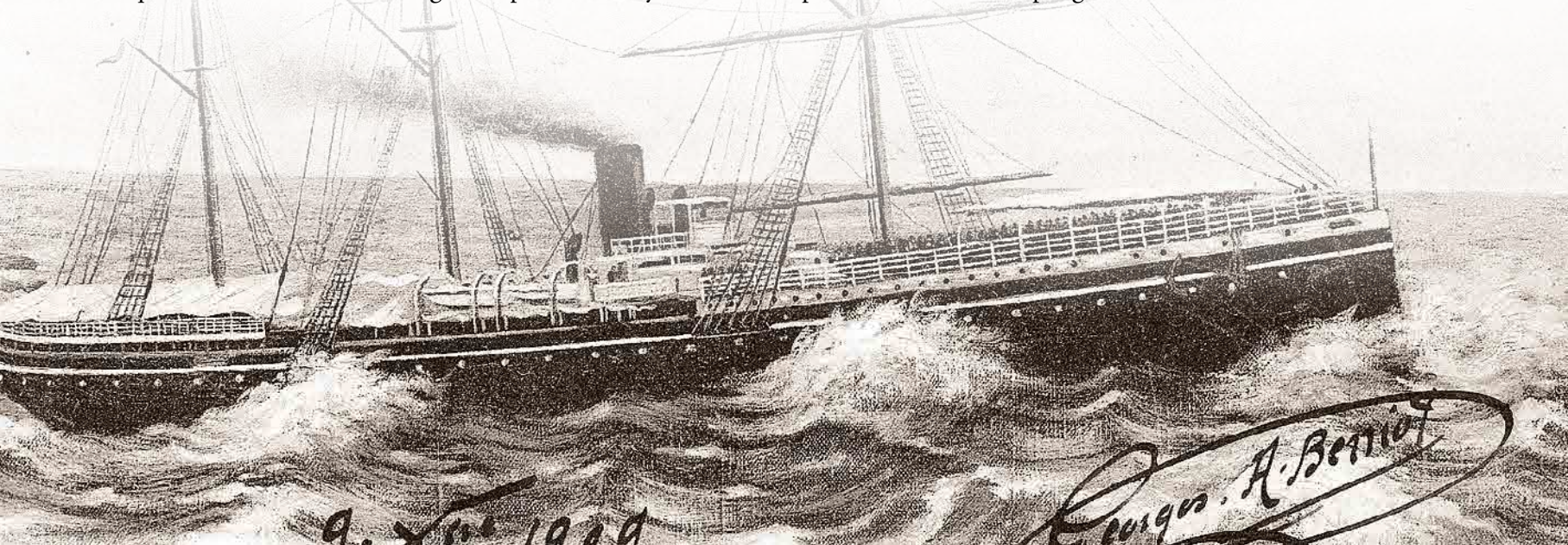


Tra i tanti resoconti e le varie testimonianze del terremoto di Messina che nel 1908 decimò la popolazione e distrusse la città, sono particolari quelle di chi il sisma lo avvertì e lo visse mentre si trovava in mare, a bordo di una nave, nei pressi del porto o in navigazione nello Stretto.

Drammatica fu ad esempio la descrizione, riportata dal giornale "Roma" del 22 gennaio 1909, del capitano Ermanno Falkenburg, comandante della nave traghetto *Calabria*, partita da Messina verso Reggio Calabria, poco dopo le cinque. "Dirigevo la manovra, quando ad un tratto un fragore cupo,

prolungato, che sembrava venire dalle profondità del mare mi inchioda al mio posto. Poi, prima che io avessi potuto fermare l'attenzione sul fenomeno insolito, sento il *Calabria* colare a picco con rapidità spaventosa, mentre un urlo di terrore si levava dai passeggeri che erano sul ponte e nei saloni di prima e di seconda classe. Distinguo nettamente illuminate dai bagliori fuggitivi dei fari di bordo due muraglie di acqua scavare un baratro in cui il *Calabria* si inabissa. Poi, con la stessa fulminea rapidità, si risale alla superficie. Lunghissime ondulazioni imprimono al ferry boat un impressionante mo-

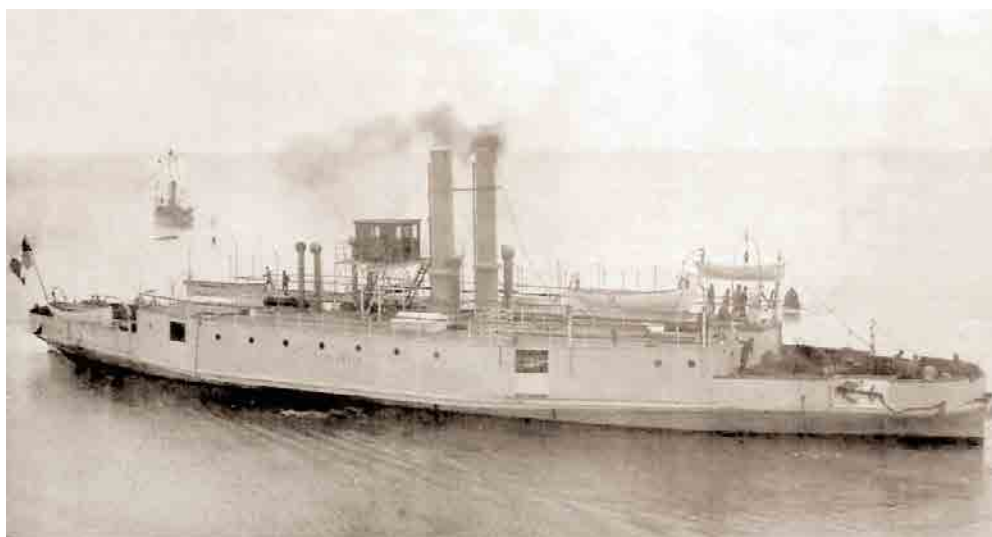
vimento di beccheggio. Ed ecco spegnersi successivamente sulle due rive i lumi di Villa, di Reggio e di Messina. Sospeso la manovra ed il *Calabria* si ferma in mezzo allo Stretto. Spenti i lumi della riva, ogni direzione è impossibile, nella terribile incertezza, mi decido ad attendere l'alba. Intuisco che qualche cosa di straordinario, di terribile, si è compiuto laggiù, sulla costa calabra e sulla sicula; ma invano scruto le tenebre col cannocchiale. Nel cielo, intanto, dalle due rive, si innalzavano lentamente, sino a congiungersi, due nuvole nere come l'inchiostro, che spengono ad una ad una tutte le stelle,



e dopo pochi minuti comincia a venire giù una pioggia sottilissima di sabbia, che acceca, che soffoca”. Il *Calabria* riuscì ad attraccare a Messina, e appena fu possibile i passeggeri scesero a terra per disperdersi tra le macerie alla ricerca dei propri cari.

In tale scenario apocalittico, il mare dello Stretto offrì la narrazione del commissario di bordo del piroscafo postale francese *Orenoque*, pubblicata su “Le Petit Journal” e riportata da altri giornali: “Il 28 dicembre l’*Orenoque*, proveniente da Alessandria, si dirigeva su Messina. Noi ci trovavamo a due ore da questo porto. A un tratto una violenta scossa fece sussultare il piroscafo. Si credette da prima che avesse urtato una nave o si fosse arenato. La scossa durò una ventina di secondi, poi tutto cessò e il piroscafo continuò la sua corsa. Alle ore 7 si giunse in vista di Messina. Il mare era cosparso di travi, di barili e centinaia di barche...”. L’*Orenoque* era transitato dalla Stretto con altre atmosfere, alle otto del mattino dell’11 aprile 1874, in occasione della crociera che la “Revue Générale des Sciences” organizzò per i grandi siti dell’antica Grecia, noleggiando per tre settimane il transatlantico della Messageries Maritimes, ospitando 140 passeggeri.

Nel “Bollettino della Società Sismologica Italiana”, n. 13, del 1909, Giovanni Platania cita il ricordo di Camillo Branco, comandante dell’*Angelo*



Padre C., brigantino goletta di 72 tonnellate dell’armatore Cinollo di Spezia. Il 28 dicembre la sua nave si trovava ancorata nel porto di Reggio; “pochi secondi dopo il terremoto, il bastimento dapprima toccò il fondo, e dopo, strappati gli ormeggi di poppa, mentre le ancore aravano, fu trascinato, fuori del porto, al largo, a circa 200 metri; quindi fu spinto dal mare di nuovo entro il porto, e così alternativamente, due volte. In questo andirivieni urtava altri bastimenti e il piroscafo *Quirinale*, per cui si produssero la rottura del timone e altre avarie”. Stimò 6 metri e più, l’altezza dell’onda sul livello del mare e narrò anche che il brigantino goletta *Adalgisa* di Porto Maurizio di 260 tonn., fu portato a secco, e poi, dopo 10 minuti, fu ripreso dall’onda e trascinato fuori del porto. L’*Assunta* di Via-

reggio, fu sbattuta dal mare e lasciata con la poppa a secco; il *Michele*, carico di ferro, dapprima toccò il fondo e ruppe il timone, poi fu portato fuori del porto, mentre fu impossibile trattenere la catena dell’ancora che si filava.

Il comandante della goletta *Giuseppe Magiuto*, di Torre del Greco, riferì che la sua nave fu disormeggiata nonostante avesse dato fondo con l’ancora di dritta e quella di sinistra; pochi secondi dopo il terremoto, il maremoto e la goletta strappò gli ormeggi di poppa e fu danneggiata dagli urti.

Il capitano Vicari, comandante del piccolo piroscafo *Quirinale ex Baron Call*, varato nel 1904, ebbe cura di pubblicare l’estratto del giornale nautico del 28 dicembre quando, migliorato il tempo, aveva ordinato la partenza: “Verso le 5 e 20, un violento e



tremendo maremoto si scatena. Sono state tre ondate di enorme altezza, dando l'apparenza di vere montagne, che si precipitavano con grande velocità sul piroscampo, investendolo. La prima sul fianco sinistro e si rompono gli ormeggi di terra, lasciandoci sulla costa che non si tocca, perché respinti dalla stessa ondata". Volendo uscire dal porto non potendo salpare l'ancora di guardia, che era a dritta, ordinò, per la salvezza della nave, di filare per occhio. Manovrò per uscire quando sopraggiunse la seconda ondata, alla quale presentò la prua. "Con la macchina tutta forza avanti, l'onda ci fa velocemente indie-

treggiare prima e avanzare poi, buttandoci fuori dal porto da dove, la terza ondata ci fa rientrare, unendoci nello stesso vortice con i velieri esistenti in porto, dove ci abbordiamo continuamente gli uni e gli altri. Proiettati sulla costa di levante del porto, la nave si incaglia. Con l'aiuto delle macchine e delle stesse onde che ci sollevano, si riesce ad uscire dal porto, guidati da solo fanale rosso della testata, non curando gli ostacoli che si potevano incontrare di prua per l'oscurità. Appena liberi, diedi ordine di sondare le sentine che furono trovate asciutte, meno quella di macchina, piena d'acqua e sabbia pe-

netrata dall'osteriggio. Si attende con macchina adagio che faccia giorno, non esistendo più illuminazione nello Stretto». Fattosi giorno il piroscampo diresse su Reggio, dove trovò il molo sprofondato, e trasportò quindi feriti da Messina a Milazzo e a Palermo.

Platania, riporta anche la lettera del capitano F. Tamlin, comandante del piroscampo inglese *Huelva*, nave cisterna di 867 tonnellate della English & American Shipping Co. Ltd., di Liverpool, che raccontò di trovarsi a 7 miglia dal Faro di Capo Peloro "...il tempo era bello e chiaro, le stelle brillavano e non spirava vento. A un tratto il piroscampo cominciò a scuotersi e a balzare, come se si trovasse sopra una secca rocciosa e si udiva un rombo intenso come se soffiasse un groppo di vento. La prima scossa fu intorno alle ore 5,20 e durò da 15 a 20 secondi; una seconda scossa si avvertì circa 3 minuti più tardi. La luce del faro e tutte le lampade elettriche della spiaggia si spensero alla prima scossa. Il mare diventò molto agitato e all'alba una densa nebbia bianca copriva lo Stretto che alle ore 7,20, si diradò, e governai in modo da attraversare lo Stretto, e vi passai alle ore 8,30. L'acqua nello Stretto era lattiginosa e molto agitata, come se bollisse, e trasportava una quantità di battelli e oggetti naufragati. Attraversando lo Stretto avvertii parecchie scosse leggere".

Il comandante del *Loreto*, un vecchio piroscampo da carico da 1055 ton-



nellate, lungo 70 metri, raccontò alla Capitaneria di Porto di Catania, ove sbarcò i feriti messinesi, che il 28 dicembre si trovava oltre il Faro, diretto a Messina: “A un tratto avverti un grande scotimento della nave, sì che credette di avere investito”; ma visto che il piroscafo governava, scese dal ponte di comando e si affacciò all’osteriggio della sala macchine. Vide che tutto era in ordine, e alla comunicazione di un altro ufficiale che tutti i fanali di terra si erano spenti, comprese che si trattava di terremoto e fece rotta su Messina.

In vicinanza di capo Peloro si trovava anche il *Washington*, piroscafo della Navigazione Generale Italiana, il cui

comandante, capitano Ribaldo, narrò al “Giornale di Sicilia” del 29 dicembre 1908, che “alle ore 5,20 si avvertì a bordo uno scricchiolio di tutto il piroscafo, sicché altri dubitò che questo si fosse arenato, altri che si fosse perduta l’elica. Contemporaneamente non si vide più la lanterna del Faro, né la costa della Calabria, e una fitta nebbia si distese intorno. Alle ore 5,26 si avvertì una seconda scossa di 3 secondi, e poi altre scosse più brevi. L’entrata nello Stretto, alle ore 8,15 era quasi ostruita da barche, barcacce e legnami, botti e suppellettili, tutto in balia delle acque”. Altra narrazione quella del comandante dell’*Hopewell*, riportato dalla rivista



“Nature” del 7 gennaio 1909, secondo cui attraversando lo Stretto con la nave, “sembrò saltare in aria, come se una miniera fosse esplosa sotto di lei, e subito dopo una montagna d’acqua creatasi a dritta, si precipitò furiosamente verso Messina, mentre le sonde del fondale mostravano che il letto del mare era aumentato di dieci piedi”.

sopra: lo stato maggiore dell’*Orénoque* in transito nello Stretto nel 1908 e una xilografia del sisma appartenente alla Kozák Collection, Università di Berkeley;

nella pagina accanto: navi in porto a Messina per portare i soccorsi;

nelle pagine precedenti: ufficiali e passeggeri in una foto di Marcel Garcot e il piroscafo *Orénoque*; il ferry boat *Calabria*, subito dopo il varo (1904).

UNA "FALSA" CARTOLINA DEL 1909

La comunicazione visuale oggi, grazie anche all'avvento dei social network, è sempre più importante ma anche sempre più alto, il rischio che le immagini trasmettano informazioni e messaggi errati, di non conoscenza o volutamente sbagliati. Una considerazione questa che ha portato ultimamente il disegnatore della *Torino Fashion House* Matteo Enrico, a realizzare otto vedute "impossibili" del capoluogo piemontese, inserendo monumenti di altre città. Così sullo sfondo di Piazza Vittorio si erge la Basilica di San Pietro, oppure si può ammirare da Superga la vista di Rio de Janeiro. Molto spesso le cartoline, specie quelle dell'inizio del Novecento, hanno diffuso immagini che hanno trasmesso errate informazioni

su eventi o fatti risalenti a due secoli fa. È il caso di quella che circolò negli Stati Uniti nel 1909 che riproduceva navi nel porto di Messina, con i soccorsi alla popolazione terremotata. La nave, ripresa in primo piano tra due mercantili non identificati, era la *HMS Blake* della Royal Navy; la didascalia specifica che la "scena mostra il porto di Messina con navi e imbarcazioni americane e inglesi", ma quello raffigurato non è lo scalo peloritano e la nave inglese, l'incrociatore di I classe *Blake*, varato il 23 novembre 1889, mai approdò nella città siciliana. Le piccole imbarcazioni di servizio delle unità alla fonda, alcune battenti bandiera americana, non era-

no del tipo in uso durante le operazioni di soccorso nel porto di Messina sia da parte delle navi della flotta russa, americana e tedesca. La *HMS Blake*, seconda unità a portare il nome del grande ammiraglio britannico Robert Blake (la prima era stata varata nel 1808) fece servizio come ammiraglia nelle stazioni americane e delle Indie Occidentali e nel dicembre 1895 fu assegnata alla Flotta del Canale; quattro anni dopo, nel 1889, fu inviata in Sierra Leone a favore delle azioni di soppressione della ribellione scoppiata nella colonia. Nel 1906 fu disarmata e nell'agosto 1907 fu utilizzata come deposito mobile per la 2^a Flottiglia Cacciatorpediniere del-





la Grand Fleet e in seguito passò come tender all'11^a Flottiglia Cacciatorpediniere. Disarmata nel 1919, radiata definitivamente nel 1920, fu venduta per demolizione e infine smantellata il 9 giugno 1922. Le navi della flotta del Regno dirottate nell'area del disastro, al comando dell'ammiraglio Sutton unito, ricevettero attestazioni e riconoscimenti pubblici, furono le navi da battaglia *Duncan* ed *Exmouth*, gli incrociatori leggeri *Minerva* e *Philomel*, gli incrociatori *Euryalus*, *Lancaster* e *Sutlej*, e la torpediniera *Boxer*. Gli equipaggi della Royal Navy partecipano alle operazioni di soccorso fornendo aiuto e assistenza a fianco di marinai delle unità mercantili britanniche presenti o inviate *Afonwen*, *Chesapeake*, *Cretic*,

Drake, *Ebro*, *Mariner*, *Ophir* e *Vito*. Il *Sutley* prima nave inglese ad arrivare, trasportò anche medici, chirurghi, carabinieri e soldati italiani, imbarcati la sera del 29 dicembre a Siracusa. Le unità della US Navy che furono inviate a Messina e a Reggio Calabria per fornire assistenza umanitaria furono quelle della Prima Divisione, le navi da battaglia *Connecticut* e *Illinois*, e la nave rifornitrice *Culgoa*. Si tratta di tre delle sedici navi da guerra statunitensi salpate un anno prima dal porto di Hampton Roads, in Virginia, per una crociera intorno al mondo, che da poco avevano fatto ingresso in Mediterraneo, attraverso il Canale di Suez.

A parte lo storico attraversamento della squadra navale inglese dello Stretto

di Messina, nel giugno del 1859, navi di Sua Maestà Britannica approdarono più recentemente quando, dal 30 luglio al 6 agosto 1948, sostò nel porto una squadra di caccia formata dalle navi *Chevron* e *Chelain*, al comando dell'ammiraglio Michael Mayward Denny, che ricevette accoglienze al civico palazzo e anche dall'allora arcivescovo Paino, che organizzò un concerto nella Basilica Cattedrale. Dodici anni più tardi, nel giugno 1960, entrò in porto la portaerei *Hermes*.

sopra: Robert Blake (1599-1657) in un dipinto di Henry Perronet (1829) e l'equipaggio del caccia inglese *Duncan* a Messina dopo il 1908;

nella pagina accanto: la *HMS Blake*, e nella cartolina riprodotta nel 1909 con l'indicazione errata di una sua presenta nel porto di Messina per portare soccorsi.

CIMELI DELLA CHIESA GRECA DI MESSINA DALLE ROVINE DEL TERREMOTO AL MUSEO BIZANTINO E CRISTIANO DI ATENE



Tra le navi che prestarono soccorso alla popolazione terremotata di Messina, ci fu anche una unità militare greca, la *Sfacteria*, che aveva fatto scalo a Catania, con un'altra nave della Flotta reale ellenica, la *Kriti*, il 5 gennaio 1909, per sbarcare viveri, tende, un corredo completo per allestire un ospedale, ed un gruppo di dodici sanitari tra medici e infermieri. Quattro giorni dopo arrivò nella città dello Stretto, ove l'equipaggio fu impegnato, dopo le intese con il generale Francesco Mazza, nominato comandante della Unità di coordinamento dei soccorsi dopo il terremoto, per gli scavi tra le rovine del consolato greco a Messina e mettere in salvo l'archivio, poi consegnato al console greco Stathopoulos. Successivamente i marinai greci li-

berarono dalle macerie la chiesa greca di *Agios Nikolaos*, edificio dedicato al culto di San Nicolo dei Greci, ricostruito nel 1790 ed andato completamente distrutto il 28 dicembre del 1908. Sotto un cumulo di rovine, alto più di otto metri, furono recuperate cinquanta icone piccole e quindi grandi, tra cui quelle di *Cristo Pantocratore*, *Panagia Odigitria* e *Santa Caterina*, dipinte da Michele Damaskinos il maggior esponente della pittura di icone cretese-veneziana del sec. 16°, che soggiornò a Messina dal 1569 al 1573.

La *Sfaktiria* partita da Zacinto, aveva a bordo Vlasis Gavriilidis l'editore del quotidiano "Acropolis", e il giornalista Thomas Sinadinòs che documentarono quegli interventi con i loro resoconti sul-

le pagine dei giornali greci. Dalle rovine vennero anche salvati calici sacri, oltre a candelabri, un'uniforme sacerdotale ricamata con filo d'argento e una pesante croce. I reperti imbarcati dal comandante della nave, il capitano Sophocles Dousmanis che, rientrando il 20 gennaio 1909 al porto del Pireo, consegnò i cimeli alla chiesa dell'Arsenale militare di Salamina. Nel 1915 furono catalogati dal professor Adamantios Adamantiou, direttore del Museo Bizantino fondato in quello stesso anno, dopo la trasformazione del Museo della Società Archeologica Cristiana che avrebbe conservato la collezione di importanti icone, tra cui quelle di San Nicola di Messina. Oggi quest'ultime sono ospitate nel Museo Bizantino e Cristiano di Atene in una





moderna sede a pochi metri dal Parlamento greco. Dopo il 1908, quelle Icone bizantine, ritornarono per la prima volta per alcuni mesi, nel 2013, trasferite in Sicilia per la mostra “Immagini e Scritture. Presenza greca a Messina dal Medioevo all’età Moderna”, allestita dal 22 marzo al 26 maggio al Museo regionale di Messina e dall’8 giugno presso le Sale duca di Montalto del Palazzo Reale di Palermo. Un patrimonio di 41 Icone, alcune bifacciali, risalenti al periodo compreso tra il XIV ed il XIX secolo, insieme a 9 icone dello stesso Museo di Messina ed a 16 preziosi manoscritti del periodo compreso tra il X ed il XVI secolo, messi a disposizione dalla Biblioteca Regionale Universitaria “Giacomo Longo” di Messina che ha riannodato le fila di un’antica comunanza di sentire tra due comunità, quella messinese e quella greca, e tra due mondi culturali del passato, confermando il rapporto tra la cultura greca e bizantina e una Sici-

lia acquisita alla guida illuminata dei re Normanni.

A ricordare la presenza della chiesa di San Nicolò dei Greci, attiva nella Messina preterremoto tra la strada dei Tintori e quella delle Concerie, il 4 agosto 2012 è stata inaugurata e benedetta un’edicola votiva di S. Nicola dei Greci a cura della Comunità Ellenica dello Stretto, nella Villetta Micheli, sulla via Garibaldi, che ricorda la chiesa edificata nel 1686, in posizione centrale sull’asse dell’odierna via Garibaldi, distrutta dal sisma e mai ricostruita.

La nave *Sfaktiria*, di 831 tonnellate di stazza lorda, era stata varata il 15 marzo 1884 dai cantieri navali J&G. Thompson, Clydebank del Regno Unito, con il nome di *Buzzard* e impiegata dalla società armatrice G & J Burns di Glasgow nei collegamenti marittimi tra Ardrrossan in Scozia e Belfast. Successivamente la nave cambiandole il nome in *Sfaktiria*, fu acquistata dalla Guardia costiera

greca nel 1887 quale yacht reale per Re Giorgio, in alternativa del più vetusto *Amfitrite*. La nave *Sfaktiria* fu la prima unità greca ad avere generatori di elettricità, ma il suo impiego fu assai limitato e nello stesso anno passò agli armatori della Società Hellenic Shipping di Syros che la utilizzarono sino al 1893 quando fu ceduta alla New Hellenic Steam Navigation Society. Fu presto restituita alla Marina militare ellenica operando, come nave ausiliaria per trasporto truppe, fino al 1924 quando fu rivenduta alla compagnia di Commercio e industria del Pireo di G. Strigos, G. Domestini & Co., come nave da trasporto. Nel gennaio del 1927, la *Sfaktiria*, dopo aver caricato nel porto dell’isola di Oinousses, 60 mila barili di petrolio, precedentemente salvati dal cargo *Free*, partì per Salonico, rimorchiato dal *Mimis*, ma il 19 gennaio incontrando condizioni di mare agitato, durante la navigazione a nord-ovest dell’isola di Psara, affondò nel mar Egeo.

Alle navi *Sfacteria* e *Kriti* ed ai loro comandanti, fu concessa la medaglia d’argento commemorativa istituita da Vittorio Emanuele II per l’opera soccorritrice e delle azioni generose compiute a Messina.

sopra: l’allestimento della mostra sulle icone al Museo regionale di Messina (2013);
nella pagina accanto: il capitano Sophocles Dousmanis sul ponte della *Sfaktiria* ed un’immagine della nave ex yacht *Buzzard*.

IL TRANSATLANTICO *CARPATHIA* A MESSINA UN MESE PRIMA DI SALVARE I NAUFRAGHI DEL TITANIC E PER L'ULTIMA SUA CROCIERA NEL 1915



Due date significative caratterizzano il rapporto tra la nave *Carpathia* ed il porto di Messina. L'undici marzo 1912 il transatlantico proveniente dal porto di Fiume faceva il suo primo scalo peloritano per imbarcare emigranti diretti negli Stati Uniti, 36 passeggeri in seconda classe, uno in prima e 382 tonnellate di carico. Dopo quella tappa a Messina fece rotta per New York da dove sarebbe ripartito un mese dopo per intraprendere il viaggio inverso, con destinazione Fiume.

Nella notte di domenica 14 aprile 1912, il *Carpathia*, piroscafo della Cunard da 13.600 tonnellate, comandato da Arthur H. Rostron, diretto in Mediterraneo con 735 passeggeri a

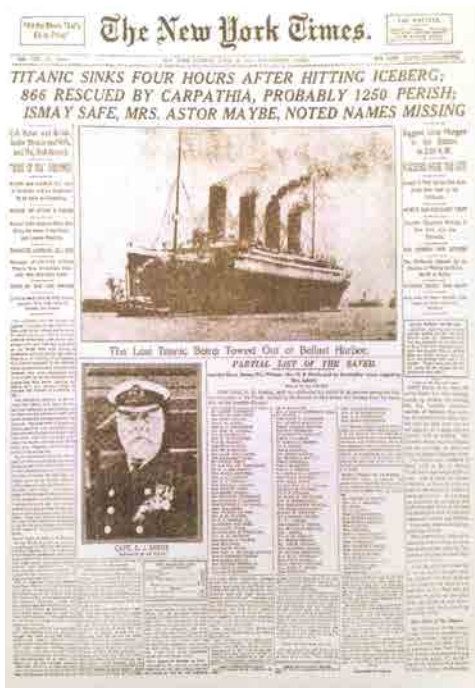
bordo, ricevette la richiesta di soccorso del *Titanic*. Alle 23.40 il *Titanic* entrò in rotta di collisione con un iceberg, nell'Atlantico settentrionale ed il marconista del *Carpathia*, Harold T. Cottam ricevette un messaggio da Cape Race (Terranova), in cui si affermava che la stazione aveva traffico privato dal *Titanic*. Collegandosi con il transatlantico, il *Carpathia* ricevette invece il segnale di soccorso e il capitano Rostron, ordinò subito di raggiungere a velocità massima (17 nodi, corrispondenti a 31 km/h) l'ultima posizione nota del *Titanic*, a circa 58 miglia (93 km).

Il *Carpathia* giunse sul luogo del disastro, dopo aver percorso un'insidiosa

rotta tra i ghiacci, alle ore 4.00 del 15 aprile, un'ora e mezzo dopo l'affondamento del *Titanic*. Nel corso delle ore successive l'equipaggio fece salire a bordo i 705 superstiti del transatlantico della White Star Line e partì per New York, dove giunse il 18 aprile.

Per l'aiuto prestato al *Titanic*, l'equipaggio del *Carpathia* venne premiato dai superstiti; i membri dell'equipaggio vennero insigniti con medaglie di bronzo, gli ufficiali con medaglie d'argento; il capitano Rostron ricevette la medaglia d'oro e una coppa d'argento, consegnata da Margaret Brown, una delle superstiti del *Titanic*. Rostron fu successivamente ospite del Presidente



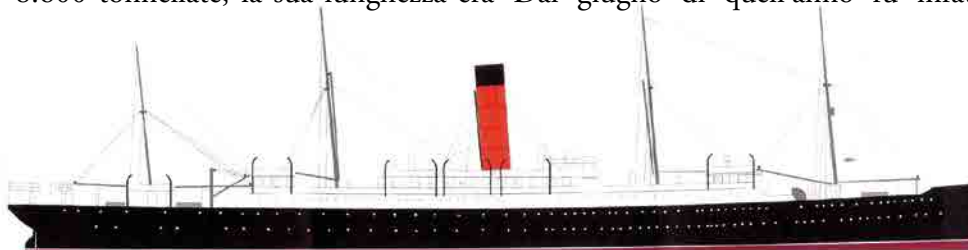


degli Stati Uniti William Howard Taft alla Casa Bianca, e ricevette la Medaglia d'oro del Congresso, il più alto riconoscimento civile conferito dal Congresso degli Stati Uniti d'America.

Il transatlantico *Carpathia* era stato costruito in Inghilterra nel cantiere Swan Hunter & Wigham Richardson, a Newcastle Upon Tyne e varato il 6 agosto 1902. Il suo dislocamento era di 8.600 tonnellate, la sua lunghezza era

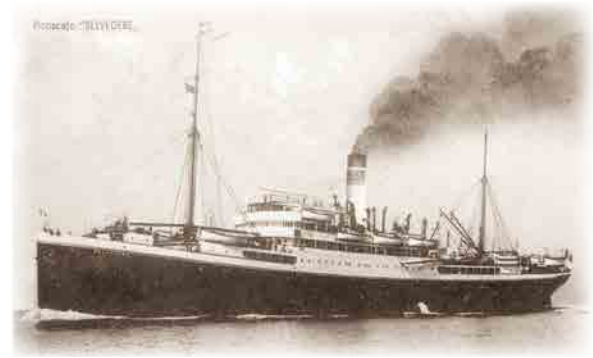
di 541 piedi (165 m) e la sua larghezza di 64 (19,66 m). Il *Carpathia* effettuò il suo primo viaggio il 5 maggio 1903 da Liverpool a Boston, e New York, Trieste, Fiume e altri porti del mar Mediterraneo tra cui Messina che toccò il 13 aprile 1915. Fu quello l'ultimo viaggio che fece come transatlantico sulla rotta Pireo, Messina, Palermo, Napoli, Genova, Lisbona e New York. Dal giugno di quell'anno fu infatti

militarizzata ed utilizzata come nave per il trasporto in Europa delle truppe della Canadian Expeditionary Force, durante la prima guerra mondiale. Faceva parte di un convoglio quando fu silurato il 17 luglio 1918, al largo della costa orientale dell'Irlanda, 120 miglia ad ovest di Fastnet dal sommergibile tedesco *U-55*. L'esplosione uccise tre fuochisti e altre due membri dell'equipaggio nella sala macchine.



sopra: il "New York Times" con in prima pagina la tragedia del *Titanic* e l'equipaggio del *Carpathia*;
a lato: un profilo del piroscafo della Cunard;
nella pagina accanto: una cartolina del *Carpathia* che lascia Messina e il transatlantico, dopo il varo.

IL *BELVEDERE* A MESSINA TRASPORTANDO TRUPPE DOPO LO SCALO INAUGURALE PER IMBARCARE EMIGRANTI



Nella storia della portualità di Messina c'è una nave che si distinse per i suoi due unici scali peloritani, nel primo decennio del novecento, trasportando prima passeggeri e poi truppe. Fu il *Belvedere*, un piroscafo misto di 7166 tonnellate di stazza lorda, progettato espressamente per il servizio emigranti e merci fra l'Adriatico ed il Nord e/o Sud America, varato l'otto aprile 1913 per l'Unione Austriaca di Navigazione S.A.. Poteva imbarcare 12 passeggeri in prima classe, 140 in seconda e 1274 in terza; prima e seconda classe erano sistemate nella zona del cassero centrale mentre la terza utilizzava il primo ponte di stiva nelle zone di prora e di poppa. Era lungo fuori tutto 133,42 metri, con un'immersione a pieno cari-

co di 8,76 metri e sviluppava una velocità di 12 nodi.

L'Unione Austriaca di Navigazione S.A era un'importante Società di navigazione con sede a Trieste, quando la città era il principale porto dell'Impero Austro-Ungarico. Era stata fondata nel 1895 dagli spedizionieri Gottfried Schenker, August Schenker-Angerer e William Burell, con lo scopo di realizzare un collegamento marittimo per il trasporto delle merci tra l'Austria-Ungheria ed il Nord America. Nel 1904 con la flotta costituita da 19 navi, vennero proposti per la prima volta viaggi per il trasporto dei passeggeri, per lo più emigranti, che decidevano di

espatriare negli Stati Uniti d'America. L'attivazione di queste linee marittime mise la società in competizione con due straordinari concorrenti, il Norddeutscher Lloyd e la Hamburg-America-Linie che sino a quel momento avevano gestito la traversata degli emigranti dai territori della Monarchia asburgica.

Benché progettato per la linea Trieste-Buenos Aires il 31 agosto 1913, effettuò il viaggio inaugurale sulla linea Trieste, Patrasso, Messina, Palermo, Algeri, New York, rimanendovi fino al 20 giugno 1914. Quella di Messina fu l'unica tappa prima del suo disarmo nel 1914 in Dalmazia, nel lago di Procliano nei pressi del vallone di Sebenico





(odierna Šibenik). Il 4 marzo 1918 divenne nave caserma per le maestranze dell'Arsenale di Pola e successivamente nel novembre di quell'anno preda bellica italiana nella città istroveneta. Il 10 aprile 1919, requisito e con bandiera interalleata effettuò un viaggio con sole truppe da Genova per Messina e New York.

Nei primi anni Venti fu sottoposto a lavori di miglioria delle sistemazioni passeggeri con relativa riduzione dei posti disponibili ma anche l'attivazione dell'impianto frigorifero nelle stive per il trasporto di carne congelata dall'Argentina. Le caldaie originarie a carbone furono pure trasformate, per la combustione a nafta. Nel 1936, essendo ormai superato per i servizi migratori,

venne nuovamente sottoposto a lavori e trasformato in nave da carico generale con cabine per dodici passeggeri e relativi servizi. Durante la seconda guerra mondiale il *Belvedere* venne requisito il 6 giugno 1941 dalla U.S. Coast Guard e con il nome di *Audacious* dalla U.S. Maritime Commission, fu dato in gestione prima alla United States Lines Co. di Panama e nel novembre del 1942 alla U.S. Navigation Co.

Nel giugno del 1944 salpò da Poole Bay in convoglio per Omaha Beach in Normandia e una settimana dopo fu autoaffondato davanti a Saint Laurent-sur-Mer come parte del frangiflutti *Gooseberry N.2* del porto artificiale Mulberry per poi essere recuperato e demolito dopo la guerra.

La dinamica della movimentazione storica del *Belvedere* a Messina richiama le vicende del piroscafo *Thalia*, varato nel 1886 dal Lloyd Austriaco, nave con la quale nel 1907 con la sua riconversione, nacque a Trieste la moderna attività crocieristica. Fu a Messina, il 1° aprile 1909, quale scalo turistico di una crociera in Corsica e a Marsiglia, prima di essere trasformata in nave da carico e tornare a Messina nel 1917 in pieno conflitto mondiale.

sopra: pubblicità del 1928 per la Cosulich di Trieste con i piroscafi *Martha*, *Washington*, *Belvedere* e *Atlanta* e gruppo di crocieristi sul piroscafo *Thalia* della Società di navigazione del Lloyd Austriaco, 1909; nella pagina accanto: immagini del piroscafo *Belvedere* che nel 1919, ormeggiò a Messina.

L'AFFONDAMENTO DEL *CHAQUIA* NELLO STRETTO A GUERRA FINITA

Lo Stretto di Messina, per il navigante di sempre, mare irto di difficoltà, racchiude tra le sue memorie uno tra i disastri marittimi più pesanti della storia navale. Il 16 gennaio 1919, la nave *Chaouia*, costruita nel 1896, dal cantiere olandese Koninklijke Maatschappij "De Schelda" di Vlissingen, con il nome di *Koningin Wilhelmina*, affondava, a tre miglia e mezzo dalla costa siciliana, proprio all'imboccatura nord dello Stretto, nei pressi di Capo Faro. La nave, un piroscafo passeggeri francese di 4334 tonnellate di stazza, di proprietà della compagnia Navigation Paquet N., salpata da Marsiglia con a bordo 660 passeggeri, di cui 401 militari, trenta minuti dopo la mezzanotte

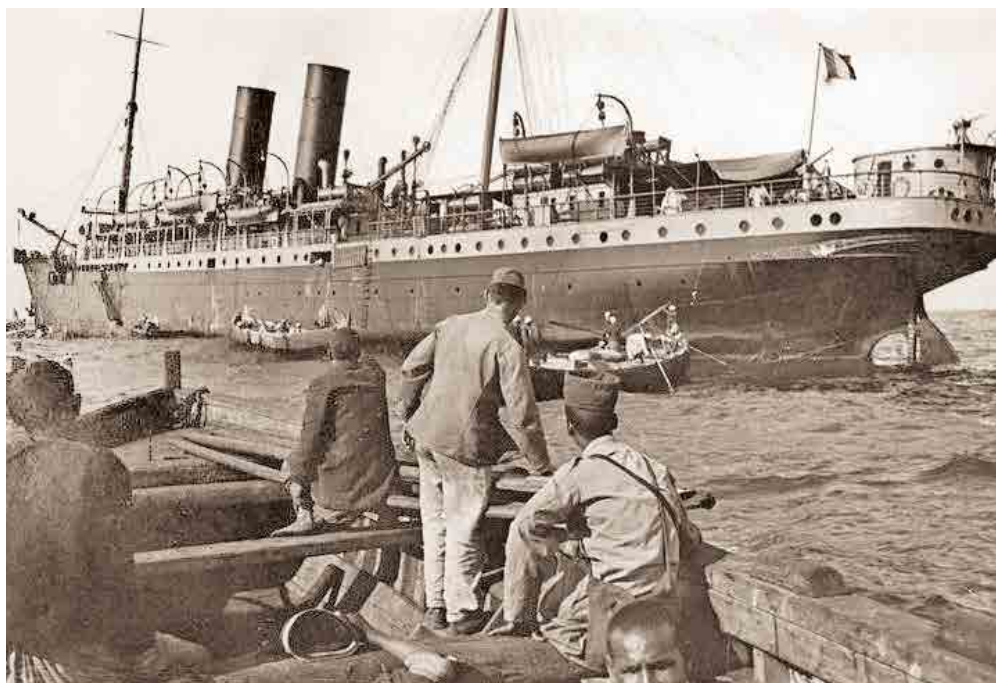
urtò una mina posata dal sottomarino tedesco *UC-53*. La nave esplose e affondò nello Stretto di Messina in piena notte e in pochi minuti furono 476 i morti e solo 184 i sopravvissuti, 53 membri dell'equipaggio e 131 passeggeri, la maggior parte salvati dal piroscafo britannico *Daghestan*. Fu uno dei disastri navali della prima guerra mondiale, che ironia della sorte si consumò dopo l'11 novembre 1918, a conflitto concluso, e proprio alla vigilia della Conferenza di Pace di Parigi del 18 gennaio del 1919. Fu una vicenda che portò il "fronte" a Messina ed agli occhi di quella cittadinanza, lontana come



era, dalla aree direttamente legate alle operazioni militari. Lo Stretto era stato sfiorato dai disastri della prima Guerra mondiale precedentemente, con l'affondamento del traghetto *Scilla*, il 28 agosto 1917, partito dal porto di Reggio Calabria, con seicento soldati, diretti a Messina e del piroscafo *Verona*, il 12 maggio 1918, con a bordo tremila militari, destinati a Tripoli. Bilanci di vittime limitati in quelle occasioni, ed anche per gli altri undici siluramenti di piccoli piroscafi e imbarcazioni che trasportarono, da aprile del 1917 all'otto giugno 1918, per lo più merci. A causa-

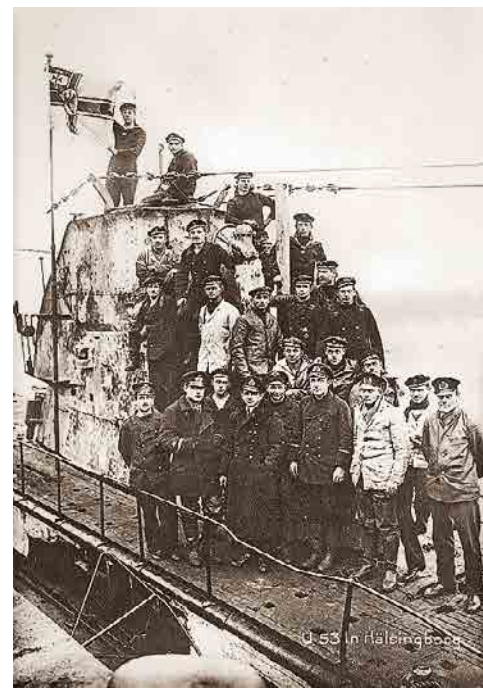
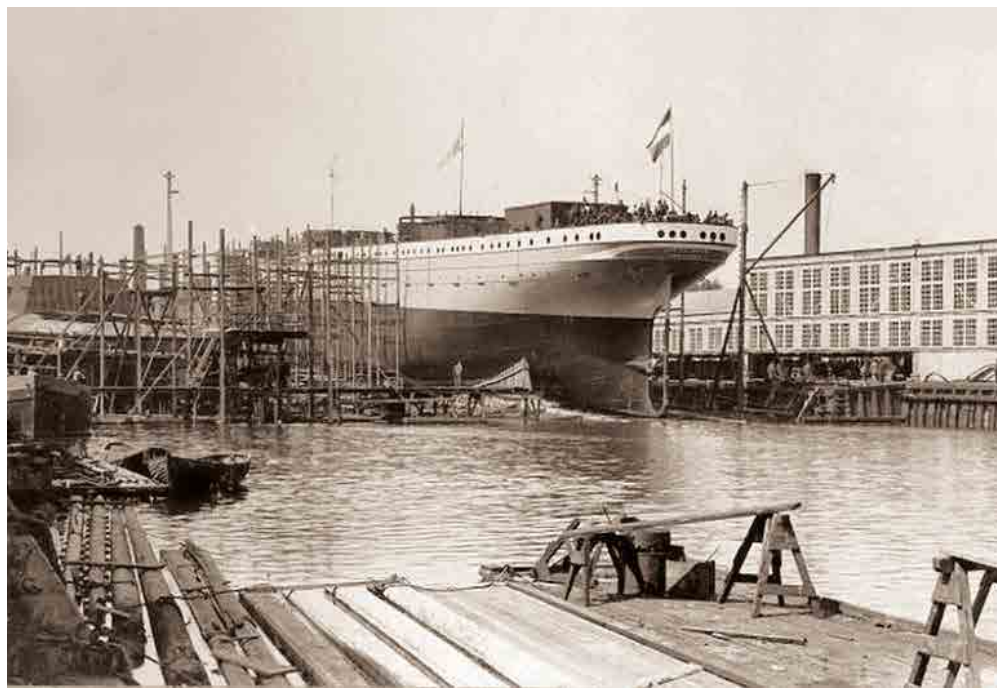


re il naufragio del *Chaouia* fu una mina vagante, sganciata dal suo ancoraggio, che faceva parte delle ostruzioni che l'*UC 53*, comandato da Erich Gerth, aveva posizionato il 3 ottobre del 1908 a nord di Messina. Nove mine erano a nord est di Capo Peloro, (dal punto di coordinate 38°18'N - 15°41'E, direzione 50°) e nove a nord di Capo Rasolcolmo (da 38°20'N-15°33'E direzione 0°), tutte ad un intervallo di duecento metri. Dal febbraio del 1917, la Kaiserliche Marine aveva intensificato l'azione sottomarina per rallentare i rifornimenti nemici e a causa di tale strategia bellica, il 14 settembre di quell'anno, con Regio Decreto, il territorio dei circondari di Messina e Reggio Calabria con lo Stretto, era stato dichiarato "in Stato di guerra". I giornali internazionali del tempo, ma anche la locale "Gazzetta di Messina e delle Calabrie", nelle edizioni del 16 e 17 gennaio 1919, dettero un ampio resoconto del tragico naufragio del *Chaouia*, ma fu il racconto di Jean-Baptiste Calviès, capitano della nave, quello che rese la drammaticità dell'evento. "Ho lasciato Marsiglia il 13 gennaio - egli scrisse con un carico di merci per rifornimenti di guerra e commerciali, posta, pacchi e plichi diplomatici e 660 i passeggeri di tutte le classi, tra cui 530 immigrati greci, per la maggior parte, per il Pireo e Costantinopoli. Il 16 gennaio, a mezzanotte, una violenta esplosione



avvenuta a prua, portò la nave ad una deviazione violenta a dritta di circa 30 gradi; ebbi l'impressione immediata che la nave avesse colpito una mina. Un enorme getto d'acqua si riversò sul ponte passeggeri e su quello delle imbarcazioni, con detriti di ogni genere in coperta. Mandai in sala macchina il timoniere per ordinare di evacuare immediatamente la nave; i radio segnali di soccorso non poterono essere lanciati e le lance di salvataggio, non calate in mare per l'inclinazione della nave, furono surrogate dalle zattere di lancio. L'acqua entrò sul ponte rapidamente e il livello del mare arrivò quasi subito a filo con le murate. Stetti sul ponte con il mio secondo fino a quando fummo

scacciati via dai marosi. Dopo una nuotata in mezzo ai detriti, vidi la sagoma della nave inabissarsi quasi in verticale. Poco dopo una nave che avevamo visto all'orizzonte, doppiò capo Faro, e fece rotta su di noi. Abbiamo saputo dopo che era il piroscafo inglese *Daghestan* al comando del capitano John Macfarlane, che manovrò per raggiungere le zattere sotto vento e facilitarne il recupero. Una volta a bordo trovammo circa 180 superstiti, molti gravemente feriti; intorno alle otto del mattino, la nave giunse al porto di Messina, dove il rappresentante della Marina da guerra francese, le autorità italiane e il Console di Francia avevano organizzato il soccorso dei feriti e dei naufraghi". Gli



ospedali della Croce Rossa, il territoriale 97 denominato “Verona Trento”, il Piemonte e gli alberghi della città ricoverarono i superstiti; a coordinare l'intervento sanitario il colonnello medico prof. Sebastiano Tornarola ed il maggiore dott. Giovanni Orioles, segretario del Comitato di Messina della Cri. Le vittime furono numerose tra cui anche un padre assunzionista, Atanasio Vanhove, il quale, quando il *Chaouïa* affondava con tre suore Oblate, e cinque fratelli delle Scuole Cristiane, di cui due moriranno annegati, rifiutò qualsiasi soccorso umano rimanendo con gli ultimi sulla nave, e perendo, vittima del suo ardimento. Tra i super-

stiti molti diplomatici e alti dignitari che erano a bordo, in prima classe, tra cui: Osmin Laporte, console Generale di Francia a Smirne ed il suo vice, Emile Guillouet; rappresentanti della missione russa; M. Weyl, consigliere per l'Alto Commissariato a Costantinopoli; diversi funzionari del Ministero della Guerra; M. Rey, Direttore Generale delle Ferrovie francesi; M. Hublin, direttore della Società Oxygène di Bucarest; M. Plesnila, diplomatico rumeno; Mr. Kartamyschew, delegato russo alla Commissione del Danubio; M. Pesson-Didion della Société Centrale Industrie Electrique; M. Mandelorod, della propaganda francese in Romania,

M. de Deken, Console Generale di Norvegia. C'era anche a bordo il rappresentante della Compagnie Paquet, signor Tachella con moglie e le tre figlie, ed il corrispondente del “Daily Chronicle”, C.A. Brown.

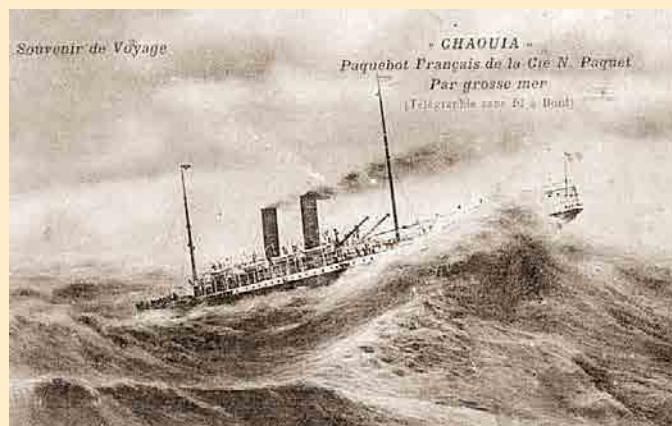
sopra: il varo nel 1896 del *Koningin Wilhelmina* e l'equipaggio dell'*U53*;

nelle pagine precedenti: l'area dell'imboccatura dello Stretto dove avvenne il naufragio del *Chaouïa*, ritratta anche durante un trasporto truppe e alla fonda nella rada di Casablanca il 22 maggio 1916, in una foto di Paul Queste.

Le naufrage de la « Chaouïa »

A la liste des personnes échappées à la catastrophe de la *Chaouïa*, et que nous avons publiée hier, la marine marchande ajoute neuf noms nouveaux qui sont ceux de :

MM. Jean Bertrand, Denis Fourrier, Cyrien Baldanoff, Jean Dupuy, tous quatre religieux. Chassignoux, Charles Gayraud, Laurent Acquavita, tous trois hommes de l'équipage; un passager, Danssaert, de la mission commerciale roumaine, et Crépin.



La *Chaouïa* era stata varata nel 1896, come *Koningin Wilhelmina* per le Linee Nederland, che la impiegarono sulla rotta con le Indie; lunga 116 metri e larga 13.76. La nave con due fumaioli, sviluppava una velocità di 13,5 nodi di crociera, grazie ad una macchina alternativa a tripla espansione per l'unica elica di cui disponeva. Nel 1912 era stata acquisita dal CNO per il servizio del Marocco divenendo *Chaouïa* per inaugurare il servizio rapido, Marsiglia - Tangeri - Casablanca. Nel febbraio del 1915 era stata requisita per trasporto truppe e dopo la restituzione all'armatore il 13 gennaio 1919, aveva iniziato i collegamenti da Marsiglia al Pireo e Costantinopoli.

L'*UC-53* era un sommergibile posamine costiero tedesco della clas-

se UC II, costruito a Kiel nei cantieri Krupp Germaniawerft nel corso del 1916, e varato nel 1917. Era lungo 49.35m con dislocamento di 417 tonnellate; aveva una velocità massima di 11.6 nodi; tre tubi lanciasiluri da 533mm, 18 mine, un cannone da 88mm. L'*UC-53* dopo l'impiego nello Stretto, con l'affondamento di 53 navi in otto missioni, fu destinato alla base di Pola, ma non sopravvisse al naufragio postumo della sua ultima preda, il *Chaouïa*, e nel corso dell'evacuazione della base, il 1 Novembre 1918, alla fine della Guerra, fu autoaffondato dall'equipaggio.

Il cargo inglese *Daghestan* di 3466 tonnellate, che salvò i naufraghi, era stato varato invece nel 1900 dai cantieri britannici Short Brothers Pallion, per la Hindustan Steam Shipping Co. Ltd. (Squance),

Sunderland. Fu acquisita dal Governo italiano nel 1920 e rinominata *Bainsizza*, e quindi nel 1924 passò alla Villain & Fassio, di Genova con il nome di *Alberto Fassio*; nel 1928 venduta alla Essex Transport & Trading, di Londra e rinominata *Essex Judge*, nel 1938 passò alla Londinese P. Pandelis, con il nome di *Thorpehaven*. Ricondizionata nel 1939 dai danni di un bombardamento aereo ad Alicante, nel 1941 con il nome *Castillo Guadales* fu utilizzata dall'Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, S.A., di Madrid sino a quando, per una falla apertasi nello scafo mentre era in navigazione nel nord ovest dell'Atlantico, affondò il 25 agosto 1951. Il suo equipaggio fu salvato dal Guardia costa americano, WHEC-378, *Half Moon*.

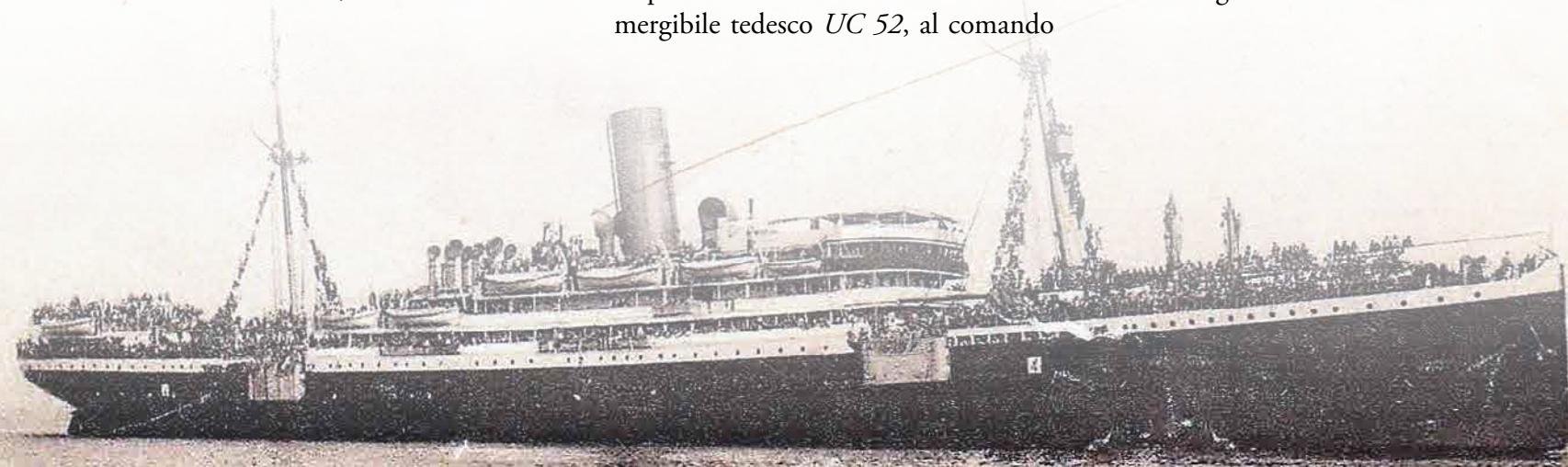
AFFONDAMENTO DEL PIROSCAFO *VERONA* CHE NEL 1908 AVEVA PORTATO AIUTI ALLA POPOLAZIONE TERREMOTATA



Durante la Grande Guerra, lo Stretto di Messina, visse uno dei bilanci più tragici degli affondamenti registratisi durante il periodo bellico. Un migliaio di soldati italiani persero la vita nell'affondamento del piroscafo *Verona*, iscritto nei registri della Navigazione Generale Italiana di Genova, ma requisito dalla Regia Marina quale nave adibita al trasporto truppe, dopo il primo impiego militare nel 1912, per la conquista della Tripolitania e Cirenaica. Il piroscafo l'undici maggio 1918 si trovava a Messina, in quello stesso porto ove 10 anni prima, subito dopo il sisma del 1908, furono sbarcate nei

primi giorni di gennaio 1909, legnami per costruire i primi ricoveri baraccati, viveri e coperte. Alle 12,25 il piroscafo *Verona*, comandato dal capitano di lungo corso cav. Simone Gulò e con il comando militare affidato al capitano di corvetta cav. Luigi Granozio, salpò con rotta verso Tripoli con a bordo 167 uomini di equipaggio, dodici militari della Regia Marina, sei addetti ai pezzi e sei di scorta, 2890 soldati del 2° reggimento Fanteria Speciale d'Istruzione, per un totale di 3069 persone. Superato S. Raineri, a 5 miglia Sud del faro, tra Calamizzi e Pellarò, la nave venne colpita da un siluro lanciato dal sommergibile tedesco *UC 52*, al comando

del tenente di vascello Hellmuth von Doemming. La nave affondò dopo quasi 25 minuti, a circa 2 miglia da Torre Lupo, con un bilancio di circa 880 vittime. Duemila uomini salvati da navi italiane accorse e furono sbarcati nel porto di Reggio Calabria, mentre 150 cadaveri vennero recuperati e sepolti nel cimitero di Reggio Calabria. All'azione di soccorso parteciparono anche una sessantina di barche reggine, soprattutto di pescatori. Il fonogramma trasmesso dai Carabinieri al prefetto di Messina il 12 maggio 1918, riferì di circa 540 naufraghi sbarcati a Messina dal naviglio e navi inviate dalla Di-





fesa Marittima peloritana. Il piroscafo *Verona* era stato costruito nei cantieri navali Workman, Clark & Co. Ltd di Belfast nel 1908 per la società di Navigazione Italia. Stazzava 8.240 tonnellate, era lunga 147 metri e larga 18 e imbarcava fino a 2.560 passeggeri, di

cui 60 in prima classe e 2.500 in terza; con motori a vapore a tripla espansione ed una sola elica, raggiungeva una velocità di 16 nodi. Aveva un solo fumaiolo e due alberi ed era utilizzata per la rotta del nord Atlantico, nei collegamenti tra l'Italia e New York. Il suo

ultimo viaggio con questo armatore fu il 25 agosto 1911, partendo da Genova facendo scalo a Napoli, per poi approdare a New York e Philadelphia, per poi essere impiegata come trasporto truppe per la guerra di Libia. Nel 1913 fu trasferita alla Navigazione Generale Italiana, garantendo, unica nave con il piroscafo *America* della stessa compagnia, i collegamenti con New York, dal marzo 1913 al giugno 1914. L'*U-boot* 52 era un sommergibile tedesco varato nel marzo 1917; all'inizio delle ostilità della Grande guerra, la Kriegsmarine, per sopperire all'esiguo numero della sua componente sommergibilistica, dotata di solo quattro battelli pienamente operativi, ottenne il supporto della Marina Imperiale Tedesca, che inviò nello scacchiere del Mediterraneo e del Mar Nero 60 sommergibili di vario tipo, dal 1915 al 1918.

sopra: il piroscafo *Verona*, iscritto nei registri della Navigazione Generale Italiana di Genova e quando fu a Messina nel dopo sisma per portare soccorsi; *nella pagina accanto*: il piroscafo requisito dalla Regia Marina per il trasporto truppe, e dopo il primo impiego militare nel 1912, per la conquista della Tripolitania e Cirenaica.

LUIGI RIZZO L'EROE MILAZZESE

Per l'ammiraglio Luigi Rizzo, il militare più decorato della Storia d'Italia, il 2018 è stato l'anno per ricordarne imprese eroiche e ricorrenze che hanno caratterizzato l'esistenza dell'Ufficiale che meglio di tutti ha rappresentato lo spirito ardimentoso della Marina Militare nella Prima Guerra Mondiale dimostrando doti di coraggio, forza spirituale e coerenza morale davvero uniche. Nella notte tra il 10 ed 11 febbraio 1918, comandante del *Mas 96* nella baia di Buccari si rese protagonista della cosiddetta "beffa", col poeta Gabriele D'Annunzio e altri trenta audaci che parteciparono all'azione all'interno del sistema difensivo austriaco, e che gli valse la sua quarta medaglia d'argento. Il 10 giugno di quello stesso anno, Rizzo riuscì a colpire e ad affondare la corazzata *Santo Stefano* mentre

dirigeva con la flotta austriaca verso lo stretto di Otranto per forzarne il blocco degli alleati. La perdita della *Santo Stefano* rappresentò un colpo troppo duro per la Marina austro-ungarica, che da quel momento sospese ogni azione sul mare; in onore di tale vittoria la Marina militare celebra la sua festa proprio il 10 giugno. La città di Messina il 20 giugno 1918 gli conferì la cittadinanza onoraria che gli fu consegnata il 21 luglio 1918, nel corso di una solenne cerimonia cui partecipò il ministro della marina del Regno d'Italia, Alberto De Bono. L'otto ottobre 2018, nello stesso giorno in cui a Milazzo, Luigi Rizzo nasceva nel 1887 è stata consegnata la bandiera di combattimento alla nuova unità della Marina militare che porta il suo nome. Nave *Luigi Rizzo* (F595), consegnata alla Marina il 20 aprile 2017, sesta unità Fremm e

seconda in configurazione GP, "General Purpose", è stata progettata all'insegna dell'innovazione e della flessibilità, e può essere impiegata per missioni di assistenza umanitaria e soccorso in caso di calamità naturali (funzione dual use), grazie alla possibilità di condurre interventi in telemedicina; evacuazione personale mediante elicotteri; fornitura di acqua potabile; confezionamento di pasti caldi; predisposizione per erogazione di corrente elettrica. Già la Fregata *Luigi Rizzo* (F 596) della classe *Carlo Bergamini* ha portato il nome del pluridecorato ufficiale che ha scritto alcune delle pagine più gloriose e significative della storia nazionale sui MAS durante la Prima Guerra mondiale. Anche quell'unità navale, varata il 3 maggio 1960 nel cantiere navale di Castellammare di Stabia e posta in disarmo nel 1980, ricevette a Milazzo, il primo apri-



le 1962, la bandiera di combattimento nel corso di una cerimonia militare che fu promossa dal Gruppo “Luigi Rizzo” di Messina dell’Associazione Nazionale Marinai d’Italia, allora presieduto dal comandante Gaspare Montalto. Testimoni del verbale di consegna furono i sindaci di Messina, Oscar Andò e di Milazzo, Santi Recupero, insieme al comandante di Marisicilia, ammiraglio Luigi Gasparrini. La *Rizzo* arrivò nel porto mamertino scortata dalle unità della II Divisione Navale, il *San Giorgio*, l’*Indomito*, il *Centauro* ed il *Castore*.

Il milazzese Luigi Rizzo, crebbe in una famiglia, dove il mare e l’amor di Patria erano elementi imprescindibili dell’educazione dei figli. Nipote, figlio e fratello di marinai, si avviò fin da subito alla vita di mare imbarcandosi a otto anni sulla nave comandata dal padre, dimostrando di possedere piede marino e ottima predisposizione. Nei 1905, non ancora diciottenne, ottenne la licenza d’onore all’Istituto Nautico di Messina ovvero il diploma di aspirante al comando di navi mercantili. Imbarcatosi come mozzo apprendista sul veliero *Speme* sulla rotta Genova-Buenos Aires, rischiò il naufragio nelle vicinanze di Capo Hors. Dopo successive esperienze a bordo della *Siciliano* e della *Livietta*, nei primi mesi del 1912 divenne capitano di lungo corso e il 17 marzo assunse il grado di sottotenente di vascello nella Regia Marina.



Nel 1912 lavorò per la Commissione europea del Danubio nel Mar Nero meritando una medaglia per il suo eroismo per aver salvato, al comando di una pilotina, un piroscafo da sicuro affondamento. Nell’estate del 1914 rientrò in Italia perché richiamato alle armi prima alla Maddalena e poi, come istruttore, a Venezia. Il precipitare degli eventi lo porta a richiedere di entrare in azione ed è allora che iniziò la sua storia di “affondatore”, il soprannome con il quale sarà maggiormente conosciuto. Sin dallo scoppio della Prima Guerra mondiale si distinse, infatti, prima nella difesa marittima di Grado, ottenendo una medaglia d’argento al valor

militare, poi, trasferito a bordo della nuova componente navale dei MAS, per la partecipazione ad audaci missioni di guerra per le quali gli furono concesse due medaglie d’oro al valor militare, quattro d’argento, la promozione a tenente di vascello e passaggio in Servizio permanente effettivo per meriti di guerra. Con l’azione, detta di Premuda, nelle acque prospicienti quest’isola della Dalmazia, fu insignito della seconda medaglia d’oro al valor militare. Finita la guerra, nel 1919 partecipò all’impresa di Fiume, ricoprendo anche la carica di comandante della flotta del Quarnero, e l’anno dopo lasciò il servizio attivo con il grado di capitano di fregata. Nel 1929 l’ammiraglio Rizzo fu chiamato a presiedere la Società di Navigazione Eolia di Messina che garantirà i servizi di collegamento con le Isole Eolie e che dedicherà all’eroe il piroscafo postale *Luigi Rizzo*. Su quella nave la salma dell’Eroe, deceduto il 27 giugno 1951, rientrò a Milazzo dopo essere stata imbarcata nel porto di Reggio Calabria, ove era giunta in treno da Roma.

sopra: l’ammiraglio Luigi Rizzo (Milazzo, 8 ottobre 1887 – Roma, 27 giugno 1951);

nella pagina accanto: il *Mas 96* della beffa di Buccari ed il veliero *Speme* ove Rizzo s’imbarcò come mozzo per le sue prime esperienze sul mare.

LA GIUSEPPINA ILARDI CARBONIERA "MESSINESE" CON LO SPIRITO DEGLI ARMATORI SICILIANI



Costruita alla fine della prima guerra mondiale, in Gran Bretagna, da Forth Shipbuilding & Eng. Co. Ltd., Alloa, fu varata nell'agosto 1918 e consegnata a dicembre con il nome di *War Platon*, alla The Shipping Controller, Londra. La nave fu venduta quasi immediatamente all'armatore Ernesto Ilardi che la ribattezzò *Giuseppina Ilardi* destinandola al trasporto di carbone inglese nel porto di Messina. Dieci anni dopo, nel 1928, cambiò armatore passando con il nome di *Gorgona*, alla Società Anonima di Navigazione Unione Italica. La *Giuseppina Ilardi* fu una delle navi che a Messina contribuì, dopo il 1908, alla ripresa dell'economia della città grazie a piccoli armatori come gli Ilardi & Figli, che cooperarono per sviluppare la vocazione marinara di un territorio proiettato naturalmente verso il com-

mercio marittimo, esportando prodotti agrumari, essenze, olio etc.

Condizione questa per mettere in luce il ruolo del porto di Messina, da sempre elemento territoriale protagonista della storia della città. Un porto che usando le parole del giornalista Barzini, tratte dalle sue corrispondenze sul "Corriere della sera" del gennaio 1909, "doveva rinascere per ridare alla città il centro generatore delle sue energie... la ragione prima della sua esistenza"; tema quanto mai attuale anche a distanza di oltre cento anni.

Dopo un passato importante di "città-porto", con la Palazzata e le banchine su cui le navi sbarcavano mercanzie provenienti da Occidente e Oriente, Messina nel secondo decennio del secolo breve era ridivenuta nodo di tran-

sito intermodale tra nord e sud e quindi baricentro di traffici mediterranei.

Quella nave, piccola (1.306 tonnellate, lunga 90.50 m, larga 12.75 m.) ma coriacea, inconsciamente forte del temperamento di quegli armatori, manifestò sempre, attraverso l'operato delle diverse compagnie, quello spirito imprenditoriale nei commerci marittimi.

Riuscì a navigare per 42 anni, cambiando otto proprietari, sette nomi e battendo bandiera di cinque diverse nazionalità; inglese, liberiana, svedese, per dieci anni italiana e per ventidue francese.

La compagnia francese Consortium Commercial De Transports Maritimes la acquistò nel 1930, ribattezzandola *Gabriel Guist'Hau*, in onore di uno dei fondatori e primo presidente della



Società e Sottosegretario di Stato alla Marina mercantile e del Ministro della Marina (1921-1922). Fu impiegata nei trasporti in nord Africa di legname. Nel 1934 passò all'Unione industriale e marittima di Rouen che dopo l'incaglio a Cardiff, sottopose la nave nel 1935 a lavori di ammodernamento strutturale. Nel 1936, la nave passa all'Union Ind. & Maritime Società Francese d'Armamento di Rouen che ne mantenne la denominazione. Alla fine di agosto del 1939, il *Gabriel Guist'Hau* fa la sua "esperienza" di guerra con il giovane comandante Roger Mahe, salpando da Danzica, poche ore prima della dichiarazione di guerra, evacuando gli ultimi cittadini francesi, e tornare a Dunkerque, evitando la cattura della marina tedesca. Posto sotto l'agenzia governativa del Dipartimento dei trasporti marittimi (DTM), durante la guerra, non smise mai di navigare assicurando rifornimenti di carbone alla Francia e nel giugno del 1940, da Marsiglia fu inviata in Marocco e trascorse gran parte del conflitto a Dakar, sotto il comando di François Barbu. Nell'aprile del 1940, subì danni durante una tempesta nella baia di Quiberon. Dopo l'armistizio del 25 giugno sottoscritto tra il maresciallo Omer Pétain e Hitler, il *Guist'Hau* fu integrato nella flotta mercantile del regime di Vichy e destinato, dal giugno 1940 al febbraio 1941, a Bordeaux. Rientrato in Africa, venne bloccato a Dakar, dal



13 novembre 1942, e dopo lo sbarco degli Alleati nel Nord Africa, il *Guist'Hau* venne utilizzato per la rotta Nord Africa, Marocco e Senegal. Nel 1946, cambiò nome e divenne *Boudjmel* con l'armatore di Marsiglia, Léon Bérengier, affiliato dell'UIM e destinato a una linea con l'Algeria dai porti del sud della Francia. A luglio dello stesso anno la nave fu sottoposta a importanti trasformazioni con la modifica dei ponti barca, garantendo l'operatività sino al suo ultimo viaggio nell'aprile del 1951; nel giugno successivo fu venduta all'armatore svedese Majviken di Göteborg per 73 mila sterline e rinominata *Calla* ed impiegata nei porti dell'Europa settentrionale o del Mediterraneo per il trasporto di legna, carbone baltico, fosfato e minerali.

Nel giugno del 1954 la nave fu acquisita dagli armatori greci N. & J. Vlassopoulos, attraverso una società di Panama, mantenendo il nome sotto la bandiera di convenienza della Liberia Maritime Corporation di Monrovia. Ancora una vendita nel 1956, passando alla Compagnia di Navigazione Toza SA di Monrovia e ribattezzata *Myrto*. Nel dicembre del 1960, dopo aver subito gravi danni per essersi arenata sulle coste greche, fu venduta e demolita al Pireo.

sopra: navi ormeggiate in andana nel porto di Messina (1925);

nella pagina accanto: la *Giuseppina Ilardi* ormeggiata nel porto di Messina e in navigazione nel 1951, quando si chiamò *Calla*.

UN SILURO CHIUSE LA BREVE VITA DEL PIROSCAFO SAN GUGLIELMO CHE NEL 1911 AVEVA INAUGURATO I VIAGGI PER NEW YORK

Una tra le navi più prestigiose che sono state iscritte nel compartimento marittimo di Messina, è stato il piroscafo *San Guglielmo*, costruito a Glasgow dalla D.W. Henderson nel 1911 per conto della compagnia di navigazione Sicula Americana fondata a Messina il 31 ottobre 1906. La società era di Guglielmo Peirce erede di una famiglia inglese arrivata a inizio Ottocento dall'Inghilterra, durante le guerre napoleoniche che avevano trasformato Messina in città sicura e con approdo vantaggioso per il commercio britannico. Guglielmo Peirce, fondatore della Società di Navigazione Sicula-Americana e della Peirce Brothers con il fratello Giorgio, nel 1902 da armatore di

piccolo cabotaggio si era orientato al trasporto passeggeri tra Mediterraneo ed Atlantico, creando la "Sicula Americana" dal 1907 per i collegamenti da Messina a New York aveva acquisito le navi *San Giorgio* e la *San Giovanni*. Costruite nei cantieri navali Sir James Laing & Sons Ltd. di Sunderland, in Inghilterra, potevano trasportare fino a 1.890 passeggeri, di cui 30 in prima classe, 60 in seconda e 1.800 in terza. La prima nel 1922 fu trasferita alla Navigazione Generale Italiana e ribattezzata *Napoli* e poi demolita nel 1926; l'altra nel 1921 fu acquistata dalla Navigazione Generale Italiana per essere utilizzata sulla stessa rotta Italia-New York e ribattezzata *Palermo* e poi demolita nel



1928. Dopo il terremoto del 1908, in cui persero quasi tutta la sua famiglia, Guglielmo Peirce, pur profondamente legato a Messina, ma nell'impossibilità a proseguire sullo Stretto, trasferì il centro dell'attività a Napoli, pur lasciando nel porto peloritano lo scalo per i suoi piroscafi che collegavano con un servizio sia merci che passeggeri, New York dai porti migratori di Napoli, Messina e Palermo. Con tale assetto gestionale, il capitale sociale della Sicula Americana nel 1911 fu aumentato a 6 milioni interamente versati per consentire l'acquisto del piroscafo *San Guglielmo*, inaugurando il servizio con l'America meridionale con un collegamento Napoli, Montevideo e Buenos Aires.

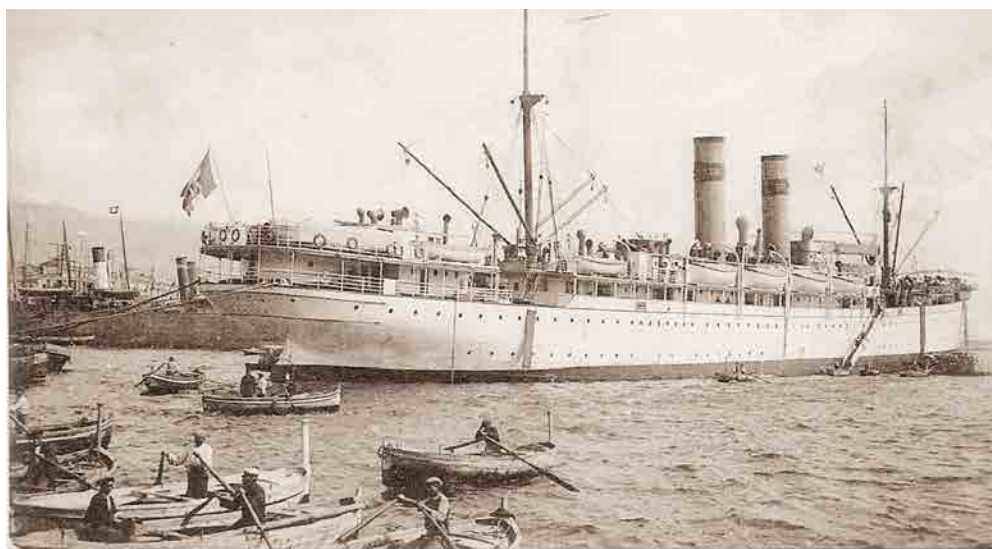


Il *San Guglielmo*, fra i più grandi e lussuosi piroscafi dell'epoca, era allora la più grande unità mercantile dell'Italia. Costruito dai cantieri D.& W. Henderson di Glasgow nel marzo del 1911 aveva una stazza di 8341 tonnellate e poteva ospitare 2200 emigrati, più 50 passeggeri di prima classe e 75 di seconda classe. Il *San Guglielmo* partì per il viaggio inaugurale da Messina il 31 ottobre del 1911, toccando Napoli e giungendo a New York, dopo dieci giorni di navigazione. Nel 1912 i tre piroscafi dei fratelli Peirce, *San Guglielmo*, *San Giacomo* e *San Giorgio*, avevano trasportato 16000 emigrati negli Stati Uniti.

La compagnia nel 1917 venne acquisita da Navigazione Generale Italiana, dando vita alla nuova compagnia "Transoceanica Società Italiana di Navigazione", la cui flotta sarebbe stata assorbita poi nel 1921 dalla stessa "Navigazione Generale Italiana".

Il *San Guglielmo* nel corso della I Guerra Mondiale venne destinato al trasporto truppe e l'otto gennaio 1918, mentre si dirigeva a Gibilterra insieme al *San Giovanni*, sotto la scorta del cacciatorpediniere *Bersagliere*, venne colpito da un siluro lanciato dal sommergibile *U 63* della Kaiserliche Marine tedesca, in agguato nel golfo ligure.

Il piroscafo, al traverso di Loano, nel territorio di Savona, a circa 600 metri dalla spiaggia, impiegò pochi mi-



nuti per affondare, dopo avere avuto il tempo di sparare alcuni colpi con i due cannoni da 76 montati a poppa, nella direzione della scia dei siluri. Il cacciatorpediniere *Bersagliere* che nel 1908 era stato inviato a Messina per i soccorsi post terremoto alla popolazione calabro-sicula, al momento del siluramento navigava con rotta a zig-zag, a proravia a sinistra del *San Guglielmo*, procedura standard per evitare i sommergibili. Accorgendosi dell'attacco, invertì subito la rotta e lanciò sette bombe di profondità nel tentativo di colpire il sottomarino.

I pescatori loanesi accorsero con le loro barche a portare aiuto ai naufraghi ed ai feriti, portati all'Ospedale Civile di Loano, ospitati presso l'ospizio Militare o accolti in alcune abitazioni private. I fatti sono documentati da una lette-

ra di ringraziamento della compagnia Transoceanica, datata 31 gennaio 1918, indirizzata al sindaco di Loano con un allegato assegno di tremila lire di allora.

I pescatori loanesi conservarono in ricordo il timone di una lancia di salvataggio, custodito nella "Casetta" sul lungomare savonese assieme ad alcune fotografie dell'affondamento.

Il relitto del *San Guglielmo* giace, a circa 30 metri di profondità, di fronte al porto di Loano, testimonianza di uno dei transatlantici dell'era della grande emigrazione verso le Americhe, e in particolare verso gli Stati Uniti.

sopra: il *San Giovanni* in porto a Messina (1909); nella pagina accanto: il *San Guglielmo* e la notizia apparsa sui giornali per il viaggio inaugurale da Messina per New York (1911).

IL NAUFRAGIO DEL *CITTÀ DI MILANO* LA POSACAVI CHE AVEVA RISTABILITO I COLLEGAMENTI TELEGRAFICI DOPO IL 1908

Il 16 giugno 1919, le acque delle Eolie furono teatro di una delle tante tragedie del mare consumatesi nell'Arcipelago delle sette isole.

La nave posacavi *Città di Milano* che aveva superato indenne il conflitto italo-turco e la prima guerra mondiale, impiegata come Regia unità sussidiaria dal maggio 1915 al novembre 1918, naufragò al largo di Filicudi finendo sullo scoglio di Seccavecchia. Un punto meridionale della secca di Capo Graziano, con un fondale di due-tre metri, con contiguo strapiombo di circa 75 metri di profondità che custodisce undici relitti di cui nove navi di epoca greco-romana inabissatesi.

La *Città di Milano*, soprannominata "la nave dei miracoli", molto legata alle vicende di Messina avendo operato alle Eolie per posare i cavi di collegamenti

Lipari -Vulcano, Lipari-Panarea e Panarea-Stromboli, e poi, dopo il maremoto del 1908, quando, con l'interruzione dei collegamenti dei cavi telegrafici nello Stretto di Messina, intervenne per le riparazioni già dai primi giorni del gennaio 1909. La nave vi era ritornata dopo lavori eseguiti quindici giorni prima, precedentemente al terremoto e il successivo rientro a Spezia. Durante le operazioni del dopo sisma fu ancorata ad una boa al centro del porto, e l'equipaggio della nave si adoperò anche per domare l'incendio su un grande veliero e proteggere dalla minaccia del fuoco un bastimento in disarmo carico di profughi del sisma. A riconoscimento dell'opera prestata, la Regia nave *Città di Milano* ricevette dal Ministero dell'Interno la Menzione Onorevole, e

l'equipaggio fu autorizzato a fregiarsi della medaglia commemorativa.

Il giorno del naufragio la Regia nave *Città di Milano*, al comando del capitano di corvetta Luigi Corneliani, era salpata da Milazzo, facendo scalo a Salina per controlli nel collegamento tra Messina e le Eolie e quindi per le riparazioni sul cavo elettrico corroso del tratto di Filicudi, dirigendosi infine verso l'isola con rotta sud, per accertare la tenuta della boa d'ormeggio. Durante tale fase della navigazione, l'urto della nave contro uno scoglio e il conseguente squarcio nello scafo ne causò l'affondamento di prora.

La testimonianza diretta di quel naufragio in cui perirono 26 uomini, è contenuta in due accurati resoconti



redatti nel 1919, il primo datato 18 giugno e il secondo 9 luglio in cui Ernesto Del Grande, il geometra esperto dei cavi, salvatosi con altri 75 superstiti, riferisce alla Pirelli.

“Partiti da Milazzo lunedì 16 per constatare lo stato del cavo Salina-Filicudi ed eventualmente eseguire qualche lavoro, si sarebbe poi andati all’altro approdo di Filicudi per compiere la riparazione del cavo con Alicudi che sapevamo rotto fra gli scogli all’atterraggio... Stavo scrivendo nel rapporto gli appunti circa la visita all’approdo, quando sentii la nave urtare due volte a breve distanza (ore 13,40). La prua incominciava già ad abbassare, mi precipitai a poppa dove ho il camerino per provvedermi di salvagente seguito dal comm. Brunelli... Il bastimento era già per metà sommerso intravidi la poppa che si alzava, vidi qualcuno dei nostri buttarsi in acqua e ne seguì l’esempio nuotando disperatamente. Intanto sopraggiungevano pescatori ed abitanti di Filicudi che avevano visto il disastro e si diedero a prestare soccorso...”. La Città di Milano come ricorda anche in *“Diacronie. Studi di storia contemporanea: spazi, percorsi e memorie”*, la studiosa Elena Stefania Carnemolla, era stata commissionata da Giovan Battista Pirelli, l’industriale della gomma e della guttaperca (l’isolante resistente all’acqua), ai cantieri britannici Thompson & Sons di Southwick. La commessa dopo aver firmato, il 9 no-



vembre del 1885, a Roma, due convenzioni, una con la Direzione Generale dei Telegrafi per l’immersione, cura ed esercizio di dodici nuovi cavi sottomarini, circa 800 km destinati a collegare le isole minori, e la manutenzione del cavo borbonico fra Otranto e Valona; l’altra con il Ministero della Marina per la costruzione, uso e manutenzione di un piroscavo cablografico. Secondo la convenzione, dal 1888 la Città di Milano sarebbe stata di proprietà della Pirelli per 20 anni e gestita dalla Regia Marina che, con equipaggio proprio e spese di navigazione a proprio carico, l’avrebbe impiegata per la posa dei cavi; dopo quel periodo la nave sarebbe stata ceduta alla Regia Marina. Nel 1912 la Città di Milano posò un cavo militare tra la Sardegna e l’Italia, oltre ad altri 900 km di cavi con isole minori e poi la posa di cavi attraverso lo stretto di Messina, ed inoltre un cavo militare tra l’Italia e l’Albania. La nave, varata nel 1886 a Sunderland, costruita inte-

ramente in acciaio costò 901.757 lire, che pagò la Pirelli in seguito ad una lunga contrattazione con il governo italiano. Nei suoi 31 anni di servizio, dal 1888 al 1919, condusse settantatré campagne per interventi di posa di circa 6000 chilometri di cavi. La convenzione 1909 con la Pirelli e C. di Milano per l’ampliamento e la manutenzione di una rete di cavi sottomarini prevedeva all’art. 2 di mantenere i quattro cavi multipli posati nel giugno 1908 nello Stretto di Messina, e quello a due conduttori posato nel 1904 nello stesso Stretto, tutti di proprietà dello Stato, con obbligo da parte dell’Amministrazione dei telegrafi di fornire il cavo per eventuali riparazioni.

Prima nello Stretto di Messina non esistevano che due o tre cavi, poi furono posati altri 8 cavi, aggiungendo così altre linee sussidiarie per le comunicazioni; così la Sicilia e il continente avevano a quel tempo quindici linee di comunicazioni costruite con fili di bronzo allo scopo precipuo di attivare su di essi apparati multipli celerissimi.

sopra: Stato Maggiore della nave e personale tecnico della Pirelli nell’ultima spedizione di posa dei cavi telegrafici sottomarini prima del naufragio a Filicudi; *nella pagina accanto:* Giovan Battista Pirelli a bordo del piroscavo Città di Milano con la moglie Maria Sormani (1887 - Archivio Storico Pirelli) e immagine della nave affondata a Filicudi, il 16 giugno 1919.

An aerial, sepia-toned photograph of a coastal city. In the foreground, a long, dark structure with a series of white, conical or cylindrical protrusions runs horizontally across the frame. Behind it, a cluster of buildings is visible, including a large, multi-story building with a prominent central section. The city extends to a harbor or bay, with a few small boats visible in the water. In the background, a large, hazy mountain range or headland is visible under a pale sky.

TRA TRANSIZIONI E CRISI
1920-1937

DALLO YACHT *NARCISSUS* SBARCÒ A MESSINA L'EX PRIMO MINISTRO GRECO ELEFThERIOS VENIZELOS ESULE NEL 1920



Il 18 novembre 1920 la goletta a due alberi *Narcissus*, scortata dal cacciatorpediniere britannico *HMS Centaur* partiti da Atene, per attraversare lo Stretto di Messina. Aveva a bordo l'ex primo ministro ellenico Eleftherios Venizelos, uomo politico greco (Murnies, Canea, 1864 - Parigi 1936), avvocato e giornalista liberale, che era stato a capo della rivolta cretese contro la Turchia (1897). Da Primo ministro, guidò la Grecia nelle guerre balcaniche (1912-13) e ne promosse l'intervento a fianco dell'Intesa nella prima guerra mondiale, ottenendo dalla pace di Versailles vantaggi territoriali. Ma alle elezioni del 1° novembre 1920, i venizelisti guadagnarono solo 118 seggi parlamentari su un totale di 369, con la Grecia che si confrontava con la scelta del regime e dell'eventuale

ritorno sul trono di Costantino I, Venizelos e i suoi sostenitori più vicini scelsero di abbandonare la Grecia e di partire in esilio a bordo dello yacht *Narcissus*. I rapporti ufficiali indicano che lo stesso fosse scampato alla cattura prima di imbarcarsi sul *Narcissus*, arrivando al porto ateniese dopo un inseguimento in auto. I caccia torpedinieri della Marina greca cercarono invano di impedire la partenza dello yacht che riuscì, grazie anche alla protezione della Royal Navy, a seguire la rotta mediterranea e fare il suo primo scalo a Messina, da dove Venizelos a bordo di un treno speciale, si diresse a Nizza, invitato da Despina Zervoudakis. Il capitano del *Narcissus* non era stato messo a conoscenza del numero dei passeggeri e della destinazione finale; le donne trovarono siste-

mazione nelle 14 cabine dello yacht, gli uomini in coperta per i tre giorni della traversata sino a Messina.

Lo yacht era stato noleggiato da Helena Stephanovich Schilizzi che Venizelos poi sposò a Parigi, nel settembre 1921, ventisette anni dopo la morte della prima moglie Maria Katelouzou. Rientrato in Patria dopo l'esilio Venizelos divenne ancora primo ministro nel 1924, dal 1928 al 1932 e nel 1933. Nel 1935, ispiratore di un fallito golpe, tornò esule in Francia in seguito al pronunciamento repubblicano e democratico di reparti dell'Esercito a lui fedeli; e a Parigi l'anno dopo morì.

Il *Narcissus*, che ormeggiò a Messina solo per quell'unica occasione, era stato costruito dai cantieri Fairfield Engineering Ltd, Glasgow e varato il 21 dicem-



bre 1904. Aveva un dislocamento di 800 tonnellate, lunga 67 metri e larga 9 e superò durante le prove in mare, la velocità prevista di 14 nodi. Costruita come una goletta a due alberi e registrata a Southampton per E. Millar Munday, era uno dei primi yacht ad essere equipaggiato con turbine a vapore, fornite da Parsons Steam Turbines di Newcastle. Il 13 gennaio 1915, lo yacht fu requisito dall'Ammiragliato britannico per essere utilizzato come nave ausiliaria di pattuglia e riconvertito come yacht armato. Nel settembre del 1915 lo yacht fu ribattezzato *Narciso II* e comandato dal Capitano JP Rolleston. Durante le vicende belliche, l'11 settembre 1917 lo yacht di scorta alla *SS Mandalay*, avvistò il sottomarino tedesco *U-49*, contro il quale fece fuoco con i due pezzi da 12 mm, con cui era stato armato il *Narcissus*. Il sommergibile colpito, fu in grado di immergersi, e riuscì a raggiungere Cadice per le riparazioni. Alla fine di febbraio 1919 la nave fu demilitarizzata dal servizio su disposizione dell'Ammiragliato britannico e restituita al suo proprietario che la cedette ai fratelli Embricos, famiglia di armatori greci di Atene.

Durante il 1925 le turbine a vapore furono sostituite con due motori Sulzer e due anni dopo nel 1927 tornò a battere bandiera britannica, essendo stato acquistato dal capitano Charles Oswald Liddell che lo fece restaurare in



uno stile perfetto dal cantiere Camper & Nicholson di Southampton.

Nel settembre 1939 il *Narciso II* fu nuovamente requisito dall'Ammiragliato come nave bersaglio della flotta aerea, quindi nel 1940 ribattezzata *HMS Grive* partecipò all'evacuazione di Dunkerque, con il suo primo viaggio, il 30 maggio, per imbarcare truppe dalla spiaggia di Malo. Almeno 1.300 soldati sono stati salvati dall'*HMS Grive* nei tre viaggi effettuati. Il 31 maggio alle 19.10 circa, ormeggiato con i cacciatorpediniere *Venemous*, *Whitehall* e *Winchelsea*, fu sotto attacco di circa 60 aerei tedeschi. *HMS Grive* nel la-

sciare l'ormeggio entrò in collisione con l'*HMS Whitehall*, e successivamente, mentre lasciava il porto, colpì una mina che la fece affondare. Era comandata dal capitano Lionel John Oliver Lambart, che perì nel naufragio.

sopra: il primo ministro greco Venizelos e la moglie, all'arrivo a Roma, posano all'ingresso della stazione Termini con Grandi, Boncompagni, Ludovisi e altre personalità (1928);

nella pagina accanto: il *Narcissus* a Cowes (1925) e una foto dell'uomo politico greco, Eleuthérios Venizèlos (1864 - 1936).

INIZIANO LE TRASMISSIONI RADIOFONICHE CON IN PORTO A MESSINA L'ELETTRA "CANDIDA NAVE CHE NAVIGHI NEL MIRACOLO E ANIMI I SILENZI"



Per legare il nome di Guglielmo Marconi alla città di Messina, l'immaginario collettivo, corre inequivocabilmente al 1934, quando il 12 agosto di quell'anno, con un sistema ad onde radio ultracorte, ideato dallo scienziato bolognese, Papa Pio XI, poté attivare l'illuminazione della stele della Madonna del porto direttamente da Castelgandolfo. Era stato l'arcivescovo mons. Angelo Paino, in un messaggio del 31 luglio 1934, ad annunciare che durante le «grandiose feste di mezzagosto» sarebbe stata inaugurata. Fu un avvenimento, di eccezionale portata per Messina e per il mondo, se si pensa che nel 1934 la radiotecnica era ancora ai suoi albori. Marconi per quell'evento era a Roma alle spalle del Pontefice, e non a Messina, che lo aveva visto in due momenti precedenti a bordo dell'*Elettra* ancorata in porto, il 6 ottobre 1924 e otto anni più tardi, il 14 agosto 1932.

Quel giorno del 1924 nasceva in Italia la prima trasmissione radiofonica con un concerto di musica classica della durata di un'ora e mezza, cui seguì un bollettino meteorologico e notizie di borsa. Quella trasmissione, il padre della telegrafia senza fili, da cui poi si sviluppò la radio, la televisione e ogni altro sistema di comunicazione, la udì da Messina, a bordo dell'*Elettra* ancorata nel porto, e poi ripartita per Napoli, ove dal 22 ottobre sostò in temporaneo disarmo.

Il secondo appuntamento dell'*Elettra* con lo scalo peloritano, è successivo all'11 agosto del 1932, quando la nave laboratorio navigava verso Golfo Aranci e lo scienziato, già insignito del Premio Nobel nel 1909, diresse l'esperimento di trasmissione radio ad onde ultracorte, le cosiddette microonde, nella frequenza

dei 500 megahertz, riuscendo a collegarsi con l'analogo impianto installato sull'altra sponda del Tirreno. Completato quel positivo esperimento l'*Elettra* fece rotta per la Sicilia con prove di propagazione, lungo le 330 miglia marine che separano il Golfo degli Aranci dallo Stretto, raggiungendo il porto di Messina il 14 agosto.

Marconi prediligeva la vita sul mare e si dichiarava entusiasta dello stare a bordo "più igienico – diceva – il mare non da polvere," e si meravigliava come fosse poco diffusa la vita a bordo di un panfilo, tra coloro che se lo potevano permettere. Il lavoro sull'*Elettra* non variava molto alternando l'ancoraggio in porto, alle crociere per lo studio della portata e degli angoli di ricezione delle microonde, funzionando la nave da stazione ricevente mobile, mentre la stazione fissa era quella



dell'albergo Miramare a Santa Margherita ligure. "Anche gli orari – ricordava Umberto Marconi, suo segretario dal 1930 che dovette modificare l'omonimo cognome col nomignolo Di Marco - erano sempre rispettati e davano tranquillità a bordo". L'*Elettra*, lungo 67,40 metri, 232,18 tonnellate di stazza netta, era stata costruita in Inghilterra su progetto degli ingegneri londinesi Cox e King, e varata il 27 marzo del 1904, presso i cantieri Ramage and Ferguson Ltd, a Leith presso Edimburgo. A commissionare lo yacht era stato Carlo Stefano d'Austria, che lo aveva denominato *Rovenska*, a ricordo della località sull'isola di Lussino dove l'arciduca aveva una villa in cui amava soggiornare. La nave issò la bandiera dell'Imperial Regia marina austro-ungarica fino al 1909; nel 1910 fu venduta a Sir Maxim Waechter mantenendo lo stesso nome, ma battendo bandiera del Regno Unito e nel 1914 venne rivenduta all'industriale Gustav H.F. Pratt. Con lo scoppio del primo conflitto mondiale la nave, requisita dal governo britannico, fu impiegata come unità di pattugliamento e di scorta della Royal Navy nella Manica, tra l'Inghilterra ed i porti francesi di Brest e Saint Malò. Lo yacht nel 1919 fu infine acquistato per circa 21.000 sterline, da Guglielmo Marconi, quale "laboratorio galleggiante". La nave, salpata da Londra, giunse a Napoli nell'agosto 1919 e quindi portata alla Spezia per i lavori di trasformazione; ribattezzata *Elettra* venne

iscritta nel Registro Navale Italiano, il 27 ottobre 1921, con passaggio definitivo sotto la bandiera italiana il 21 dicembre successivo. Negli anni venti e trenta l'*Elettra* solcò le acque di tutti i mari del mondo fino a che, poco prima di morire, nel 1937, Marconi, forse temendo per la conservazione della sua *nave-laboratorio*, la vendette al Ministero delle Poste e Telecomunicazioni per 820 mila lire. Allo scoppio della seconda guerra mondiale la nave venne trasferita nel porto di Trieste, e dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 venne requisita dai tedeschi ed armata con cinque mitragliere. Nella Kriegsmarine venne immessa in servizio prima con la sigla *G 107*, poi *NA-6* ed impiegata in compiti di pattugliamento; per una missione lungo le coste della Dalmazia il 28 dicembre 1943 partì da Trieste ed il 21 gennaio 1944 giunse nelle acque di Diklo, vicino a Zara, dove la mattina successiva venne individuata da alcuni cacciabombardieri alleati che la colpirono. A conclusione del conflitto il relitto della nave divenne proprietà della ex Jugoslavia, e solo nel 1959 restituita all'Italia; nel 1962 venne riportata a galla e rimorchiata nel Cantiere S. Rocco di Muggia, a Trieste. Uno studio per la sua ricostruzione prevedeva ingenti spese che ne imposero il rinvio; lavori, per i quali dieci anni dopo, nel 1972, vennero stanziati 2 miliardi e 400 milioni di lire. La nave fu rimorchiata nel cantiere navale San Marco di Trieste per un nuovo pro-

getto di ricostruzione, ma la previsione di circa 7 miliardi di lire di lavori determinò la decisione di demolire la nave. Il 18 aprile 1977 lo scafo fu tagliato in bacino e le varie parti assegnate a musei: a Trieste la prua all'Area Science Park a Padriciano e altri resti al Civico Museo del Mare e al Museo Postale e Telegrafico della Mitteleuropa; la poppa della nave è all'entrata del Centro di telecomunicazioni di Telespazio, nel Fucino.



Questa la fine dell'*Elettra*, yacht che d'Annunzio definì: "Candida nave che navighi nel miracolo e animi i silenzi". Di Guglielmo Marconi nel porto di Messina rimane la denominazione di una banchina, tra il molo Primo settembre e Peloro, mentre la Marina Militare ha battezzato col nome *Elettra*, la nave polivalente entrata in servizio il 2 aprile 2003, quale supporto elettronico di Comandi Complessi e Multiforze con informazioni di carattere strategico-operativo.

sopra: Guglielmo Marconi e la moglie a bordo dell'*Elettra*;
nella pagina accanto: l'apparato radio a bordo dell'*Elettra* e lo Yacht quando si chiamava *Rowenska* con bandiera del Regno Unito.

BARBARA, LA NAVE ROTORE A MESSINA NEL 1926

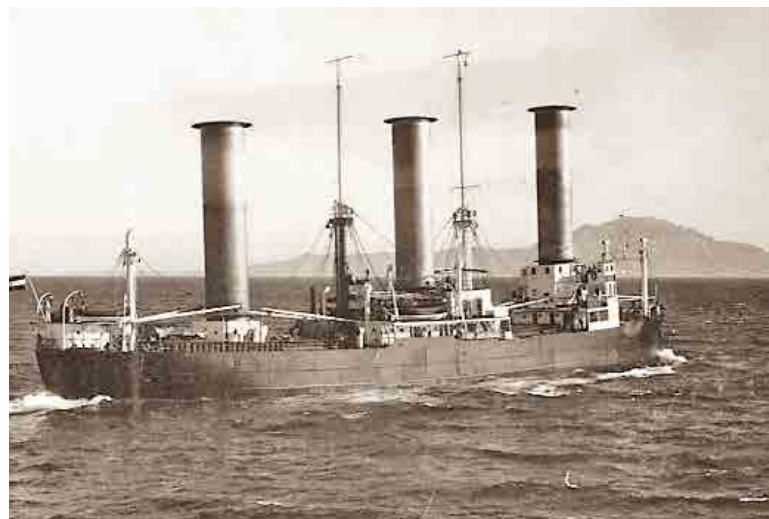
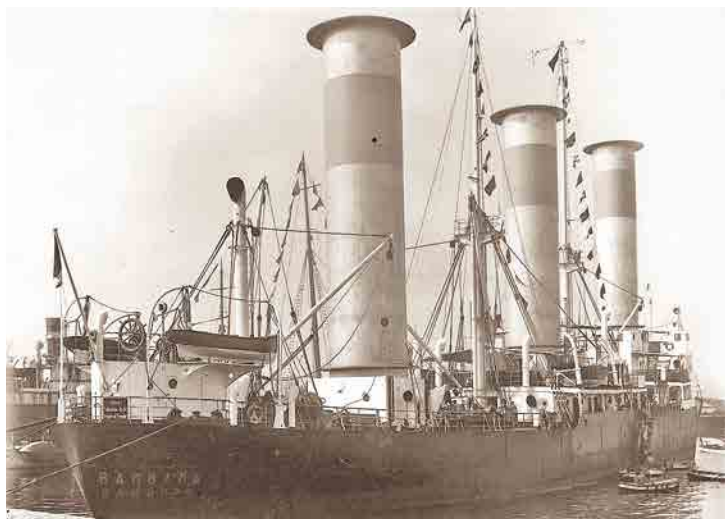


Nel 1926, alla fine del mese di ottobre, a Messina fece sosta una nave che, per il breve tempo in cui ormeggiò nelle banchine del porto, suscitò la curiosità della cittadinanza che aveva paventato l'arrivo di un vascello extraterrestre. Quella nave dall'aspetto inquietante si chiamava *Barbara*, nome che già con la sua etimologia greca di *bàrbaros* intesa come "straniera", accentuava le ansietà di quanti ne osservarono prima la sagoma nello Stretto e poi l'inconsueta struttura una volta ormeggiata di poppa, alla banchina Colapesce. Nonostante tutto ciò, quel suo scalo nel porto peloritano,

come quello di Genova e Livorno per scaricare grano, non ebbe grande eco sui giornali locali e la notizia non fu ripresa dalla stampa nazionale. Su una testata australiana "The Argus" di Melbourne apparve invece, nell'edizione del 22 ottobre 1926, il resoconto del viaggio da Sydney a Genova, compiuto a settembre e la descrizione di quella strana nave a rotore inventata dall'ingegnere Anton Flettner (1885 - 1961). Quelle navi a motore avanzavano grazie all'effetto aerodinamico di grossi cilindri verticali rotanti; il cosiddetto effetto Magnus e che più semplicemente è quello che determina nel gioco del calcio il pallonetto che deviando dalla

sua traiettoria si infila in porta, o che interrompe la traiettoria di una pallina da tennis o da ping pong, Gustav Magnus, nel 1852 spiegò tale fenomeno risolvendo il problema della deviazione dalla traiettoria per i proiettili lanciati da armi a canna rigata, dovuta alla dissimmetria che la rotazione di un cilindro porta su una corrente d'aria che lo investe. Dove il verso di rotazione coincide con il verso della corrente si ha una diminuzione della forza frenante esercitata dall'aria. Ideate da Flettner oltre novant'anni fa, le navi a vele rotanti utilizzavano torri a rotore come un sostituto per la propulsione ausi-





liaria dei motori della nave e quindi ottenere velocità più elevate. Ordinata dalle autorità navali tedesche, *Barbara* fu costruita a Brema. Era una nave di 2.077 tonnellate lorde e fu azionata da due motori diesel a sei cilindri; la superficie dell'aria del rotore era di 2.196 piedi quadrati, che permisero alla nave una velocità di 6 nodi con soli rotori, 9 nodi solo con motori e 10 nodi con entrambi. Più tardi i rotori sono stati fatti per dare ai motori più assistenza, portando la velocità della nave fino a 13 nodi. Le sperimentazioni erano iniziate negli anni venti e poi verificate su una nave più piccola la *Buckau*, di 455 tonnellate lorde che era stata costruita nel 1920 che successivamente mutò nome in *Baden-Baden*, convertito in uno schooner affondò durante una tempesta nel 1931, ai Caraibi. La *Barbara* fu certamente l'esperienza più in-

teressante della fase di ricerca scientifica legata ai fermenti tecnologici, dopo la Grande guerra. Le torri dei rotori erano in lauta, una lega di alluminio con la resistenza dell'acciaio. Ogni rotore era alto 55 piedi con un diametro di circa 13 piedi, la parte rotante che pesava. Nel suo viaggio inaugurale la *Barbara* ebbe però una quasi costante assenza di venti, e fu quasi impossibile usare i rotori. Probabilmente quelle sperimentali rotonavi, al di là dei risultati conseguiti, scontarono la concomitante crisi economica del 1929 che travolse i rotori come tante altre innovazioni; tesi avvalorata anche da recenti studi condotti dall'Istituto di Ricerca dell'Università di Dayton che hanno confermato la validità della soluzione del rotore come aggiunta ai motori principali. Nel 1933 i rotori Flettner le furono rimossi e la *Barba-*

ra cambiò nome divenendo, la nave da carico *Birkenau* sino al 1947, quando fu acquistata dagli armatori Ove Skou e rinominata *Else Skou*. Rivenduta nel 1963 alla Greek Lybian Lines fu chiamata *Fotis P.*, passò poi nel 1967, alla compagnia Saudi-Arabia e rinominata *Star Of Riyadh*, nome con quale fu affondata dal suo equipaggio, nell'agosto 1978, nella baia di Jeddah.

sopra: immagini della nave *Barbara* tipo Rotonavi che ormeggiò nel porto di Messina nell'ottobre 1926;

nella pagina accanto: immagini della nave *Barbara* varata a Brema; nel 1933 i rotori Flettner le furono rimossi e la *Barbara* cambiò nome divenendo, la nave da carico *Birkenau* sino al 1947, quando fu acquistata dagli armatori Ove Skou e rinominata *Else Skou*.

IL PIROSCAFO *FRANCESCO CRISPI* A MESSINA NEL VIAGGIO INAUGURALE E NEL 1939 PRIMA DEL SUO DISARMO



Il piroscafo passeggeri *Francesco Crispi*, di 7600 tonnellate di stazza lorda, lungo 139,29 metri, fu una nave che toccò il porto di Messina in due momenti distinti della sua vita e della storia del Paese. Impostato nel 1920 nei cantieri Ansaldo-San Giorgio del Muggiano, a La Spezia per la Transatlantica Italiana Società di Navigazione avrebbe dovuto svolgere il servizio celere postale quindicinale tra l'Italia e le Americhe, ma per i problemi finanziari della società armatrice il suo varo fu rinviato al 10 settembre 1926, dopo che la nave acquistata l'anno prima dalla Compagnia Italiana Transatlantica (Citra), fu completata. Compì il viaggio inaugurale sulla rotta Genova, Livorno, Napoli, Messina, Port Said-Port Sudan, Massaua, Aden, Dan-

te, Mogadiscio, Chisimaio, Mombasa, Zanzibar e Dar es Salaam, che mantenne per i successivi tredici anni.

Per la partenza della crociera turistica della Compagnia Italiana Transatlantica nella più remota colonia italiana, il biglietto costava 10.425 lire in 1a classe, 7.655 in 2a classe e 5.500 in 2a classe economica.

Sul finire del 1931 il piroscafo passò alla Florio Società Italiana di Navigazione, fondendosi con la Citra e l'anno successivo alla Tirrenia garantendo dal 1930 al 1932, i collegamenti dall'Italia all'Africa Orientale, con scali anche in Egitto e Yemen, e toccando sempre il porto di Messina. In quegli anni il *Crispi* trasferirà anche in Eritrea e Somalia,

migliaia di soldati italiani per la guerra d'Etiopia, spedizioni scientifiche o militari, e migliaia di coloni che dall'Italia si recavano a cercare una nuova vita in Africa.

Dal 1937 il piroscafo passò al Lloyd Triestino, mantenne i tradizionali scali, sino al porto di Chisimaio e il 7 marzo proveniente da Massaua sbarcò a Napoli, un primo pezzo dell'Obelisco di Axum, risalente al IV secolo a.C., rinvenuto in Etiopia nel 1935, evento recensito dalla rivista "L'Illustrazione Italiana" come «segno tangibili della vittoria conseguita dalle armi italiane». La stele, ricomposta, fu collocata il 28 ottobre 1937 a Roma in Piazza di Porta Capena, e vi restò fino al 2005, quando fu restituita all'Etiopia.

Il 14 dicembre 1939 il piroscafo *Cri-*



spi partirà da Messina per il suo ultimo viaggio sulla linea dell'Africa Orientale, imbarcando numerose famiglie di coloni messinesi, lasciano la città dove si effettuavano le prove degli allarmi delle sirene per le incursioni aeree, alle 10 del mattino, alle 15.30 ed alle 19 e iniziava la distribuzione delle carte annonarie per gli alimenti. Attraversò il Canale di Suez ed il Mar Rosso, il *Crispi* toccò Port Said e Port Sudan, arrivando a Massaua il 24 dicembre 1939, attraccando alla banchina Regina Elena.

Nel 1940 il *Crispi* fu posto in disarmo chiudendosi la sua parentesi mercantile; il 2 gennaio 1941, fu infatti requisito a Genova dalla Regia Marina per essere impiegato nel trasporto di truppe, ed il 6 febbraio 1941 compì la sua prima missione di trasporto truppe dall'Italia all'Albania, partendo da Brindisi per Valona, insieme al piroscafo *Diana* ed alle motonavi *Città di Marsala* e *Città di Trapani*. Sino a maggio del 1942 il suo teatro operativo sarebbe stato l'Adriatico e la Grecia.

A giugno del 1942 il *Crispi* fu assegnato alla Forza Navale Speciale per trasportare parte del corpo di sbarco destinato alla pianificata, rimandata, poi accantonata e mai attuata, invasione di Malta, la cosiddetta Operazione "C. 3". Il *Crispi* con le navi *Milano*, *Rosandra*, *Italia*, *Viminale*, *Quirinale*, *Aventino*, *Donizetti*, *Calino* e *Città di Tunisi* avrebbe dovuto imbarcare le truppe da



sbarcare sulle coste maltesi con una flottiglia di 65 motozattere, 100 motolance, 24 vaporette requisiti e due piccole motonavi *Altino* ed *Aquileia* in servizio nella laguna di Venezia, i tre posamine *Durazzo*, *Buccari*, *Pelagosa*, le quattro motocisterne *Sesia*, *Scrivia*, *Tirso*, *Gari-gliano* e i due ferry boat dello stretto di Messina, *Aspromonte* e *Messina*, per trasportare carri armati e mille tonnellate di materiali, insieme ai piroscafi costieri *Principessa Mafalda*, *Capitano Sauro*, *Tabarca* e 50 motovelieri.

Il *Crispi* dal novembre 1942, muta la zona ove operare, trasportando truppe in Corsica, occupata dalle forze italiane a seguito dell'operazione "Anton", l'occupazione congiunta italo-tedesca della Francia di Vichy, seguita agli sbarchi angloamericani nel Nordafrica francese. Dopo varie missioni andate a buon fine, il 19 aprile 1943 il *Francesco Crispi*, con a bordo rinforzi per la guarnigione italiana della Corsica, oltre mille uomini appartenenti a reparti di granatieri e artiglieri, partì da Livorno alla volta di Bastia, in convoglio con la motona-

ve *Rossini* e la scorta della torpediniera *Giuseppe La Masa* e dell'incrociatore ausiliario *Caralis*.

A metà della traversata il sommergibile britannico *Saracen*, in agguato a ponente dell'Isola d'Elba, intercettò il convoglio e lanciò sei siluri da una distanza di 4570 metri; tre squarciarono lo scafo del *Crispi* che, in sedici minuti, s'inabissò, a 18 miglia per 268° da Punta Nera nell'Isola d'Elba. I soccorsi trassero in salvo 676 sopravvissuti, 606 sbarcati a Bastia, e 70 a Portoferraio e recuperarono 16 cadaveri.

L'affondamento del *Crispi* fu una delle più gravi tragedie italiane nel trasporto truppe della seconda guerra mondiale, dopo quelle del *Conte Rosso* (1297 vittime), del *Galilea* (1050), dell'*Aventino* e della *Puccini* (oltre 1500).

Il battello britannico *Saracen*, il 14 agosto 1943, fu affondato dalle corvette *Minerva* ed *Euterpe* a poche miglia dal punto in cui, due mesi prima, aveva silurato il *Crispi*.

La tragedia del *Crispi* fu attualizzata settantadue anni dopo, quando il 31 maggio 2015 il relitto della nave fu localizzato a ponente dell'Isola d'Elba, più vicino alle coste della Corsica, in acque territoriali francesi.

sopra: i fumaioli del *Crispi*;
nella pagina accanto: il piroscafo *Francesco Crispi* in banchina e quando lascia il porto di Messina.

SCALO A MESSINA, DEL *NEPTUNIA* UNA DELLE PRIME NAVI ITALIANE PER LE CROCIERE IN MEDITERRANEO

I cataloghi di quasi tutte le compagnie di navigazione sono colmi, come ultima tendenza del turismo sul mare, di itinerari brevi anche solo di qualche giorno. Sono soprattutto mini crociere nel Mediterraneo, con tariffe più basse destinate non solo a croceristi con budget limitati, ma anche a chi ha minore disponibilità di tempo o vuol tornare a ritmi meno veloci.

Entrambi questi stili di vita dei viaggiatori del terzo millennio, che potrebbe essere la scelta del dopo pandemia,

riportano a quelle che erano le peculiarità delle crociere organizzate nell'ottocento dall'antesigiano dei tour operator, Thomas Cook, fautore anche di crociere sul Nilo, e dal tedesco Albert Ballin, con la sua compagnia di navigazione Hapag Loyd, primo a realizzare navi esclusivamente per crociere. Il viaggio di mare si mutò in crociera, dal 22 gennaio 1891, con la navigazione per cinquantasette giorni, in Mediterraneo, del lussuoso piroscafo *Augusta*



Victoria, con cabine solo di prima classe per 241 passeggeri. Quell'epopea attirò molti turisti dagli Stati Uniti verso l'Europa e anche l'Italia guardò con interesse a quelle iniziative imprenditoriali nel settore marittimo.

La Sitmar, Società italiana di servizi marittimi, che nel 1913 si era costituita per tale tipologia turistica, definì la prima proposta di armamento di navi italiane, esclusivamente destinate alla crocieristica. Scartata l'idea di proget-





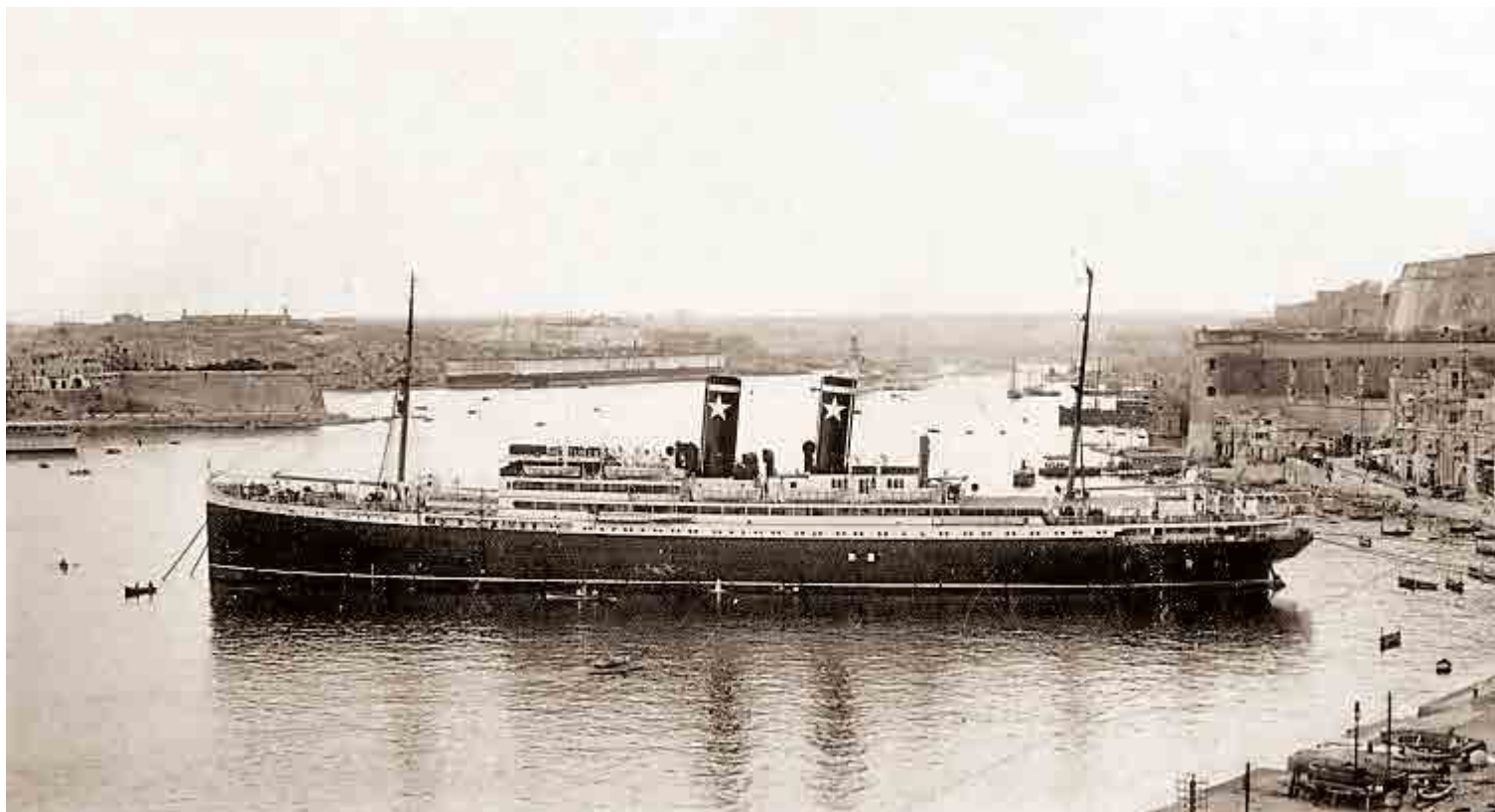
tare e costruire una nave con tale finalità, la società decise di acquisire la *Peer Gynt*, nave di costruzione tedesca, appartenente all'armatore Wiktor Schuppe di Berlino, che ne stava programmando l'impiego per crociere in Mediterraneo. La nave (8800 tonnellate; 150 metri di lunghezza e 18 di larghezza; macchina a vapore a tripla espansione con velocità di servizio di 13,5 nodi) era stata varata, nel 1913, dai cantieri Vulkan yard Vegesack, di Bremen con il nome di *Sierra Salvada* per l'armatore Norddeutscher Lloyd. Fu impiegata come nave passeggeri-cargo, sulle rotte Germania- America meridionale potendo accogliere 1650 passeggeri, per lo più emigranti, 120 in prima classe, 80 in seconda e 1450 in terza. Il 12 novembre 1913 fece la sua prima traversata da Bremen a Buenos Aires e proseguì il servizio fino al 1917 quando fu acquistata dal Lloyd Brasileiro che la ribattezzò *Avare*. La nave rientrò in Europa nel 1922 e nel porto di Amburgo il 22 giugno, si ribaltò cau-

sando la morte di oltre venti persone. Nei cantieri Viktor Schuppe di Stettino fu sottoposta a lavori di trasformazione in nave passeggeri e, nel 1923, fu rinominata *Peer Gynt*, dall'armatore tedesco Schuppe che la cedette alla Sitmar, appena il piroscafo approdò per la prima volta nel porto di Genova, per un'esperienza mediterranea. Gli armatori italiani la ribattezzarono, nel 1924, *Neptunia* scegliendo un nome che richiamasse mitologicamente il mare e che fosse facilmente pronunciabile da italiani e stranieri. Rinvii particolari interventi di restyling, evidenziando solo sui due fumaioli le stelle bianche del logo della compagnia, la nave fu pronta ad accogliere 380 passeggeri, in cabine a uno o due letti matrimoniali, salotti e bagni, saloni da pranzo e da ballo, giardino d'inverno, ponti attrezzati per gli sport del tempo, come l'altalena, i pattini, la scherma, le piastrelle, le funi. Il 21 gennaio 1926 salpò da Genova con rotta per Monaco, Algeri, Alessandria d'Egitto, Napoli per la prima vera rotta turistica mediterranea, attraversando lo Stretto di Messina sia nella crociera inaugurale e in seguito, tra il 18 marzo e il 9 aprile, quando fu aggiunto lo scalo di Malta. Fu anche antesignana delle proposte di "escursioni a terra", che per il territorio italiano erano gestite dall'Enit e negli scali esteri dall'agenzia Cook, con auto e guide. Quest'offerta ebbe successo



già con la prima crociera registrando quasi cento passeggeri, la maggior parte tedeschi, svizzeri, austriaci, boemi, polacchi, belgi, spagnoli, inglesi e americani. "Le vie d'Italia", la rivista mensile del Touring Club Italiano, dedicò a quella prima crociera, un ampio resoconto nel giugno 1926, firmato da Ulderico Tegani, con la considerazione finale che "un italiano parti sofferente e tornò guarito; così soddisfatto della sua esperienza che salpò con la crociera successiva". "Una cavalcata stupenda

sopra: manifesto con l'indicazione del porto di Messina (1927) e il piroscafo *Neptunia*; nella pagina accanto: operazioni di sbarco ed imbarco nella crociera del 1927 con scalo a Messina e la tessera di bordo di un passeggero (1927).

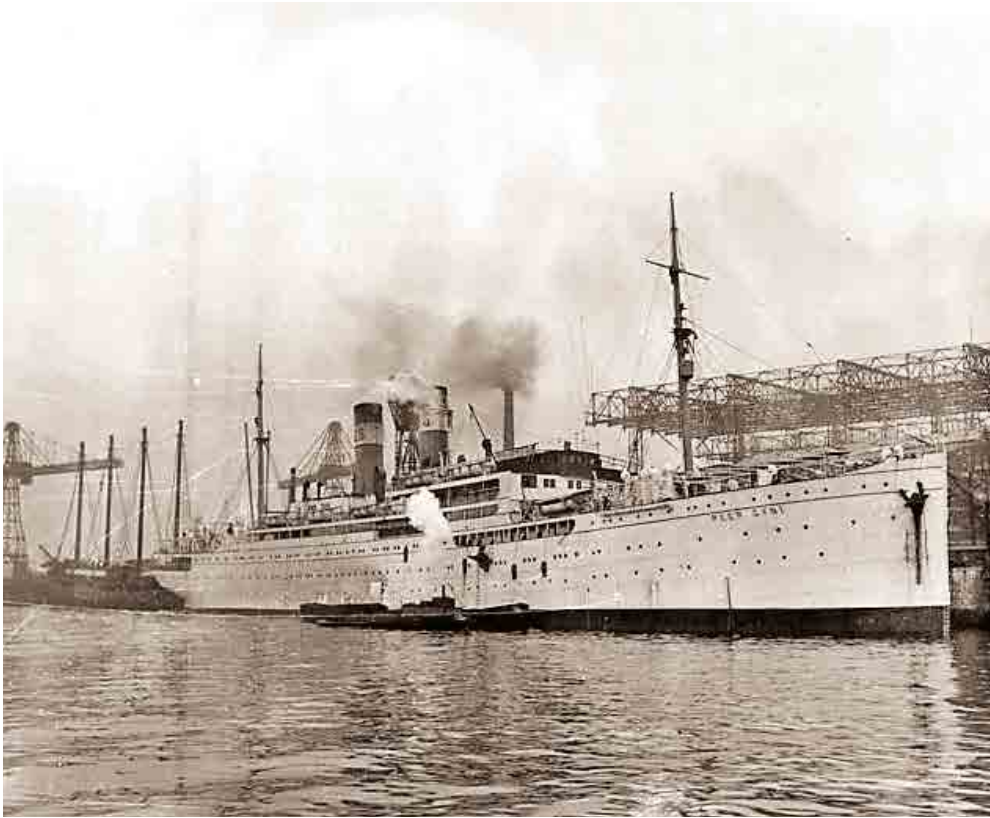


o forse un magico sogno...”, si legge in quell’opuscolo che fa un ritratto per una nave descritta come “un albergo che naviga, un bastimento che fa del turismo, un piroscafo che compie delle crociere”.

Nel 1926, dopo quelle tre crociere sperimentali in Mediterraneo, la nave, dal 28 aprile a fine maggio, fu sottoposta a interventi di riassetto nei cantieri di Marsiglia, per prepararla alla campagna estiva di tre crociere nei mari del nord. Per la prima la *Neptunia* partì da Genova il primo giugno, effettuando

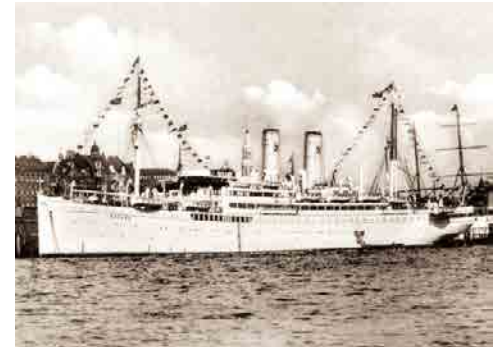
scali a Barcellona, Algeri, Tangeri, Cadice, Lisbona, e dopo Immingham approdare ad Amburgo il 19 giugno per l’inizio della crociera vera e propria. Ventidue giorni con destinazioni Gudvangen, Molde, Narvik, Tromsø, Lyngseidet, Hammerfest, Berort Cape, Advent Bay, Green Harbour, King’s Bay, Cross Bay, Magdalene Bay, Trondhjem, Merok, Loe, Bergen e arrivo ad Amburgo l’11 luglio e il tredici a Immingham. Nelle crociere del nord, oltre alle escursioni tra i fiordi, la novità a bordo rispetto alle crociere in Me-

diterraneo, fu l’imbarco dell’orchestra, diretta dal violinista Oreste Giacchino, musicista siciliano trasferitosi a Milano nel 1920, che dal 1932 al 1939 sarebbe stato il direttore dell’ensemble musicale del *Rex*. Il successo dopo quella esperienza mediterranea e poi nei mari del nord, fu tale che la Sitmar programmò per l’inizio dell’anno e la primavera del 1927 sette altre crociere. La prima di 31 giorni dal 17 gennaio al 17 febbraio, da Genova, Monaco, Barcellona, Palma, Algeri, Tunisi, Tripoli, Alessandria, Caifa, Rodi, Co-



stantinopoli, Pireo, Siracusa, Napoli, e Genova. La seconda, in tandem con il piroscafo *Italia* – il Grande espresso Europa- Egitto- e quindi le altre sino a quella di tredici giorni, dal 13 maggio al 5 giugno, unica ed ultima, a toccare anche Messina, prima del rientro definitivo, dopo Napoli, a Genova. La nave, in quello steso anno, fu infatti veduta all'Hamburg America Line e rinominata *Oceana*, per riprendere i collegamenti marittimi tra la Germania e l'America, sino allo scoppio della seconda Guerra mondiale. Nel 1940

fu, infatti, requisita dalla Kriegsmarine, la marina da guerra del terzo Reich, e usata come nave alloggi a Gdynia e Stettino e poi nel maggio 1945, confiscata a Flensburg, quale bottino di guerra, dagli alleati. Mentre compieva il rimpatrio in Germania d'internati tedeschi, il 13 ottobre del 1945, nei pressi di Heligoland, subì danni dopo l'urto in navigazione, con una mina e fu trainata e quindi riparata nei cantieri di Amburgo. Nel 1946 le fu assegnato il nominativo di *Empire Tarne*, con bandiera della Gran Bretagna. Fu



quindi consegnata all'Unione Sovietica, che la rinominò *Sibir* (Сибирь), impiegandola come nave deposito militare per la flotta sovietica del Pacifico, fino alla sua radiazione e demolizione nel 1963 a Vladivostock.

sopra: quando la nave di costruzione tedesca, si chiamava *Peer Gynt*, e apparteneva all'armatore Wiktor Schuppe di Berlino; al varo e nel 1913 con la denominazione *Oceana*, quando per l'Hamburg America Line riprese i collegamenti marittimi tra la Germania e l'America, sino allo scoppio della seconda Guerra mondiale;
nella pagina accanto: il piroscafo *Neptunia* a Malta per la Sitmar.

LA "CROCIERA DELLA MAGNIFICENZA" NEGLI ANNI VENTI A MESSINA

La *SS Scythia* è stata la nave da crociera più longeva del ventesimo secolo con i suoi 38 anni di attività, mantenendo tale primato sino al 4 settembre 2005, quando fu superata dai 39 anni della *Queen Elizabeth 2*, sempre della Cunard-White Star Line, nave questa che fece il suo ultimo scalo proprio a Messina il 2 novembre 2008, prima di essere trasferita nel 2009 Dubai, come albergo galleggiante. La *Scythia* nonostante la sua lunga attività, non registrò particolari episodi che la facessero ricordare nel tempo ma passò alla storia del crocierismo perché, negli anni venti, fu la nave che offriva un'annuale crociera di lusso nel Mediterraneo. Per le perdite subite dalla flotta durante la prima guerra mondiale, la Cunard intraprese

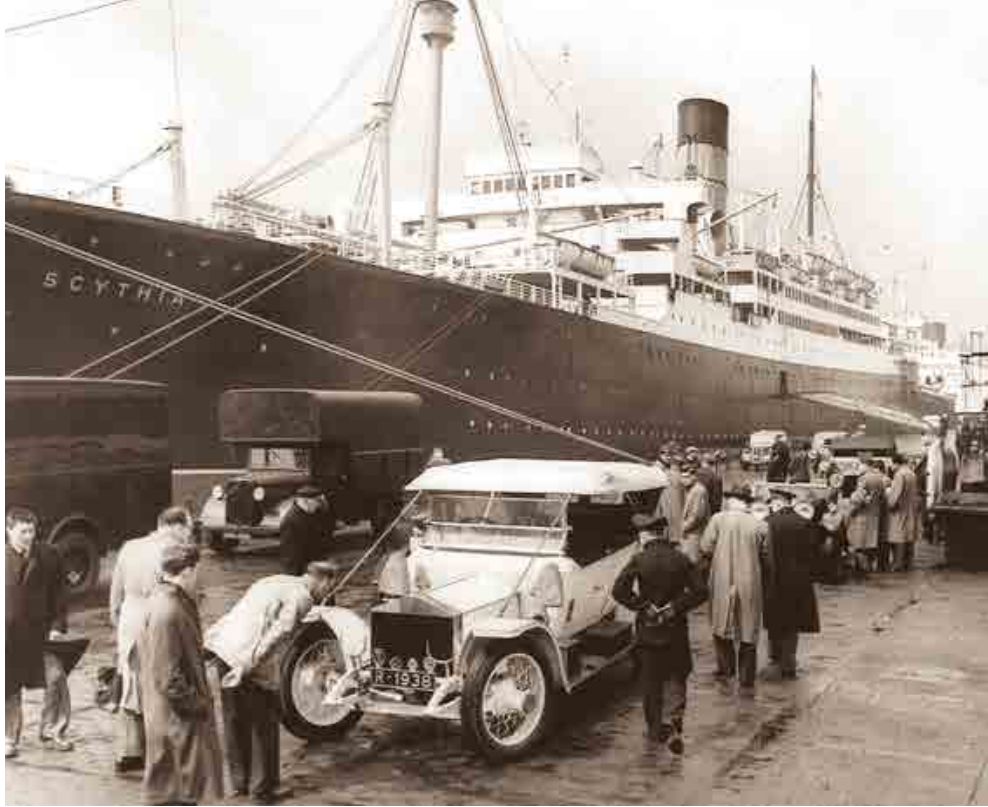
un vasto programma di ricostruzione dal 1920 e la *Scythia*, varata nel 1921, fu la prima di tre navi da 19.000 tonnellate costruite per raggiungere questo obiettivo; le altre furono la *Samaria* e la *Laconia*, e con tutte si sperimentò con successo la formula della "crociera di lusso". La *Scythia* fece scalo a Messina nel febbraio 1927, per la quinta annuale crociera di lusso con 400 passeggeri a bordo partiti il 26 gennaio 1927 da Madeira, dopo aver toccato i porti di Gibilterra, Algeri, Tunisi e Palermo. Dopo il porto di Messina, con tappa a Taormina, la crociera proseguì nei porti di Siracusa, Malta, Costantinopoli, Venezia, Napoli e Monte Carlo e quindi rientrò in Inghilterra. La *Crociera della magnificenza* in Mediterraneo, come era chiamata, era divenuta un classico appuntamento per molti appassionati ed in alta



stagione era arricchita spesso da prolungamenti, toccando porti di Egitto e Palestina. Comfort, benessere, sport, alta cucina, intrattenimento, relax erano tipicità a bordo di quella nave, che a distanza di cento anni, sono diventate un must delle moderne crociere. Una tendenza degli ultimi anni, tornata di moda a bordo di molte delle attuali, più grandi e lussuose, regine del mare che salpano per indimenticabili crociere che si sviluppano in viaggi intono al mondo, alla scoperta dei cinque continenti.

La *Scythia*, nave di 9.730 tonnellate di stazza lorda, varata il 23 marzo 1920, compì il suo viaggio inaugurale il 20 agosto 1921, da Liverpool a New York che segnò l'inizio di 18 anni di servizio su quella rotta. Il 30 settembre 1923, a causa di una fitta nebbia, entrò in collisione con la *Cedric*, nave passeggeri della





White Star Line che dal 1903 al 1905 aveva fatto scalo a Messina lungo la rotta di collegamento per New York; nessuna delle due navi fu comunque gravemente danneggiata.

Il prestigio della *Scythia*, come nave dalle raffinate atmosfere, aveva raggiunto un tale notorietà internazionale che nel marzo del 1928 la nave ospitò il re dell'Afghanistan, Amānullāh Khān con la moglie, quando visitò Liverpool, dopo la Francia e l'Italia ove a gennaio si era incontrato con Vittorio Emanuele III. In questo secolo, la principessa India d'Afghanistan, figlia di re Amir, il primo ottobre 2007, fu ricevuta a palazzo Zanca, sede civica di Messina, dal sindaco della città, con il quale ricordò il viaggio del padre che regnò, dal 1919 al 1929.

Dopo quell'apice di notorietà, la nave nell'aprile del 1928, subì la risistemazione degli alloggi passeggeri in prima classe, nella turistica e terza classe, con la quale navigò sino all'ultimo viaggio del 5 agosto 1939, tra Liverpool, Boston e New York. Nel novembre del 1939, poco dopo lo scoppio della seconda guerra mondiale, la nave fu requisita dal governo come trasporto di truppe e fu riconvertita a Glasgow, per l'utilizzo militare. Ma fu anche impiegata nel 1940 per trasferire bambini da Liverpool a New York, nell'ambito di un programma di evacuazione del Children's Overseas Reception Board. Nel 1942 contribuì agli sbarchi sulla costa nordafricana e durante tale periodo, nei pressi dell'entrata meridionale del porto di Algeri, la *Scythia* fu colpita

sul lato di dritta da un siluro. La nave, riuscì a raggiungere l'ormeggio ed evitare l'affondamento con i quattro mila soldati che aveva a bordo. Dopo le riparazioni proseguì nel trasporto truppe americane in Europa e una volta terminata la guerra, ne consentì il loro rimpatrio. Nell'ottobre 1948 quando tornò all'uso commerciale, fu noleggiata per più di un anno, dall'Organizzazione internazionale dei rifugiati e dal Governo canadese per trasferire profughi europei in Canada. Successivamente, dal novembre 1949, nei cantieri scozzesi John Brown & Co di Clydebank la nave fu ricondizionata migliorando la sistemazione passeggeri per ospitarne 248 in prima classe e 630 in quella turistica, navigando dal 17 agosto 1950 dal Québec a Londra. Dal porto inglese ripartirà il 15 settembre 1951, garantendo collegamenti mercantili in Atlantico sino al 5 ottobre 1955, quando fu nuovamente noleggiata dal Governo canadese per il rimpatrio di truppe dall'Europa in Québec sino all'ultima traversata da Halifax per Havre, Rotterdam e Southampton nel dicembre 1957. Venduta alla British Iron & Steel Corporation la nave il 23 gennaio 1958, fu destinata alla demolizione nei cantieri Thomas W Ward di Inverkiething, concludendo i suoi 36 anni di servizio.

sopra: la *Scythia* in banchina a Liverpool;
nella pagina accanto: la nave da crociera *Scythia* e l'avviso pubblicitario per la crociera di lusso del 26 gennaio 1927.

LA TORPEDINIERA *PIEMONTE* A MESSINA DURANTE IL SISMA, TRASFORMATA IN NAVE CISTERNA E DEMOLITA NEL 1932

Tra le tante navi che legarono il loro nome al territorio peloritano ed al suo porto, sono significative le vicende e il destino del Regio ariete torpediniere *Piemonte*, ormeggiato a Messina nel 1908. Alla fonda, in quella tragica notte del sisma, si trovano invece le unità della squadriglia torpediniere d'alto mare *Spica*, *Saffò*, *Serpente*, *Scorpione* e *Sagittario* e quelle della squadriglia delle torpediniere da costa (*90 S*, *106 S*, *131 S*, *138 S*, *140 S* e *151 S*). Fu quello della Regia Marina il primo nucleo d'intervento, all'indomani del terremoto che aveva sconvolto tragicamente la città.

Proprio a bordo del *Piemonte*, con

a bordo 268 uomini, furono attivati i primi interventi di soccorso e fu impartito l'ordine, vista l'impossibilità di effettuare comunicazioni telegrafiche e telefoniche e l'inagibilità di strade e ferrovie, di inviare due unità navali il *Serpente* e lo *Spica*, per raggiungere un posto telegrafico operativo per informare dell'accaduto e richiedere aiuti.

Scafo con prua a sperone, poppa a incrociatore, timone compensato e alette di rollio che si estendevano per circa un terzo della lunghezza dello scafo, l'ariete torpediniere *Piemonte*, era stato costruito dal cantiere Armstrong ad Elswick nel Regno Unito per conto della Regia Marina Italiana, e varato il 23



agosto 1888. Giunto in Italia nell'ottobre del 1889 fu assegnato a compiti di squadra. Nel luglio del 1894 fu dislocato in Mar Rosso e, successivamente in Oceano Indiano per una campagna coloniale e da quel momento operò esclusivamente oltremare. Dall'agosto 1898 al gennaio 1900 effettuò una crociera intorno al mondo e poi altre lunghe crociere soprattutto nei mari dell'Africa e nell'Estremo Oriente. Dopo la vicenda del terremoto del 1908, partecipò dal 1911 alla guerra italo-turca operando inizialmente in appoggio agli sbarchi in Libia e, successivamente, in Mar Rosso, prendendo anche parte allo scontro di Kunfida.



Durante la Prima Guerra Mondiale, fu assegnato, con la squadra anglo-francese, alla base di Salonicco partecipando a varie missioni belliche, bombardando e appoggiando sbarchi sulle coste bulgare e turche. Al termine del conflitto fu messo in disarmo per poi essere radiato il 15 maggio 1920, ma la sua storia non finì.

Fu infatti ceduta alla Petrolifera Italo-Rumena S. A. di Milano, e completamente trasformata in nave cisterna: smantellate strutture ed armamenti, svuotato lo scafo, per $3/4$ della sua lunghezza venne diviso in quattro cisterne, mentre la parte poppiera fu adibita a sala macchine, sovrastata da una plancia con timoneria, sala comando, alloggi, mensa, ecc. Dotata di due motrici a vapore a triplice espansione eroganti 984 hp moventi due eliche, poteva sviluppare una velocità di 9 nodi, con una stazza lorda di 1718 t, stazza netta di 1218 t; lunghezza 95,08 m, larghezza 11,62, immersione 6,08 m. Fu varata un anno e mezzo dopo con il nome di *Edda*, nel 1925 l'unità venne ceduta alla Compagnia di Navigazione Maris S. A. di Genova e ribattezzata *Marisedda*, venduto qualche anno dopo alla Ditta Scopinich & Monta.

Il quotidiano spagnolo "La Vanguardia" del 3 gennaio 1930, ne testimonia uno degli ultimi viaggi di questo straordinario e storico scafo, con la notazione da "Costantinopoli a Barcellona



con un carico di petrolio" e il punto di attracco al pontile N del porto di Barcellona.

Nel 1932 cessò infatti l'attività e quella nave che per prima aveva prestato aiuto alla Messina terremotata, fu demolita a Vado Ligure.

Che opportunità sarebbe stata quella di trasformare quel relitto di nave, in scrigno di memorie del terremoto, che raggiunse il 10° grado della scala Mercalli, accompagnato da maremoto, e mise a soqquadro le coste calabro-sicule con numerose scosse devastanti. Fu uno dei più grandi disastri naturali della storia dell'umanità e per testimoniare tale memoria, sempre ricercata, non è mai stato realizzato un Centro

di Documentazione e una Rete delle fonti per puntare al recupero del più vario e ricco materiale d'archivio e la sua messa in condivisione attraverso un museo del terremoto. La sua istituzione avrebbe oggi la funzione del recupero di percorsi di approfondimento e memoria; ma anche spazi di conoscenza per la Città perduta e la Città ricostruita.

sopra: la torpediniera *Piemonte* divenuta *Marisedda* (1932);

nella pagina accanto: la torpediniera *Piemonte* in porto a Messina durante il sisma del 1908 e il modellino della nave demolita nel 1932.

UN MILAZZESE TRA L'EQUIPAGGIO DEL REX CHE CONQUISTÒ NEL 1933 IL NASTRO AZZURRO

La città di Genova ha intitolato i giardini di via Fausto Beretta (Boccadasse) a Francesco Tarabotto (1877-1969), comandante del transatlantico *Rex*, vincitore del Nastro Azzurro nel 1933. A quella straordinaria impresa si legano anche il nome del direttore di macchina, Luigi Rizzo, e anche del secondo macchinista, Salvatore Milazzo (1896-1980), più conosciuto come "Totò", nato a Milazzo, che come tutti i componenti l'equipaggio ricevette riconoscimenti ufficiali per il primato conquistato. Il capitano Milazzo studiò al Regio istituto nautico di Palermo, diplomandosi nel 1915 e nello stesso anno da Genova si avviò la sua carriera, imbarcandosi a bordo del piroscafo *Stromboli* della Navigazione Generale Italiana sulle rotte per il Nord America. A bordo del *Rex* fu

il collaboratore più importante del direttore di macchine Rizzo che a sua volta, nei cantieri dell'Ansaldo di Genova Sestri, fu assistente dell'ing. Luigi Bozzo, nella progettazione dell'apparato motore dell'*Andrea Doria*. Il 16 agosto del 1933, il *Rex*, conquistò il *Blue Ribbon*, che premiava il record nella traversata dell'Atlantico del nord, dimostrando così di essere la nave più veloce del mondo. Il *Rex*, unica nave italiana a vincerlo, era un super-liner, il top del lusso e dell'eleganza, l'ammiraglia cui sarebbe spettato il ruolo di portabandiera dell'Italia. Il *Rex* salpò da Genova compiendo quella traversata da record, che gli valse l'assegnazione del titolo detenuto dalla nave tedesca *Bremen*. Il successo dell'impresa fu tale che l'industria Zanussi chiese, e otten-

ne, di creare una linea di elettrodomestici con il nome *Rex*. Il trofeo che Sir Harold K. Hales, creò per premiare la nave passeggeri in grado di attraversare l'Atlantico alla maggiore velocità, disegnato da Henry Pidduck e realizzato dall'orafo James Dickson, venne consegnato al *Rex* a Genova, il 20 agosto 1935. Dopo il *Normandie* ed essere stato appannaggio di navi transatlantiche come il *Queen Mary* e la *United States*, in anni più recenti il trofeo più importante dell'Atlantico, conosciuto come Hales Trophy, è passato ai "traghetti superveloci". Il *Rex*, il più affascinante transatlantico italiano, leggenda da 50 mila tonnellate con dodici ponti, reso ancora più popolare dal regista Federico Fellini col film "Amarcord", coprì la distanza da Gibilterra a New York, di 3.181 miglia, in 4 giorni, 13 ore e





58 minuti, alla velocità media di 28,92 nodi. Il massimo percorso effettuato in un giorno fu di 736 miglia alla velocità di 29,61. La più grande nave passeggeri di linea italiana – fino al 1991 quando il primato passò alla *Costa Classica* – era stata progettata e costruita nel cantiere navale Ansaldo di Genova Sestri Ponente e nello Stabilimento Meccanico di Sampierdarena, nel 1931 e entrò in servizio nel 1932. Il *Rex* aveva una stazza lorda di 51.062 tonnellate ed una lunghezza di 268,20 metri, una larghezza di 31 metri ed un pescaggio di 10,07 metri; 142.000 cavalli di potenza gli consentirono di sviluppare alle prove di macchina una velocità massima di 29,5 nodi. Montava quattro turbine a vapore a triplice espansione con meccanica Parson Curtis ed ogni turbina era collegata con un asse per ogni elica a quattro pale del diametro di 5 metri e del peso di 16,25 tonnellate. Quattro

le classi passeggeri per 604 in prima, 378 in speciale, 410 in turistica e 866 in terza classe. Gli arredi interni erano particolarmente lussuosi e furono curati dal Vittorio Drucrot (1867-1942) industria palermitana specializzata negli allestimenti per grandi navi dopo la prima guerra mondiale. Fu uno dei primi piroscafi ad avere le piscine sul ponte. Il 30 aprile 1940, l'ultimo viaggio da Genova per New York e Napoli ed il 6 giugno, pochi giorni prima che l'Italia entrasse in guerra, il *Rex* fu trasferito sotto scorta, da Genova nel Canale di Leme presso Pola. Mimetizzato raggiunse poi Trieste ove trascorse i primi anni di guerra. Dopo l'8 settembre 1943 i tedeschi sequestrarono la nave trasferita il 3 marzo 1944 alla gestione della Mittelmeer Reederei GMBH di Amburgo. Illesa dopo un primo bombardamento alleato su Trieste, il 10 luglio del 1944, fu ancorata vicino a

Capodistria ove colpita da aerosiluranti della RAF, prese fuoco adagiandosi su un fondale, sbandando a sinistra. Alla fine della guerra confiscata dagli jugoslavi, fu sopposta, dall'estate del 1947, a demolizione lasciando che una storia di nave si traducesse in leggenda come quella che viene raccontata per una delle sue quattro eliche, forse ancora nascosta tra i fondali a circa 300 metri dalla linea di costa, davanti a Semedella. Le altre tre eliche furono infatti recuperate e fuse negli altiforni jugoslavi e poi vendute sul mercato come “bronzo Rex”.

sopra: il varo e un particolare della parte dei due funnaioli del *Rex*;

nella pagina accanto: il *Rex* ripreso da bordo del Conte di Savoia (25 marzo 1933) e gli ufficiali del *Rex* nella foto ricordo dopo la conquista del Nastro Azzurro.

DUE NAVI E TRE FOTOGRAFIE IN MOSTRA IN OLANDA

Non erano navi che mai avevano toccato il porto di Messina o le isole Eolie, ma grazie ad alcune fotografie il loro nominativo si è legato al territorio peloritano. Quelle immagini sono divenute mezzo di riproduzione storica di un luogo grazie alla maestria artistica di Willem van de Poll (1895-1970), un fotografo olandese tra i più importanti della sua generazione. Aveva lavorato come fotoreporter per riviste olandesi e straniere, curato servizi di moda per “Vogue” e “Harper’s Bazaar”, ma era più conosciuto nei Paesi Bassi come fotografo personale della famiglia reale olandese. Per uno dei suoi reportage, nel giugno del 1935, si trovò a bordo della moto-

nave *Dempo* della Rotterdamsche Lloyd, nave di 16979 tonnellate di stazza lorda, varata nel luglio del 1929 e consegnata a febbraio dell’anno successivo per l’attività croceristica sulla rotta Slamat, Rotterdam, Southampton, Lisbona, Tangier, Gibraltar, Marseille, Port Said, Suez, Colombo, Sabang, Belawan, Singapore e Batavia. Molti passeggeri preferivano risparmiare una settimana di navigazione e soprattutto evitare i marosi del Golfo di Biscaglia, raggiungendo più comodamente in treno, i porti di Marsiglia o Genova. La *Dempo*, con de Poll a bordo, attraversò lo Stretto di Messina, nel giugno 1935, proprio per raggiungere il Mediterraneo provenendo da Marsi-

glia. Navigando sulla parte destra dello Stretto, la *Dempo* passò a poca distanza dalla penisola di San Raineri e il fotografo-artista poté immortalare una visione particolare di Messina vista dal mare, con i passeggeri sulle *chaise longue* del ponte passeggiata, in piedi o appoggiati al corrimano in legno della battagliola, attenti ad ammirare il panorama di un “territorio d’aMare”. La nave non entrò in porto proseguendo la sua rotta nello Stretto in direzione sud. Poco prima, dopo aver superato la chiesa di Grotte, sulla sponda siciliana, alla sinistra della nave aveva avuto un altro un incontro “particolare” da fotografare. Al centro





dello Stretto navigava sulla rotta opposta, la nave cisterna *Recco* che insieme alla *Rapallo*, entrambe destinate al traffico per la Libia e l'Impero, fu la capostipite della flotta, a quell'epoca, Agip e poi Snam, in qualità di società armatrice del gruppo Eni, sino al 30 settembre 2003, quando, il comparto marittimo fu ceduto a Carbofin. Della nave *Recco* nello Stretto non esistevano fotografie e Willem van de Poll da bordo della *Dempo*, la ritrasse con la quinta naturale della costa calabra; immagine storica ed unica del particolare periodo del trasporto petrolifero e singolare per una nave cisterna, tra l'altro mai ormeggiata al porto di Messina. Ma le straordinarie istantanee del fotografo olandese non si erano limitate allo Stretto; prima di arrivare a capo Peloro, la *Dempo* proseguendo nella sua rotta di trasferimento verso sud, era passata anche dalle isole Eolie e, complice il comandante della nave, ci fu il tempo per immortalare lo Stromboli con la sua sciarra, a beneficio dei croceristi stupiti dalla suggestione del vulcano.

Nel trentacinquesimo anniversario della morte di Willem van de Poll, da novembre 2005 a febbraio del 2006, il National Archives of the Netherlands con l'Hague Museum of Photography ha promosso al Fotomuseum di Den Haag nei Paesi Bassi, la mostra *Retrospectief*, con esposta per la prima volta, tutta la sua produzione artistica, con le foto della crociera a bordo del *Dempo*, le immagini della vita di bordo, dei passeggeri tra cui quelle del commediografo, attore e regista britannico Sir Noël Coward, ed i "panorami" di Messina, dello Stretto e dello Stromboli

La nave *Dempo* e la cisterna *Recco* svolsero la loro attività sino al periodo bellico della seconda guerra mondiale, durante il quale affondarono. La *Dempo* fu impiegata per l'attività croceristica fino a quando il Ministero dei trasporti bellico britannico la noleggiò nel gennaio 1941 e convertita a Liverpool per trasporto di truppe. Durante una di queste missioni il 17 marzo 1944, navigando nel convoglio SNF 17 con rotta da Napoli verso

il Nord Africa, al comando del capitano W. Jansen, la nave fu silurata, tra Algeri e Philippeville, dal sottomarino tedesco *U 371*. I tentativi di arenare la *Dempo* fallirono e la nave affondò; perirono 498 soldati americani e 333 membri dell'equipaggio furono salvati.

Quando l'Italia entrò in guerra, il 10 giugno 1940, la *Recco*, come la gemella *Rapallo*, era fuori dal bacino del Mediterraneo, e trovò rifugio a Santa Cruz de Tenerife, nelle Canarie; tentando di forzare il blocco navale contro i Paesi dell'Asse, il 19 aprile 1941 la nave lasciò quel porto diretta a Betasom, l'acronimo della base atlantica di sommergibili italiani a Bordeaux. Il 3 maggio, a circa 400 miglia a nord delle Azzorre, la nave venne avvistata dall'incrociatore ausiliario britannico *Hilary* che manovrò per catturarla con il suo prezioso carico di 8500 tonnellate di combustibile. Il comandante della *Recco*, il quarantasettenne capitano di lungo corso Gottardo Castagnola, per evitare l'abbordaggio, ordinò l'autoaffondamento della nave. I trenta uomini dell'equipaggio della *Recco* furono recuperati dall'*Hilary* e trasportati nell'Isola di Man, dove trascorsero in prigionia i successivi cinque anni, rimpatriando parecchi mesi la conclusione del conflitto.

sopra: Ufficiale della *Dempo* ed un passeggero ammirano lo Stromboli (1935);

nella pagina accanto: la nave cisterna *Recco* in navigazione nello Stretto di Messina nel 1935 e il faro di San Raineri fotografato da bordo della *Dempo*.

IL PIROSCAFO *PIEMONTE* PER OLTRE SEI ANNI "COMPARSA" NELLO SCENARIO VISIVO DI MESSINA



Del piroscafo *Piemonte* gli abitanti della città di Messina conservano un ricordo vivo, perché rimasto sotto i loro occhi per tanti anni. Fu infatti la nave che "risiedette" per il maggior periodo nel suo mare, essendo stata per oltre sei anni, semisommersa nella rada San Francesco, sui bassi fondali del litorale nord della città, e da molti confusa con il *Principe di Piemonte*. La nave della Canadian Pacific Line, costruita e varata con il nome *Minnedosa*, nel 1913, aveva una stazza di 13 mila tonnellate e navigò fino al 1931. Impostato nel cantiere Barclay, Curle & Co. di Glasgow, era stato destinato per la linea Amburgo-America ma allo scoppio della prima guerra mondiale ne fu definito l'allestimento come nave trasporto truppe. Entrò così in servizio il 5 dicembre 1918, con un viaggio da Liverpool a St. John, New Brunswick, avendo come passeggeri soldati canadesi che tornavano in patria. Terminato questo

suo impiego, il *Minnedosa* fu immesso in servizio di linea, fino al 1922, per la Canadian Pacific da Liverpool al Canada e successivamente sulla rotta Anversa, Southampton sempre verso il nord America. Il *Minnedosa* fu sottoposto ad interventi di rinnovamento nel 1925, presso il cantiere Hawthorne, Leslie & Co. di Newcastle e rimesso in servizio da Anversa al Canada. Nel 1927 tornò poi al porto di Liverpool per il collegamento con gli scali canadesi e dopo aver compiuto 129 traversate, nel 1931, fu messa in disarmo per raggiungere Genova quattro anni dopo, per essere demolita. Ma non era ancora tempo per la sua fine, nel 1935, fu infatti acquisita dal Governo italiano, per essere trasformata in nave trasporto truppe e ribattezzata *Piemonte*. La campagna d'Etiopia richiese infatti un flusso navale gravoso per il trasporto a Massaua di 472.562 uomini e 122.842 a Mogadiscio; 16.496 veicoli

e 1.241.224 tonnellate di materiali vari che determinò un totale di 1200 viaggi. Per fronteggiare tale impegno l'Italia ricorse quindi all'acquisto di navi sul mercato internazionale di nove transatlantici il *Saarbrücken*, e la gemella *Coblentz*, ribattezzate rispettivamente *Toscana* e *Sicilia*; *Werra* che prese il nome *Calabria*; *Melita* quello di *Liguria*; *Risolute* che si chiamò *Lombardia*; *General Mitre*, *Sierra Ventana* e *Bahia Blanca*, a cui furono poste i nomi di *Sannio*, *Sardegna* ed *Umbria* e la *Minnedosa* che divenne *Piemonte*. Queste nove vecchie navi, le cosiddette unità della classe Regioni, furono gestite dalla società Italia e successivamente nel 1936, dal Lloyd Triestino, ma mai impiegate per servizio passeggeri di linea, ritardando anche i programmi di rimodernamento della flotta mercantile italiana. Le navi passeggeri trasformate sommariamente





per trasporto truppe, effettuarono 63 viaggi per l’Africa Orientale nel periodo febbraio-ottobre 1935 ed il *Piemonte* il 5 marzo e poi il 25 settembre 1935 partì da Messina, imbarcando prima effettivi e materiali della Divisione “Peloritana” e poi reparti del 3° Fanteria, destinati a rafforzare tempestivamente le difese delle due Colonie. Proprio il *Piemonte*, quasi alla vigilia dell’attacco all’Etiopia, fu protagonista di una missione di spionaggio col trasporto a Gedda di un quantitativo di armi, celate in casse con la scritta “ditta Ansaldo”, senza destinatario. Dopo uno scambio di comunicazioni fra il Ministero della Guerra, il Comando superiore in Africa Orientale, il SIM e la Legazione italiana a Gedda, il 22 settembre 1935, il piroscafo *Piemonte*,

partì segretamente da Napoli per Gedda. Imbarcò un drappello di militari in abiti civili, con passaporti di copertura in cui figuravano come dipendenti della Fiat e dell’Ansaldo. Un autocarro con rimorchio, e tutto il materiale richiesto dai sauditi come campione (un carro assalto veloce, un cannone, una mitragliatrice pesante e due leggere, una stazione radio) giuse a destinazione mimetizzato in gigantesche casse. L’impegno militare della nave proseguì anche per le operazioni di occupazione dell’Albania, e il 4 marzo 1942 sfuggì ad un attacco che il sottomarino greco *Proteus*, a 27,2 miglia da Capo Dukato, fece al convoglio di cui faceva parte con il *Galilea*, *Francesco Crispi*, e *Viminale* scortato da incrociatore *Turbine* e dalle torpediniere *Carlo Montanari* e *Antonio*

Mosto, nella navigazione tra Patrasso e Bari. Il *Piemonte*, alle ore 13 del 18 novembre 1942, fu invece leggermente danneggiato da un siluro lanciato dal sommergibile inglese *Umbra HMS P 35*, comandato dal Lt. Stephen Lynch Conway Maydon, che colpì la nave a 4 miglia da Capo Rasocolmo, durante il suo trasferimento per unirsi in convoglio al *Sardegna*, per il trasporto di truppe ed equipaggiamenti da Valona a Brindisi. L’equipaggio di 170 uomini fu salvato e la nave spiaggiata nella zona di Spartà, perché sommersa a poppa. Successivamente trasferita per le avarie riportate, nel porto di Messina non sfuggì, trovandosi alla fonda con il *Viminale*, alle incursioni aeree che dal maggio del 1943 operarono i B17 e B24, e gli aerei inglesi Stirling, Halifax e Lancaster. Il *Piemonte* danneggiato, si salvò dall’affondamento perché dopo aver constatato l’insufficienza delle pompe d’esaurimento dello scafo, il suo comandante, il capitano Mattioli di Recanati, dispose di arenarla nella rada S. Francesco da dove, fu recuperato solo nel 1949, e il 27 aprile dello stesso anno, trasferita alla Spezia per il disarmo.

sopra: il *Piemonte* nel 1935 in banchina di poppa a Messina;

nella pagina accanto: il *Piemonte* spiaggiato nella rada S. Francesco (agosto 1943) e la nave nel periodo di impiego per trasporto truppe.

I PICCOLI PIROSCAFI CHE DA MESSINA RIFORNIVANO L'AFRICA ORIENTALE



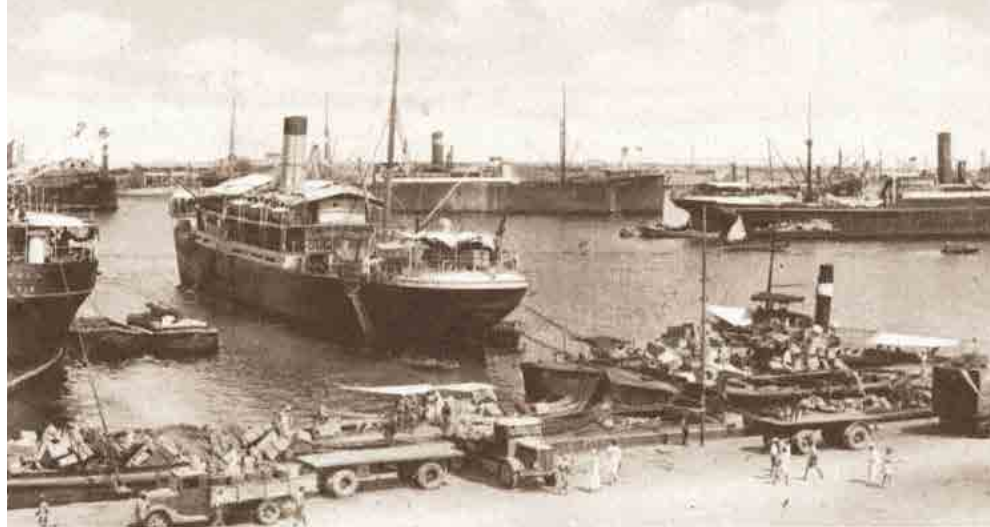
Dopo l'avventura coloniale italiana nel Corno d'Africa, cominciata nel 1879 con l'acquisto di una base commerciale nella baia di Assab da parte della società Italiana di navigazione Rubattino, i collegamenti tra l'Italia e l'Africa orientale registrarono, alla fine degli anni Venti, un notevole incremento. Gruppi armatoriali come la Società Tirrenia, la Navigazione Libera Triestina, la Società Italia, il Lloyd Triestino, gestirono servizi di collegamento dai porti di Genova, Trieste, Fiume, Napoli, Siracusa, Palermo, Cagliari, Civitavecchia, Trapani, Venezia, Bari, Brindisi, Rodi, Pantelleria verso gli scali di Tunisi, Sfax, Tripoli, Bengasi, Malta, Tobruk, Alessandria, Porto Said, Suez, Aden, Massaua, Mogadiscio. In tale quadro, il porto di Messina a cavallo degli anni trenta, divenne scalo di servizio e

stazionamento esaltando il suo ruolo di tappa di rifornimento di combustibili liquidi e solidi, e di approvvigionamento per le navi in transito, movimentando nel 1932, merci per 47 mila tonnellate risultando al quarto posto del traffico nazionale, dopo Genova, Trieste e Napoli.

Per la sponda africana i servizi marittimi e portuali assunsero uno sviluppo importante registrando ad esempio per il porto di Massaua, nel 1935, la punta massima di scarico con 5.500 tonnellate giornaliere, dalle 500 dell'anno precedente. Con la costa libica, il movimento marittimo nel 1935 registrò l'approdo di 2325 navi con 107549 passeggeri e 45497 tonnellate di merci. Già dal 1929 Messina era diventato scalo di piccole navi da carico dell'armatore Ignazio Messina & Cie. di Genova che aveva

attivato un servizio marittimo per l'Eritrea, riuscendo a tenere testa alle navi del Lloyd Triestino e Achille Lauro. Da una partenza mensile si passò presto a una quattordicinale, arrivando a offrire il trasporto gratuito della posta, movimentando gratuitamente 50 mila colli di posta nei primi due anni e ampliando poi il servizio nel Mar Rosso, verso l'Africa Orientale Italiana (Etiopia, Eritrea, Somalia). In quegli anni, la compagnia ottenne così di gestire nelle rotte con la Libia il trasporto postale non sovvenzionato dallo Stato. I collegamenti sulla linea per Tripoli erano assicurati con le navi *Polinice*, *Ravenna*, *Polinnia* e *Penelope* che facevano scalo a Messina; e con i piroscafi *Sturla*, *Lido*, *Audace*, *Tenace* e *Multedo* che raggiungevano Bengasi dal porto peloritano. Quelle navi con il tradizionale fumaiolo nero con la stella





bianca sormontata da una striscia bianca, logo della compagnia, fecero giungere numerosi e frequenti rifornimenti nelle Colonie e molte Amministrazioni statali noleggiavano i piroscafi per assicurare la regolarità nei trasporti. Nel 1921 la compagnia Giuseppe Messina Tabuso, con sede Genova, aveva dato vita alla nuova linea mercantile tra l'Italia e la Libia, ricorrendo sia al trasporto di vini siciliani sfusi per tagliare quelli ottenuti nel Nord e viceversa, sulle rotte verso la Sicilia, per il trasferimento da Porto Maurizio (Imperia) dell'olio d'oliva ligure. Nel 1929 la società era divenuta Ignazio Messina & C. con la donazione da parte di Giuseppe Messina Tabuso ai propri figli, delle quote sui piroscafi *Lido*, *Sturla*, *Oreto* e *Foce*. La flotta con partenze da Genova, con frequenze bi-trisettimanali, seguiva la rotta: Livorno, Napoli, Messina, Catania, Malta, Sliten, Misurata e Bengasi, e in quel primo decennio, era composta dal *Foce* (ex *Mirille*, costruito a Rostock nel 1888, 879 tsl); dal *Lido* (ex *Mary*, costruito a Stettino nel 1889), dallo *Sturla* (ex *F.G. Reinold*, costruito

ad Aberdeen nel 1884, 1187 tsl) che nel 1926 venne venduta all'armatore Gontaldi che la ribattezzò *Tripoli*. Nel 1931 la flotta della Ignazio Messina & C ampliò la propria flotta con i piroscafi *Borzoli* (ex *Astero*, costruito a Stettino nel 1884, 1167 tsl); *Multedo* (ex *Albarosa*, costruito a Stettino nel 1884, 1130 tsl), e nel 1932 con i piroscafi *Audace* (ex *Royal*, varato a Rostock nel 1892, 1146 tsl) e *Tenace* (ex *City of Hamburg*, costruito a Sunderland nel 1884, 1141 tsl) e nel 1933 con le navi *Ravenna* (costruita a Leith nel 1888, 1148 tsl) e *Risveglio* (ex *Nikckerie*, varata a Copenaghen da Burmaister & Wain, nel 1907, 2498 tsl). Nel 1934 si aggiunse il *Progresso* (ex *St Thomas*, costruito a Copenaghen nel 1907, 2467 tsl). Nel 1935 la Società riuscì a garantire un servizio regolare per l'Eritrea, con una partenza quattordicinale, e il trasporto gratuito della posta, puntando così alla conquista del Mar Rosso, verso l'Africa Orientale Italiana (Etiopia, Eritrea, Somalia). Nel 1936 la Società acquisì alcuni piroscafi ai quali vennero imposti i nomi di alcune regioni dell'Abissinia,

divenuta Impero dell'Africa Orientale Italiana: la *Goggian* (ex *Alga*, costruito a Jutphaas nel 1922, 1993 tsl) e l'*Ogaden* (ex *Naxos*, costruito a Glasgow nel 1905, 4546 tsl), che avevano sistemazioni per passeggeri sia nei casseri sia nei corridoi e poi il *Semien* (ex *Fortunastar*, costruito a Newcastle nel 1898, 5499 tsl); e il *Tembien* (ex *Mauni*, costruito a Bremerhaven nel 1914, 5128 tsl). Tra il 1935 e il 1940 l'armatore Messina, contava 17 navi, tra cui il nucleo originario della flotta, inizialmente composto da piccole e vecchie navi di costruzione tedesca, ma la guerra, tranne per il piroscafo *Lido*, determinò la perdita di quasi tutte loro. Come accadde, negli ultimi giorni del novembre 1942, per l'*Audace*, partito da Messina e diretto a Tunisi, con a bordo un carico di carburante in fusti, aggregatasi ad un piccolo convoglio formato dal piroscafo *Minerva*, partito anch'esso da Messina per Tunisi con un carico di benzina, e dalla torpediniera *Orione* che lo scortava. Stessa sorte per il *Multedo*, che negli anni Trenta, da Messina raggiungeva, Malta, Tripoli, Homs, Zliten, Misurata, Sirte, Bengasi, con occasionali scali a Sfax, Susa, e poi silurato dal sommergibile britannico *Truant*, a nordovest di Bengasi.

sopra: il porto di Massaua nel 1935, con i piccoli piroscafi che partivano con i rifornimenti da Messina; nella pagina accanto: il porto di Messina con unità militari in primo piano e navi per l'Africa Orientale; il piroscafo *Sturla*.

LA LUPA DELLO STRETTO FECE ARENARE LA NAVE CHE AVREBBE COSTITUITO L'EMBRIONE DELLA FLOTTA COMMERCIALE SVIZZERA

La nebbia non è un fenomeno consueto nello Stretto di Messina ove diventa uno tra i pericoli naturali, anche se episodica, che si verifica una o due volte nell'arco dell'anno. Viene denominata la "lupa", fitta nebbia che si solleva per contingenti condizioni meteorologiche, collegate al vento di scirocco. Quasi venti anni fa, il 17 maggio 2001 tale fenomeno naturale, alle 9,15 determinò una collisione tra due navi delle società private di auto traghettiamento nello Stretto, la *Westfold* e la *Giano*, che fortunatamente non ebbe conseguenze drammatiche. A mitigare tali pericoli, offrendo maggiore sicurezza alla navigazione nello Stretto, da alcuni anni è entrato in esercizio il VTS, acronimo del Vessel Traffic Service, un centro di servizi d'informazioni e assistenza per garantire la sicurezza della navigazione.

Il 6 maggio 1876, il fenomeno si registrò in maniera tanto anomala che l'ufficio centrale meteorologico del Ministero della Marina pubblicò sulla Gazzetta ufficiale del Regno d'Italia di sabato primo aprile 1876, l'avviso che nella giornata si era registrata "una fitta nebbia nello stretto di Messina, dopo che nella serata si era avuto un vento di scirocco e levante di forte intensità". Ma quella volta non si registrarono inconvenienti nella normale navigazione nello Stretto.

Il fenomeno assunse un carattere particolarmente intenso l'11 giugno 1937, quando produsse anche conseguenze a ben quattro piroscafi che transitavano nello Stretto e che contemporaneamente si arenarono sulla costa siciliana. Il cordone nebbioso

con l'arrivo del primo caldo di stagione si formò a pochi metri dal livello del mare, disponendosi nel mezzo dello Stretto; le nubi stratificate con base prossima al mare, tipo strati e stratocumuli, furono sospinti fin verso le coste dai venti dominanti, causando una mancanza assoluta di visibilità.

Quella nebbia non preceduta da foschia come accade sulla terraferma, poiché i nuclei di condensazione erano particolarmente presenti sul mare e un vento tra 4 e 15 nodi ne favorì lo spessore, determinò che una nave battente bandiera inglese, si spiaggiasse nella zona di San Raineri, e poi con l'ausilio di un rimorchiatore potesse riprendere il mare. Era una piccola nave, la *Highburg* di 1755 tonnellate di stazza lorda, della società londinese S.S. Co. Ltd. - J. Vassiliou, che sarebbe



passata alla storia marittima, nel corso del cambio di molteplici armatori e denominazioni, come il piroscafo che costituì, nell'aprile del 1941, con un'altra piccola nave la *Calanda*, l'embrione della flotta commerciale del Paese senza mare, la Svizzera.

La *Highbury* era stata varata nel 1906 nei cantieri Austin S. P. & Son Ltd., di Sunderland con il nome di *Tosto* per la Pelton Steamship Co. Ltd. di Newcastle che fu modificato in *Panis* nel 1932, navigando per l'armatore greco Anastassatos A.P. di Cefalonia. L'anno dopo essersi arenata a Messina, la *Highbury* mutò denominazione in *Nora* e nel 1940 in *Maloja*, per la compagnia svizzera Swiss Shipping Co. Ltd., di Basile. Il piroscafo con la bandiera rossa con la croce bianca al centro, il 7 settembre 1943, affondò con un carico di olio di cocco destinato alla Svizzera via Genova, a 30 miglia a nord est del golfo di Calvi in Corsica, colpita da aerei inglesi che non l'avevano identificata.

Quella nave era iscritta nel registro delle navi elvetiche con il numero 2; decisione presa dal Governo elvetico, in piena seconda guerra mondiale, per garantirsi approvvigionamenti, prima sodisfatti da altre navi e successivamente impediti dalle vicende belliche, a poter entrare in Mediterraneo.

Il 9 aprile 1941, si creò infatti quella flotta inconsueta per un Paese senza sbocchi marittimi, che si richiamava



ad una legge internazionale del 1925 che assicurava il diritto ad ogni paese, anche a quelli senza confini sul mare, di avere una propria marina. Al termine del conflitto mondiale la Confederazione elvetica decise, con la Legge federale sulla navigazione marittima del 1953, che la flotta passasse in mani private.

Altre due navi per la nebbia dello Stretto rimaste intrappolate nel 1937, all'imboccatura di Capo Peloro, poterono riprendere autonomamente la navigazione, mentre una quarta nave la *Prina*, impiegò più tempo per via delle forti correnti lungo la riviera nord di Messina. La *Prina*, piroscafo dai sette nomi, di 1980 tonnellate di stazza lorda, era stato costruito nel 1918 da Greenock & Grangemouth

Dockyard Co. Ltd con il nome di *Wellpark* per gli armatori britannici J. & J. Denholm Ltd., Greenock. Nel 1927, fu venduto alla compagnia belga Société d' Expedition et de Navigation S.A., Antwerp, cambiandone la denominazione in *Navex*. Successivamente nel 1937 fu ceduta alla olandese Nederlandsch Bevrachtingskantoor, di Rotterdam che la denominò *Prina*. Nel 1938, il piroscafo fu ceduto alla N.V. Europeesche Vrachtvaart Mij di Amsterdam cambiandone il nome in *Willy*. Ricambiò bandiera nel 1939, passando agli armatori danesi T. Basse, di Copenaghen che la chiamarono *Storaa*. Mutò ancora nome in *Saint Edmond* nel 1940 quando a Casablanca, durante la guerra, passò alla gestione del Governo francese di Vichy e infine nel gennaio del 1943, fu requisito dal Ministero britannico dei trasporti, tornando a chiamarsi *Storaa*, nominativo con il quale il 3 novembre dello stesso anno, affondò a circa 9 miglia al largo della costa dell'East Sussex vicino a Hastings in Inghilterra, colpita dalla motosilurante tedesca *S138*, mentre navigava con il convoglio CW221.

sopra: il capitano Klaas Heeres, comandante del *Maloja* con la nave alle sue spalle;

nella pagina accanto: il piroscafo *Tosto* nel 1906, prima di chiamarsi *Maloja*, per la compagnia Swiss Shipping Co. Ltd; il fenomeno della "lupa" nello Stretto di Messina.



L'ECLISSI DELLA GUERRA
1938 - 1949

L'ULTIMA CROCIERA A MESSINA NEL 1938 E POI NAVE AL SERVIZIO DEL TERZO REICH

La *Milwaukee*, nave lunga 176 metri, di 16 mila 699 tonnellate di stazza lorda, era stata varata il 20 febbraio 1929 da Blohm & Voss, Amburgo-Steinwerder, e completata l'11 giugno 1929 per l'armatore Hapag, destinata ad essere impiegata sulla rotta del Nord America. La *Milwaukee* era la più grande nave della Germania ed aveva lo scafo dipinto di nero con una sovrastruttura bianca. Effettuò il viaggio inaugurale il 18 giugno 1929 da Amburgo per New York via Boulogne sur Mer, rotta che seguì fino al 1935 alternandola con occasionali brevi crociere nei mari del nord. Nel 1935 fu convertita da Blohm & Voss in una nave da crociera, adottando la livrea bianca e attivando un leggero

aumento della stazza con la trasformazione delle cabine e degli ambienti per le diverse classi passeggeri, in una classe standard per ospitare 559 crocieristi. Divenne una nave molto popolare per questo tipo di crociere e in tale sua nuova configurazione nel settembre 1935, fece scalo a Messina durante la crociera *Orientfahrt*, che toccava la Grecia, la Turchia, il Libano e l'Egitto. Fece nuovamente tappa nella città dello Stretto il 13 settembre 1937, con 304 turisti a bordo; quindici giorni dopo attraccò anche a Messina la nave *General von Steuben* della stessa compagnia tedesca, con a bordo 380 turisti. La *Milwaukee* riapprodò a Messina per l'ultimo suo viaggio



in Mediterraneo, il 14 settembre 1938 con 700 crocieristi, ormeggiando di fianco alla banchina. La prima volta si era invece ormeggiata in andana, sempre al molo Luigi Rizzo dinanzi la Dogana ove, per tutto il 1935, la stessa banchina portuale fu utilizzata per le navi passeggeri trasformate in unità trasporto truppe inviate in Africa Orientale, facendo assumere al porto di Messina un ruolo strategico primario nelle operazioni militari

Il 22 aprile 1937, la *Milwaukee* era stato anche ormeggiata al ponte della Marina Veneta nelle acque della laguna di Venezia e in occasione del Convegno italo-austriaco a Venezia in cui si svolse l'incontro tra il cancelliere



Schuschnigg e Mussolini, quest'ultimo si recò in visita a bordo del transatlantico.

La *Milwaukee* era molto conosciuta come nave da crociera e spesso trasportava turisti che avevano acquistato un viaggio attraverso l'attività ricreativa della Kraft durch Joy (KdF) della Germania nazionalsocialista che faceva parte del Deutsche Arbeitsfront (Daf). L'organizzazione dei lavoratori tedeschi, controllata dal governo, dal 1933, promosse attività ricreative tra cui le crociere a basso costo. In una di questi viaggi nel 1939, fu ospite a bordo per una crociera nei fiordi della Norvegia, Eva Braun che sarebbe divenuta moglie di Adolf Hitler, negli ultimi giorni di vita del dittatore.

Lo scalo di Messina del 1938, fu l'ultima tappa della esperienza della *Milwaukee* come nave passeggeri, perché con lo scoppio della seconda guerra mondiale il 1° settembre 1939, tutte le crociere furono cancellate e la nave fu posta in disarmo ad Amburgo. Nel 1940 la *Milwaukee* fu requisita dalla Kriegsmarine e utilizzata come unità logistica per gli alloggi della 5a flottiglia degli U Boat di base a Kiel. Nel corso della guerra fu anche utilizzata come nave ospedale nel porto di capoluogo tedesco del Land dello Schleswig-Holstein, ove subì alcuni danni durante le incursioni aeree degli alleati.



La *Milwaukee*, nave gemella della *St. Louis*, che imbarcò 930 rifugiati ebrei in fuga dalle persecuzioni naziste e che nessuno voleva far attraccare, alla fine del conflitto mondiale, quale bottino di guerra, fu assegnata alla Gran Bretagna. Il governo inglese nell'ottobre 1945, affidò la sua gestione alla Cunard White Star Line, Mrgs, che la usò come trasporto truppe con il nome di *Empire Waveney*.

L'8 febbraio 1946 scoppiò un incendio durante i lavori di ristrutturazione a Liverpool, domato in breve ma il 2 marzo 1946 la nave prese di nuovo fuoco uscendo dal bacino di carenaggio. L'*Empire Waveney* bruciò per diversi giorni e fu completamente sventrata, affondando in acque poco profonde. Fu recuperata il 4 maggio

1946 ed ormai inutilizzabile fu rimorchiata a Dalmuir il 26 gennaio 1947 e demolita da W. H. Arnott Young, Co., a partire dal febbraio 1947. Ciò che rimaneva dello scafo fu rimorchiato il 25 settembre 1947 a Troon per la demolizione finale a Dalmuir, in Scozia.

Scompariva così una nave, che ebbe una vita operativa di appena diciotto anni, varata dall'Hapag in un momento storico in cui il gruppo armatoriale tornava a porsi come uno dei più importanti al mondo e che la crisi mondiale del 1929 aveva costretto a cedere il 20 per cento circa del naviglio. Le crociere della *Milwaukee* a metà degli anni trenta, coincisero col crescente impulso del settore, come i variopinti manifesti dell'epoca evidenziarono, e per i quali si parlò di uno stile Hapag, che testimonia ancor oggi dell'età d'oro dei transatlantici, quella che poi avrebbe portato la mutazione dei piroscafi passeggeri in navi da crociera.

sopra: la *MS Milwaukee* attraccata nel porto di Messina (1935);

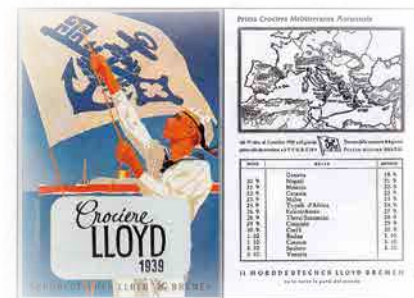
nella pagina accanto: la *Milwaukee* dell'Hapag, in livrea bianca, a Messina (1937) e il berretto da marinaio imbarcato sul transatlantico *Milwaukee* della HAPAG di Amburgo.

A MESSINA LA *STUBEN* PER LA CROCIERA MEDITERRANEA DEL 1939

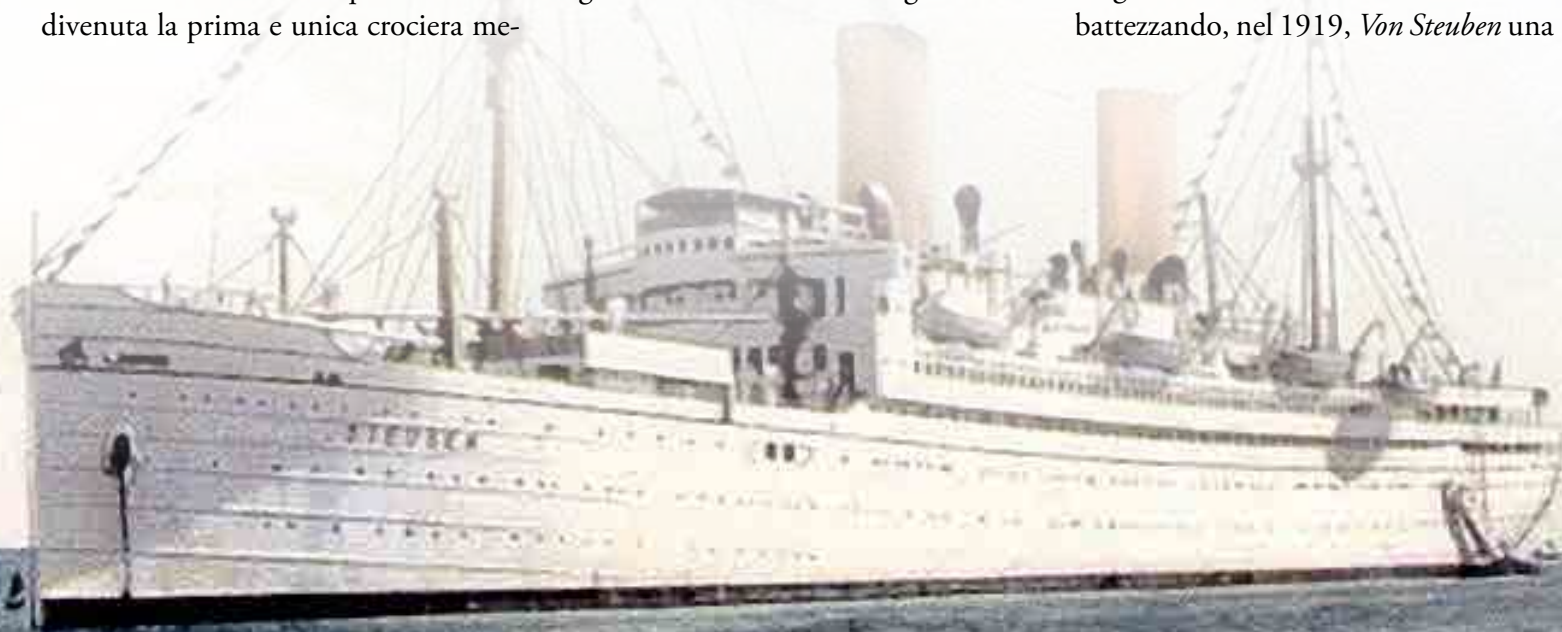
Venne a Messina con due delle sue tre diverse denominazioni con cui era stata caratterizzata nei ventitre anni di navigazione, prima come *München*, quindi *General von Steuben* e infine *Steuben*. Proprio con i due ultimi nominativi, la nave della Norddeutscher Lloyd, prima dello scoppio della seconda guerra mondiale, celebrò l'inizio dei viaggi nel bacino mediterraneo, facendo sosta nel 1938 a Messina per la sua prima crociera. La nave ritornò come *Steuben*, l'undici marzo e il 17 maggio 1939, e per l'ultima volta, il 22 settembre dello stesso anno; quella sarebbe divenuta la prima e unica crociera me-

diterranea autunnale, promossa dalla compagnia tedesca da Genova a Venezia, in vista di un possibile sviluppo del crocierismo di bassa stagione, che fu rinviato dagli eventi bellici.

Costruita nei cantieri della AG Vulcan di Stettino, la nave venne varata il 25 novembre 1922 con il nome di *München*, fu la prima nave passeggeri, dalla fine della prima guerra mondiale, costruita in Germania che il 23 giugno 1923 approdò a New York, nel suo viaggio inaugurale negli Stati Uniti d'America. Continuò con i collegamenti transatlantici lungo la rotta



Brema-New York fino all'11 febbraio 1930 quando, ancorata nel fiume Hudson, un incendio nella stiva numero 6, carica di vernici, ne provocò l'affondamento. Fu riportato a galla e il 9 maggio 1930 rientrò a Brema per essere sottoposta a lavori. Tornò in servizio nel gennaio del 1931 con il nuovo nome di *General von Steuben*, in onore di Friedrich Wilhelm von Steuben, generale prussiano che combatté a fianco degli statunitensi durante la guerra di indipendenza americana; gli americani furono sempre riconoscenti a quell'eroe effigiandolo in monete e francobolli e battezzando, nel 1919, *Von Steuben* una





nave della USS Navy. Il nome della *General von Steuben* fu poi ulteriormente cambiato in *Steuben* nel novembre del 1938 e con lo scoppio della seconda guerra mondiale, venne requisita dalla Kriegsmarine come nave caserma a Kiel e Danzica, per essere poi adibita al trasporto truppe. Dal luglio del 1944, divenne nave ospedale ed il 9 febbraio 1945, con questa funzione, salpò da Danzica diretta a Swinemünde, carica di circa 2.800 soldati feriti, 100 altri militari, 270 membri del personale medico, 800 civili e 285 membri dell'equipaggio, per un totale di 4.267 persone imbarcate. Poco dopo la mezzanotte del 10 febbraio, in navigazione nel mar Baltico, fu colpita da due siluri lanciati dal sommergibile sovietico *S-13*, affondando nel giro di 20 minuti: la torpediniera tedesca *T-196* recuperò

circa 300 sopravvissuti, con una stima di vittime tra 3.000 e 4.000 persone. Fu uno dei più pesanti disastri navali della storia ed il relitto della *Steuben* fu localizzato, nel maggio del 2004 dalla nave idrografica della Marina militare polacca *ORP Arctowski*, inclinato sul lato di babordo a una profondità di 70 metri ma ancora in gran parte intatto. Il sottomarino sovietico *S 13* era lo stesso che la settimana prima, il 30 gennaio 1945, aveva affondato la *Wilhelm Gustloff*, le cui vicende furono anche utilizzate per un film televisivo del 2008. Era il gioiello della tedesca KdF (Kraft durch Freude), costruita dalla Blohm und Voss di Amburgo e varata nel 1937; prima dello scoppio del conflitto ospitò la ricca borghesia tedesca in diverse crociere nell'Oceano Atlantico, nel Mar Mediterraneo

(ma non venne mai a Messina) e nei mari del Nord. Per la imminente fine della Germania nazista, alle 12,30 del 30 gennaio 1945, la nave da crociera *Wilhelm Gustloff*, lasciò il porto di Gotenhafen-Oxhoef (oggi Gdynia), nei pressi di Danzica, stracolma di profughi, oltre diecimila persone, di cui solo 996 si salvarono.

sopra: la *Steuben* durante il nazismo nel porto di Santa Cruz e lo sbarco di passeggeri poco prima della seconda guerra mondiale;
nella pagina accanto: la *Steuben* che prima si era chiamata *München* e poi *General von Steuben*, e il manifesto della prima crociera autunnale (1939).

MAI A MESSINA COME KAISER FRANZ JOSEF I MA DA NAVE ITALIANA FECE IL PRIMO SCALO

Era stata nel 1912 la più grande nave mai varata in Mediterraneo, costruita dal cantiere navale triestino, di Monfalcone, e il più grande piroscafo, in assoluto, della marina austro-ungarica, e fino all'entrata in servizio del *Conte Rosso*, il 19 febbraio 1922, anche di quella italiana. Era il piroscafo passeggeri *Kaiser Franz Josef I* dell'Unione Austriaca - Austro American Line di Trieste per la rotta con l'Argentina; stazzava 12 mila 567 tonnellate e scese in mare il 9 settembre 1911, alla presenza di Maria Gioseffa e Massimiliano d'Austria. Fece il viaggio inaugurale nel febbraio 1912 sulla rotta Trieste - Buenos Aires che mantenne sino al 13 giugno del 1914 quando per tutta la durata della prima guerra mon-

diale, fu posta in disarmo nel porto di Trieste. Per tutto questo primo breve periodo della sua vita la *Kaiser Franz Josef I* che issava la bandiera imperiale austriaca, non fece mai scalo a Messina. Nel porto peloritano approdò nel 1904, della stessa flotta "Vereinigte Österreichische Schiffahrtsgesellschaften der Austro-Amerikaner und der Gebrüder Cosulich", il piroscafo *Gerty*, il 9 giugno di quell'anno con l'attivazione del servizio di emigrazione, vennero organizzati viaggi per raggiungere gli Stati Uniti d'America e il *Gerty* con 316 passeggeri a bordo, fece scalo a Messina, per poi proseguire per Napoli, Palermo e New York. Nel 1919 con la cessione di Trieste all'Italia, l'Unione Austriaca venne

ricostituita e registrata come compagnia italiana con il nome di Cosulich Line e le sue navi batterono bandiera italiana. Il *Kaiser Franz Josef I* venne quindi chiamato *Presidente Wilson* e il 5 maggio 1919 fece il primo viaggio per New York imbarcando soldati americani che rientravano negli Stati Uniti. Il 24 giugno 1919, tornando alla sua attività di nave passeggeri, partendo da Trieste fece il primo approdo a Messina prima della traversata atlantica. Da quel momento gli scali nel porto peloritano divennero consueti anche con le diverse denominazioni che la nave ebbe e per i diversi impieghi che svolse.

Nel 1930 fu venduto al Lloyd Triestino che lo ribattezzò *Gange* utilizzando sulla linea Trieste - Estremo Oriente,





effettuando anche un viaggio da Trieste per Shanghai l'otto gennaio 1933; dal 2 gennaio 1935 fu noleggiato al Ministero della Marina che lo utilizzò come trasporto truppe per l'Africa Orientale. Durante le successive missioni, dallo scalo di Messina si imbarcarono, anche sul *Piemonte* e *Vulcania*, contingenti di militari destinati in Somalia e Abissinia, facendo riassumere al porto un volto operativo adeguato al suo ruolo strategico nel centro del Mediterraneo.

A novembre del 1935 rientrò a Trieste a fine noleggio e sottoposta a lavori di restyling; l'anno successivo venne rivenduto alla Società Adriatica di Navigazione di Trieste che lo ribattezzò *Marco Polo* utilizzandolo sulla rotta Trieste - Alessandria d'Egitto. Anche in questa forma fu a Messina nel 1936 per gli scali delle crociere della cosiddetta *Linea del Levante*, stretto di Messina e poi ad est di Malta, e sulla linea circolare del Mediterraneo orientale. A giugno del 1940 venne adattato a Napoli per il trasporto di truppe e il 17 luglio la nave fu requi-

sita dalla Regia Marina che la impiegò in una prima missione, in convoglio da Napoli via Messina, dirottato su Bengasi da dove successivamente raggiunse Tripoli. Dopo quarantuno traversate verso la Libia e otto collegamenti tra Bengasi e Tripoli, il 23 agosto 1941 venne disarmata alla Spezia. Dopo l'Armistizio dell'8 settembre 1943 la nave fu sequestrata dalle Forze di occupazione tedesche che il 12 maggio 1944, l'affondarono all'imboccatura del porto della Spezia per impedirne l'uso da parte degli Alleati. Fu recuperato a guerra terminata nel 1949 e l'anno successivo fu avviato alla demolizione.

Il *Kaiser Franz Josef I* è stato il tipico piroscampo dei primi anni del secolo; disponeva nella parte centrale e nei ponti di sovrastruttura, ottime sistemazioni per la prima classe, con cabine ad uno o due letti, salone da pranzo, ampi vestiboli, sala da musica e da fumo, con bar e servizi adeguati ed ampi spazi all'aperto. In seconda classe le cabine erano a due o quattro letti e vi erano sale di

ritrovo e da pranzo, spazi all'aperto ed un bar nella parte poppiera della nave; la terza classe era destinata ad emigranti alloggiati in camerone che furono poi eliminati durante i radicali lavori dal gennaio all'aprile 1926, per ricavare sale da ritrovo e da pranzo. In quella fase di lavori, più della metà delle cabine di prima classe furono dotate di servizi igienici indipendenti; oltre a mutarne la linea esterna accorciando i fumaioli, sulla nave fu creata una piscina con annessa zona lido e bar. Con tutte e quattro le sue denominazioni ed in tutti i diversi assetti operativi fu una nave dal grande appeal per qualità delle sistemazioni, arredi e servizi di bordo.

Fu una nave di "classe", nonostante fosse stata superata per dimensioni e velocità, dai più grandi e moderni transatlantici entrati in servizio negli anni venti e trenta; fu un piroscampo su cui viaggiavano emigranti e viaggiatori che sottolievano le distanze e le pretese riproducendo su un guscio navigante, il mondo sociale, con chi sognava e chi invece era oggetto del sogno, sul ponte più alto.

sopra: istruzioni all'equipaggio del *Marco Polo* sull'uso delle armi durante il periodo bellico; *nella pagina accanto*: il piroscampo *Kaiser Franz Josef I*, poi ribattezzato *Gange* e *Marco Polo* e la nave a Messina ormeggiata in andana alla banchina alla fine del viale san Martino.

LA LAMPADA VOTIVA ALLA MADONNA DELLA SACRA LETTERA E IL REGIO INCROCIATORE *BOLZANO*



Lampada votiva del R. Incrociatore Bolzano
offerta alla Madonna della Sacra Lettera in Messina

Dal 3 dicembre 2019, la lampada votiva del Regio incrociatore *Bolzano* è conservata nella chiesa dedicata alla Martire di Nicomedia, nella base navale di Messina. L'iniziativa auspicata dall'Associazione nazionale marinai e dal Gruppo Amni "Luigi Rizzo", presieduto dal capitano di vascello (CP) c.a. Luciano Grazioli, si è concretizzata in occasione della vigilia della Festa di Santa Barbara, Celeste Patrona di marinai, artiglieri, genieri e vigili del fuoco. La lampada votiva, era stata donata il 2 ottobre 1976, alla Madonna della sacra Lettera, dai reduci dell'incrociatore *Bolzano*, in occasione del loro quarto raduno a Messina. La lampada fu consegnata all'arcivescovo mons. Francesco Fasola nel corso di un pontificale che si tenne in mattina nella Basilica cattedrale. La lampada rimase custodi-

ta in Duomo ed era visibile nell'Absidiola sinistra, insieme ad altre lampade votive a forma di vascello e poi conservata in più periodi, tra la fine degli anni settanta e durante i lavori di restauro e abbellimento in occasione del Giubileo del 2000, voluti per iniziativa dell'arcivescovo Giovanni Marra. La lampada originale era stata invece donata dai marinai del Regio incrociatore *Bolzano* il 9 luglio 1941, offerta quale momento devozionale probabilmente ispirato l'anno prima quando la nave il 9 luglio 1940, prese parte alla battaglia di Punta Stilo al largo di Crotona, in Calabria, e fu colpita da tre proiettili da 152 mm sparati dai cannoni dell'incrociatore inglese *Neptune*. Dal 10 giugno

del 1940, il *Bolzano* faceva parte della III Divisione Navale, insieme al *Trento*, ed al *Trieste*, con base a Messina. Lo stesso 10 giugno, quando l'Italia entrò in guerra, il *Bolzano* ed il *Trento*, insieme all'incrociatore pesante *Pola*, nave ammiraglia della 2a Squadra Navale ed alla XI Squadriglia cacciatorpedinieri con le navi *Aviere*, *Artigliere*, *Geniere* e *Camicia Nera*, salparono da Messina per fornire copertura alla X Squadriglia dei cacciatorpedinieri *Maestrale*, *Grecale*, *Libeccio* e *Scirocco*, in ricognizione notturna tra Marettimo e Capo Bon. Grazie alla velocità che l'incrociatore poteva sviluppare, potendo superare i 38 nodi, uscì indenne nelle battaglie di Punta Stilo il 9 luglio 1940 e nel novembre successivo, in quella di Capo Teulada.



Quella lampada votiva, che poi andò dispersa durante i quattro anni intercorsi tra i bombardamenti e l'incendio che danneggiò la Cattedrale il 3 giugno del 1943 e la sua riapertura il 13 agosto 1947, potrebbe essere stata donata anche come segno di riconoscenza dopo il disastroso scontro di Gaudo. Nell'ambito della battaglia di Capo Matapan, il 27 e il 28 marzo 1941, l'incrociatore *Bolzano* prese parte agli scontri senza subire danni come durante le numerose azioni cui partecipò nei mesi precedenti l'offerta della lampada. Il *Bolzano* il 27 maggio 1941 insieme al *Trieste* scortò i piroscafi *Esperia*, *Victoria* e *Marco Polo* di ritorno in Italia da Tripoli; l'8 giugno 1941 con il *Trieste*, insieme a *Lanciere*, *Ascari* e *Corazziere*, era salpato da Messina quale scorta a distanza al convoglio «*Esperia*» per un trasporto truppe a bordo delle navi *Esperia*, *Marco Polo* e *Victoria*, con la scorta diretta dei cacciatorpediniere *Freccia*, *Strale* e *Gioberti*. Il 9 giugno 1941 la III Divisione tornò a Messina alle sei del mattino e sicuramente il rientro sereno nel porto peloritano rinsaldò il legame dell'equipaggio alla Madonna della Lettera di Messina. Il *Bolzano* riuscì a rientrare alla base di Messina, danneggiato, anche la mattina del 26 agosto 1941, dopo il siluramento a nord dello Stretto, da parte del sommergibile inglese *Triumph*. L'incrociatore era uscito in mare assieme al re-



sto della III Divisione e ad altre unità, per contrastare l'operazione britannica "Mincemeat" di minamento della zona di mare al largo di Livorno. L'incrociatore *Bolzano* rappresentava la punta di eccellenza della marina italiana, varato nel 1932, apparteneva alla classe degli incrociatori pesanti "Trento", di cui era una particolare evoluzione con specifiche peculiarità di costruzione che ne fecero un unicum fra le navi italiane. Aveva un dislocamento a pieno carico di oltre 13.000 tonnellate, una lunghezza di 196 metri ed una larghezza massima di 20 metri. L'equipaggio era costituito da circa 700 marinai e 25 ufficiali, ispirati all'ardimento dal motto che contraddistingueva la nave "A magnanima impresa intenta ho l'alma". Il legame del *Bolzano* con il territorio peloritano, si rinsaldò ulteriormente quando il 13 agosto 1942 il Regio incrociatore venne silurato assieme al *Muzio Attendolo* nelle acque delle Eolie, in prossimità dell'isola di Panarea. Dei quattro siluri sganciati dal som-

mergibile britannico *Unbroken*, solo due andarono a segno e danneggiarono gravemente il *Bolzano*, al comando del capitano di vascello Mario Mezzadra, che evitò l'affondamento, incagliandosi con l'aiuto del cacciatorpediniere *Geniere*, sui bassi fondali di punta Pappemaria nell'Isola Panarea. I successivi lavori di messa in sicurezza con personale e attrezzature proveniente dall'arsenale di Messina e da quelli di Taranto e Palermo, durarono fino al 15 settembre quando il *Bolzano* poté lasciare Panarea, rimorchiato sino a Napoli. Nei cantieri partenopei rimase per tre mesi e mezzo, per eseguire gli interventi per farlo navigare autonomamente fino alla Spezia ove giunse il 21 dicembre 1942. I lavori nella base spezzina si prolungarono sino all'8 settembre 1943, data dell'armistizio tra l'Italia e gli Alleati che determinò l'abbandono del *Bolzano*, preda dei tedeschi. Ma il 22 giugno 1944, con un'azione congiunta dei mezzi d'assalto italiani e degli incursori inglesi il *Bolzano* fu minato e affondato; recuperato nell'aprile del 1945, fu destinato alla demolizione.

sopra: il *Bolzano* in porto a Messina la mattina del 26 agosto 1941, dopo il siluramento da parte del sommergibile inglese *Triumph*;
nella pagina accanto: l'incrociatore *Bolzano* e il disegno della Lampada votiva del 1941.

L'EPICA IMPRESA DI MALTA 2 CON L'AMMIRAGLIO DELLO STRETTO FRANCO COSTA



La data del 26 luglio 1941 si lega a una delle epiche imprese della guerra sul mare: l'azione che gli uomini d'assalto della Regia Marina compirono nella munita base navale di Malta. Un'azione "valorosa" di cui fu ispiratore il pioniere dei mezzi d'assalto, la medaglia d'oro Teseo Tesei, affiancato dall'allora tenente di vascello, Franco Costa, calabrese, nato il 2 luglio 1912 a Gioia Tauro (Reggio Calabria), ma radicato a Messina, con la famiglia, nel villaggio di Paradiso.

Sommersgibilista, operatore di mezzi d'assalto subacquei, sommozzatore, incursore si era arruolato volontario nel 1931, aveva seguito all'Accademia Navale di Livorno, il corso allievi ufficiali di complemento.

All'ammiraglio Costa, fu assegnata la medaglia d'argento al valore militare sul campo per l'azione su Malta, dopo essere stato già insignito di medaglia di bron-

zo al valore militare, croce al merito di guerra.

Le operazioni belliche tra giugno e agosto 1941, a Malta erano molto più tranquille rispetto ai primi mesi dell'anno, quando gli Stuka, tedeschi avevano cominciato a bombardare il Grande Porto della Valletta.

In tale scenario di guerra, l'evento caratterizzante il secondo anno di conflitto fu l'operazione Malta 2 che divenne nota come la *Battaglia di Valletta*. In questo panorama la X Flottiglia MAS, l'unità d'élite della Regia marina italiana, pianifica un attacco a sorpresa contro quelle navi in porto. Il 25 luglio 1941, intorno alle 22.30 la stazione radar della RAF AMES 502 in cima a Madliena rilevò un bersaglio a circa quarantacinque miglia nautiche a nord-nord-est di Malta.

Era il Regio avvisatore *Diana*, che

un'ora e mezza dopo avrebbe lanciato l'azione dei dieci barchini, ritirandosi verso nord in attesa del rientro dell'operazione Malta 2. La nave *Diana* messo in mare i "barchini" e poi, a cinque miglia dall'obiettivo, i "maiali", i siluri a lenta corsa. L'equipaggio di uno di essi era composto da Teseo Tesei e dal capo palombaro Alcide Pedretti, il loro compito era di attaccare e fare saltare le reti metalliche di protezione poste sotto il ponte S. Elmo, all'ingresso del porto di La Valletta, per aprire un varco al passaggio dei "barchini". Il secondo equipaggio era formato dal tenente di vascello Franco Costa e dal sergente palombaro Luigi Barla che, con il loro SLC, dovevano invece attaccare i sommergibili ormeggiati nella baia di Marsa Musetto, accanto al porto della Valletta. Secondo il piano, gli altri mezzi d'assalto sarebbero dovuti entrare in funzione dopo che Tesei fosse riuscito a far





saltare l'ostruzione del ponte. Alle quattro della notte, contemporaneamente, le batterie dei tre forti posti a difesa del porto (S. Elmo, Ricasoli, Tigne) aprirono il fuoco, mentre i proiettori illuminavano la scena a giorno. Teseo Tesei e Costa decisero comunque di continuare l'assalto. Pochi attimi dopo, uno scoppio; Teseo Tesei – si saprà dopo – aveva sacrificato la sua vita per permettere ai suoi compagni di portare a termine l'impresa. Purtroppo invano; l'esplosione aveva provocato il parziale crollo del ponte, senza aprire alcun varco.

Teseo Tesei prima dell'eroica e sfortunata impresa; aveva detto ai suoi uomini: "Occorre che tutto il mondo sappia che vi sono italiani che si recano a Malta nel

modo più temerario. Se affonderemo qualche nave, oppure no, non ha molta importanza. Quel che importa è che noi si sia capaci di arrivare sotto l'occhio del nemico".

Alle 5.40 circa 30 aerei decollano per attaccare i sopravvissuti; 16 italiani perdono la vita, 18 sono stati fatti prigionieri e 11 riescono a tornare in Sicilia. Costa fu tra i prigionieri deportati in Gran Bretagna e dopo negli Stati Uniti, fino alla fine della guerra. Rientrato in Italia, fu destinato alle operazioni di dragaggio, per l'eliminazione delle mine, specie in Sicilia. Capitanò di vascello nel 1959, fu comandante del Raggruppamento subacquei e incursori e quindi capo di stato mag-

giore del Comando militare marittimo autonomo della Sicilia. Promosso contrammiraglio nel 1966, fu collocato in ausiliaria per limiti d'età nel 1970, ma continuo nella "sua" Messina a seguire la passione per il mare con le regate veliche, anche a bordo della sua Star e del Soling, barche sulle quali trasmise a molti giovani messinesi le tecniche dell'andar per mare.

sopra: l'edizione del 27 luglio 1941 de "La Stampa" e uno dei barchini utilizzati per l'operazione Malta 2; *nella pagina accanto:* il MAS 452 catturato a Malta e il C.V. Costa al tempo del comando della scuola incursori.

DALL'ADRIATICO I PIROSCAFI VIOTTI, BAIAMONTE E SAN ROCCO DURANTE IL 1941 ASSICURARONO I COLLEGAMENTI NELLO STRETTO

Legami storici sono quelli tra vettori marittimi impiegati nella costa dalmata e quelli nelle acque dello Stretto di Messina. Con l'ingresso della Croazia nell'Ue e l'apertura del mercato ad armatori esteri da Messina è giunto a Fiume il traghetto *Giuseppe Franza* della Caronte & Tourist che il 15 luglio del 2019 doveva collegare il capoluogo quarnerino con Faresina (Porozina) sull'isola di Cherso (Cres). La nave prima impiegata nello Stretto di Messina è rimasta ancorata al largo prima del superamento del blocco burocratico delle autorità croate. Ma una prima relazione di tali rapporti risale al nolo

da proprietari slavi, del piccolo piroscampo *Vis* che le ferrovie impiegarono dal giugno 1894, per 18 mesi, nel servizio postale e passeggeri nello Stretto, utilizzo che non poche polemiche sollevò in Parlamento per il nome che, nella traduzione croata, evocava la sconfitta italiana di Lissa.

Quarantasei anni dopo un Regio Decreto del 29 giugno 1940 aveva stabilito che il piroscampo *Francesco Rismondo* di stazza lorda tonnellate 220,05, iscritto al Compartimento marittimo di Zara, dell'armatrice Società Fiumana di Navigazione, fosse requisito per le esigenze delle Forze armate e come naviglio ausiliario dello Stato, impiegato



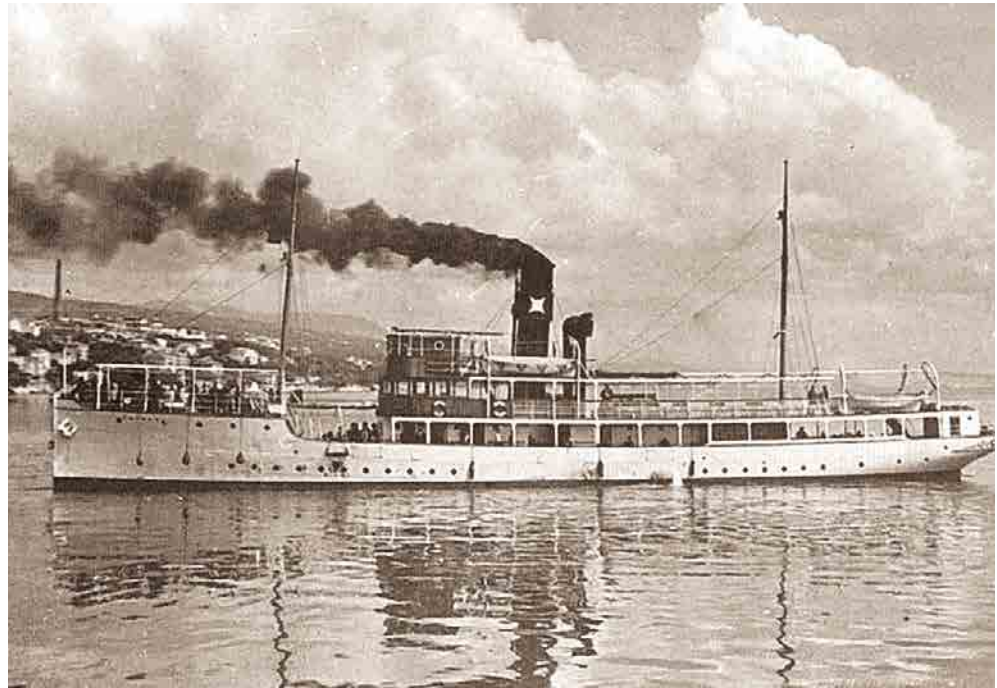
anche nei collegamenti tra Messina e le Isole Eolie. Nello stesso decreto fu previsto che altre navi fossero noleggiate per i servizi marittimi come il piroscampo *Limbara*, iscritto Compartimento marittimo di Genova che giunse a Messina solo nel 1951; il piroscampo *Nesanzio*, dell'armatrice Istria-Trieste Società anonima di Navigazione a vapore di Trieste e il piroscampo *Pola*, dell'armatrice Società Fiumana di Navigazione con sede a Fiume che furono impiegati per le Eolie rispettivamente nel 1948 e nel 1946. E poi, l'*Olbia ex Ipparco Baccich* della Società di Navigazione Costiera di Fiume negli anni '30 e poi della Fiumana di Navigazione sino al 1948, ceduta nel 1954 alla Navisarma di Messina,



che la ribattezzò *Panarea* per i collegamenti tra il porto peloritano e le Eolie. Ma quelle che furono significative in questo *fil rouge*, (espressione quanto mai appropriata data la sua origine marinairesca essendo attribuita al filo rosso per separare le gomene aggrovigliate), sono state tre navi, i piroscafi *Ammiraglio Viotti* e *Baiamonte* e la motonave *San Rocco* che durante il 1941, uno dei periodi più bui nei collegamenti tra la sponda calabra e quella siciliana, assicurarono la connessione marittima nello Stretto. Requisite dal Governo italiano durante l'occupazione della ex Jugoslavia furono assegnate alla gestione delle Ferrovie dello stato e proprio nelle acque dello Stretto, affondarono per via dei bombardamenti aerei ma successivamente al loro recupero, vissero un nuovo diverso impiego.

La flotta FS dello Stretto aveva subito ingenti danni alle proprie navi; tra il 1942 e il 1943 furono affondate l'*Aspromonte*, la *Scilla* e la *Reggio*; l'*Aspromonte* il 2 dicembre 1942, nei pressi di capo Bon; la *Scilla* alle ore 12 del 9 maggio 1943, colpita all'ormeggio al molo Norimberga di Messina. La *Reggio* invece fu colpita nell'invasatura di Messina, alle ore 11, del 25 maggio 1943, danneggiata dalle bombe di un bimotore.

La *Viotti* era una nave iugoslava costruita nel 1914 a Lussinpiccolo come *Lomnicz*, ma consegnata solo nel 1922



come *Topola* alla compagnia Jadranska Plovidba per navigare principalmente sulla rotta espressa Sušak - Rab ed effettuare escursioni turistiche. Fu confiscata dall'Italia nel 1941, come preda di Guerra ed utilizzata per l'internamento dei civili jugoslavi, facendo la spola tra l'isola di Molat e Trieste e il campo di concentramento italiano di Fertilia in Sardegna. Lo studioso Giovan Giuseppe Mellusi analizzando i "Giornali Generali e di Contabilità" del traghetto *Villa* e del piroscafo *Ammiraglio Viotti* ritrovati nel 2000 presso la Direzione Movimento Navigazione FF.SS. di Messina, ne evidenzia il breve periodo, del suo impiego nello Stretto, dal 4 giugno al 16 agosto 1943.

Il *Viotti*, requisito il 4 giugno 1943, giunse a Messina da Fiume il 18 giugno, ma iniziò il servizio solo dieci giorni dopo, eseguendo in media tre corse di traghetto al giorno tra Messina, Villa, Scilla e i villaggi della Riviera Nord. L'attività del piroscafo e la sua stessa sicurezza furono spesso messe a repentaglio dai numerosi casi di abbandono del personale di bordo, per paura dei bombardamenti. L'operatività del piroscafo fu anche compromessa da incidenti, come i leggeri danni durante il bombardamento del 14 luglio, o il giorno successivo, quando manovrando nel porticciolo di Scilla, urtò con la poppa sul fondo, subendo gravi avarie al timone. Il 17 luglio, mentre



era all'ancora davanti a Torre Faro, per la forte corrente marina, fu investita dalla motozattera *MZ 780*, riportando ulteriori danni allo scafo e agli organi di governo. Infine, la notte del 9 agosto, trovandosi alla fonda a Paradiso, le schegge di alcune bombe scoppiate nelle vicinanze, provocarono una serie di infiltrazioni d'acqua nello scafo che indussero il comandante ad incagliarla sul fondo sabbioso della rada, in attesa di ripararne sommariamente i danni. Ma per l'imminente entrata delle truppe alleate in città e il verificarsi di altri danni durante l'incursione aerea della notte del 12 agosto, il Comando Marina ne ordinò l'autoaffondamento,

eseguito nel tardo pomeriggio di sabato 14 agosto 1943 dal cap. Amedeo Calisto, naufragando nello stesso giorno della *Cariddi*.

Per la *Viotti*, fu il suo secondo naufragio, ma questa volta fatale, dopo quello della notte del 6 maggio 1941, nella baia di Silo, a Krk, quando si chiamava *Topola*, autoaffondata con altre navi, per sfuggire alla cattura degli italiani.

Decisamente più fortunate le vicende del *Baiamonti*, piroscafo di 467 tonnellate di stazza lorda, lungo 52.2 metri, varato nel 1938 a Split per l'armatore Jadranska Plovidba, con il nome *Sarajevo*, e destinato alla linea



Komiza - Spalato – Metkovic; requisito dalla Regia Marina nel 1941 fu denominato *Baiamonti* e poi impiegato nello Stretto di Messina ove il 14 agosto 1943, alla fonda nella rada Paradiso fu colpito in una incursione aerea; fu autoaffondato con bombe incendiarie nella tarda mattinata del 16 agosto, per evitarne l'utilizzo degli anglo-americani ormai alle porte. Recuperato alla fine della Guerra fu ristrutturato a Spalato nei cantieri navali adriatici e assegnato all'armatore Jadrolinija, nel 1947; i lavori furono completati solo nel 1950 e prese il nuovo nome di *Sinj*. Fu poi venduto a Brodospas per demolizione nel 1966 ma poi rivenduto ad Atlas Tours

di Dubrovnik, che nel cantiere navale Shipbuilder a Korcula la riconvertì, nel 1967, in nave per escursioni turistiche con il nome *Antika*. Dieci anni dopo nel 1977 fu decisa la sua radiazione e nel 1978 si consumò la demolizione a Sveta Kaja vicino Split, dell'ultimo piroscampo passeggeri in servizio sulle coste Jugoslave.

Una seconda vita "escursionistica" anche per la motonave ordinata nel 1940 ai Cantieri Navali Riuniti di Ancona, dall'armatore portoghese Companhia Bahiana de Navegacao, che si sarebbe dovuta chiamare *Sao Roque*, ma completata nel 1942 e requisita dal governo italiano, fu ribattezzata

San Rocco. Assegnata alle Ferrovie dello Stato per il servizio nello Stretto, il 20 luglio 1943 affondò a Messina, compromessa nell'esplosione del piroscampo tedesco *Patria*, causata, in seguito ad un bombardamento aereo, dalla deflagrazione delle munizioni che trasportava. Il *San Rocco* fu recuperato e sottoposto a lavori dalla Span, società partenopea che la rilevò per la propria sussidiaria Armanavi riprendendo a navigare nel Golfo di Napoli come *Amalfi A* nel 1953 e come *Città di Amalfi*, per gli stessi armatori. Nel 1976 subentrò la compagnia Bellantonio & Cocco di Napoli e nel 1983 cambiò denominazione in *Marine Club* per la Se.Re.Mar. Srl, S. Agnello di Sorrento e quindi nel 2002 nuovo cambio di proprietà con la Marine Club Srl, che la impiega ancora oggi, come nave turistica per mini crociere, dopo vari interventi strutturali che ne hanno modificato il suo originale stile d'epoca.

sopra: il piroscampo *San Rocco* e nella pagina accanto, il *Sarajevo* nel 1941 quando divenne il piroscampo italiano *Baiamonte*;

nelle pagine precedenti: il piroscampo *Topola* poi *Ammiraglio Viotti* in servizio nello Stretto nel 1941 e di prora la *Senj* rientrata in acque dalmate dopo la fine della guerra; panoramica di Messina negli anni Quaranta e i loghi delle compagnie di navigazione della ex Jugoslavia.

IL PIROSCAFO *DAVIDE BIANCHI* A MESSINA NEL 1942 PER L'ULTIMA SUA FOTO

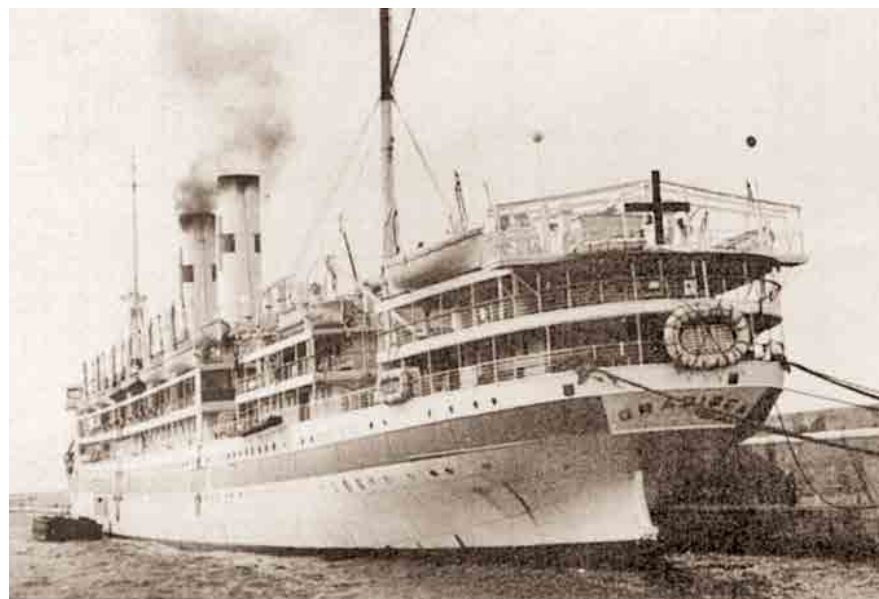
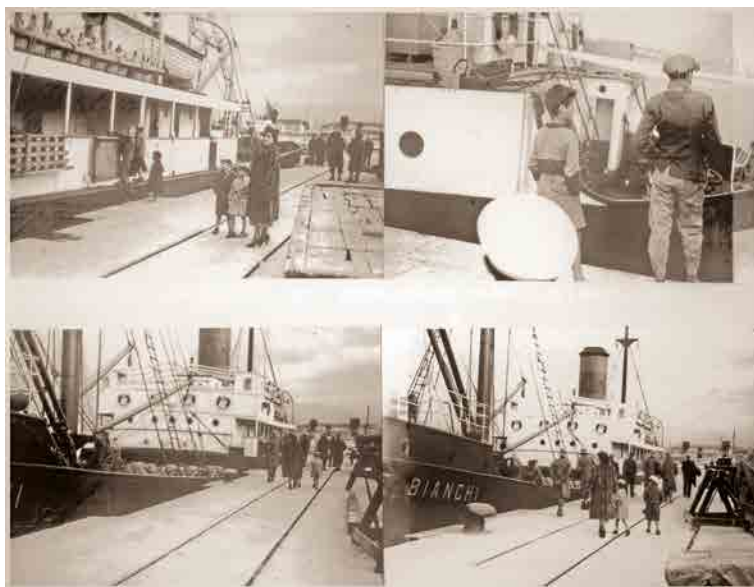
Nel febbraio del 1942 fece scalo a Messina, la nave *Davide Bianchi*, ultimo porto nazionale toccato prima di essere impiegata nel trasporto di materiali in Grecia e poi affondare tragicamente, qualche mese dopo. Nella sua più che trentennale operatività la nave aveva avuto un solo grave incidente il 9 novembre 1917, quando si chiamava *Uranus* e si arenò su una scogliera vicino alla costa norvegese. Grazie a quello scalo peloritano del 1942 si conserva l'ultima fotografia della nave, costruita dai cantieri olandesi Rijksee & Co. N. V. di Rotterdam e varata nel novembre 1906 con il nome di *Uranus*. Aveva una stazza lorda di 1582,67 tonnellate, lun-

ga 80.16 metri aveva la possibilità di imbarcare nelle sue stive oltre due mila e 700 metri cubi di grano. Proprio per queste sue caratteristiche fu impiegata nei suoi primi anni di vita dalla Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM) navigando tra i porti del nord Europa e l'India occidentale, centrale e sud America. Nel 1922 fu venduta alla compagnia tedesca Robert M. Sloman Jr. di Amburgo che la ribattezzò *Siracusa* e dieci anni dopo iniziò la sua parentesi italiana passando, nel 1933, all'Aurora SA di Navigazione di Genova, con il nome di *Oriens* e l'anno dopo cambiandolo con *Davide Bianchi*. Con tale deno-

minazione passò nel 1941 al gruppo armatoriale Tripovich D. & Co. - Sa di Nav. Rimorchi e Salvataggi - Servizi Marittimi del Mediterraneo, di Trieste impiegata nei trasporti durante la "battaglia dei convogli", quell'insieme delle operazioni aero-navali che, dal giugno del 1940 al settembre del 1943, vide confrontarsi nel Mediterraneo le unità militari e mercantili italiane, impegnate a rifornire di uomini e materiali i fronti d'oltremare. La *Davide Bianchi* partecipò agli inizi dell'estate del 1942 a quella che fu definita sino a novembre la "seconda battaglia dei convogli".

Il 2 settembre 1942 partì infatti dal Pireo un convoglio formato dai piroscafi





Padenna, Davide Bianchi e Sportivo con un carico di carburante destinato a rifornire le truppe dell'Asse in Libia, alla vigilia della battaglia di El Alamein. Il convoglio, scortato dalle torpediniere *Lupo, Castore, Calliope* e *Polluce*, il 3 settembre venne attaccato, senza subire danni, da aerosiluranti inglesi decollati da Mariut nei pressi di Alessandria, e fatti fuggire dalla contraerea. Nella tarda serata, al convoglio fu ordinato da Supermarina di dividersi in due gruppi; il primo con i piroscafi *Sportivo* e *Bianchi*, scortato dal *Polluce* e *Calliope*, mentre *Castore* e *Lupo* si separano insieme col *Padenna*. Dopo la mezzanotte, la formazione venne nuovamente attaccata dagli aerosiluranti inglesi e americani Wellington e Liberators, dotati di radar, che colpirono il *Davide Bianchi*;

qualche ora dopo anche la torpediniere *Polluce* venne centrata da un aereo e affondata.

Lo *Sportivo*, nave che aveva dato nome in codice al convoglio, fu l'unico dei tre mercantili a riuscire a raggiungere Tobruk, alle ore 11 del 4 settembre

La *Bianchi*, con a bordo un carico di barili di benzina, a circa 50 miglia a nord-nord-ovest di Tobruk, dopo l'esplosione affondò intorno alle 2.50 del 4 settembre; i trentatré sopravvissuti del piroscafo, furono tratti in salvo dalla Regia nave ospedale *Gradisca*. A recuperarli fu quella stessa unità che dopo l'affondamento del cacciatorpediniere *Carducci*, il 28 marzo 1941 nei pressi Capo Matapan, aveva trasportato a Messina, il 7 aprile del 1941, 55 naufraghi ricoverati poi all'ospedale

Regina Margherita; altri 105, giudicati in buone condizioni fisiche, ospitati in alloggi del Corpo dei Regi Equipaggi Marittimi e nove salme tumulate nel Santuario del Cristo Re, con una lapide che ricorda tutti i numerosi caduti nella tragica battaglia. In seguito alcune di esse vennero rimosse dalle famiglie per sepoltura privata e oggi solo due marinai vi rimangono tumulati.

sopra: immagini della *Davide Bianchi* nel porto di Messina e la Regia nave ospedale *Gradisca* che soccorse i naufraghi della *Bianchi* (1942);

nella pagina accanto: ultima foto della nave *Davide Bianchi* nel porto di Messina, nel febbraio del 1942 e il Sacratio di Cristo Re in una immagine del 1935.

RITROVATO VICINO STROMBOLI IL RELITTO DELL'INCROCIATORE LEGGERO GIOVANNI DELLE BANDE NERE

Il cacciamine *Vieste* della Marina Militare, durante un'attività di verifica tecnica e sorveglianza dei fondali nel Mar Tirreno presso l'isola di Stromboli, ha ritrovato il relitto dell'incrociatore leggero *Giovanni Delle Bande Nere*, affondato nel 1942, esattamente undici anni dopo la sua entrata in servizio, il 1° aprile 1931. Lo stesso cacciamine *Vieste*, cinque anni fa, nel 2014, aveva scoperto il relitto del piroscafo postale *Tripoli*, affondato a largo del golfo di Olbia, nella notte tra il 17 e il 18 marzo 1918, in seguito al siluramento per mano di un sommergibile tedesco a 20 miglia da Capo Figari, adagiato su un fondale di circa 1000 metri. A causa dell'affondamento del piroscafo, in navigazione tra il golfo degli Aranci e Civitavecchia, perirono circa 300 persone, tra cui parte della Brigata Sassari e sei militari messinesi che erano a bordo

Il relitto del *Giovanni Delle Ban-*

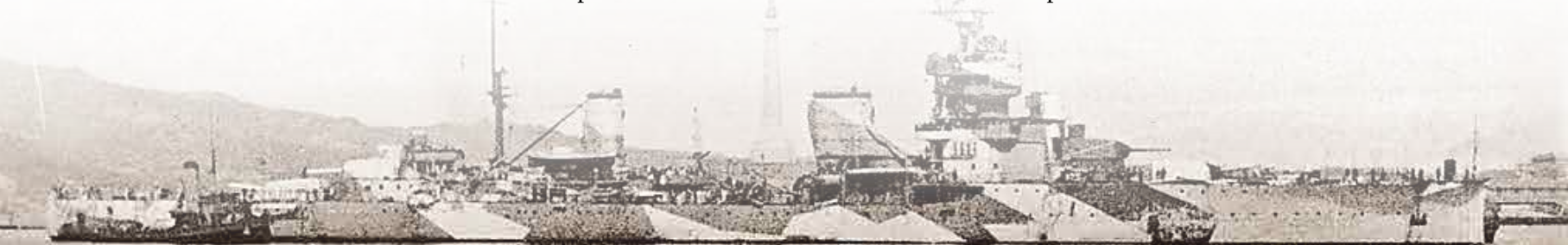
de Nere è stato localizzato a circa 11 miglia nautiche a sud dell'isola di Stromboli a una profondità compresa tra i 1460 e i 1730 metri, in una posizione compatibile con quella del suo affondamento avvenuto il 1 aprile del 1942, mentre era in trasferimento da Messina a La Spezia, per effettuare alcune riparazioni in arsenale, scortato dal cacciatorpediniere *Aviere* e dalla torpediniera *Libra*. Durante la navigazione, alle 09.00 circa, fu colpito da due siluri lanciati dal sommergibile britannico H.M.S. *Urge*. L'incrociatore, spezzato in più tronconi, affondò rapidamente e si registrò un considerevole numero di predite tra l'equipaggio, 287 o 381 a seconda delle fonti.

La localizzazione è avvenuta grazie all'impiego dei veicoli subacquei imbarcati sul *Vieste* in grado di condurre ricerca e identificazione a quote profonde: il veicolo autonomo subac-



queo (Autonomous Underwater Vehicle – AUV) Hugin 1000, e il filoguidato Multipluto 03. Circoscritta l'area di ricerca in base alle presunte coordinate dell'affondamento, il cacciamine ha proceduto a mappare il fondale scoprendo più contatti correlabili con il relitto, successivamente identificato filmando anche le prime immagini della nave e rivelando i tre tronconi in cui si spezzò nell'affondamento.

L'incrociatore leggero *Giovanni Delle Bande Nere*, della classe Condottieri tipo Alberico da Giussano, impostato nei cantieri navali di Castellammare di Stabia nel 1928, fu varato nel 1930 e completato nel 1931. Lungo 169,3 metri aveva un dislocamento di 6950 tonnellate a pieno carico. L'apparato di propulsione era composto da 6 caldaie Ansaldo, che alimentavano 2 turbine, per una potenza totale di 95000 cavalli vapore. La velocità massima era di 36



nodi; l'armamento era composto da 8 cannoni da 152/53, 6 cannoni da 100/47 per la difesa anti aerea e anti silurante e 2 mitragliere da 40/39. La nave era dotata anche di 8 mitragliere 13,2 mm e 4 tubi lanciasiluri da 533 mm. Inoltre imbarcava due ricognitori aerei Imam Ro 43, che lanciava grazie alla catapulta installata sulla prora. Il 9 luglio 1940, insieme al gemello *Bartolomeo Colleoni*, aveva preso parte alla battaglia di Punta Stilo; inviato poi da Tripoli al mar Egeo insieme al *Colleoni*, venne attaccato dall'incrociatore australiano HMAS *Sidney*, nella battaglia conosciuta di Capo Spada ove le unità italiane soccomberò

Significativa la sua operatività dalla base navale di Messina, dal dicembre del 1941 quando *il Bande Nere* venne assegnato all'VIII Divisione Navale.

Dal febbraio 1941 al marzo del 1942 partecipò attivamente alle operazioni di scorta ai convogli che trasportavano truppe e rifornimenti alle truppe dell'Asse in Libia. Il 15 dicembre 1941, dopo aver sbarcato benzina destinata ai rifornimenti in Libia, il *Bande Nere*, lasciò Palermo con la scorta della torpediniera *Climene*, facendo rotta per Messina, ove giunse alle 8.24, ormeggiatosi e sbarcando il resto del carico di provviste. Durante la sosta a Messina due ordini furono impartiti e poi revocati; il 21 dicembre 1941 prima l'imbarco di viveri e poi lo scarico

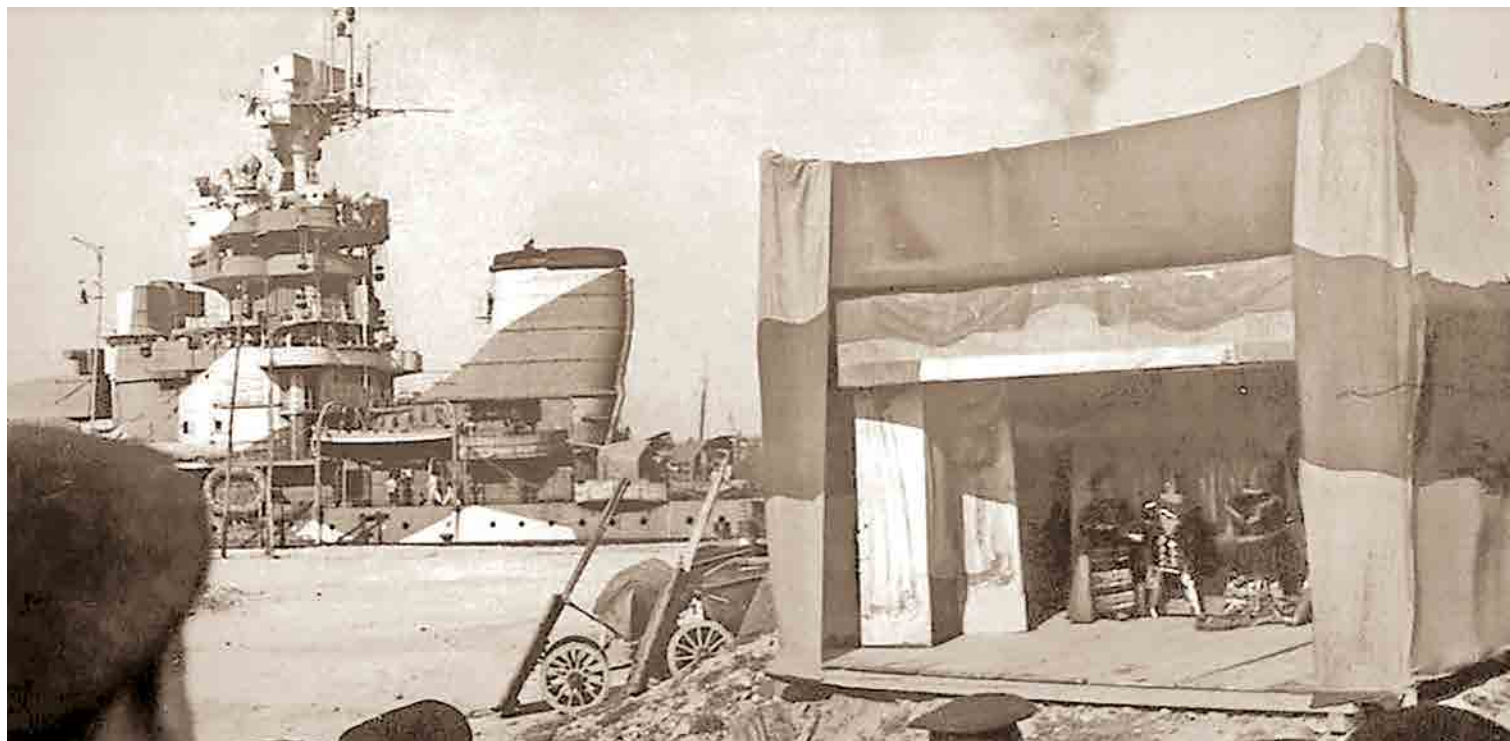


e quindi il 26 dicembre, ordine di imbarcare personale militare e materiali da trasportare a Tripoli, e in serata disposizione revocata.

Il 31 gennaio 1942 a Messina, salì a bordo del *Bande Nere* il principe ereditario Umberto di Savoia, in visita in Sicilia insieme al maresciallo Hermann Göring, comandante della Luftwaffe. Un mese dopo il 21 febbraio 1942 il *Bande Nere* salpò sempre da Messina precedendo gli incrociatori pesanti *Trento* e *Gorizia*, sulla quale issava le insegne l'ammiraglio di divisione Angelo Parona ed i cacciatorpediniere *Alpino*, *Alfredo Oriani* ed *Antonio Da Noli*, per formare il gruppo di scorta "Gorizia". L'operazione di trasferimento "K. 7" serviva all'invio in Libia di due convogli, uno salpato da Messina alle 17.30 con le motonavi *Monginevro*, *Ravello*

ed *Unione*, cacciatorpediniere *Ugolino Vivaldi* e la *Lanzerotto Malocello*, *Nicolò Zeno*, *Premuda*, *Strale* e la torpediniera *Pallade* e l'altro da Corfù alle 13.30 con le motonavi *Lerici* e *Monviso*, la nave cisterna *Giulio Giordani*, il cacciatorpediniere *Antonio Pigafetta*, le navi *Emanuele Pessagno*, *Antoniotto Usodimare*, *Maestrale* e *Scirocco* e la torpediniera *Circe*. Oltre al "Gorizia", il secondo gruppo di scorta, il "Duilio", con l'omonima corazzata sulla quale issava le insegne l'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, navigava insieme ai cacciatorpediniere *Aviere*, *Geniere*, *Ascari* e *Camicia Nera*. Alle 23.15, i due convogli si riunirono per proseguire per Tripoli.

Il *Bande Nere*, rientrò a Messina il 24 febbraio 1942 per ripartire il 22 marzo al comando del capitano di vascello



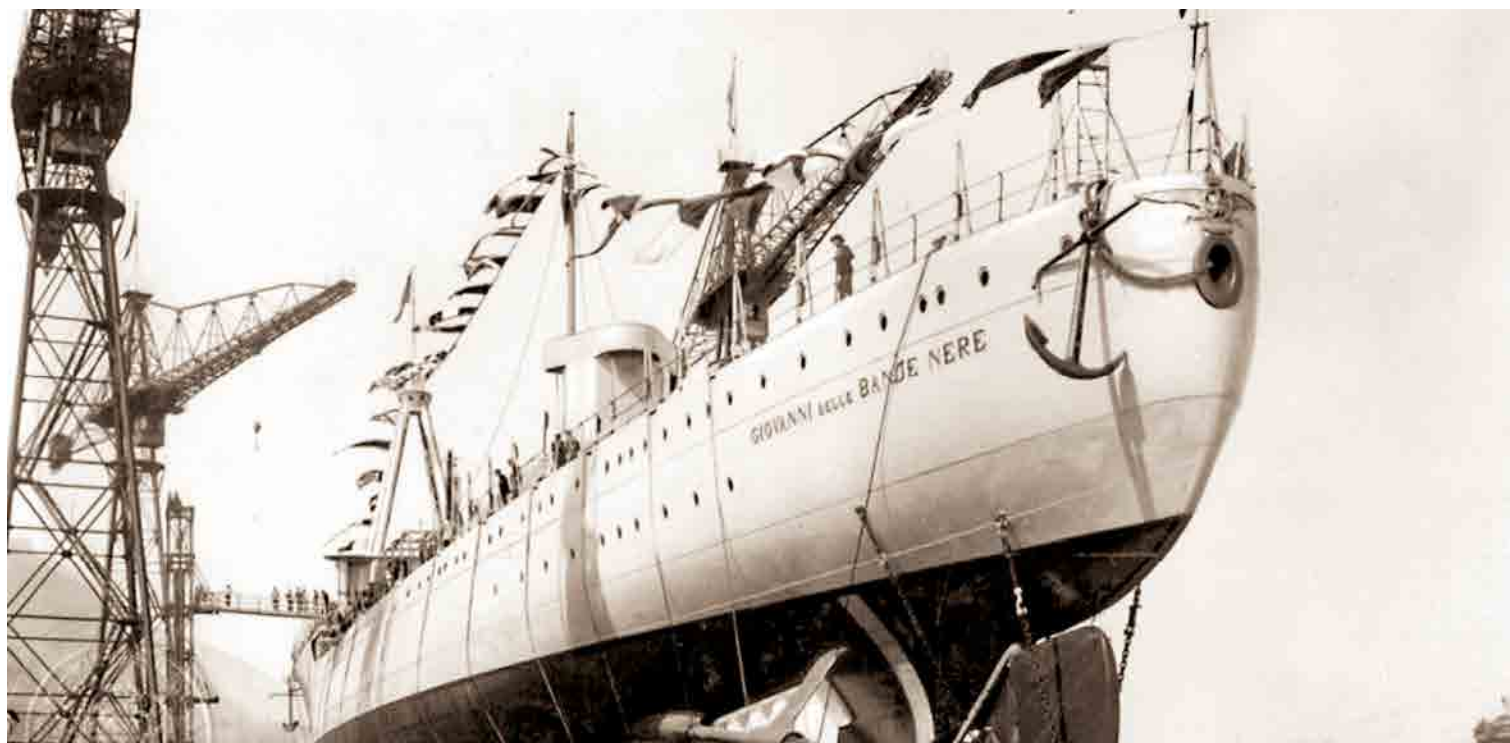
Ludovico Sitta, aggregato alla III Divisione Navale con gli incrociatori pesanti *Trento e Gorizia*, ed alla XIII squadriglia cacciatorpediniere (*Lanciere, Fuciliere, Bersagliere, Alpino*), per partecipare all'intercettazione del convoglio britannico "M.W. 10", diretto a Malta. Il *Bande Nere* salpò da Messina con un'ora di ritardo avendo atteso la manovra del *Gorizia*, ostacolata dal forte vento. Quella cosiddetta seconda battaglia della Sirte, che si svolse nella terza decade di marzo 1942, fu uno scontro navale tra il convoglio della Royal Navy e le varie unità della Regia. L'azione bellica si sviluppò a nord del golfo della Sirte

a oriente di Malta, e registrò una vittoria della flotta italiana sul convoglio, poi distrutto dall'aviazione dell'Asse. Alle navi italiane a corto di carburante, al sopraggiungere della notte, Supermarina ordinò di tornare alle basi e dopo navigazione notturna con mare formato, il *Bande Nere* raggiunse Messina alle 13 con parecchie avarie.

Alle sei del mattino del 1° aprile 1942 l'incrociatore, ripartì da Messina diretto a La Spezia, nel cui Arsenalе avrebbe dovuto essere sottoposto ad un periodo di lavori di grande manutenzione e di riparazione dei danni causati dalla tempesta.

L'ordine di trasferimento era stato trasmesso il 28 marzo 1942, prevedendo la scorta delle navi *Aviere, Fuciliere* e *Diana*, con copertura aerea durante le ore diurne. La nave avrebbe dovuto lasciare Messina alle sette del mattino del 31, passando al largo di Ponza al tramonto dello stesso giorno e arrivare a La Spezia il mattino successivo. L'incrociatore avrebbe dovuto compiere la navigazione di trasferimento ad una velocità di 18 nodi, per transitare da Stromboli alle dieci del mattino del 31.

Ma le avverse condizioni atmosferiche, fecero rinviare la partenza al 1° aprile, ed alle 6.36 l'incrociatore con la



scorta superarono le ostruzioni portuali di Messina; alle 6.41 la torpediniera *Libra* comunicò di avere l'ecogoniometro guasto, il *Fuciliere* annunciò anomalie al motore di dritta. Il *Libra* fu quindi autorizzato a continuare la scorta sino a Ponza in sostituzione del *Fuciliere* che rientrò in porto a Messina. Alle 8.30 il sommergibile britannico *Urge*, al comando del capitano di corvetta Edward Philip Tomkinson, in agguato all'imboccatura settentrionale dello Stretto, avvistò un idrovolante, proveniente da sud, intento a pattugliare la rotta per Napoli. Il sommergibile scese a 26 metri di profondità, tornando a

quota periscopica undici minuti dopo, per avvistare le alberature di una nave da guerra. L'*Urge* manovrò per attaccare, ed alle 8.54, in posizione 38°37'5" N e 15°22' E, lanciò quattro siluri Mk VIII da una distanza di 4570 metri. Il *Bande Nere* venne colpito a centro nave, sul lato sinistro e successivamente da un secondo siluro, leggermente più a proravia, spezzando in due la nave. Il troncone di prua verticalmente, girato sulla sinistra, colò a picco, quasi contemporaneamente a quello di poppa. Complessivamente vennero tratti in salvo 391 dei 772 uomini che si trovavano a bordo, poi sbarcati a Messina e

Palermo. Morirono in 381: 16 ufficiali, 57 sottufficiali, 295 tra sottocapi e marinai, cinque militarizzati ed otto militari della Regia Aeronautica, addetti agli idrovolanti di bordo.

sopra: il varo dell'incrociatore *Giovanni delle Bande Nere*, e *a lato:* l'equipaggio della nave ormeggiata a Messina assiste ad uno spettacolo di pupi allestito ad inizio 1942 sulla banchina di Marisicilia; *nelle pagine precedenti:* il *Giovanni delle Bande Nere* a Messina, il 23 marzo del 1943 al rientro dalla missione e verso e recto della Medaglia ricordo della nave.

DOPO L’AFFONDAMENTO DEL *CITTÀ DI GENOVA* LA PRIMA NAVE A INTERVENIRE FU L’INCROCIATORE *EOLO*, IL POSTALE DELLE ISOLE EOLIE



All’inizio dell’ultimo anno del secondo conflitto mondiale, in Adriatico, si consumò una delle tante tragedie della guerra sul mare: il drammatico siluramento del *Città di Genova*. A portare i primi soccorsi fu l’*Eolo*, il “postale” della flotta della società di navigazione Eolia con sede a Messina, che allora gestiva i servizi marittimi sovvenzionati con Lipari e le altre isole dell’arcipelago. La nave *Città di Genova* apparteneva invece alla società di navigazione Tirrenia, e il 21 gennaio del 1943 navigava nel mar Adriatico venticinque miglia, a ovest dell’isola di Saseno, oggi base navale albanese, all’imbocco della baia di Valona. Era una nave di 5413 tonnellate, varata nel 1930 dai Cantieri

riuniti navali, per essere impiegata sulla linea Palermo, Napoli, Tunisi, gestita dalla Navigazione Generale Italiana fino al 1940, quando fu inquadrata come incrociatore ausiliario D4 della Regia marina militare, e utilizzata per il trasporto truppe. Portava il medesimo nome del transatlantico, sempre della Ngi, che sino al 1930 in servizio sulla rotta per l’Australia, aveva trasportato tanti emigranti, specie siciliani ed eoliani. La nave ausiliaria *Città di Genova*, nel gennaio del 1943 era impegnata a trasportare 200 militari italiani e 158 greci, prigionieri di guerra da Patrasso al porto di Bari. Alle tredici e quindici di quel 21 gennaio, due siluri le furono

lanciati contro la fiancata, dal sommergibile inglese *Tigres* N63 classe T, al comando del Lt George Robson Colvin; in pochi minuti la nave s’inabissò causando 173 vittime. Alle 22.30 di quello stesso giorno, dal Distaccamento della Regia Maria di Valona, il comandante dell’*Eolo*, il tenente del Crem, Salvatore Lucarini, in porto a Saseno, ricevette verbalmente la comunicazione di accendere i motori e tenersi pronto a muovere. Trenta minuti dopo da Supermarina a Roma, fu ordinato di molare gli ormeggi e dirigersi sul punto di affondamento. L’unità ausiliare italiana di 703.84 tonnellate, varata a Palermo il 16 febbraio 1936, poteva trasportare 129 passeggeri, e dal 10 ottobre 1940 al 3 aprile 1943 era stata gestita dalla





35° Flottiglia unità requisite di Valona e in seguito dal 4 all'11 aprile '43 dal Comando Marina di Trieste.

Venti minuti dopo aver lasciato gli ormeggi, il piroscafo *Eolo*, a sette miglia a ovest di Saseno avvistò un'imbarcazione di salvataggio, raggiunta alle 23.45; l'equipaggio della nave si prodigò nel trasbordo di tre ufficiali, due sottufficiali, ventuno marinai del *Città di Genova* e due prigionieri greci che furono medicati e rifocillati. La nave, a tutta forza, fece poi rotta verso Sasena ove giunse alle 0.35 del 22 gennaio; sbarcati superstiti e feriti, di cui uno molto grave, l'*Eolo* riprese il largo alle 01.20, incrociando sino alle sette del mattino nella zona di affondamento, e mantenendo però il contatto radiotelefonico con il motopeschereccio R 58, che si era diretto sul luogo del disastro.

Su segnalazione dei ricognitori aerei, l'*Eolo* si diresse poi a sette miglia sul rilevamento 110 di Saseno ove giunse alle 9.10, recuperando quindici salme e rientrando infine in porto, dopo avere percorso 158,4 miglia. Il giorno dopo alle ore 04.30, l'*Eolo* lasciò il porto da Saseno, con il compito di perlustrare la zona dell'affondamento del *Città di Genova*; rileverà solo macchie di nafta e vari relitti alla deriva, ma nessun altro superstite. La nave, rientrò definitivamente dalla missione alle 17.30, dopo oltre dodici ore di moto e 138 miglia percorse, lasciando il compito di proseguire la perlustrazione della zona, prima a un aereo della Croce Rossa Italiana e poi a un ricognitore della Regia Aeronautica, ma nessun altro superstite fu trovato.

Dopo l'otto settembre del 1943,

l'*Eolo* fu requisito dalla Marina Britannica e con lo stesso equipaggio partito dalle isole Eolie, fu al servizio del *Sea Transport Office* di Haifa impiegato sino al maggio del 1947 nel servizio di collegamento con Cipro e per un breve periodo in mar Egeo per il trasporto di truppe e materiale dell'esercito inglese.

I protagonisti di quella vicenda navale si legarono nuovamente alle isole Eolie, quando il sommergibile britannico *HMS Tigris*, che aveva silurato il *Città di Genova*, a sua volta, il 27 febbraio 1943, fu affondato con i suoi cinquantasei uomini di equipaggio, a nord ovest dell'isola di Stromboli, nell'arcipelago eoliano, dalla corvetta tedesca *UJ 2210*, poi affondata dagli inglesi il 28 maggio del 1944 al largo di Deiva Marina. L'*Eolo*, finita la guerra, fu restituito alla società armatrice Eolia, e dopo la riclassificazione della nave, dal febbraio del 1948 fu rimpiegato nei collegamenti Messina-Eolie-Napoli sino al suo disarmo e alla demolizione, il 19 aprile 1978, dopo quarantadue anni di servizio.

sopra: il piroscafo *Città di Genova*;
nella pagina accanto: il postale *Eolo* a Messina, riconsegnato alla società Eolia nel 1947, per riprendere i collegamenti con le Isole Eolie, e lo stato maggiore civile e militare dell'*Eolo*, quando fu inquadrato come incrociatore ausiliario.

UNA BARCA DA LAVORO COSTRUITA A MESSINA NEL 1944 PROMUVE I MUSEI DEL MARE E DELLA MARINERIA



Dopo 74 anni una barca da lavoro, costruita nel 1944 a Messina, è tornata a solcare lo Stretto per approdare alla Base Navale di Marisicilia, come Museo Navigante, iniziativa di promozione di Musei del mare e della marineria, sotto il patrocinio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. La goletta *Oloferne*, per la tappa straordinaria a Messina, è stata ormeggiata, a febbraio 2018, a pochi passi dal Forte San Salvatore, luogo storico e sede di uno dei musei della Marina Militare, partner del progetto di valorizzazione della cultura del mare. La Marina Militare, che nei suoi sette musei e luoghi storici, conserva gran parte del patrimonio marittimo e navale del Paese accompagna il viaggio del Museo

Navigante.

Nell'Anno Europeo del Patrimonio Culturale, l'iniziativa del Museo Navigante, ospitata a bordo dell'imbarcazione d'epoca *Oloferne*, ha fatto rilevare che il mare e la marineria sono un patrimonio culturale da far conoscere e valorizzare. E con quest'obiettivo, la goletta è partita il 9 gennaio 2017 da Cesenatico, per un viaggio di tre mesi, da gennaio a marzo 2018, per 2000 miglia, da Cesenatico a Sète in Francia, toccando 27 città italiane, tra cui Messina, promuovendo insieme ai musei incontri per far conoscere la cultura del mare e i luoghi che la custodiscono.

L'iniziativa è il simbolo di un progetto di cooperazione per far conoscere l'importanza del mare nella storia collettiva passata e futura dell'Italia. E l'alchimia della trasmissione di tali memorie avviene a bordo di un'imbarcazione costruita in un cantiere messinese della riviera nord, ormai scomparso, dopo che tre generazioni di maestri d'ascia hanno onorato la tradizione cantieristica peloritana. Fu, infatti, Nicola Russo, maestro d'ascia nativo di Castellamare di Stabia (Na), trasferitosi in Sicilia con moglie e cinque figli all'inizio degli anni venti, ha realizzarla nel cantiere che si trovava nella zona di Paradiso, dopo il trasferimento dall'iniziale pic-



cola sede nella zona fieristica, e dove il cantiere dal 1952 sarebbe tornato con il capannone e lo scivolo della rada S. Francesco per operare per due generazioni successive nella costruzione e manutenzione d'imbarcazioni.

Quella barca, varata nel 1944 con il nome originario di *Giovanni primo*, fino agli inizi dei sessanta trasportò per il proprietario uesticese, Calogero Pitruzzella, farina, vino, olio, agrumi e materiali da costruzione tra la Sicilia e l'isola di Ustica. Quindi nel 1967 passò a un medico di Palermo che la trasformò in barca da diporto e in seguito, un comandante spezzino la rilevò per utilizzarla nel golfo dei Poeti per brevi crociere turistiche lungo costa, abitazione galleggiante e persino location cinematografica. Nel 1975 divenne, infatti, il set de *Il conte di Montecristo*, film di David Greene con Tony Curtis, Richard Chamberlain e Taryn Power. Abbandonata a Genova per oltre un triennio, la goletta fu sottoposta a sostanziali restauri, effettuati al cantiere Navalmare a La Spezia, dal 2006 al 2008, con lo smantellamento completo della barca, tranne ossatura e fasciame, rimozione della vecchia tuga in ferro, sostituzione di quasi una trentina di quinti di ordinata, circa 50 bagli in mogano, coperta e interni rifatti. Vennero mantenuti i due alberi in pitch pine e rifatta l'impiantistica e oggi *Oloferne*, dal nome del generale babilonese che conquistò



la città ebraica di Betulia, accoglie giovani allievi ai quali trasmette conoscenze pratiche di marineria tradizionale

Alla fine degli anni novanta il Museo della Scienza e della tecnologia di Milano la individuò come possibile barca-scuola nell'ambito del progetto di sviluppo del padiglione del mare e ne affida la gestione alla Nave di Carta, associazione costituita nel 1998 da un gruppo di appassionati di marineria tradizionale che promuovono progetti di diffusione della cultura del mare e della navigazione come strumento educativo e d'inclusione sociale. Ridimensionamenti del Museo milanese portarono i soci alla decisione di continuare le attività direttamente destinandola alle attività educative e di vela solidale e nel 2001 la barca diventa ufficialmente l'ammiraglia della Nave di Carta ed

è l'inizio di un'ulteriore "traversata" di esperienze: dal 1998 a oggi sono oltre seimila le persone che hanno navigato su *Oloferne*; ragazzi, diversamente abili, detenuti, minori affidati alla Giustizia, malati psichici, tossicodipendenti, o semplicemente persone che per la prima volta si sono volute avvicinare al mare. Oggi l'unità, che fa base a Fezzano di Portovenere nel golfo spezzino, naviga ininterrottamente da marzo a settembre facendo scoprire la vela i settanta musei della rete Museo Navigante.

sopra: una fase del restauro dell'*Oloferne*;
nella pagina accanto: l'*Oloferne* ormeggiato nel 2018 alla base della Marina militare di Messina e Nicola Russo, titolare del cantiere messinese ove fu costruita la goletta.

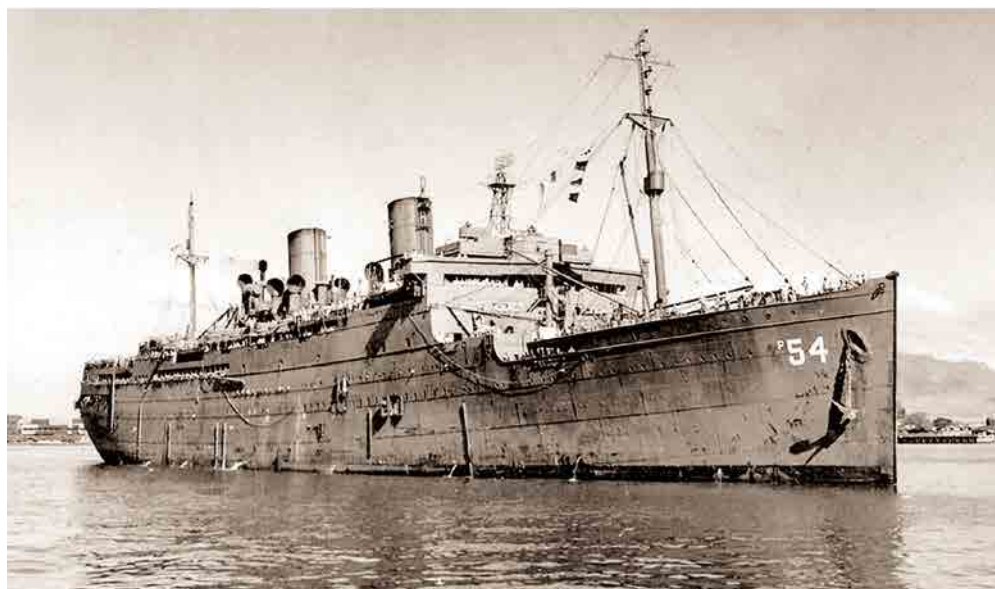
IL TRANSATLANTICO *CONTE BIANCAMANO* ORMEGGIATO A MESSINA PER NOVE MESI

Una tra le navi più rappresentative della marineria italiana, una di quelle che hanno fatto la storia tra i transatlantici del secolo scorso, è stata ormeggiata al porto di Messina per più di nove mesi, dal 30 agosto 1947 al 25 marzo 1948. Il particolare record di permanenza appartiene al transatlantico *Conte Biancamano*, che aveva già fatto scalo a Messina per un giorno, il 9 aprile 1935, nell'ambito di una crociera che da Genova raggiungeva la Grecia. La lunga e inconsueta sosta del transatlantico nel porto peloritano si registrò alla fine della seconda guerra mondiale in conseguenza delle determinazioni post belliche del Governo di Washington. In base alla legge Truman gli Stati Uniti decisero la restituzione delle due

grandi turbonavi *Conte Grande* e *Conte Biancamano*, quest'ultima del Lloyd Triestino ma noleggiata alla Società Italia nel 1940, entrambe catturate nel 1941 e incorporate come preda bellica nella U.S. Navy con i nomi rispettivamente di *Monticello* e *Hermitage*. Per l'acquisto a prezzo simbolico delle due unità fu costituita a Roma la Società Finanziari Marittima che le avrebbe poi date in gestione all'Italia di Navigazione. Il *Conte Grande* fu restituito il 29 maggio e lasciò gli Stati Uniti il 7 luglio dopo una breve ristrutturazione, arrivando a Genova il 23 dello stesso mese presso l'O.A.R.N. di Genova. Il *Conte Biancamano* fu restituito a San Francisco nel luglio 1947, entrò in

cantiere presso Bethlehem Steel's e lasciò la California il 31 luglio con equipaggio americano per Newport News, dove il 18 agosto imbarcò l'equipaggio italiano al comando del capitano Angelo Capurno. All'arrivo in Italia le due navi furono disarmate mentre si discuteva sulla convenienza o meno della loro riparazione e parziale ricostruzione. Alla fine i lavori furono poi assegnati all'O.A.R.N. di Genova per il *Conte Grande* e ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico (C.R.D.A.) per il *Conte Biancamano* che lasciò Messina il 20 marzo 1948, per entrare in cantiere il giorno 27 a Monfalcone. Il 16 agosto 1960 il *Conte Biancamano* fece rotta per La Spezia per essere demolito ma parte delle sovrastrutture furono salva-





te e riassemblate al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano. Il ponte di comando del transatlantico, col grande salone delle feste rappresenta uno dei pezzi più suggestivi del Museo, che fa tornare alla mente l'epoca gloriosa dei transatlantici di lusso che si contendevano il Nastro Azzurro per la traversata più veloce. Costruito nei cantieri navali inglesi W. Beardmore di Dalmuir per conto del Lloyd sabaudo, il *Conte Biancamano* fu varato nel 1925 e fece il suo primo viaggio inaugurale verso il Nord America. Destinata alle linee del Nord America, la nave doveva ospitare una clientela ricca, avvezza a tutti gli agi e a tutte le raffinatezze. Gli arredi e le strutture interne rispondevano pertanto al gusto sfarzoso dell'epoca. Essi rappresentavano una delle più tipiche

realizzazioni nel campo dell'arredamento navale dei primi decenni del secolo. Nel 1932 passò sotto la bandiera della Navigazione generale Italiana e fu adibito alle rotte del Sud America.

Nel 1934 per conto del Ministero della Marina trasportò in dieci viaggi truppe e materiali bellici nell'Africa Orientale. Nel 1937 fu ceduto al Loyd Triestino che lo impiegò nelle rotte verso il Medio Oriente. Il *Conte Biancamano* fu la prima nave passeggeri riallestita dall'Italia nel dopoguerra, la prima unità della rinnovata flotta mercantile italiana. I concetti e gli studi applicati per il suo riallestimento servirono da esempio per le successive realizzazioni.

sopra: l'ex *Conte Biancamano*, durante la guerra, denominato *Hermitage* per la U.S. Navy (1941) sotto: la vita dei passeggeri a bordo (1937); nella pagina accanto: il transatlantico *Conte Biancamano* ed il manifesto del suo primo viaggio (1925).







DALLA RINASCITA AI SOGNI
1950-1970

CYRENIA: NAVE DI SOGNI PER L'AUSTRALIA



Da Messina si sono imbarcati molti siciliani diretti in Australia e tra le tante navi che li hanno trasportati, c'è ne una che può essere assunta come l'archetipo del "sogno" di mare e di nave di sogni. Fu varata nel 1911 dai cantieri Fairfield's di Glasgow con il nome di *Maunganui*, per l'Union SS Co. di New Zealand, che la impiegò sulla rotta da San Francisco a Sidney. Il suo viaggio inaugurale fu la traversata del 15 febbraio 1912 da Wellington, attraverso il sud della Nuova Zelanda, sino al porto di Melbourne, in Australia.

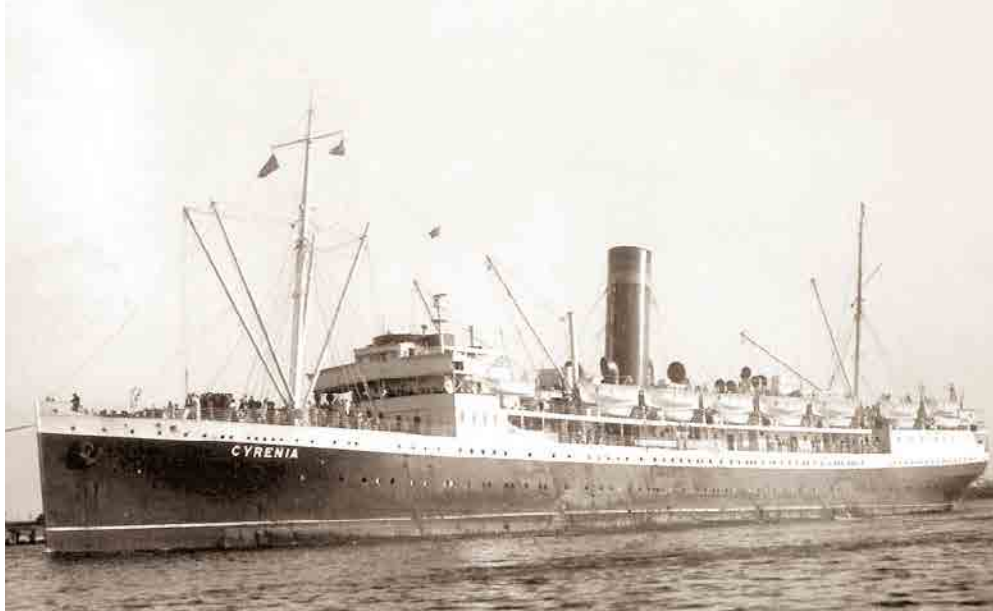
Superata indenne la Grande guerra, fu impiegata durante il secondo conflitto mondiale, trasportando corrispondenza, ospitando ricchi passeggeri e

sognatori di avventure; come nave ospedale accolse a bordo feriti di varie guerre; imbarco truppe nei due conflitti mondiali, ex prigionieri liberati e poi emigranti avvolti nella prospettiva di una vita migliore, agognata in una traversata di 23 giorni dall'Italia all'Oceania. Per tutte tali occasioni, in ogni sua stagione, adottava il "dress code" appropriato, l'abito adeguato all'atmosfera; arredi di lusso o spartani; menù francesi, inglesi o essenziali zuppe, cabine prestigiose o camerate di varia umanità. Affrontò mari oceanici ed il Mediterraneo, proponendosi con un fascino particolare, che ben presto l'aveva resa la "favorita" per i sogni dei viaggiatori, ma anche per accogliere le aspettative degli emigranti,

rappresentando tra l'altro una delle navi più redditizie per la società armatrice.

Finita la seconda guerra mondiale, la nave era stata restituita alla società d'armamento, ma con i suoi 35 di età, non fu ritenuto utile il suo rientro in servizio, e fu avviata al disarmo. Aveva percorso 2 milioni 184 mila 081 miglia e si pensava concluso il suo percorso, ma in Europa la guerra aveva determinato una forte carenza di navi passeggeri e sul mercato internazionale qualsiasi nave era richiesta. Cancellata quindi il 10 febbraio del 1947, dal Registro navale della Nuova Zelanda, la nave, due giorni dopo, partì da Wellington sotto la bandiera panamense, venduta alla G M Lykiardopulo, e quindi nel 1948 rinominata *Cyrenia*, fu sottoposta a lavori di completa ristrutturazione per ospitare





840 passeggeri e navigare per la Hellenic Mediterranean Lines, sulle rotte da Genova, Malta e Pireo a Melbourne. Passo poi alla Cia Naviera del Atlantico e nel 1949, alla greca Hellenic - Mediterranean Line. Anche in questa sua “seconda vita” si affermò presto come nave a vapore, affidabile e confortevole, nonostante i 37 anni d’età.

Il 6 marzo 1949 da Genova parti per il suo primo viaggio in Australia, arrivando il 2 aprile a Fremantlee, sei giorni dopo a Melbourne per il nuovo servizio destinato all’emigrazione. Il primo giugno del 1949, secondo viaggio da Genova, facendo per la prima volta scalo a Messina e poi il 4 giugno a Malta per imbarcare altri emigranti per l’Australia; il 7 novembre tornò ancora a Messina, mantenendo tale itinerario sino agli inizi degli anni cinquanta. Nel 1950 la Hellenic Mediterranean Lines Company Ltd. acquistò la nave a titolo definitivo, mantenne l’attività di collega-

mento per i migranti in l’Australia per i sei successivi anni. Sempre nel 1950, il 16 agosto partito da Melbourne raggiunse Saigon per imbarcare i cittadini francesi in fuga dalla guerra in Indocina ed il 21 agosto arrivò a Fremantle. Il 18 maggio del 1952 la *Cyrenia* partì ancora da Messina per arrivare in Australia, la notte dell’11 giugno per uno dei suoi ultimi viaggi della speranza in Oceania; la diminuzione del numero di emigranti, determinò infatti, nel giugno del 1952, l’ormeggio stabile al Pireo. Due anni dopo rientrò però in servizio per riattivare i collegamenti dalla Grecia con Melbourne ma vi fu unico approdo a Sydney nel dicembre 1955 e quindi la chiusura del Canale di Suez nell’anno successivo, ne accelerò il tramonto. Il primo novembre lasciò per l’ultima volta il porto di Melbourne per raggiungere il 6 febbraio 1957, Savona, ove fu demolita lasciando i ricordi di Olga Horak, una sopravvissuta dell’Olocau-

sto autrice nel 2000, delle sue memorie su Auschwitz, pubblicate a 74 anni, in Australia ove era emigrata nel 1949 a bordo del *Cyrenia*. Restano le memorie del poeta greco Nikos Kavvadias (1910-1975), che pubblicò le sue prime opere con lo pseudonimo di Petros Valhàlas e che dal 1949 al 1955, sempre sul piroscalo *Cyrenia*, era stato radiotelegrafista di bordo sulla rotta Genova – Australia. Testimonianze piene di significati come quelle degli esuli Chedva e Yacey Margalit che, il 28 dicembre del 1947, raggiungendo il porto di Haifa con il *Cyrenia*, in una lettera alla famiglia descrissero lo sbarco, per “l’ultima tappa del loro viaggio verso la Terra Promessa” in Palestina, “afferrando il parapetto della nave e cercare tra le pennellate pastello l’orizzonte, per un assaggio di Eretz Yisrael”. E anche con le paure di un emigrante della provincia di Reggio Calabria che dopo la 2ª guerra mondiale, imbarcatosi a Messina, il 7 novembre 1949, verso “la terra dei sogni”, viaggiando con lo zio e altri cinque compaesani, scrisse della sua prima volta che si avventurava a più di 90 km da casa, con “speranza e disperazione”, affidate al mare su quella nave che navigò per 46 anni.

sopra: il piroscalo *Cyrenia* a Melbourne il 16 gennaio 1952;

nella pagina accanto: la nave quando si chiamava *Maunganui* (1911) e il manifesto della *Cyrenia* per la Hellenic-Lines-P, nei collegamenti tra il Mediterraneo e l’Australia.

L'EVACUAZIONE DELLA POPOLAZIONE DI STROMBOLI NEL 1950 CON LA PANAREA

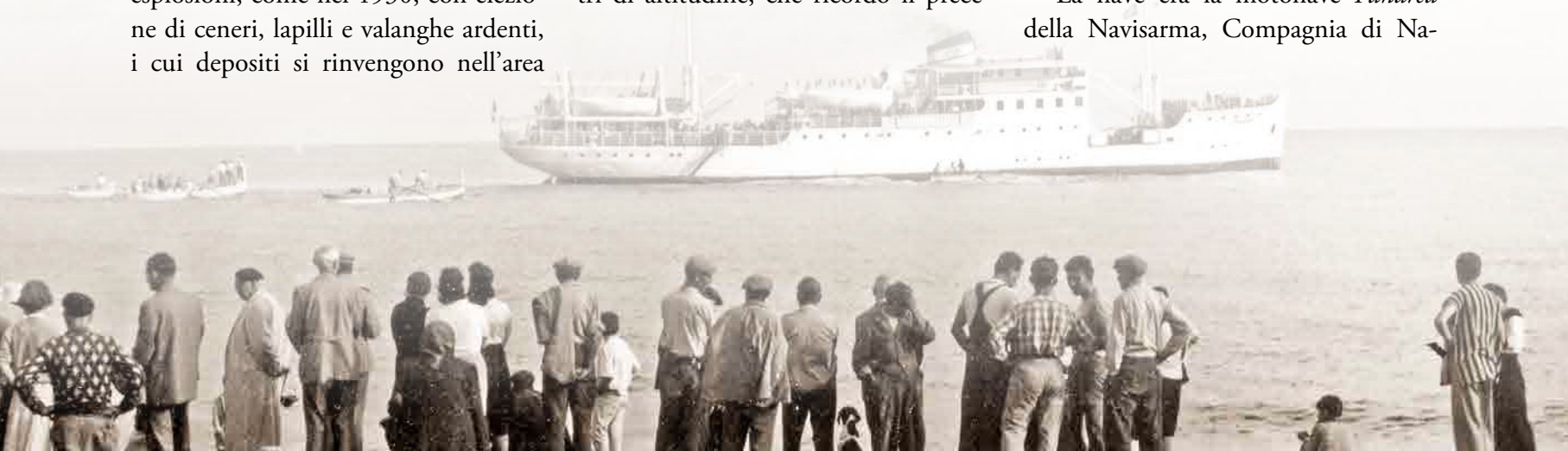


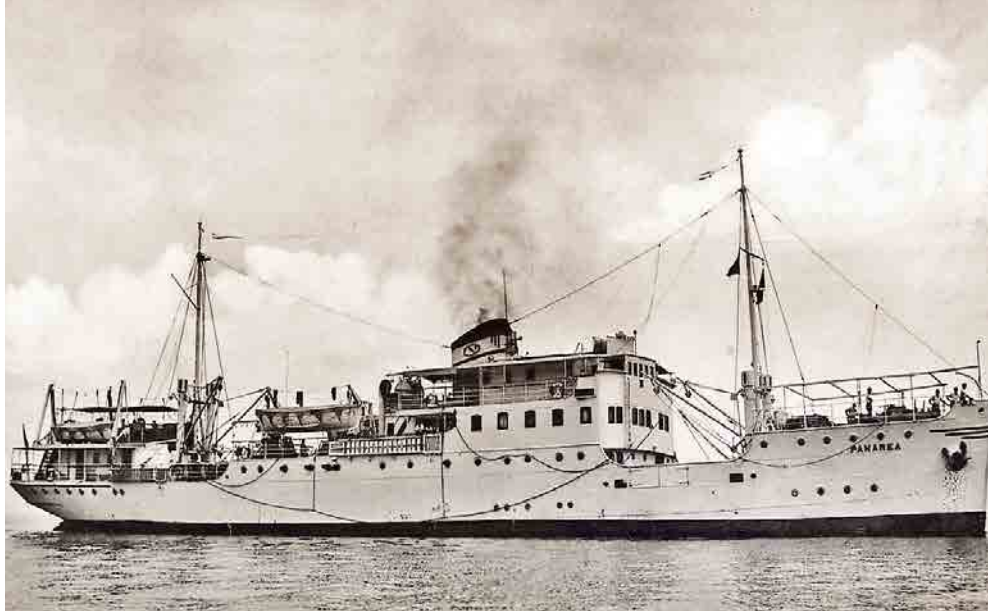
Recenti attività eruttive a Stromboli con violente esplosioni del vulcano hanno paventato il rischio della evacuazione. Solo un centinaio di persone hanno lasciato l'isola volontariamente per paura. Stromboli è un vulcano attivo di dimensioni simili a quelle dell'Etna; si erge per novecento ventiquattro metri fuori dal mare, ma la base del vulcano risulta almeno a 1.500 metri di profondità. È attivo da circa 2.000 anni, ed ha un chimismo sostanzialmente basico, il magma resta fluido nel cratere e si ha la tipica attività di lancio di brandelli di lava e di blocchi, con intensa emissione fumarolica. Nel passato geologico di Stromboli si sono avuti imponenti manifestazioni effusive ed esplosioni, come nel 1930, con eiezione di ceneri, lapilli e valanghe ardenti, i cui depositi si rinvencono nell'area

delle Secche di Lazzaro. Ginostra che sorge a poco più di 1 chilometro dal limite meridionale della Sciara del Fuoco e a poco più di 1,5 chilometri dalle bocche crateriche, è la frazione con il rischio vulcanico maggiore e per la quale si è sempre invocato un approdo per traghetti e aliscafi per una eventuale evacuazione in caso di eccezionale attività vulcanica. E di pari passo è stata la richiesta di riconoscere a tutta Stromboli la valenza di parco nazionale, per la tutela e la fruizione del più straordinario "laboratorio vulcanico" del Paese. La "fuga della popolazione" e l'evacuazione dei residenti si registrò l'11 settembre del 1930 dopo la forte esplosione dal cratere, posto a 750 metri di altitudine, che ricordò il prece-

dente storico del 22 maggio del 1919, con maremoto, fuoriuscita di cenere e lapilli, caduta di lava e quattro vittime e numerosi feriti. Da quell'episodio del 1930 si innescò il fenomeno dell'emigrazione verso le Americhe e l'Australia riducendo a circa mille gli abitanti di Stromboli. Un'evacuazione reale fu invece attuata all'inizio degli anni cinquanta dopo che il 20 ottobre del 1950 alle 11,10, si registrò un fortissimo botto del vulcano con attività effusiva e cospicue colate laviche. A seguito di quella fase effusiva, che si protrasse sino al 23 ottobre, fu uno dei vaporette che garantivamo i collegamenti con le isole Eolie ad assicurare l'evacuazione di oltre trecento persone.

La nave era la motonave *Panarea* della Navisarma, Compagnia di Na-





vigazione di Messina che sino al 1966 operò come postale per l'Arcipelago dai porti di Messina, Milazzo e Napoli. La nave era stata varata dai cantieri Navali del Carnaro di Fiume nel 1931, con il nome di *Ipparco Baccich*, in memoria di un patriota fiumano, medaglia d'argento al valor militare della prima guerra mondiale ed appartenente ad una dinastia di armatori fiumani dell'Ottocento. Aveva un dislocamento di 1499 ton, ed era lunga fuori tutto 62 metri; larga 9,24 m e aveva un pescaggio 4,472 m. La propulsione le era fornita da un motore diesel Fiat ad 8 cilindri a 2 tempi della potenza 1200-1250 CV, che con l'unica elica, le consentiva di sviluppare una velocità di crociera 11,5 nodi e massima di 13-14 nodi. Consegnata nel giugno dello stesso anno fece il suo viaggio inaugurale il 2 giugno 1931, con lo scalo nella Darsena di Ravenna. La società armatrice Costiera di Navigazione Marittima di Fiume, dopo che

nel 1922 il Governo italiano aveva deciso di abolire le linee Ravenna-Fiume e Ravenna-Trieste, considerate improduttive, avviò infatti un servizio settimanale Istria-Trieste-Ravenna (con scali a Fiume e Abbazia). Dal 1932 la società venne assorbita dalla Compagnia Adriatica di Navigazione di Venezia, la cui linea Venezia-Fiume-Dalmazia-Bari faceva scalo anche a Ravenna. Nel 1936 la Adriatica venne ceduta con i suoi servizi alla neocostituita Fiumana S.A.N, che mantenne lo scalo del Candiano fino allo scoppio della guerra, nel 1940. Il 26 giugno 1941, l'*Ipparco Baccich* fu requisita e iscritta nel ruolo del Naviglio ausiliario dello Stato con contrassegno *D 17*, classificata come incrociatore ausiliario. Armata con due cannoni da 76/40 mm, due mitragliere da 13,2 mm e altrettanti lancia bombe di profondità antisom, la nave con equipaggio di 110 uomini, tra ufficiali, sottufficiali e comuni, fu destina-

ta principalmente a compiti di scorta convogli. Il 7 novembre 1941 entrò in collisione con il piroscafo *Santa Chiara*, riportando seri danni, ma dopo i lavori di riparazione, tornò a navigare sino alla proclamazione dell'armistizio. L'otto settembre 1943, il *Baccich* si autoaffondò nel porto della Spezia, per poi nell'ottobre 1946, essere recuperato con la nuova denominazione di *Lorenzo Marcello*, assegnata nel 1944. Nel 1948 passata alla proprietà della Tirrenia di Navigazione, con sede a Napoli, mutò il suo nome in *Olbia* e svolse servizio di linea sulle tratte Genova-Porto Torres, Genova-Olbia e Livorno-Olbia-Porto Torres. L'*Olbia* fu quindi ceduta alla Navisarma, che la ribattezzò *Panarea*, iscrivendola con matricola 72 al Compartimento marittimo di Messina. Posta in disarmo nel 1966, la nave postale delle Isole Eolie, fu infine venduta e demolita nell'ottobre dello stesso anno, a Savona.

sopra: la motonave *Panarea*;
nella pagina accanto: immagini della motonave *Panarea* della Navisarma a Stromboli con le barche rollo, per l'imbarco sulla nave (1955).

LA SECONDA NAVE PIÙ LONGEVA DEL MONDO, DETENTRICE DEL NASTRO AZZURRO NEL 1875, CONCLUSE LA SUA VITA A MESSINA NEL 1950



Con i suoi 75 anni di attività fu la seconda nave più longeva del mondo; la *Gülcemal*, dell'armatore Turkiye Seyrisefain İdaresi di Costantinopoli, era l'ex transatlantico della White Star varato nel 1874, con il nome *Germanic* poi mutato in *Ottawa* fino al 1911. Nel 1950, con il suo carico di storia e vicende umane, fu rimorchiata in Italia e destinata al cantiere di demolizione di Messina, esibendo ancora la striscia dorata lungo le fiancate del suo scafo. A comandarla era stato anche il capitano John Edward Smith, che prima del pensionamento aveva comandato il *Titanic* nella sua tragica traversata. Ma l'aspetto più leggendario di questa nave smantellata a Messina nella generale disattenzione, è legato al periodo che dal 1911 la vide navigare

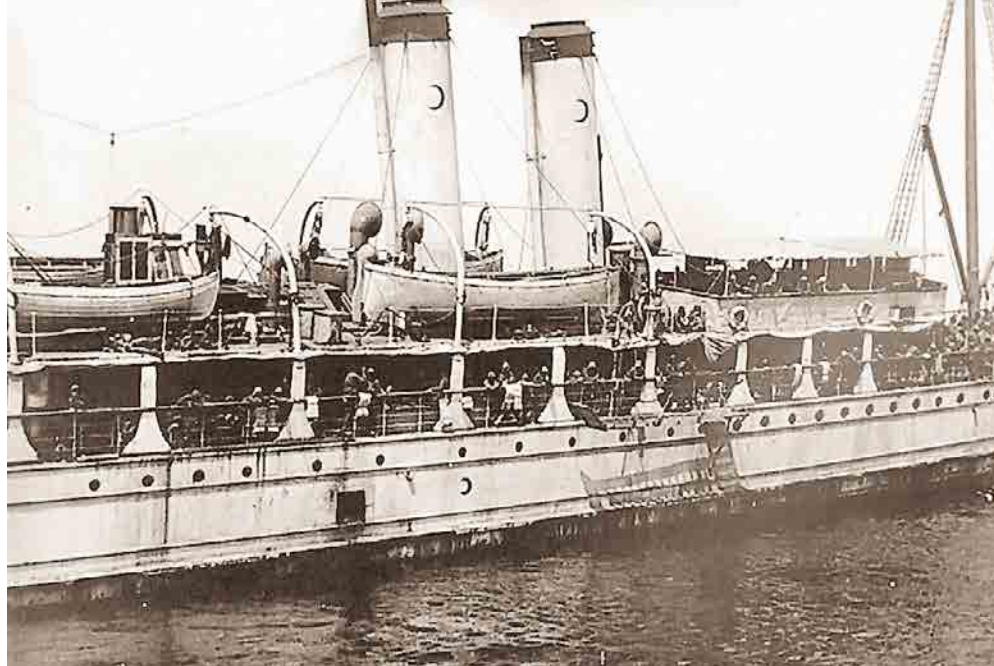
per l'Impero ottomano, che la trasferì a Istanbul con il nome di *Gülcemal*, divenendo la prima nave mercantile con bandiera turca a raggiungere l'America e divenendo una protagonista nella storia del trasporto civile turco, tanto che nel 2000 le poste della Turchia le dedicarono un francobollo in una serie di quattro navi che avevano fatto la storia marittima del Paese.

La *Germanic*, come la sua gemella *Britannic*, era una nave da crociera a vapore, costruita a Belfast dalla società Harland e Wolff per 200 mila sterline; considerata una meraviglia della tecnologia del suo tempo, era lunga 142 metri, larga 14 con un ponte superiore aperto, e quattro alberi.

Effettuò il suo primo viaggio dal porto di Liverpool a quello di New York, via Queenston, il 20 maggio 1875, compiendo la traversata di 5148 miglia nautiche verso ovest nel tempo record 7 giorni, 15 ore e 17 minuti alla velocità di 15,79 nodi, e conquistando il primato del Nastro Azzurro. Riconoscimento per la traversata più veloce che riottenne navigando anche sulla rotta verso est, rientrando in Europa, dal 5 al 13 febbraio.

Ventuno anni dopo il suo varo, nel 1895, la *Germanic* fu riammodernata con un nuovo propulsore che ne aumentò la velocità, fu aggiunto un altro ponte e furono alzati i fumaioli. Il 13 febbraio 1899, per una forte tempesta di neve a New York, la nave si sovraccaricò di ghiaccio formatosi sulle fiancate semi





sommergendosi in banchina. Secondo i documenti di Ellis Island, la *Germanic* tra il 1875 e il 1904, trasportò, 66.378 immigrati in America; per la compagnia White Star Line viaggiò fino al settembre 1903 con 211 traversate percorrendo 1,5 milioni di miglia nel Nord Atlantico.

La nave fu poi noleggiata alla compagnia di spedizioni American Line con sede a Filadelfia nel settembre 1903, e iniziò i collegamenti tra Southampton, Cherbourg e New York il 23 aprile 1904. Il 2 ottobre dello stesso anno, fu venduta alla compagnia canadese Dominion Lines con sede a Liverpool che nel 1905 ne cambiò la denominazione in *Ottawa*. Le lussuose cabine della nave, furono convertite in ampi dormitori per trasportare immigranti tra i due continenti e le sfarzose sale da pranzo in refettorio. La nave poté così imbarcare 250 passeggeri in 2a classe e 1500 passeggeri in 3a classe. La *Germanic* dal 1911 batté bandiera turca,

acquistata, per 25 mila 100 lire turche, per costituire una flotta di trasporto di cinque navi e chiamata *Gul Djemal*, denominazione poi mutata dal 1928 in *Gulcernal*, che significava “faccia di rosa, bella come la rosa”, in onore della madre del Sultano V. Mehmet Reşat.

La nave fu impiegata per il trasporto di soldati nello Yemen, servizi postali per il Mar Nero e ancora trasferimento di truppe dell’Impero ottomano durante la guerra dei Balcani. Durante la prima guerra mondiale, fu convertita in nave ospedale e nel corso di un trasferimento da Gallipoli a Istanbul fu silurato e colpito a prua dal sottomarino britannico *E14*. Durante la guerra di indipendenza il *Gulcernal* ospitò a bordo molti esponenti politici nei viaggi in Anatolia, tra cui Kazım Karabekir, comandante dell’esercito dell’Impero ottomano alla fine della prima guerra mondiale. Noleggiato da un operatore commerciale greco

Jorj Dedeoğlu dall’ottobre 1920 effettuò quattro traversate per New York, via Costanza, Istanbul, Napoli e Marsiglia, trasportando migranti.

La *Gulcernal* continuò poi trasportando passeggeri nel Mar Nero, nell’Egeo e nel Mediterraneo facendo crescere l’attaccamento verso questa nave della popolazione turca che le attribuì anche poteri di guarigione, riservata a coloro che salendo a bordo effettuavano sette giri sui ponti. Operò sino al 1937 quando rimase ancorato nel cantiere navale di Taşkızak a Haliç per lungo tempo. Il suo nome è stato incluso nei registri internazionali dei Lloyd’s sino al 1945. Nel 1949, fu utilizzato come nave deposito nel porto di Istanbul e l’anno successivo venduta agli italiani come rottame.

Tra le curiosità storiche, nel 1893, Ubeydullah Efendi nel suo libro *Memories of America* nella descrizione della nave, citava anche un giardino, per coltivare a bordo i fiori ed ornare i tavoli del salone ristorante; e lo scrittore Deniz Eser Tutel che nel suo libro *Prima e dopo*, edito nel 1998, raccontò il viaggio del *Gulcernal* in America, accompagnandolo con aneddoti e testimonianze.

sopra: la *Gulcernal* nave ospedale, durante la prima guerra mondiale (1915);

nella pagina accanto: quando si chiamava *Germanic* a New York nel 1904 e una modello della *Gulcernal* che da Istanbul raggiunse Messina nel 1950, per essere demolita.

I "BUS DEL MARE" NEL PORTO DI MESSINA

Lo sfruttamento delle vie del mare, per una mobilità urbana più agevole, veloce, sicura e di minore impatto ambientale è una strada che negli ultimi anni viene perseguita, ove possibile, come scelta da prefiggersi. All'inizio degli anni cinquanta questa odierna tendenza, trovò reale applicazione con un servizio che la Marina militare attuò per trasportare maestranze civili dal porto di Messina, agli stabilimenti dell'Arsenale, agli uffici e strutture dei comandi di Marisicilia, nella zona falcata, di fronte le banchine commerciali. Un percorso breve, protetto dalla falce portuale, che permise, sino agli anni sessanta, a impiegati, tecnici ed operai oltre che militari di evitare di usare biciclette, autobus, e a quel tempo le ancora rare automobili, per raggiungere il posto di lavoro a circa tre chilometri dal centro città. L'imbarco, e il successivo sbarco pomeridiano, dopo la sirena del cessa lavori, avveniva

dall'accosto al molo Vespri limitrofo alla sede della Capitaneria di Porto, ove più tardi fu realizzato l'approdo dei primi aliscafi, che la mobilità metropolitana l'attuarono con la costa Calabra.

Il vettore più usato, per quel servizio "urbano" via mare" tra il porto e la zona falcata era la *Gis 498*, acronimo che la Marina usava per il *Galleggiante Inseguimento Siluri*, utilizzato dopo la fine del secondo conflitto mondiale per il recupero di residui bellici. A conclusione delle operazioni di bonifica intorno al 1950, e con l'istituzione del comando dragamine a Messina, il gruppo denominato "Recuperi Navali" fu sciolto e l'unità fu reimpiegata per gli spostamenti quotidiani delle maestranze, sul mezzo che imbarcava un equipaggio prevalentemente non militare, composto da un padrone marittimo, un conduttore

meccanico, un marinaio attrezzista, un sommozzatore e un palombaro.

La *Gis 498* fu attiva a Messina per oltre un decennio, utilizzata anche in occasione di cerimonie religiose cittadine come il Corpus Domini, e poi affiancata e quindi sostituita da un'altra unità convertita in "bus di mare", un vetusto mezzo da sbarco *MTM* che gli stessi operai dell'Arsenale di Messina, adattarono con una copertura telata per le intemperie, e paraspruzzi più alti sui passavanti dell'imbarcazione. Oltre le riduzioni di personale che l'Arsenale subì negli anni e la eliminazione di molte strutture di Marisicilia, si arrivò ad un decremento dell'utenza anche per il miglioramento dei collegamenti pubblici via terra e soprattutto per la diffusione dell'uso dell'auto privata in tutto il Paese. Veniva anche impiegato il cosiddetto "lupo",



un *MCN 151*, che effettuava corse “su chiamata”, generalmente alla banchina della Capitaneria a mare e prima della cancellazione del servizio, fu anche utilizzato un piccolo rimorchiatore della Marina militare appartenente, come tutti gli altri mezzi, al *Grupnul*, Gruppo Navi Uso Locale, che gestiva le unità minori dipendenti, prima dal Comando Marina (*Comar*) Messina e poi da Marisicilia.

L'Arsenale di Messina esteso su un'area di 55 mila metri quadrati, di cui più di 24 mila coperti adibiti ad uffici, reparti e magazzini; dispone oggi di un bacino di carenaggio in muratura lungo 150 metri e uno galleggiante per una portata di circa 850. Il complesso industriale operante nel settore della cantieristica navale dai circa mille dipendenti, all'inizio del duemila ne contava 600 ed ora 170.

Costituito dopo l'Unità d'Italia, lo stabilimento ha una consolidata tradizione storica che risale alla seconda decade del Cinquecento, sotto l'imperatore Carlo V; con l'avvento delle navi in ferro con propulsione a vapore il comune di Messina affidò al Genio Civile la costruzione di un bacino di carenaggio in muratura gestito da un Consorzio cittadino e nel 1932, l'Arsenale passò definitivamente alle dipendenze dell'allora Regia Marina. Dopo la seconda Guerra Mondiale, per il bacino emerse la necessità di superare i limiti dei 104 metri di lunghezza non sufficienti per ospitare



unità tipo *Liberty*, sulle quali eseguire lo sfilamento dei lunghi assi delle eliche e, negli anni 1950/51 iniziarono i lavori di prolungamento e allargamento del bacino, completati nel 1954.

L'Arsenale ha poi subito un complessivo riassetto da quando, la gestione dello stabilimento, nel 2001, è stata trasferita all'Agenzia Industrie Difesa, ente non economico governativo. Nel 2002, il polo operativo della Marina Militare e del Comando Autonomo di Marisicilia è stato invece trasferito ad Augusta, con l'assegnazione delle unità presenti a Messina e Trapani, chiudendo una fase storica del rapporto del territorio peloritano con la Marina.

Era iniziato tutto il 10 giugno 1940, quando, all'atto dell'entrata in guerra dell'Italia, il Comando Militare Marittimo in Sicilia, con sede a Messina, era ancora alle dipendenze di Maridipart Napoli e comprendeva i Comandi Settori Militari Marittimi di Augusta e di Trapani, ed i Comandi Marina di Catania, Palermo, Porto Empedocle e Pantelleria.

Intuita l'importanza del porto di Messina per il teatro bellico, il 29 giugno 1940 il Comando Militare Marittimo in Sicilia, venne elevato a Comando Autonomo, che con lo sbarco degli Anglo Americani in Sicilia, il 10 agosto 1943 venne inizialmente spostato in Calabria e soppresso il 12 agosto. Il primo aprile 1944 venne istituito l'Ispettorato per i Servizi della Marina in Sicilia, con sede su nave *Abbazia* che aveva alle proprie dipendenze il Comando Gruppo Navi di Augusta ed il ricostituito Comando Marina di Trapani. Il 27 giugno 1944, l'Ispettorato, si trasferì da Taranto a Messina con la denominazione Marisicilia, avendo giurisdizione sui Comandi Marina di Messina, Augusta e Trapani. Il 15 Maggio 1945 venne riassunta la tradizionale denominazione di Comando Militare Marittimo Autonomo in Sicilia, ma il 1° novembre 2002 il Comando Militare Marittimo Autonomo in Sicilia fu riconfigurato e trasferito ad Augusta. Il 31 dicembre 2013 cessarono, le funzioni del Distaccamento della Marina Militare di Messina trasformato in Comando Supporto logistico della Marina militare Area Sicilia con l'acronimo Marisuplog Messina.

sopra: la trasformazione dell'*MTM* in zattera, all'Arsenale di Messina negli anni '60;

nella pagina accanto: la *GIS 498* approda alla banchina di fronte al Municipio e accanto la Capitaneria di porto, per sbarcare le maestranze e gli impiegati di Marisicilia (1950).

PER QUATTRO ANNI UN RELITTO GALLEGGIANTE DI FRONTE LA FONTANA DEL MONTORSOLI



Viaggiatori dei ferry boat o passeggeri affacciati dai ponti delle navi che entravano o lasciavano il porto a Messina, nel tratto di mare sotto la statua del Nettuno, a piazza del Governo, potevano osservare lo scafo capovolto di una nave. Accadeva nel 1950 e l'inusitata veduta, che si protrasse nei successivi quattro anni, era osservabile anche dai tanti messinesi che si affacciavano alla balaustra della passeggiata a mare. Un belvedere, di fronte la fontana del Montorsoli, che dal 2009 è stato intitolato ai Marinai d'Italia, per commemorare adeguatamente i marinai ed evidenziare la riconoscenza della comunità messinese alle Marine che con unità militari e mercantili, prestarono soccorso a Messina, dopo il 1908. Da quelle molteplici osservazioni scatu-

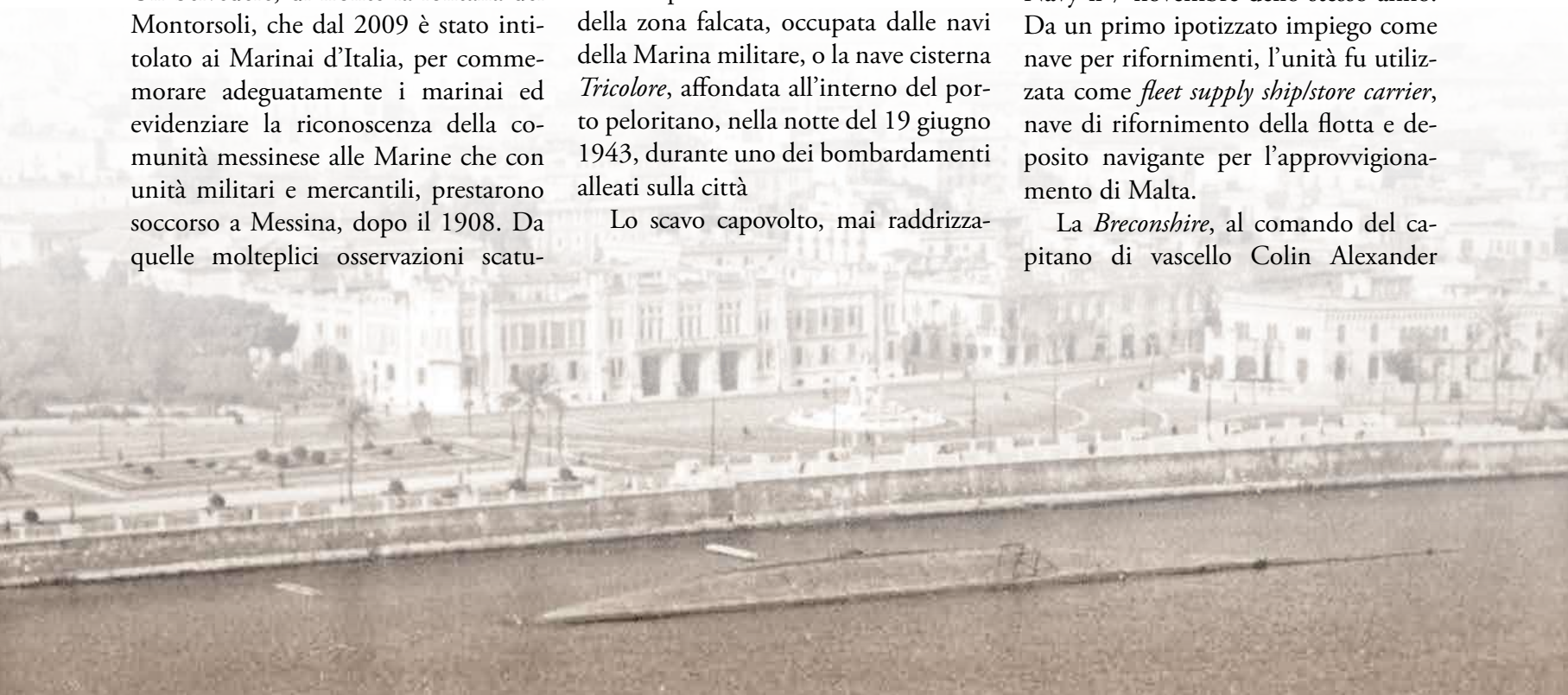
rivano discussioni con pareri, ipotesi, congetture, false certezze e poche asserzioni manifestate pubblicamente; per molti era un relitto di guerra, per altri lo scafo del traghetto del *Cariddi* affondato nel 1943 e poi recuperata nella rada Paradiso nel 1949; per quelli più "avvertiti" era lo scafo della Regia torpediniera *Groppo*, affondata nel porto della città il 25 maggio 1943 che ancora oggi giace a circa 50 metri di profondità poco distante dalle banchine della zona falcata, occupata dalle navi della Marina militare, o la nave cisterna *Tricolore*, affondata all'interno del porto peloritano, nella notte del 19 giugno 1943, durante uno dei bombardamenti alleati sulla città

Lo scafo capovolto, mai raddrizza-

to, rimasto sino a marzo del 1954 nello specchio di mare ove oggi sorge il porticciolo Marina del Nettuno, era della nave rifornitore veloce *Breconshire*, affondata da bombardieri durante i raid aerei su Malta il 27 marzo 1942, nave che mai aveva fatto scalo nel porto di Messina.

La *Breconshire*, costruita da Taikoo Docks a Hong Kong, e varata il 2 febbraio 1939 per la Glen Line di Liverpool, 9.776 grt, fu requisita dalla Royal Navy il 7 novembre dello stesso anno. Da un primo ipotizzato impiego come nave per rifornimenti, l'unità fu utilizzata come *fleet supply ship/store carrier*, nave di rifornimento della flotta e deposito navigante per l'approvvigionamento di Malta.

La *Breconshire*, al comando del capitano di vascello Colin Alexander



Hutchison, su disposizione dell'Ammiragliato britannico, il 23 marzo 1942, navigava in convoglio e in avvicinamento a Malta, subì l'attacco di aerei nemici. Colpita, nell'impossibilità di manovrare fu quindi trainata dal rimorchiatore navale britannico *Ancient* e ancorata alla boa del porto maltese a Marsa Xlokk, ma il 26 marzo fu nuovamente attaccata da aerei tedeschi. La nave affondò e si adagiò sul fondo su un fianco ove sarebbe rimasta fino alla fine della guerra. Il carico del *Breconshire*, cinque mila tonnellate di olio combustibile che aveva nei serbatoi, era molto prezioso per l'approvvigionamento di Malta e furono tre unità appositamente attrezzate, a cercare di salvarlo. La nave *RFA Dispenser* con l'*RFA Plumleaf* e l'*AFD 8* operò nonostante le continue incursioni aeree e Len Austin, caposquadra del cantiere navale maltese, riuscì sullo scavo capovolto, a trovare da solo una via di pompaggio del carburante, facendo così recuperare il carico trasferito su due bettoline ormeggiate a fianco del relitto.

A guerra finita fu deciso di mettere in galleggiamento l'intero relitto mantenendolo sempre in posizione rovesciata rispetto al suo assetto normale; le navi appoggio *RFA Sea Salvor* insieme a *RFA Dispenser* e l'unità da salvataggio *Retrieve* intervennero in una operazione complessa cui presero parte otto operatori subacquei dell'Ammiragliato britannico, per un recupero considera-



to ancor oggi un esempio da manuale.

Tra il 14 ed il 31 agosto 1950, le lunghe operazioni di recupero si svolsero felicemente e la nave in assetto sempre capovolto, fu trainata sino ai bassi fondali dell'antiporto di Messina, in attesa della decisione sul suo possibile raddrizzamento. Passarono quattro anni e la *Breconshire*, immobile visione dei viaggiatori e dei messinesi, venne venduta per demolizione nel 1954. Fu quindi rimorchiata, sempre capovolta al cantiere San Marco di Trieste ove arrivò il primo aprile 1954 ormeggiata al molo d'allestimento e poi nello scalo tre, dove tra aprile e novembre di quell'anno la nave, scartata ormai qualsiasi ipotesi di recupero, fu smantellata.

Nello stesso punto del porto di Messina ove per quattro anni aveva galleggiato il relitto della *Breconshire*, trent'anni dopo, il 31 gennaio 1984, affondò l'aliscafo *Svalan*, tutt'ora sommerso a circa trenta metri di profondità, proprio sotto il breakwater, il molo frangiflutti del Marina del Nettuno. L'imbarcazione apparteneva alla Tar-



nan Lines, società con sede a Limassol, nella zona turca di Cipro, e colò a picco, mentre alla boa davanti al Nettuno, in attesa di lavori, subì un attentato con lo scoppio di una carica esplosiva. La probabile matrice terroristica non è stata completamente chiarita, anche se il "Time" di New York rivelò la radice internazionale dell'attentato ipotizzando collegamenti con la delicata situazione politica mediorientale del tempo. L'aliscafo PT 50 *Svalan*, nome svedese che significa Rondine, era stato costruito nei Cantieri Navali Rodriquez di Messina e varato il 20 Giugno 1965 per la società armatrice Svenska Rederi AB Oresund di Malmö per la quale navigò sino al 1983, quando fu venduto agli armatori di Cipro.

sopra: lo *Svalan* in navigazione nel 1965 e l'aliscafo affondato nello stesso punto ove per quattro anni galleggiò lo scafo del *Breconshire*;
nella pagina accanto: il piroscafo *Breconshire* (1942) e al largo di Piazza dell'Unità d'Italia, il relitto capovolto e semiaffondato (1954).

UNA PETROLIERA FORZÒ IL BLOCCO DELLO STRETTO DI MESSINA E UNA NAVE RUPPE I CAVI DELL'ELETTRODOTTO SOSPESO

Il 24 luglio 1955 malgrado l'interdizione disposta, la petroliera norvegese *Polyclipper*, di 11 mila 737 tonnellate di stazza, forzò il blocco dello Stretto di Messina, inibito per i lavori di tesatura dei cavi dell'elettrodotto. Il 27 luglio l'ordinanza della Capitaneria di porto aveva limitato quel divieto di transito alle sole ore notturne. Quella straordinaria interruzione del traffico marittimo nello Stretto di Messina, dal 21 luglio al 2 agosto, era stata disposta l'8 luglio dal Ministero della Difesa, perché potessero essere tesi i cavi dell'elettrodotto. Il non previsto transito causò apprensione tra tecnici e maestranze della Sges impegnate nella costruzione dell'elettrodotto e si definì con una sanzione di 40 mila lire per la nave ed un deposito cauzionale di 40 milioni di lire, richiesto ed ottenu-

to, dalla società appaltatrice dei lavori a garanzia di danni presunti. L'imprevista inosservanza che avrebbe potuto avere conseguenze più drammatiche, costrinse gli operai in servizio sulla sponda siciliana a mollare alcuni cavi per evitare l'urto con la petroliera norvegese. La nave che passò sopra i tiranti sommersi fu bloccata nella rada di Paradiso per l'istruttoria sull'incidente da parte delle autorità marittime. La *Polyclipper* qualche anno dopo fu tra le navi che subirono l'embargo americano per la crisi di Cuba e nel giugno del 1962 l'unità patì la quarantena per un carico proveniente dal porto sovietico di Odessa, non forzando in quell'occasione, il blocco. La petroliera fu registrata nella black list delle navi cui fu rifiutato l'ingresso negli Stati Uniti e nella maggior parte dei pa-



esi alleati della NATO. La *Polyclipper* era stata noleggiata per trasportare 272 mila kilogrammi di petrolio dalla Unione Sovietica a Cuba nel 1963. Solitamente caricava il petrolio nei porti del Mar Nero di Batumi, Odessa, Sotsji e Tuapse e lo trasportava attraverso l'Oceano Atlantico in convoglio con navi sovietiche, in diversi porti di Cuba.

Il tentativo di attraversare lo Stretto il 26 luglio fu impedito ad una altra nave, il cargo *Marilena*, di 6854 tonnellate di stazza battente bandiera del Costa Rica che proveniente da sud era stata bloccata da un rimorchiatore inviato sul posto dalla Capitaneria di porto. *Marilena* varata nel 1941 con il nome di *Empire Moonrise*, e gestita durante il secondo conflitto mon-



diale, dal Ministero dei trasporti di guerra della Gran Bretagna. Nel 1945 era divenuta *Hartland Point*, due anni dopo *Burmound*; dopo la parentesi *Marilena* nel 1957 fu infine denominata *Athamas*, sino alla rottamazione del 1966 in Cina.

La MT *Polyclipper* era una nave cisterna costruita da Eriksbergs Mek - Verkstads A / B a Göteborg in Svezia, nel 1954 e consegnata alla compagnia di spedizioni Einar Rasmussen a Kristiansand nel novembre 1954. Dal 1972 al 1975 mutò nome in *Sunclipper* e quindi sino al 1977 in *Sun Clipper*, anno in cui fu demolita. Uno dei suoi viaggi più memorabili fu quello lungo il fiume Amazon a Manaus, 1500 km dall'Oceano Atlantico. Sei anni dopo l'episodio della *Polyclipper*, ad impianto già funzionante, il 20 luglio 1961, la nave brasiliana *Loide Argentina* colpì con l'alberatura i cavi che erano stati abbassati sulla sponda siciliana per sostituire due conduttori; le pesanti funi precipitarono a terra danneggiando alcune case di pescatori. Nave di 5408 tonnellate, la *Loide Argentina* faceva parte della classe di venti unità gemelle in servizio di linea fra il Brasile e il Mediterraneo, il Nord Europa e la East Coast degli USA. Il suo varo nel settembre del 1947 era stato riportato anche sul *New York Times*; fu smantellata il 7 gennaio 1970 a Cartagena in Spagna.

L'incidente più grave nella storia dell'elettrodotto sullo Stretto si verificò il 7 luglio del 1970; quattro operai persero la vita, sempre nella zona di Torre Faro,



per la rottura di un tirante d'acciaio. Il collegamento elettrico nello Stretto, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel dicembre del 1951, venne completato con una tempistica tutto sommato celere, entrando in servizio il 27 dicembre 1955 e l'inaugurazione ufficiale il 15 maggio dell'anno successivo. Un esame approfondito della progettazione e dell'esecuzione della co-

lossale opera è contenuto nel libro "L'attraversamento elettrico dello Stretto di Messina", edito nel 1958 per conto della Società Generale Elettrica della Sicilia da Libreria Dedalo Editrice di Roma e stampato in 1500 copie fuori commercio, ricco di fotografie e di indicazioni storiche e fisico-matematiche. Il lavoro fu eseguito in due fasi: in un primo tempo è stato montato il fusto col metodo del falcone sospeso, in un secondo tempo sono state montate le mensole con un sistema di doppi falconi, che rappresentava una assoluta novità nel campo delle costruzioni metalliche. Anche le operazioni di tesatura dei cavi si svolsero in due tempi. Un primo mese, il giugno 1955, occorre per mettere a punto il macchinario, costruito dalla Agudio e un secondo mese fu impegnato in una prima serie di tentativi. Dopo un mese di sosta e di preparazione, venne effettuato il secondo tentativo che vide il successo finale appena 22 giorni dopo l'inizio, il 22 settembre dello stesso anno. Il cavo conduttore dell'elettrodotto, anch'esso costruito a Milano, misurava 3653 metri e fu posto ad un'altezza minima di 70 metri per consentire il transito lungo lo Stretto di navi di grandi dimensioni.

sopra: una nave in transito nello Stretto dopo la fase di posizionamento dei cavi e il cargo frigorifero *Loide Argentina*, che colpì i cavi nel 1961, durante una manutenzione dell'elettrodotto;

nella pagina accanto: la fase di tesatura dei cavi elettrici dell'elettrodotto (1955) e la petroliera norvegese *Plyclipper* che forzò il blocco dello Stretto.

GLI SCALI A MESSINA DELLA NAVE CHE LA SPERONÒ L'ANDREA DORIA



L'*Andrea Doria*, ammiraglia della flotta mercantile italiana, il 25 luglio del 1956, che non fece mai scalo a Messina, affondò nell'oceano Atlantico al largo del Massachusetts, a 45 miglia a sud della nave faro di Nantucket, entrando in collisione con il piroscafo svedese *Stockolm*. Negli anni sessanta la sua gemella *Cristoforo Colombo* approdò nella città dello Stretto sia con livrea nera che con le fiancate tutte dipinte di bianco, mentre lo *Stockolm*, l'affondatore del transatlantico italiano, cambiando più volte nome, ha ormeggiato

spesso nel porto peloritano. Quattro anni dopo la tragedia, nell'estate del 1960 fu a Messina, dopo essere passata nel 1965 ai sindacati metalmeccanici della Germania Est che l'acquistarono a un prezzo politico per navigare nel Mare del Nord col nome di *Volkerfreundshaft* (Amicizia del popolo) per mini-crociere premio per gli operai; il 12 aprile 1977 riapprodò a Messina. Nel 1986 un nuovo armatore norvegese la ribattezzò *Fridtjon Nansen* e ad Oslo la utilizza come ricovero per perseguitati politici. Nell'89 decidono

di acquistarla due italiani, il finanziere Eugenio Buontempo e l'armatore Salvatore Pianura, che avevano dato vita alla Starlauro. L'ex *Stockholm* viene ristrutturato non prima però di passare nelle mani di Gianluigi Aponte e quindi di Vittorio Chiesa che fonda la Nina di Navigazione per armarla. Nel 1992 la nave è della Dorking International, e dopo due anni di lavori rinasce come *Italia Prima*. Nel 1995 viene noleggiata da un tour operator tedesco,



e quattro anni dopo diventa *Valtur Prima*, gestita dall'omonima compagnia turistica che la tiene a L'Avana e l'impiega in crociere nei Caraibi. Ma dopo l'11 settembre 2001 le crociere frenano e l'ex *Stockholm* resta all'ormeggio. Finché riparte, come *Caribe* al noleggio della Festival Cruises di George Poulides, che però poi fallisce. Ritournerà a Messina come *Athena* per la Trevelscope, il 29 settembre 2005. Non venne come *Azores*, l'ultimo nome dato dalla portoghese Portuscale cruise che ha charterizzato con la compagnia britannica Cruise&maritime voyages, ma tornerà con il nuovo nome di *Astoria*, per due scali che la compagnia Rivages du Monde le fece toccare il 9 settembre e il 28 ottobre 2016, nell'abito di crociere mediterranee. La nave varata nel 1948, oggi ha 227 cabine, più della metà con finestrate vista mare e oltre il 20 per cento di classe deluxe, incluse nove suite con balcone. Un "monumento" in mare rimane invece l'*Andrea Doria*, il cui affondamento, consumatosi 60 anni fa, resta la più grande tragedia della marineria italiana ma anche la più grande operazione di soccorso della storia della navigazione, il cui successo fu dovuto in gran parte all'equipaggio del *Doria* e al suo comandante, Piero Calamai, rimasto in plancia fino all'ultimo. Il relitto del transatlantico, disteso su un fondale a 70 metri di profondità è chiamato «il



monte Everest dei sub», costato la vita a 15 ricercatori, protagonisti d'immersioni. L'*Andrea Doria* avrebbe dovuto rappresentare la riconquista dell'Atlantico da parte dell'Italia, che durante la seconda guerra mondiale aveva perso le due navi "orgoglio" della sua flotta, il *Rex* e il *Conte di Savoia*. Il transatlantico era senza dubbio la più grande, lussuosa, veloce e sicura delle navi da crociera del tempo. Era inoltre considerato un vero "museo galleggiante", per via dell'enorme quantità di opere d'arte che ne arricchivano gli interni. Fu varato il 16 giugno del 1951 e dalla sua entrata in servizio, nel gennaio 1953, per tre anni consecutivi attirò un numero straordinario di passeggeri, guadagnan-

dosi l'appellativo di "Gran Dama del mare". Il 17 luglio 1956 l'*Andrea Doria* partì dall'Italia per il suo centunesimo viaggio: l'ultimo. Otto giorni più tardi entrò in collisione con la nave da crociera svedese *Stockholm* lungo la rotta per New York. Dopo 11 ore dal violento impatto la scomparve tra le onde, a circa 73 metri di profondità. Solo 46 passeggeri dei 1076 a bordo persero la vita, principalmente a causa dell'impatto.

sopra: la *Stockholm* ormeggiata a Messina come *Athena* (2005);

nella pagina accanto: la nave con il nome *Astoria* entra in porto a Messina (2016) e la copertina della "Domenica del Corriere" con l'immagine della collisione con l'*Andrea Doria* (1956).

IL 19 FEBBRAIO 1959 LA CROCIERA DEI MILIARDARI



Il 19 febbraio 1959, la turbonave *Olympia* della Transatlantic Shipping Corporation, Monrovia - Greek Line, battente bandiera liberiana fece scalo a Messina, per la cosiddetta crociera dei miliardari partita da New York che, durante 55 giorni, avrebbe toccato 19 porti e percorso 13 mila 426 miglia nautiche. Proprio per le immense ricchezze dei passeggeri imbarcati in quel periodo, la nave fu soprannominata *The golden island*, l'isola d'oro. La Luxury Cruise Liner *Olympia* che in quella crociera, oltre al Mediterraneo, avrebbe raggiunto le isole greche e il mar Nero, era stata varata il 16 aprile 1953 a Glasgow (UK) dal cantiere Alexander Stephens & Sons entrando in servizio nel novembre 1953. Sino a marzo 1955 fu impiegata sulla rotta Bremerhaven, Southampton, Cherbourg, New York e poi da aprile 1955 a marzo 1974 sulla rotta Pireo, Messina, Napoli,

Halifax, New York. L'*Olympia* aveva fatto scalo per la prima volta a Messina nel 1953 durante la traversata Haifa, Pireo, Messina, Napoli, Lisbona Halifax e New York.

Lo scalo a Messina per la crociera di miliardari, oltre agli eventi che coinvolsero la città come le nozze d'oro con il mare del comandante della nave Demetrio Sigalas, celebrata con la consegna di una pergamena, registrò l'incontro tra due bambini italiani e i loro genitori adottivi. Del gruppo di grandi industriali americani, facevano anche parte due passeggeri che attraverso l'associazione «Foster Parents», avevano accolto l'undicenne catanese Anna Napoli, adottata dal banchiere Robert Hemingway, fratello del noto scrittore, e il piccolo napoletano Gaetano Esperito, di 10 anni, adottato dalla signora Florence Bateman, di Los

Angeles. L'incontro avvenne a bordo della nave durante una festa alla quale parteciparono un folto gruppo d'invitati e le autorità cittadine. Ma quella crociera con i seicento miliardari americani fu anche ricordata perché nel viaggio la turbonave *Olympia*, di proprietà greca, battente bandiera liberiana, visitò l'allora Unione Sovietica. Non tutti i passeggeri furono ammessi poiché il governo russo, tramite la sua ambasciata in Turchia, durante lo scalo di Istanbul, fece sapere che a venti americani non sarebbe stato concesso il visto perché ritenuti "indesiderabili", e i venti esclusi dovettero sbarcare, e prendere un altro piroscafo per ritornare in patria. Il viaggio di così autorevoli personalità, un vero stato maggiore della finanza del Nord America, nell'Unione Sovietica aveva sollevato non poche critiche e riserve in taluni ambienti cattolici americani. Una conseguenza di ciò si ebbe quando



gran parte dei crocieristi decise di chiedere una «udienza speciale» al Papa. La crociera dei miliardari, cominciata il 17 gennaio, terminò il 9 marzo e prima di arrivare in America, la nave dopo Messina, sostò anche a Napoli, Cannes, Barcellona, Malaga, Gibilterra e Lisbona. Il trattamento dei turisti fu principesco, e in onore degli eccezionali ospiti il capocuoco, Johannes Zaffrakis, ideò nuovi piatti, destinati a rimanere nella gastronomia internazionale, come la *clear real green turile soup cherry wine*, zuppa di tartarughe con vino di ciliege, molto apprezzata dei miliardari. La nave non tornò mai più a Messina dopo le trasformazioni che subì nel corso degli anni di attività. Nel 1982 divenne *Caribe* navigando per la compagnia greca Commodore Cruise Line ltd, e nello stesso anno *Caribe I* passando alla panamense Olympia Caribbean Shipping Co. Inc. e infine dal 1993 fu ribattezzata *Regal Empress*, venduta all'egiziana Regal Cruises Ltd. di Nassau e utilizzata per crociere nei Caraibi. Il 23 luglio 2009 l'ultimo scalo a Aliang per la demolizione della nave delle crociere, che bene interpretò la diffusione della prima forma di crocerismo meno selettivo, che poi sarebbe sfociato, agli inizi degli anni ottanta, con lo sviluppo più popolare del viaggio per mare. Ma in tutte le sue versioni l'imbarcazione mantenne un fascino particolare e inalterato nonostante le sue trasformazioni strutturali, tanto da rendere all'*Olympia* in 56 anni di mare, il carisma di nave passeggeri per eccellenza.



Fu la prima e unica nave mai costruita da Alexander Stephen & Sons, sul fiume Clyde per la linea greca, oltre ad essere la più grande costruzione per gli interessi armatoriali greci dell'epoca. *Olympia* era stata progettata per operare regolari viaggi transatlantici, tra Pireo e New York, ma divenne anche una nave da crociera stagionale nel 1961.

L'*Olympia* era stata costruita per ospitare in totale 1.356 passeggeri, la maggior parte in classe turistica, portando solo un piccolo numero in prima classe. Aveva un numero di cabine intercambiabili per 146 passeggeri, per rispondere a una richiesta di viaggi più economici nel dopoguerra. *Olympia* aveva otto ponti per i passeggeri, e inizialmente poteva trasportare 138 passeggeri nella prima classe e 1169 nella classe turistica. Le turbine Parsons di 25000 shp

le consentivano una velocità di servizio di 21 nodi (23 nodi al massimo).

Tra le tante curiosità legate alla vita di questa nave, nell'aprile del 1959 la trionfale crociera nel Levante, di dieci messaggere della moda italiana presentate durante la navigazione con tappa a Messina, al Pireo ed ha raggiunto Haifa e la nascita a bordo il 19 aprile 1960 prima del suo arrivo negli Stati Uniti d'America, di un bimbo cui fu dato il nome di Olympios Demetrios.

sopra: l'*Olympia* il 15 agosto 1955 a Messina; nella pagina accanto: l'*Olympia* lascia il porto di Messina in cui farà scalo, da aprile 1955 a marzo 1974, sulla rotta Pireo, Halifax, New York e la locandina della *Crociera dei miliardari*.

A MESSINA L'APPRODO DELLA POBEDA PRIMA NAVE SOVIETICA IN UN PORTO ITALIANO DOPO IL 1917

Il 1959 fu l'anno della vittoriosa rivoluzione a Cuba; della fuga romanzesca tra le montagne dell'Himalaya del Dalai Lama esule in India e del premio Nobel assegnato al siciliano, Salvatore Quasimodo. Ma fu anche un anno significativo per Messina che, inconsapevolmente per quel tempo, divenne un anello del processo di distensione negli anni più cupi della "guerra fredda". Il 7 ottobre 1959, alle 7.45, entrò nel porto per ormeggiarsi alla banchina Colapesce, la motonave sovietica *Pobeda*, 9.700 tonnellate di stazza lorda. Costruita in Germania nel 1928 dai cantieri navali Schichau (Danzig) come *Magdalena*, fu ribattezzata *Iberia*, nel 1934; poi trasferita all'URSS nel 1946, come riparazione economica dopo la Seconda guerra mondiale e denominata *Pobeda* (Vittoria). Era la prima nave con inciso sul fumaiolo la falce e martello in campo rosso, che toccava uno scalo italiano ed anche dell'Europa occidentale, dopo la rivoluzione del 1917. La nave con a bordo 480 turisti Russi, compiva la prima "gita collettiva", come fu etichettata a Messina dal comandante della nave, Pis Menny. Il

direttore della crociera, Ding Gurin e l'addetto commerciale dell'Ambasciata sovietica in Italia, Giorgio Egorot, specificarono che l'iniziativa era destinata a scienziati, pittori, scultori, medici, operai, tecnici, e rappresentanti delle fattorie collettive. Una crociera organizzata per i lavoratori sovietici distinti nelle varie attività lavorative, provenienti da Mosca, Leningrado, dalle zone della Siberia, caucasi, circassi, mongoli e da altri paesi dell'Asia centrale delle allora Repubbliche Sovietiche Socialiste. Era il primo tentativo caldeggiato dal Presidium del Comitato centrale, sulla base dell'indirizzo di politica estera sovietica emerso nel decennio Chruscioviano, per l'apertura verso l'estero.

Il concetto di "distensione" maturò nel dizionario diplomatico di quel tempo dopo la ripresa dallo shock del secondo conflitto mondiale e con le aperture che seguirono alla morte di Stalin. *Razrjadka*, distensione, fu la parola usata dai sovietici come sinonimo dell'operazione con cui si toglie la carica di un ordigno esplosivo. E fu la prima indicazione in politica estera che il Governo di Mosca attivò proprio dopo



un discorso del 25 aprile 1953 del presidente americano Eisenhower attraverso un editoriale di risposta pubblicato sulla "Pravda" e sull'"Izvestija". Seguì il decreto del 28 maggio 1955 con l'apertura dell'Urss verso il mondo esterno e la visita del premier sovietico Nikita Sergeevič Chruščëv negli Stati Uniti e l'incontro il 4 settembre 1959 a Washington. Fu il periodo, forse breve, del passaggio dal non riconoscimento alla "coesistenza competitiva" e il confronto si spostò su un piano più progettuale politico-economico e socio-culturale.

È questo fu certamente l'input del viaggio di quel transatlantico che giunse a Messina, condiviso da altre navi passeggeri con il simbolo sovietico, arrivate negli anni successivi nel porto peloritano: la *Latvia* nel 1962 e 1964; la *Nadeshda Krupskaja* (1966); la *Baltika* (1971); la *Shota Rustaveli* (1974); la *Belorussiya* e la *Mikhail Kalinin* (1975), l'*Ivan Franco*, la *Kareliya* e la *Taras Schevchenko* (1977); la *Leonid Sebinov* (1978); la *Mikhail Lermontov* (1979); l'*Azerbaydzahn* (1980); la *Dimitry Shostakovich* (1981); la *Lev Tolstoj* (1982); e l'*Estonia*, la *Mikhail Suslov*,

Kazakhstan e l'*Odessa* nel 1984. Proprio quest'ultima nave fu l'ispiratrice del dipinto "Nel porto di Messina", che nel 1993, Piero Guccione realizzò inserendola nel paesaggio della Madonna, con il simbolo della falce e martello posto sul fumaiolo della nave. Quello stesso quadro fu poi scelto per la copertina di un libro di Andrea Camilleri che raccontò l'esperienza parlamentare di Leonardo Sciascia, tra il 15 dicembre 1979 e il 31 gennaio 1983. Gli approdi di navi sovietiche proseguirono fino al 1990 con la *Gruziya* (1985) e *Fedor Dostoevskij*. Molte di quelle navi tornarono in anni successivi sotto bandiera Ucraina e altre approdarono a Messina con le nuove insegne della marina russa e imbarcando i passeggeri dei mutati flussi turistici dall'est rispetto ai primi viaggi nel Mediterraneo, di cui la *Pobeda* fu antesignana e che furono anche emulati dalla DDR, la Germa-

nia dell'est che dal 1976, avviò le sue crociere per lavoratori, sotto gli occhi ispettivi della Stasi.

I quotidiani del tempo "La Gazzetta del sud" e "L'Ora" dedicarono ampio spazio all'attracco della *Pobeda* e all'escursione a Taormina con i tredici pulman organizzati dall'agenzia Lisciotto, a quei primi *turisti* russi che scambiarono sul molo d'imbarco, gadget sovietici del tempo, come il pin del *Lunik 2*, la sonda spaziale sovietica lanciata il 12 settembre 1959, e caduta sulla Luna dopo trentasei ore. Dalla nave in partenza furono intonate canzoni della tradizione russa e un accattivante "arrivederci Roma".

La *Pobeda* fu certo simbolo e interprete di eventi legati a quegli anni difficili; e non mancarono i rapporti di Fbi e Cia sulle sue crociere in Mediterraneo; uno del 1968, reso pubblico solo da poco, fa cenno a un memorandum

di Ivanovich Nosenko, agente americano, nome in codice *Sammy*, con episodi di controllo su interpreti dell'Intourist, l'organizzazione sovietica di viaggi, proprio durante la crociera della *Pobeda* in Italia. Prima dello smantellamento nel 1977 a Gadani Beach in Pakistan, la *Pobeda*, nel 1962 assolse anche il compito di essere impiegata nel ritiro delle truppe russe di stanza a Cuba; un altro segmento di storia dei rapporti Est-Ovest.

sotto: la *Pobeda* in banchina;
nella pagina accanto: croceristi della "gita collettiva" a bordo della *Pobeda* (1959).



SLEIPNER, CAVALLO DI ODINO, A MESSINA CON LA FLOTTA IMPERIALE GERMANICA E CON GLI ALISCAFI RODRIQUEZ

Nel frasario tecnico navale di fine ottocento era indicata come *begleschiff*, nave da compagnia, oggi si direbbe *support ship*, nave appoggio di una unità maggiore. Con il nome di *Sleipner*, l'S 97 torpediniera delle Forze navali imperiali della Germania, dal 1900 al 1914, seguì quale nave appoggio, lo yacht imperiale *Hohenzollern*, con a bordo il Kaiser Guglielmo II. Lo *Sleipner* non fu a Messina per la breve sosta dello yacht imperiale nell'aprile del 1896, quando Guglielmo II e l'imperatrice Augusta Vittoria insieme ai loro figli Guglielmo e Eitel-Friedrich approdaronο in Sicilia per visitare Palermo, Agrigento, Siracusa, Taormina e Messina, né il 19 novembre del 1898, quando la famiglia reale fu accolta a villa Sanderson. Espletò il suo servizio

scorta, ancorandosi in porto, nello scalo del 23 aprile 1904. Fu una visita rapida perché nel pomeriggio dell'indomani S. M. l'Imperatore di Germania dovette raggiungere la rada di Bari ove lo yacht imperiale *Hohenzollern* gettò l'ancora con la corazzata *Friedrick Karl*. La torpediniera *Sleipner* entrò in porto rispondendo alle salve di saluto della Regia nave italiana *Archimede*. Lo yacht *Hohenzollern*, con l'Imperatore, scortato dalla *Sleipner*, partì alle ore 15 per Venezia, da dove Guglielmo II tornò in Germania in ferrovia, via Schlettstadt.

L'anno dopo il 26 maggio 1905, lo yacht imperiale abbassò la bandiera di poppa per salutare Messina che lo accolse con la torpediniera *Sleipner* che le si ormeggiò di poppa, verso la banchina affollata di gente che salutava la fa-

miglia imperiale tedesca. Gli imperiali restarono sempre sul grande ponte centrale della nave salutando i messinesi.

L'S 97 era stato impostato nel cantiere Schichau Elbing il 16 dicembre 1899, e consegnato alle forze imperiali della Marina tedesca il 28 maggio 1900; aveva un dislocamento di 370 tonnellate; era lungo 63 metri e poteva sviluppare una velocità di 27 nodi; imbarcava 57 uomini di equipaggio. Nel giugno 1902, insieme alla cannoniera *Pantera*, partecipò a una mostra industriale e commerciale a Düsseldorf.

In seguito alla destinazione di supporto per lo yacht imperiale *Hohenzollern*, la nave subì alcuni interventi di restyling con l'adozione di una livrea bianca e i fumaioli di colore giallo. Rimase armato con un cannoncino a



fuoco rapido da 52 mm L / 55 Krupp, situata a poppa del cacciatorpediniere, armamento utilizzato dall'armamento per i colpi delle salve di saluto entrando in porto. Il 4 settembre 1914, dopo lo scoppio della prima guerra mondiale, *Sleipner* fu ribattezzato *T 97* e riclassificato anche come nave da difesa costiera. Durante la guerra, il *T 97* fece parte della flotta di pattuglia e scorta e a conclusione del conflitto, ormai obsoleto, fu messo in disarmo e nel 1921 fu demolito a Düsseldorf per il recupero dei metalli.

La torpediniera prendeva il nome da "Sleipner" che nella mitologia norrena, nordica o mitologia tedesco-scandinava, è il cavallo a otto zampe di Odino, mito appartenente alla religione tradizionale pre-cristiana dei popoli scandinavi, inclusi quelli che colonizzarono l'Islanda e le Færøer. E Sleipner, di color grigio, dotato di otto zampe, il più veloce e possente di tutti i cavalli, dopo 57 anni "tornò" nel porto di Messina, essendo stato scelto come denominazione dell'aliscafo *PT 60*, che l'industria di Carlo Rodriquez, varò nei cantieri peloritani. L'aliscafo fu imbarcato a Messina nel 1961, su una nave da carico, con destinazione la Norvegia impiegato dalla società Stavangerske Dampskibsselskab a/s, sino al 1972, nei collegamenti Stavanger-Bergen. Quel mezzo dal 1974 prese il nome di *Queenfoil* e impiegato tra la Spagna e le Canarie e poi passando alla Transtour, operatore marittimo



del Marocco che lo utilizzò su varie rotte attraverso lo stretto di Gibilterra, con collegamenti sino a settembre 1987 quando fu demolito, nel cantiere navale di Crinavis. Carlo Rodriquez, messinese morto nel 1992, all'età di 82 anni, nel 1940, era subentrato al padre Leopoldo nella direzione della modesta officina per riparazioni navali, seriamente danneggiata dai bombardamenti bellici.

Nel 1948 la trasformò nelle Industrie meccaniche, con un nuovo grandioso stabilimento, modernamente attrezzato, per lavori di carpenteria e riparazioni di navi e locomotive. La sua grande aspirazione fu però quella di poter perfezionare la costruzione di un battello ad ali, già tentata da altri. Con la consulenza dell'ingegnere tedesco Federico Lobau, riuscì a riattivare quella prima invenzione e, acquistatane la licenza, costruì in proprio battelli ad ali portanti per il trasporto di persone ad elevata velocità. Fece varare nel '56, il primo esemplare, la *Freccia del Sole*, che collegò Messina con Reggio Calabria ed il 2 giugno 1956 arrivò anche la nomina di Cavaliere del lavoro, mentre gli aliscafi, cominciarono ad essere apprezzati anche all'estero.

Dell'imprenditore e armatore messinese, *Pro bono civitatis* nel 1965, rimangono le idee e le strategie, l'impegno a superare le difficoltà e la voglia di scommettersi sempre, come fu per il suo primo aliscafo utilizzato per collegamenti marittimi in Italia, e per tutti i "suoi" battelli volanti che navigano nei mari del Mondo, proprio come "Sleipnir", il cavallo di Odino, il più veloce, in grado di "cavalcare il cielo e le acque".

sopra: l'imbarco su un cargo nel porto di Messina (1961) dell'aliscafo norvegese *Sleipner* e rappresentazione del cavallo a otto zampe di Odino; nella pagina accanto: l'alza bandiera a bordo dello *Sleipner* ancorato a Messina (1905) e la torpediniera tedesca in una cartolina commemorativa (1902).

LE NAVI...DI *ANTONELLO DA MESSINA*



L'onomastica navale o meglio l'antroponimia, adottata da sempre per denominare qualsiasi tipo d'imbarcazione si è sempre affidata a nomi di personaggi legati alla storia, per identificare le navi. Per rintracciare l'uso tra i registri navali di una nave intestata ad Antonello da Messina, uno dei grandi maestri del Quattrocento e di tutta la storia dell'arte, occorre risalire a oltre cinquanta anni fa. Tale tributo gli è stato riconosciuto con la realizzazione presso i Cantieri Navale Apuania di Marina di Carrara della motonave *Antonello da Messina*, gemella della *Vittore Carpaccio*, entrambe commissionate dalla Si.Re.Na, società costituita a Palermo il 24 settembre 1953. L'*Antonello da Messina* compì, infatti, il suo viaggio inaugurale nel novembre del 1963 ed entrò in servizio dall'1 gennaio 1964

sulle linee per Pantelleria e Lampedusa e Linosa-Porto Empedocle. L'*Antonello da Messina* con una stazza di 1200 tonnellate sviluppava una velocità di quattordici nodi e come la gemella negli anni settanta, per le mutate situazioni commerciali del traffico mercantile, fu trasformata in nave polivalente con la possibilità di imbarcare automezzi da poppa, attraverso un ampio portellone. La nave riprese il mare nella primavera del 1972, divenendo però meno elegante nella sua linea dopo il restyling necessario per imbarcare una quindicina di auto e cinque camion. Il 30 ottobre 1975 fu costituita a Palermo la Si.Re.Mar-“Sicilia Regionale Marittima”- che assorbì la flotta Sirena in liquidazione, compresa l'*Antonello* che

fu anche impiegata da Milazzo, dopo il primo gennaio 1974, quando la società assunse anche la gestione dei servizi con le Isole Eolie, rilevando la flotta della Navisarma. Nel 1987 l'*Antonello da Messina* fu venduta e nel 1988 assunse la denominazione di *Lanterna*, modificata nel 1992, in un successivo passaggio armatoriale, in *Caterina S* e quindi nel 1994, passata a una compagnia greca in *Alexandros*, nome con il quale la nave fu demolita ad Aliaga, il 24 giugno 1995. Una nuova nave chiamata *Antonello da Messina*, più grande della precedente (1577 tonnellate di stazza, velocità massima di sedici nodi per ospitare circa 700 passeggeri e settanta auto) fu poi realizzata, nei nuovi Cantieri Navali Apuania, dalla compagnia regionale Siremar (controllata della Tirrenia di Navigazione) nel





1989, insieme all'unità gemella della stessa compagnia, il *Filippo Lippi*, e inizialmente utilizzata sulla rotta Milazzo-Isole Eolie. Dal 7 gennaio 2011, il traghetto *Antonello da Messina* è stato operativo sulla tratta Palermo-Ustica lasciando la speranza per un ritorno di un'imbarcazione con tale nome nei mari peloritani ove, il 15 gennaio 1460, Antonello all'incirca trentenne, navigò a bordo di un brigantino che lo riportò nella città nativa, dal porto calabrese di Amantea, con famiglia e masserizia. E dire che Antonello fu autore, tra l'altro, del famoso dipinto "Ritratto d'uomo" più conosciuto come *Sorriso dell'ignoto marinaio*, oggi custodito nel museo Mandralisca di Cefalù, d'intuitiva associazione alla navigazione marittima.

sopra: nave *Antonello da Messina* nella città dello Stretto; a lato: la prima *Antonello da Messina* all'approdo a Santa Marina Salina, in servizio alle Eolie (1974) e la nuova *Antonello da Messina* ormeggiata nella zona falcata di Messina;

nella pagina accanto: l'*Antonello da Messina*, fotografata dopo la trasformazione con la rampa a poppa e il "Ritratto d'uomo" (1465-1476), anche conosciuto come il *Sorriso dell'ignoto marinaio* che Antonello da Messina dipinse nella seconda metà del Quattrocento.



LA MALEDIZIONE DELLA "NAVE BLU" CHE RISCHIÒ LA COLLISIONE NELLO STRETTO DOPO IL SEQUESTRO DEI TERRORISTI



Ventiquattromila tonnellate di stazza, era stata a Messina il 12 luglio 1963 come *Willem Ruys* poi come *Achille Lauro* nel 1966 e poi il 2 aprile 1987, ma aveva passato lo Stretto il 5 ottobre 1985, senza fare scalo, rischiando la collisione a capo Peloro. Avvenne durante la manovra d'imbarco, dei magistrati incaricati dell'inchiesta sul dirottamento dell'unità italiana. I giudici salirono a bordo della nave proveniente da Porto Said, in navigazione per Genova, per raccogliere le varie testimonianze. La navigazione della motonave fu messa a rischio da una unità militare americana in transito nello Stretto, che si presentò in rotta di collisione. Non se ne identificò il nome rimanendo controversa l'attribuzione del numero identificativo che sarebbe stato rilevato, F96, appartenente alla fregata *Valdez*, classe Knox; o F 996 del *Chandler ex Andurshirvan*, tipo

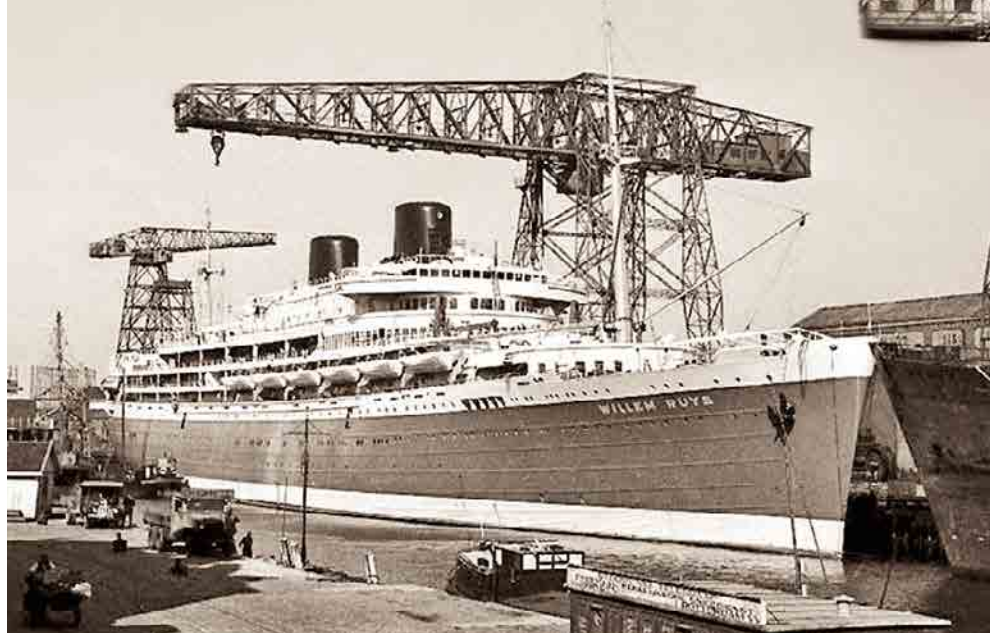
Spruance migliorato o il caccia della stessa classe, l'F 966 *Hewitt*.

A Messina la *Lauro* non si era fermata, e non aveva dato fondo all'ancora, come previsto, nella rada Paradiso - per evitare, che l'inchiesta fosse affidata per competenza alla magistratura di Siracusa - e diminuì soltanto la velocità di navigazione per consentire alla pilotina e alle motovedette di accostarsi. A Faro spirava un vento di tramontana che rese difficile l'imbarco del sostituto siracusano Ettore Costanzo con il collega Dolcino Favi e i magistrati genovesi Francesco Meloni e Luigi Carli, degli uomini delle forze dell'Ordine e dell'avvocato Luigi Bonfiglio della flotta Lauro. Tutti a bordo anche per raccogliere le prime testimonianze sulla morte del passeggero Leon Klinghoffer, il disabile cittadino americano ucciso dal com-

mando terrorista. Pure questo episodio dell'*Achille Lauro*, contribuì ad alimentare quella sorta di maledizione per la "nave blu", così comunemente identificata per la colorazione delle sue fiancate, già innescata nel 1971, con un primo incidente quando la nave speronò un peschereccio.

Impostata nei cantieri olandesi di Vlissingen nel 1939, a causa delle vicende belliche della seconda Guerra mondiale, fu varata soltanto nel 1946 con il nome di *Willem Ruys*, compiendo il suo viaggio inaugurale nel dicembre del 1947 sulla linea di collegamento per l'Australia che mantenne sino al 1963, quando fu impiegata per crociere nel Mediterraneo. La nave lunga 192 metri, raggiungeva una velocità di 21 nodi grazie a otto motori Sulzer, e 1964 fu acquisita dalla Flotta Lauro e battezzata con il nome del proprietario,





Achille Lauro, che aveva commissionato ai Cantieri del Tirreno di Palermo un ammodernamento dell'unità, completato nel 1966. Dal 1972 fu sottoposta ad un nuovo intervento di ammodernamento per trasformarla in vera e propria nave da crociera, "un gioiello di famiglia" nelle intenzioni del suo armatore, che avrebbe garantito un collegamento sicuro e veloce con l'America, rinverdendo le atmosfere della belle époque. Tre anni dopo, nell'aprile del 1975, la nave fu protagonista dello speronamento di un cargo libanese lo *Yousset*, affondato nello Stretto dei Dardanelli. Il 2 dicembre 1981, a Tenerife, in sosta forzata per il crack economico della Flotta Lauro, la nave subì un incendio che ne determinò il fermo. Trasferita dal 1982, al gruppo Lauro Line – Mediterranean Shipping Company, nel 1985 registrò l'episodio più clamoroso quando con i suoi 201 passeggeri e 344 uomini di equipaggio, venne sequestrata da un commando palestinese. Il 7 ottobre, in

navigazione nel Mediterraneo, a circa 10 miglia delle coste egiziane, alle 13,25, due giovani palestinesi, Magied El Molqi e Al Asker Bassan, armati di fucile e bombe a mano fecero irruzione sul ponte di comando, bloccando il comandante, Gerardo De Rosa. Altri due dirottatori concentrarono i passeggeri e l'equipaggio nel salone degli arazzi, sequestrando la nave per quattro giorni. Si chiedeva la liberazione di 52 palestinesi prigionieri in Israele; e mentre la Siria respingeva ogni forma di mediazione, l'otto ottobre venne ucciso un passeggero statunitense il cui corpo fu gettato in mare. Dopo aver fatto rotta per la Libia la nave diresse per Port Said, ove il commando si arrese al termine di intense trattative diplomatiche tra l'Egitto e l'Olp ma anche con l'Italia e gli Stati Uniti. Della vicenda fu tratto il copione de "Il viaggio del terrore: la vera storia dell'Achille Lauro". Il film, diretto nel 1990 dal regista Alberto Negrin con Burt Lancaster protagonista, riportò sullo schermo anche

le vicende della crisi dei rapporti tra Stati Uniti ed Italia per l'affare della base militare di Sigonella in Sicilia, dove il Boeing 737 egiziano che trasportava i quattro dirottatori fu costretto ad atterrare per le pressioni americane, dopo la scoperta dell'uccisione del passeggero americano. La "maledizione" della nave ebbe l'epilogo il 30 novembre del 1994, durante la crociera di Natale nell'oceano Indiano, iniziata da Genova il 19 novembre e che si sarebbe dovuto concludere ventuno giorni dopo a Durban in Sud Africa. Davanti alle coste della Somalia, 250 miglia a sud del Corno d'Africa, all'una e trenta scattò il primo allarme per il fuoco a bordo, ed alle 5,54 la nave lancerà l'Sos. La petroliera panamense *Hawaiian King* arriverà alle 9.20, sul luogo del disastro trovando l'*Achille Lauro* in fiamme e già inclinata di 20 gradi su un fianco. Alle 11 il comandante Giuseppe Orsi, ordinò di abbandonare la nave ed iniziarono le operazioni di salvataggio dei 900 naufraghi fuggiti dall'inferno di fuoco in abito da sera. Accorsero anche due navi della marina americana l'incrociatore *Gettysburg* e la fregata *Hali Burton*. Tre giorni dopo l'incendio, il 2 dicembre 1994, la nave affondò proprio mentre al Teatro Carlo Felice di Genova, porto da cui era partita la nave, si provava il Vascello fantasma di Richard Wagner.

sopra: la nave prima del varo, in fase di completamento con il nome di *Willem Ruys* (1940); nella pagina accanto: l'*Achille Lauro* a Messina e logo della "nave blu".

DA NAVE DA GUERRA A "PALAZZO" GALLEGGIANTE

La rivista francese "Paris Match" nel 1959, quattro anni dopo l'acquisto da parte del magnate greco Aristotele Onassis, di una nave da guerra canadese e la sua trasformazione in yacht di lusso, dedicò al *Christina* un reportage da Montecarlo. Lo yacht lungo 100 metri, fu definito "palais flottant", un *palazzo galleggiate*, ma a sfogliare il giornale di bordo, visti i porti toccati, gli ancoraggi registrati, i mari attraversati in sessantasei anni di attività diportistica, si potrebbe parlare di un "palais itinérant", un *palazzo viaggiante*. In tale suo girovagare solo una volta fu a Messina, nel 1969, per fare rifornimento di carburante e poi proseguire per Montecarlo. Le immagini dell'ingresso in porto furono immortalate dal fotoreporter Michelangelo Vizzini, che colse anche il particolare dell'idrovolante che lo yacht imbarcava. Più frequenti sono stati i passaggi nello Stretto e le soste lungo

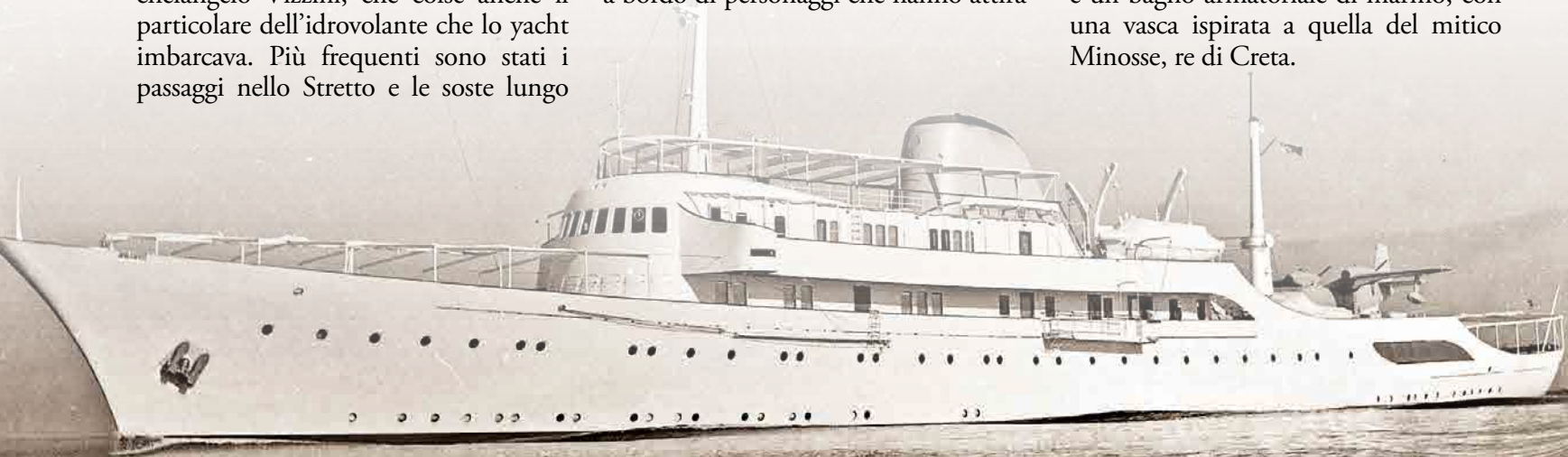
i litorali calabrese e peloritano, specie dopo il duemila quando il *Christina* fu trasformato in nave da noleggiare a 65 mila euro al giorno, per crociere nella "storia", mantenendo al suo interno, oggetti e fotografie originali delle cronache internazionali degli anni passati.

Il 29 luglio 2016, si ancorò in rada a Lipari e nel giugno 2017, si ormeggiò nel porto del capoluogo eoliano; tornò in rada, al largo di Marina Corta nell'estate del 2018, dopo essere salpato da Reggio Calabria, ove era stato alla fonda per qualche ora nella rada Pentimelle. Sono questi gli "avvistamenti" della più recente storia del *Christina O.* sempre segnalati dall'incipit "...è arrivato lo Yacht che fu di Onassis". Ben più ricca la cronologia di incontri, ospiti e visite a bordo di personaggi che hanno attratta



to l'attenzione dei media; oltre a Maria Callas e Jackie Kennedy Onassis, rispettivamente compagna e moglie di Aristotele Onassis, si sono avvicinati celebrità, capi di stato, finanziari, re, principi, attori e attrici come re Faruk d'Egitto, Marilyn Monroe, Greta Garbo, Ava Gardner, Marlène Dietrich, John Wayne, Luchino Visconti, Gianni Agnelli, Frank Sinatra, Liz Taylor e Richard Burton. Nel 1957 a bordo si svolse il primo incontro tra l'ex primo ministro britannico Winston Churchill e il futuro Presidente degli Stati Uniti John Kennedy.

Il mega panfilo era uno dei simboli della potenza di Onassis; aveva bagni con rubinetti d'oro e maniglie d'avorio, un caminetto extralarge tempestato di pietre preziose, lavandini in lapislazzulo e un bagno armatoriale di marmo, con una vasca ispirata a quella del mitico Minosse, re di Creta.





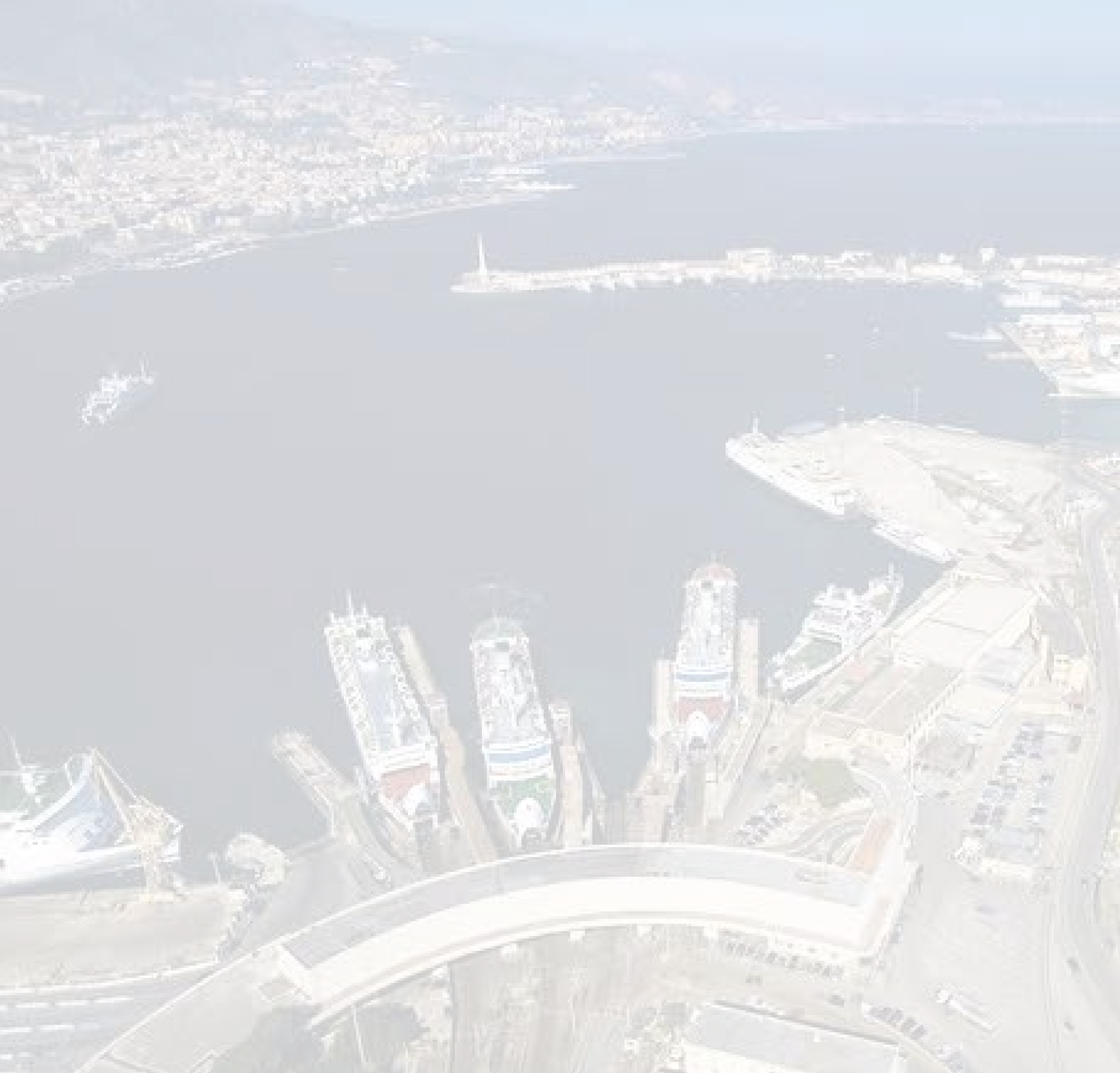
Gli sgabelli del bar davanti alla vetrata panoramica, dove Onassis amava offrire l'aperitivo, erano rivestiti in pelle di balena; stile Luigi XIV per gli arredi caratterizzati da sontuose decorazioni e quadri da museo, con opere di Rubens, El Greco, Renoir.

Il *Christina*, uno dei più grandi e lussuosi mega-yacht al mondo, era stato costruito nel 1943 come fregata della Classe River per la Marina militare del Canada con il nome *HMCS Stormont* e durante la seconda guerra mondiale prese parte alla battaglia dell'Atlantico, allo sbarco del D-Day e al servizio scorta. A novembre del 1945, dopo il conflitto, la nave andò in disarmo e nel 1954 venne acquistata per 34 mila dollari dall'armatore greco, per trasformarla in yacht di lusso, ribattezzandola con il nome della propria figlia Christina. Il suo riallestimento costò circa quattro milioni di dollari, realizzando lo yacht privato più

elegante e più tecnologico della propria epoca. Alla morte di Aristotele Onassis, il 15 maggio 1975, la figlia Christina ereditò lo yacht, che nel 1978 fu donato al governo greco quale yacht di rappresentanza. La nave, ribattezzata *Argo*, non ebbe alcun impiego e per la necessaria manutenzione e le gravose spese, lentamente venne lasciata deteriorarsi. All'inizio degli anni novanta le autorità elleniche la misero in vendita per una cifra di 16 milioni di dollari, non trovando però acquirenti. Lo yacht nel 1998 venne poi acquistato dall'armatore greco John Paul Papanicolaou, amico di famiglia degli Onassis, ribattezzato *Christina O* con il nome originale aggiungendo la "O" di Onassis, e restaurato completamente tra gennaio 1999 e aprile 2001, nel cantiere Viktor Lenac di Martinšćica in Croazia, con una spesa di 50 milioni di dollari. All'Ente Bacini di Genova il leggendario yacht di Aristotele Onassis,

fu sottoposto a riparazioni nell'aprile 2016. Il mega panfilo, uno dei simboli della potenza di Onassis, aveva 18 cabine, tutte con nomi di isole greche, dotate di un letto matrimoniale o due letti singoli, con una superficie variabile da 16 a 26 metri quadrati potevano ospitare fino a 36 passeggeri; la suite armatoriale di Onassis, rivestita di stucchi veneziani, misurava 75 metri quadrati. Oggi lo yacht di lusso, noleggiabile tra 45mila e 65mila euro al giorno, può ospitare fino a 34 persone in 17 cabine doppie e dispone di 39 persone per accogliere gli ospiti a bordo e far navigare il *Cristina O*. Gli alloggi sono collegati da una scala a chiocciola di marmo che dall'atrio arrivano sino alla sala da pranzo. Il ponte a poppa dispone di una piscina e ha una sala da pranzo al coperto assieme alla zona bar. Oltre a crociere ed eventi lo yacht è utilizzato come location di nozze come ad agosto del 2019, per la top model Heidi Klum e il musicista Tom Kaulitz che dopo il rito civile celebrato a febbraio, hanno solennizzato il matrimonio, davanti la costa di Capri, a bordo del *Christina O* che nello scorso secolo aveva ospitato matrimoni più celebrati: le nozze di Grace Kelly e Ranieri di Monaco e di Aristotele Onassis con Jacqueline Kennedy.

sopra: Aristotele Onassis a poppa del suo *Christina*; nella pagina accanto: Christina Onassis nel 1958 a bordo dello yacht con il suo nome e il *Christina* entra in porto a Messina nel 1969.





**PROSPETTIVE
1980-2020**

MARINA DI LIPARI: TRAGHETTO SCANDINAVO IMPIEGATO, OTTANTASEI ANNI DOPO IL VARO, ALLE ISOLE EOLIE PER TRASPORTARE AUTOCISTERNE



I turisti che nel 1953, scelsero come metà delle loro vacanze le isole Eolie, furono novanta e già due anni dopo il loro numero era divenuto prossimo ai due-mila; tra quei primi nuclei di visitatori molti furono gli scandinavi come attesta il reportage pubblicato nel 1955, sul numero 21 della rivista “Vita Italiana”, edita dall’Istituto Italiano d’Arti Grafiche di Bergamo. Le immagini di allora, raccolte dallo scrittore e giornalista toscano Raffaele Brignetti, nativo dell’isola del Giglio, raccontano degli anni in cui le isole Eolie iniziavano ad aprirsi all’industria del turismo internazionale, favorita dagli echi delle produzioni cinematografiche. I viaggi di quei visitatori furono certamente lunghi per raggiungere l’arcipelago eoliano, ma mai quan-

to quello di un traghetto scandinavo che per essere utilizzato nei collegamenti con le Eolie, attese ottantasei anni dopo il suo varo.

Era il traghetto *Marina di Lipari*, la più longeva nave mai impiegata nei collegamenti tra la Sicilia e le Eolie, che restò attiva sino a metà degli anni settanta, per il trasporto combustibili e merci pericolose sulla tratta Milazzo-Lipari, operando per la Società Navigazione Insulare S.p.A. di Messina che l’aveva acquistata nel 1970, dall’armatore montese, Antonino Colandrea.

Fu il primo traghetto autorizzato al trasporto delle autocisterne per combustibili, archiviando la stagione in cui il carburante arrivava alle Eolie con i fusti. Per agevolarne l’approdo a Vulcano fu necessario abbassare il fondale del pon-

tile e rendere più sicuro lo sbarco dei mezzi con merci pericolose.

Quella nave dalle origine scandinave, era giunta a Milazzo ottantasei anni dopo il suo varo, avvenuto nel 1884 nei Cantieri Dockyard di Copenaghen, commissionata dalla Reale Marina Danese e denominata *Minekrane IV*, gru per mine numero 4, mezzo antesignano per posizionare in mare le mine, con una argano a prua. Il “posamine” che aveva un equipaggio di venti uomini, dislocava 160 tns, lungo 26.25 metri, largo 5.65 metri, con un pescaggio di 1.80 metri, e con la potenza motore di 160 hp raggiungeva la velocità di 8 nodi. Nel 1930, radiato dalla marina danese, fu acquistato dalla AS Nordisk Rute & Færgesfart di Copenaghen, di proprietà di Albert Jensen, e nella primavera del 1931 presso i cantieri Howaldswerken di Kiel, in Germania, trasformato in





traghetto. Il castello con sala comando e timoneria, fu spostato a poppa in modo da ottenere oltre metà del ponte libero per l'imbarco e lo sbarco di circa dieci veicoli, attraverso due rampe, una a prua ed un'altra a poppa. L'unità fu dotata anche, sotto la plancia comando, di una sala da pranzo con sei tavoli, un locale per non fumatori ed un chiosco. Il 12 giugno 1931, il traghetto denominato *Asa-Thor*, partì per il suo viaggio inaugurale sulla linea Helsingborg (Svezia) – Helsingor (Danimarca); primo vero traghetto su quella rotta. Fu operativo sino al 1941 quando, con lo scoppio del secondo conflitto mondiale, fu requisito dalla Kriegsmarine ed utilizzato per trasportare truppe tedesche destinate in Finlandia. Nel luglio 1942 *l'Asa Thor* trasferito a Kiel (Germania) fu armato con alcune mitragliere, ed attrezzato come dragamine ausiliare, ricevendo la sigla *JBe03*, battello n. 3 della flottiglia per la protezione dei porti dello Jutland. Nel gennaio 1944, per mutato riutiliz-

zo, riceve la sigla *Vs403* battello avamposto n. 403 della Flottiglia di guardia. Concluse le vicende belliche, ritornò nel 1945 in Danimarca per riprendere i collegamenti sulla linea Helsingør – Helsingborg; due anni dopo nel novembre 1947 fu venduto alla AS Rudkøbing - Vemmernæs Färgerute di Rudkøbing che lo sottopose ad un nuovo più radicale restyling nel cantiere navale di Gråsten. Ribattezzato *Siösund*, il suo dislocamento passò a 176 tsl, la lunghezza a 35.96 metri, per poter imbarcare 18 auto e 300 passeggeri. Operò, indicato con l'appellativo comune di *Lange Maren*, lunga estate, per i collegamenti tra Rudkøbing, sull'isola di Langeland e Vemmeræs, sull'isola di Tasinge. Nell'ottobre del 1957 il traghetto fu quindi venduto all'armatore campano, Antonino Colandrea, che lo trasferì dalla Danimarca dopo una lunga e avventurosa traversata attraverso il canale di Kiev, il mar del Nord, la Manica, il Golfo di Biscaglia, l'Atlantico iberico, lo stretto di Gibilter-

ra, il Mediterraneo occidentale ed il mar Tirreno. Ribattezzato, *Città di Pozzuoli*, fu adibito al collegamento marittimo tra Pozzuoli, Procida ed Ischia, acquisendo anche in quest'area, come nel 1931 nei collegamenti tra Helsingborg e Helsingor, il merito di essere stato il primo vero ferry nella storia dei collegamenti tra Ischia ed il continente. Quattro anni dopo, nel 1961 viene ceduto all'armatore Nicola Monti di Casamicciola, per il trasporto auto tra Pozzuoli e le isole Flegrée. Nel 1970 fu venduto alla Società Navigazione Insulare S.p.A. di Messina, armatori poi ricostituitisi con la NGI, e ribattezzato *Marina di Lipari*, per essere impiegato per qualche anno per i collegamenti tra Milazzo e le Isole Eolie, e infine utilizzato per il trasporto combustibili e merci pericolose sempre per le rotte eoliane, con livrea blu e attrezzatura antincendio, sino al 1975, prima di essere disarmato a Messina e poi avviato alla demolizione nei cantieri di Palermo, a novant'anni dal varo.

sopra: il *Marina di Lipari* ormeggiato a Milazzo; nella pagina accanto: il traghetto prima di navigare alle Eolie si chiamò *Città di Pozzuoli* e fu impiegato in Campania; il servizio espletato alle isole Brygge, per la Nordisk Rute & Færgefart di Copenhagen.

LA PAOLUCCI DA IDROAMBULANZA DI STANZA A MESSINA A YACHT DI LUSO

C'è stata una nave della Marina militare italiana, la *Paolucci*, che fu assegnata al Comando di Marisicilia di Messina, ma sempre poco visibile dalla città, spesso avvolta dal mistero, tanto da alimentare le più varie ipotesi sull'impiego e sulle funzioni che l'unità svolse battendo la bandiera della Marina militare. La *Paolucci*, fu la prima vera e propria idroambulanza in dotazione dal 1970 alla Forza armata, andata in disarmo nel 2006; era uno yacht di circa 70 tonnellate utilizzato per il soccorso in mare ed attrezzato quale ambulatorio medico. Era stata utilizzata come yacht di rappresentanza del Presidente della Repubblica italiana ma nei primi tempi batteva bandiera panamense nel vano tentativo di mascherarsi e una volta a Milaz-

zo gli fu chiesto dalla Capitaneria di porto anche la documentazione. La nave si diceva adottasse questo tipo di mascheramento nel tentativo di spiare i movimenti dell'allora flotta sovietica negli anni della guerra fredda. Ma nei fatti, l'intervento della nave-ambulanza *Paolucci* sull'isola di Lampedusa nel 1990, consentì ad esempio la nascita di Paolina, neonata che senza la presenza dell'unità della Marina militare avrebbe avuto sorte diversa.

Lo yacht *Paolucci* lungo 30 metri, realizzata interamente in legno dal Cantiere Picchiotti di Viareggio, fu acquistato nel 2006 dall'armatore Giordano Fabiani, che la fece restaurare, in tre anni di lavoro, nei Cantieri Navali del Tevere nel rispetto della conservazione dei materiali originali, soprattutto

nelle parti più caratteristiche come lo scafo, le sovrastrutture e la coperta. Adeguati e completamente riprogettati e rinnovati gli interni per ospitare fino a dieci persone nelle tre cabine vip, in quella armatoriale posizionata nell'under deck e nella cabina ospiti, oltre il restyling dei locali dedicati all'equipaggio e il refitting degli impianti di bordo, di tutta la strumentazione elettronica e di navigazione mentre nella sala macchine è stato aggiunto il terzo motore, consentendo allo yacht di raggiungere una velocità massima di 32 nodi e una velocità di crociera di 28 nodi. Dal giugno 2010 fu quindi impiegata per charter di lusso nel Mediterraneo, offrendo per 35 mila euro la settimana in bassa stagione e 40 mila in alta, più le spese, chef stellato per la



preparazione di cibi ricercati, maggiordomo, personal trainer, hostess e baby sitter ed un equipaggio di alta professionalità. Nel settembre 2017 a seguito dei dissesti e del fallimento di Italtrading, gruppo Fabiani, l'imbarcazione, messa all'asta dalla società di leasing di una holding bancaria fu aggiudicata ad una cordata di imprenditori. A capitanarla il patron della squadra di calcio dell'Atalanta, Antonio Percassi con l'obiettivo di sottoporla a un nuovo restauro, tuttora in corso, per poi rimetterla sul mercato.

Il "mistero" del *Paolucci* sfiorò anche le aule parlamentari l'otto luglio 1971 con l'interrogazione dei deputati Franco Franchi e Giuseppe Niccolai, presentata ai Ministri della difesa e dell'interno, per conoscere, "...se la Marina militare" avesse fatto costruire un "grosso e lussuoso motoscafo d'alto mare il cui impiego e le cui caratteristiche non ne giustificerebbero in alcun modo l'appartenenza al naviglio militare". Gli interroganti chiedevano se il *Paolucci*, fosse "arredato con sfarzo, dotato di tappeti e moquette, nonché di aria condizionata in tutti i locali, di quadri e di vasellame di lusso, e nel caso lo sia, quale scopo hanno tali attrezzature in un mezzo militare; se sia vero che l'unità fu costruita per uno scopo diverso da quello di realizzare un mezzo militare e che tale scopo non è stato dichiarato, bensì occultato die-

tro una generica dizione di «motoscafo per soccorso sanitario». I due deputati chiedevano anche di conoscere "esattamente quali siano le attrezzature sanitarie di cui dispone il mezzo...". Il 30 settembre 1980 il deputato Falco Accame tornò sull'argomento con una interrogazione al Ministro della difesa, "Per conoscere quale è l'attività svolta dalla nave *R. Paolucci*, classificata unità per operazioni di soccorso in mare, ambulanza veloce. Per conoscere, nel caso l'attività svolta non giustifichi il mantenimento in servizio di detta unità, se ritiene opportuno mantenerla ancora in servizio. Lo stesso Accame pose il 7 luglio 1981 al Ministro della difesa un'altra interrogazione sul *Paolucci* sull'opportunità di mantenerla ancora in servizio e "per conoscere quali programmi ha svolto nella scorsa estate 1980". In Parlamento gli rispose l'on. Bartolo Ciccardini, Sottosegretario di Stato per la difesa, che confermò che nave *R. Paolucci*, "è un motoscafo adibito a soccorso sanitario, dotato di una sala di pronto soccorso per ammalati ed infortunati. L'unità non ha capacità di ricovero, in quanto non è una nave ospedale; può soltanto trasportare feriti da unità in navigazione o da basi sprovviste di attrezzature sanitarie. L'unità, dal gennaio all'agosto del 1980, è stata in riparazione per la sostituzione dei motori, che abbisognavano di manutenzione. Successiva-

mente ha svolto un normale compito di addestramento nelle acque del sud Tirreno e nel canale di Sicilia. L'unità è in piena efficienza, per cui si ritiene che debba essere mantenuta in servizio".

Accame dichiarandosi insoddisfatto della risposta replicò che dopo la sua attività ispettiva "la nave fu mandata a Consubin, e lì mimetizzata, nel segreto delle operazioni degli incursori della Marina, e quindi sottratta ad occhi indiscreti". Anche quel fatto, poi, suscitò una polemica, perché la nave era di base a Messina, e le famiglie dei marinai che vivevano a bordo protestarono, in quanto, essendo stati improvvisamente trasferiti a La Spezia avevano dovuto lasciare le famiglie nella città dello Stretto.

Lo yacht, porta il nome del tenente medico Raffaele Paolucci, medaglia d'oro al Valor Militare, per avere durante la prima Guerra mondiale, alle dipendenze del Comando del Dipartimento Marittimo di Venezia, partecipato alla preparazione dei mezzi d'assalto per l'azione di Pola del 1° novembre 1918, con le mignatte portate dal *Mas 95*, utilizzate per l'affondamento della corazzata austriaca *Viribus Unitis*.

nella pagina accanto: la Paolucci a Marisicilia alla fine degli anni settanta e lo yacht Picchiotti in versione charter.

NEL 1983 ENTRAVA IN FUNZIONE A MESSINA LA STAZIONE DI DEGASSIFICA PER NAVI CISTERNA, PRIMO IMPIANTO IN ITALIA

Il 15 novembre 1983, l'Ente autonomo portuale consegnava alla Smeb-Cantieri navali Spa, la stazione di bunkeraggio per navi petroliere, prima a essere realizzata in Italia e una delle più avanzate del Mediterraneo. Serviva per il trattamento dei residui provenienti dallo stoccaggio di prodotti petroliferi e dal fondo di navi cisterna, evitando che durante il lavaggio delle stive, i residui del greggio fossero scaricati in mare. La stazione di Messina nasceva, infatti, come centro di smaltimento delle scorie chimiche e industriali con il recapito finale dei residui tossici da navi. Dal punto di vista normativo l'impianto industriale fu autorizzato con la L.R. n.45 del 6 giu-

gno 1975, prevedendo la costruzione, da parte dell'E.A.P.M., della stazione di degassificazione, dichiarata di pubblica utilità, indifferibile e urgente, e il cui progetto prevedeva la sua realizzazione "all'esterno (verso lo Stretto) della cosiddetta Zona Falcata di Messina, al di fuori dell'ambito portuale".

La prima nave a essere trattata fu l'*Agip Lazio* della Snam di 250 mila tonnellate di portata, con una stazza lorda 127 mila tonnellate; era una delle sei super petroliere costruite per il trasporto petrolifero dal Golfo in Italia insieme alle navi gemelle *Agip Marche*, *Agip Campania* e *Agip Abruzzo*. Varata il 14 ottobre 1975 nei cantieri di Monfalcone, la petroliera fu consegnata alla Snam il 14 giugno dell'anno successivo



e navigò fino al novembre 1993 anno in cui fu portata alla demolizione, spiaggiandola a Chittagong (Bangladesh). Le navi di questo tipo furono le prime unità ad avere un sistema anticollisione e navigazione satellitare asservito a un elaboratore elettronico dell'IBM (M.A.B.S.) Maritime application bridge system.

L'anno che approdò a Messina scaricando, in meno di ventiquattro ore, 22 mila tonnellate di acqua, la Snam Spa, società del gruppo Eni, volle utilizzare, sin dall'inizio, i servizi della prima stazione di degassificazione in Italia, per adeguarsi alle nuove regole della Marpol 73/78 relative all'inquinamento marino ed ecologia. Dopo la dichia-



razione di fallimento che il Tribunale, l'otto ottobre 2003, emise per debiti vicini ai 38 milioni di euro, l'impianto fu sottoposto a sequestro giudiziario e rimase fermo e inutilizzato per lungo tempo con tutti i problemi d'inquinamento che ne derivarono. L'opera di bonifica dell'area fu rimandata per vari anni a causa di due inchieste; una relativa al fallimento dell'azienda e l'altra sull'inquinamento dell'area. Il 21 dicembre 2006, dopo settantadue ore, sulla nave danese *Longobarda*, furono caricate 7 tonnellate di rifiuti tossici prelevati dall'ex area Smeb a Messina, e destinati a raggiungere il porto di Provesten, in Danimarca. Qui alcune delle sostanze reflue furono trasferite in un centro di smaltimento, altre in un impianto di termovalorizzazione, mentre, una parte degli oli fu impiegata per la produzione di energia elettrica. A gennaio del 2004 la nave tornò in riva allo Stretto per lo smaltimento delle acque reflue. Per gli interventi di bonifica dell'area la Regione Sicilia stanziò 14 milioni di euro, mentre la messa in sicurezza dell'area ebbe un costo di 5 milioni di euro.

Nel giugno 2016 si avviarono i lavori per la demolizione dell'ex stazione di degassifica nell'area dei Cantieri SMEB Società messinese ente bacini. Fu il primo passaggio per la riconquista alla città della Zona Falcata della città, che identifica il sito su cui si è sviluppa-





to il primo nucleo stabilmente abitato della città e che ha dato origine alla sua antica denominazione (l'antico nome Zancle vuole dire falce da cui falcata).

Il suo compendio si estende dall'attuale cavalcavia ferroviario, che sovrasta il fascio dei binari della stazione marittima, fino all'estrema punta della falce, dove è ubicato il Forte di S. Salvatore. La sua area è stata oggetto di disputa sin quasi l'inizio dell'Unità d'Italia, così che, in esecuzione del disposto dell'art.33 del regolamento, approvato con R.D. del 21 luglio 1911 n.1033, in attuazione all'art. 65 della legge n.466 del 13 luglio 1910, fu nominata una Commissione speciale per procedere alla delimitazione delle aree di tale Zona. Fu indicato tra l'altro il sito da destinarsi al Deposito Franco, che innescò una querelle sull'attribuzione alla città di Messina di una zona di esenzione doganale in cui attrarre imprenditoria. La vicenda si trascinò sino alla legge statale n.191 del 15 marzo 1951 che ne delimitò specificatamente il perimetro, considerato al di fuori del territorio doganale dello Stato. Una controversia sul Punto Franco del Porto di Messina, incancrenitesi negli anni per mancanza di regolamenti attuativi, evoluzione della normativa, interpretazioni giuridiche e soprattutto disarmonie di obiettivi strategici.

E così, a poco meno di un millennio dalla sua prima istituzione - maggio

del 1197, quando Enrico VI e la moglie, Costanza d'Altavilla, assegnarono a Messina il titolo di Porto Franco - e dopo più di mezzo secolo dall'approvazione della legge di Stato che lo decretava, non ne resta che materia di confronti politici e dibattiti, tra storia e "mito".

Il primo marzo 2020, la regione ha approvato il piano di caratterizzazione della zona falcata presentato dal Comune e dalla Autorità di Sistema che lo finanzia, propedeutico agli interventi di bonifica che dovranno essere attuati e poi il Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana, con sentenza n. 184 pubblicata il 18 marzo 2020, ha respinto il ricorso con il quale il curatore fallimentare di Eurobunker S.r.l. chiedeva la riforma della sentenza TAR Catania 2898/2016 che aveva confermato la validità degli atti a suo tempo emessi dall'Autorità Portuale e cioè il diniego di concessione e l'ordine di sgombero delle aree.

Recentemente vi è stato realizzato il parco Don Blasco, nell'area cerniera tra la città e la lingua di terra che delimita il porto, per decenni sede di un campo Rom. Il progetto di riqualificazione, commissionato dalla Elios Petroli di Messina, è stato redatto da Elena La Spada e Olga Cannizzaro, ed ha permesso di realizzare un primo anello di un più complesso parco costiero che, così come previsto dagli



strumenti urbanistici e dal Piano Regolatore del Porto si svilupperà verso sud nelle aree di Maregrosso e verso nord in continuità con la fascia antistante le mura, fino alla Cittadella e oltre. Certamente un'occasione importante di recupero dell'affaccio a mare e del panorama dello Stretto al centro della città, di rimodellamento di un tratto di costa caratterizzata dalla inaccessibilità, e di riappropriazione di una porzione significativa della penisola di San Raineri con l'affaccio verso testimonianze del passato, quali le mura cinquecentesche e il Bastione don Blasco, le strutture della Cittadella, la Lanterna del Montorsoli. Importanti tappe tutte queste per il recupero e la valorizzazione del-

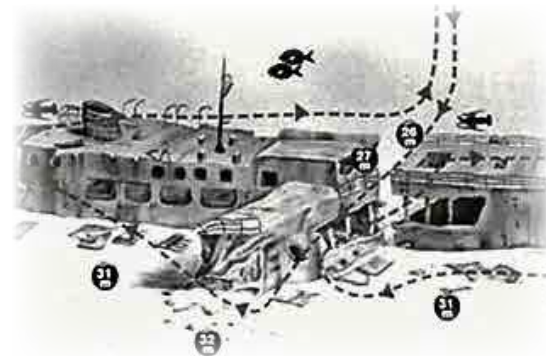
la zona falcata e del water front e, con esso, del corretto rapporto mare-città all'insegna di uno sviluppo ecosostenibile e della piena fruibilità delle risorse eco ambientali e paesaggistiche.

sopra: l'area falcata di Messina;
nella pagina accanto: i silos della stazione di bunkeraggio e visione generale dei cantieri e della stazione di degassifica;
nelle pagine precedenti: il varo dell'*Agip Lazio* (1975) e la nave *Longobarda* che nel 2006 prelevò 7 tonnellate di rifiuti tossici dall'ex area Smeb; veduta generale della stazione di degassifica e dei cantieri messinesi e il realizzato Parco *Don Blasco*.

UN TRAGHETTO DELLO STRETTO DIVENUTO ATTRAZIONE TURISTICA PER IL DIVING IN SPAGNA

Osservando lo Stretto in molti, spesso viaggiatori di un tempo e di oggi, si chiedono come mai un talento naturale così suggestivo non sia sfruttato per i risvolti economici che iniziative imprenditoriali, legando territorio, mare e iniziative turistiche, potrebbero suscitare. Del mare dello Stretto di Messina nel 1887, parlò l'inglese Karl Baedeker nella sua guida, *Handbook for Travellers Third Part*, dedicata al sud dell'Italia e alla Sicilia. Ma la suggestione del paesaggio e forse la gastronomia del luogo, influenzarono nel 1822 anche la scelta del nobile diplomatico russo, consigliere di Stato, Arseij Julinetz (1770-1849) all'inizio del XIX secolo, che stabilì a Messina la sede del consolato russo in Sicilia. Prima di lui un altro viaggiato-

re, lo scrittore scozzese Patrick Brydone (1736-1818) nel 1773 nel suo *Viaggio in Sicilia e Malta*, annotò lusinghieri pareri come nel 1781 Déodat de Dolomieu, studioso francese membro dell'Accademia delle Scienze di Francia, pioniere della moderna vulcanologia e mineralogia, fece pubblicando nel 1783, "*Voyage aux îles de Lipari fait en 1781, ou Notices sur les îles Eoliennes, pour servir à l'Histoire des Volcans*". E dal mare dello Stretto, attraverso le navi simbolo del suo attraversamento, i ferry boat, in tempi più recenti arriva una provocazione iberica su cui riflettere per promuovere una nuova modalità di fruizione turistica del patrimonio. Il vecchio traghetto *Reggio*, delle Ferrovie dello Stato, trasformato in un diving



center ove il particolare interesse subacqueo e naturalistico è rappresentato dallo scafo sommerso da esplorare. La nave traghetto *Reggio* aveva compiuto il suo viaggio inaugurale il 19 maggio 1960, in un momento storico in cui si pensava che il vettore delle Fs, andava incrementato in un quadro del potenziamento del trasporto ferroviario e dei collegamenti tra Sicilia e Continente.

Le aumentate esigenze del traffico sullo Stretto determinarono infatti l'entrata in linea di due navi tecnologicamente di nuova concezione, moderne e capienti. Il 3 giugno del 1960, entrò in servizio una nave lunga 128,5 metri, per la prima volta dotata di quattro binari di carico, dalla linea elegante e velocità



di 17,7 nodi: era la *Reggio*, il cui nome riprese quello dell'omonima nave radiata nel 1950. Al porto di Villa San Giovanni fu realizzata la terza invasatura, e nel 1964, ultimata e attrezzata la quinta invasatura a Messina, entrò in servizio la *San Francesco di Paola* con caratteristiche molto simili alla *Reggio*, che operò nello Stretto sino al 1986 quando andò in disarmo. Fu venduto il primo giugno 1989 alla impresa spagnola Jmenez Ballester di Cartagena per 600 milioni di lire che si proponeva di utilizzarla come nave multifunzione per le olimpiadi *Barcellona 92*. Il 15 gennaio 1990 fu trainata dai rimorchiatori *Ecodeelfino* e *Jupiter* in Spagna, toccando prima il porto di Genova ove le furono smontati i motori. Il *Reggio* arrivò nella capitale della Catalogna alla fine degli anni '90 e durante i lavori di adeguamento si svilupparono a bordo numerosi incendi che non compromisero mai la galleggiabilità della nave. Evento che si verificò l'anno dopo, durante la forte pioggia caduta tra il 12 e il 13 dicembre 1991, che fece imbarcare acqua dalle numerose aperture realizzate sui ponti. Al molo di Barcellona il *Reggio*, imbarcò acqua sommergendosi sino al ponte passeggiata, e non fu più utilizzabile per l'evento olimpico. Rimase semiaffondato fino a quando nel 1991 la Generalitat de Catalunya lo rilevò e recuperato da una ditta canadese per l'impiego di scogliera artificiale e promuovere il turi-



simo subacqueo. Fu così rimorchiato e di nuovo affondato nel 1992, sulla costa di Mongrì tra i porti di Estartit ed Escala, a circa 35 metri di profondità. Al largo della Costa Brava lo scafo di 115 metri, sbandato dal lato sinistro, affondando si spezzò in tre tronconi, con la poppa orientata verso la punta del Castell.

Il relitto del *Reggio* da quel giorno ha arricchito e completato l'offerta per gli appassionati del turismo subacqueo di fronte al paese de l'Estartit, ad un solo miglio dal porticciolo le Isole Medes, piccolo arcipelago formato da sette piccoli isolotti, epicentro di una zona protetta, riserva marina e parco sottomarino.

La sua quasi gemella, il traghetto *San Francesco di Paola*, nel 1975 fu trasferito sulla rotta della Sardegna

e alienato nel 1998 da un armatore dell'Honduras che le cambio nome in *Princess Christine*; tornò nel 1999 alla precedente denominazione per essere trasformata in nave da crociera a Ostenda, ma nel 2003 perse la "santità" con il nome *Francesco di Paola* e inviata a Belize, a gennaio 2004, per essere demolita.

A Messina rimane dal 1991, abbandonata dalla "sua" città, all'imbarco della rada San Francesco, il relitto semiaffondato della *Cariddi*.

sopra: il traghetto *Reggio* in Spagna, prima dell'affondamento nella zona ove diventerà una metà del diving (1992);

nella pagina accanto: l'arrivo a Messina del *Reggio* (1960) e il piano di esplorazione del relitto del ferry boat, sommerso nella zona della riserva marina iberica.

NAVI A VELA DI OGGI E LA CANTIERISTICA MESSINESE

Già nel Quattrocento nell'area dello Stretto, era delineata una importante attività cantieristica, ispirata ad una secolare tradizione degli arsenali messinesi, culminata nella seconda metà del XVI secolo con i due cantieri per galee. Nel corso del Settecento, dopo la demolizione nel 1615 dell'Arsenale di Messina, si preferì la realizzazione d'imbarcazioni fra le dieci e le cinquanta tonnellate, utili ad assicurare i traffici tra la città dello Stretto e la costa Calabria. L'esperienza e la tradizione dei maestri d'ascia messinesi, pur mutuata dalle trasformazioni del tempo e dai

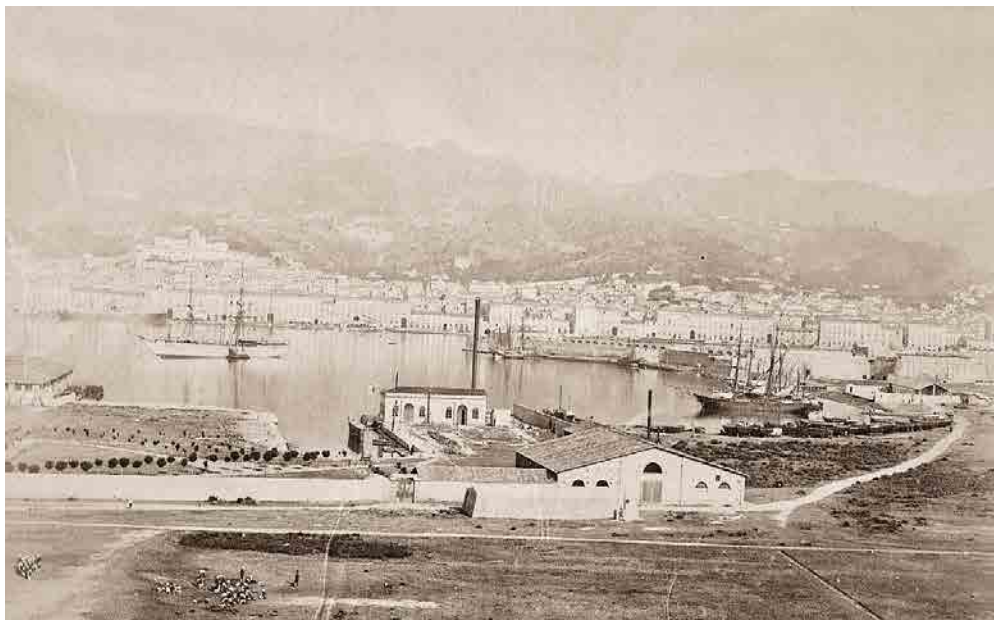
cambiamenti degli scenari della cantieristica mondiale si è sempre mantenuta e se ne trova traccia oggi nelle realtà degli stabilimenti dell'Arsenale militare e dei cantieri navali peloritani.

Proprio per ricordare lavorazioni che un tempo erano prerogativa delle antiche navi a vela, il riferimento non può che andare al *Vespucci*, il veliero senza tempo della Marina ed ai tanti scali, ultimo nel 2016 e, insieme alla gemella *Cristoforo Colombo*, nel 1934. Il *Vespucci*, ogni ventennio affronta

lavori di manutenzione straordinaria, e dopo importanti ammodernamenti di tre anni fa, era in programma, tra il marzo del 2020 e l'autunno del 2021, un giro del mondo per il veliero varato nel 1931, che l'emergenza coronavirus ha bloccato fermando la programmata campagna "L'Italia a vele spiegate". Lavori e interventi manutentivi su questa nave sono di grande rilievo e si svolgono in cantieri particolarmente attrezzati e non sarebbero eseguibili a Messina, tuttavia, nel maggio del 1979, si ricorse allo stabilimento peloritano. Il *Vespucci*



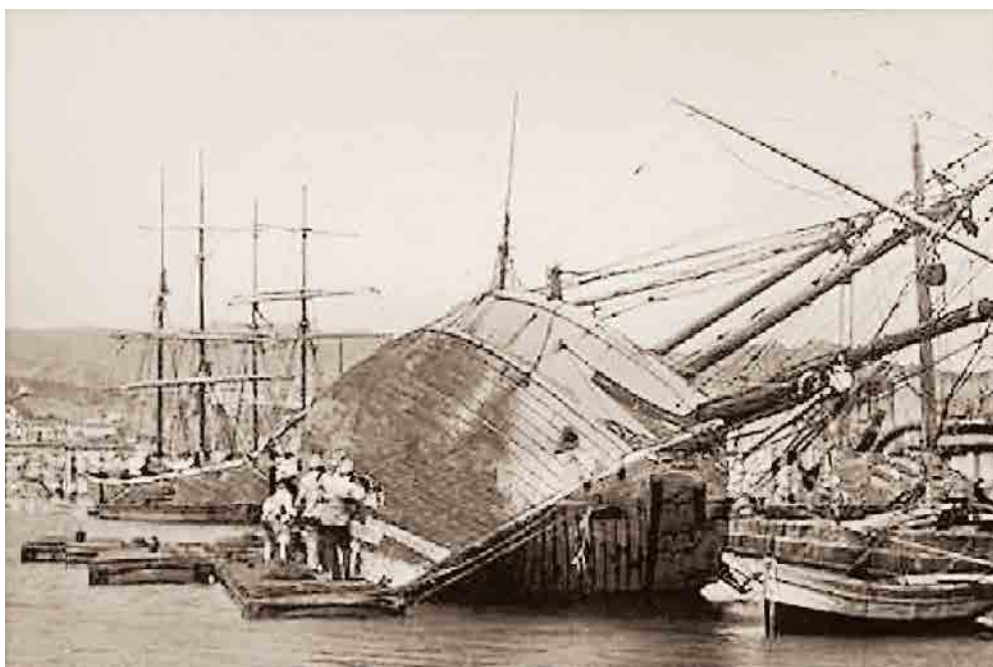
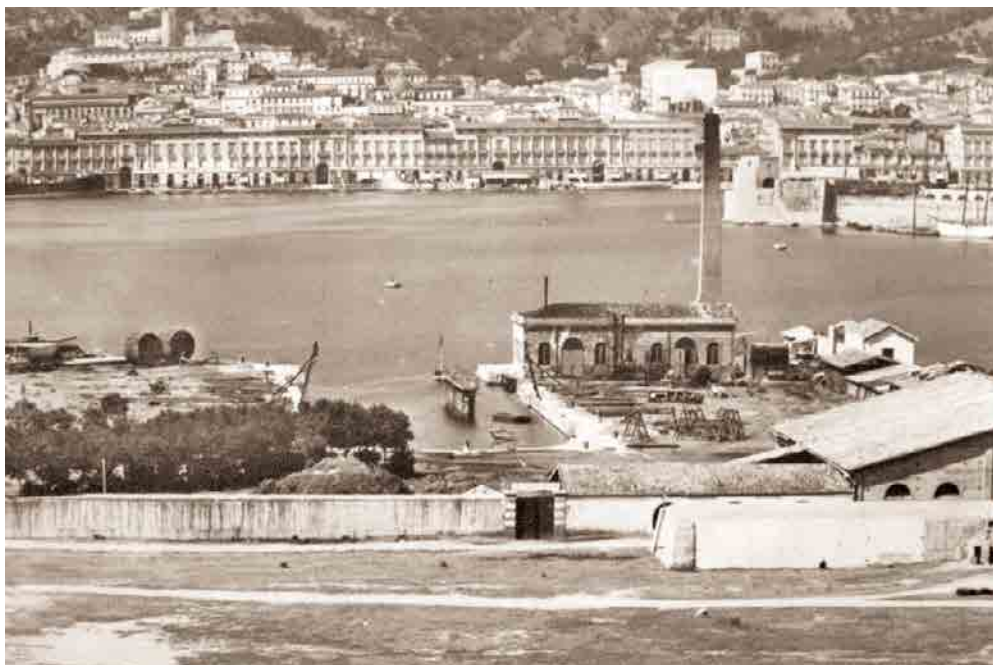
al comando dell'allora capitano di vascello, Giovanni Iannucci, partito da Genova per la precrociera di maggio, durante la manovra di ancoraggio a Gaeta, la "macchina timone" si incastrò a fine corsa, permettendo di governare solo con le quattro ruote del timone a mano, manovra che necessita di otto nocchieri, e determina l'inevitabile ritardo nei tempi di risposta, anche nel dare solo 15 gradi di barra. Il *Vespucci* fece quindi rotta per Napoli, ove però non venivano garantiti interventi in tempi rapidi e allora fu scelto con non poche perplessità, l'Arsenale di Messina, L'agghiaccio timone smontato, fu riparato in pochi giorni dalle maestranze dell'Arsenale peloritano e il *Vespucci* poté proseguire la sua precrociera con rotta per Trapani e con la gratitudine del comandante Iannucci, regatante di valore internazionale, che sarebbe poi tornato a Messina dal 1989 al 1991, come ammiraglio, Comandante Militare Marittimo Autonomo in Sicilia. La perizia delle maestranze messinese si confermò poi, più volte, in lavori sulla meno impegnativa ma altrettanto affascinante altra nave della Marina italiana, la *Palinuro*. Una delle ultime *tall ships*, come vengono chiamate le navi a vela con alti alberi, varata nel 1934 a Nantes con il nome di *Commandant Louis Richard*, passò alla Marina militare nel 1951 come *Palinuro*, ed oltre a approdi tecnici per riparazioni eseguite



nel corso degli anni, ha effettuato una lunga sosta manutentiva presso l'Arsenale di Messina, tra il 1984 e il 1985. Lunga e prolungata sosta nei cantieri della Smeb di Messina fu quella che nel 1993, fece il tre alberi a vela ucraino *Druzhba*, armato dalla Blach sea shipping company di Odessa, sottoposto a modifiche strutturali, per la realizzazione di 29 cabine passeggeri doppie, un ristorante con 75 posti, due bar prima per essere impiegata in alcuni periodi dell'anno anche come nave da crociera in Mediterraneo con scali in Grecia o Turchia durante l'estate e in mar Rosso in inverno. Oltre ai locali equipaggio la nave fu fornita di dodici ambienti pluricucette per ospitare i frequentatori dei corsi di formazione pratica a bordo.

Nel 1993, il capitano K.A. Kremljanskiy, comandante della *Druzhba*, portò alla cittadinanza messinese, incontrando il sindaco il saluto ed il ringraziamento degli uomini della nave il cui nome "дружба", significa "amicizia". L'unità utilizzata come nave scuola dagli allievi della marina mercantile della Federazione Russa, dopo i lavori a Messina salpò alla volta di Odessa dove fu presentata al Ministro dell'Educazione di Kiev e ai rappresentanti dell'Accademia navale mercantile.

sopra: l'Arsenale di Messina alla fine dell'Ottocento; *nella pagina accanto:* la *Druzhba* attrezzata per le crociere turistiche e l'uscita dai cantieri Smeb a Messina dopo i lavori manutentivi (1984).



La *Druzhba* era stata varata a Danzica, in Polonia, nel 1987 insieme a unità simili, sempre per l'addestramento navale degli equipaggi dell'allora URSS; erano la *Mir*, il *Khersones*, per la formazione in Mar Nero, la *Dar Mlodzhei*, la *Pallada* e la *Nadezhda*, per la scuola navale superiore intitolata a G.I. Nevelsky. La nave *Druzhba* dopo la ristrutturazione nel cantiere peloritano, utilizzata anche per attività turistiche, è da circa diciotto anni in disarmo. La mancanza di risorse economiche governative l'hanno infatti costretta a un fermo in porto, ormeggiata a Odessa, in attesa di finanziamenti necessari al suo mantenimento, alla manutenzione nei bacini di carenaggio, alla fornitura di nuove vele, un albero e sartame.

Per le strane causalità che riserva la vita sul mare, *Vespucci*, *Palinuro* e *Druzhba*, tutte e tre navi che avevano sperimentato la professionalità degli stabilimenti messinesi, si incontrarono in occasione del 150° anniversario della spedizione via mare di Garibaldi verso la Sicilia. Ripercorsero insieme la rotta che fecero i piroscafi *Piemonte* e *Lombardo* il 5 maggio 1860, con il consenso di Giovan Battista Fauch, amministratore della Raffaele Rubattino & C e all'insaputa dell'armatore della Società di Navigazione a Vapore Sarda. A quella *Tall Ships Regatta*, del 2010, da Genova a Trapani, parteciparono le scuole di marina di tutto il mondo e tra le navi

più rappresentative, vi erano il *Vespucci*, la *Palinuro* e la *Druzhba*, che fece la sua ultima apparizione nel panorama internazionale. Tutte tre “regatarono” anche con l’*Oloferne*, goletta aurica varata nel 1944 nel cantiere Russo di Messina, con il nome di *Giovanni primo*, ex barca da lavoro impiegata per anni sulla rotta Palermo Ustica, restaurata nel 1967 e sottoposta a restyling nel 2006.

Per incentivare il patrimonio di esperienza e professionalità delle maestranze dei cantieri messinesi, e promuovere nei giovani la conoscenza e l’amore per il mare, nel maggio 1998, con il Comune di Messina, la Sta Italia, Sail Training Association, aveva definito una prima intesa per la costruzione e l’allestimento di una nave con il nome di *Città di Messina*. La nave lunga 30 metri, che sarebbe stata destinata all’educazione marinairesca dei giovani, capace di imbarcare 27 persone, non prese mai il largo e il progetto per aiutare la cantieristica navale peloritana a superare la crisi, rimase un’idea da realizzare.

a lato: la nave a vela *Druzhba* insieme alla *Khersones*, oggi entrambe in disarmo nel porto di Kerch in Crimea, e *sopra*: e le navi a vela della Marina Militare italiana Palinuro e Vespucci, sempre sottoposte a interventi manutentivi di rilievo;

nella pagina accanto: l’Arsenale di Messina prima del 1908 e lo scafo di un veliero sottoposto al calafataggio nei cantieri della zona falcata del porto di Messina, nei primi del ’900.



LO FARO E CAMARGUE NAVI DUE VOLTE "SCOMPARSE"

Erano lì a pochi metri dalla battigia, nella zona falcata di Messina, pezzi di piroscafi spiaggiati accanto ai resti dell'antica Cittadella, la complessa struttura fortificatoria a stella, progettata dal tedesco Carlo Nurembergh, con funzioni repressive nei confronti della popolazione messinese ribelle al dominio spagnolo. Erano lì sull'arenile, ai piedi di un inceneritore per i rifiuti solidi urbani, oggi dismesso, realizzato nel 1972 dall'Amministrazione Comunale, e divennero, uno dal 1980 l'altro dal 1999, due succedanei di punti "cospicui" della costa dello Stretto, poco visibili da terra, ma conosciuti dai naviganti dello Stretto e dagli appassionati di escursioni subacquee.

Resti di una prua e di uno scafo, relitti della nave *Rigoletto* e del cargo *Camargue*, "approdati" rispettivamente nel 1980 e alla fine degli anni novanta. Erano "compagni" visivi dello straordinario scenario dello Stretto, che dal 2020 sono scomparsi per l'erosione continua dei marosi, che ne ha causato l'insabbiamento o l'immersione.

Una silenziosa uscita di scena, in linea con la distratta attenzione che questi due relitti hanno sempre registrato per via della loro celata posizione nella penisola di San Raineri, sotto il bastione Don Blasco.

Il relitto più vecchio, che da oltre quarant'anni giaceva in quel punto,

era della nave da carico *Maddalena Lo Faro*, denominazione assunta nel 1968 passando all'armatore Lo Faro, di Napoli, modificando il precedente nome di *Rigoletto*, quando fu varata il 24 marzo 1955 dai cantieri Kieler Howaldtswerke e A.G., di Kiel per la Rederi A/B Soya, di Stockholm con la gemella *Traviata*.

La nave di 1898 tonnellate di stazza, lungo 78.6 metri, era un «cargo» adoperato un tempo come traghetto e successivamente riadattato per il trasporto di automobili; il primo luglio del 1980, alle 8,52 a 30 miglia a Sud-Est da Capo Spartivento, in Calabria scoppiò un incendio a bordo. L'equipaggio fu co-





stretto ad abbandonare la nave che trasportava un carico di auto usate, di cui molte Mercedes da trasferire dal porto belga di Antwerp, a Beirut in Libano. I sedici membri dell'equipaggio, dopo aver lanciato il Sos, furono soccorsi dalla nave danese *Mercandiar Imported II*. Verso la zona di mare indicata confluirono un elicottero della Marina militare ed uno dell'Enel (quest'ultimo impegnato nello Stretto di Messina per la manutenzione dei cavi dell'elettrodotta), il dragamine *Gelso* e due motovedette. La nave con il rimorchiatore d'alto mare *Capo Passero* giunto da Messina e *Mare Jonio* di Augusta fu trainata e ancorata nella rada Paradiso e lì ispezionata dall'ingegner Renato Rainone capo dell'ispettorato regionale della navigazione per la Sicilia orientale. Il 5 luglio il relitto della nave fu quindi rimorchiato nella zona di San Raineri per la demolizione e recupero delle lamiere con tracce di ciò sulla spiaggia e sul fondo, ad una profondità di circa 30 metri.

L'altra nave, il cargo *Camargue*, di 393 tonnellate di stazza lorda, era stata

varata nel 1966 nei cantieri belgi Werf S.A.B.A.R.N. di Bruges con il nome di *Roodebeek*, per la Armement Schelderupel S.A., Brussel. Nel 1969 fu venduta all'armatore tedesco Reederei Flint & Co. di Amburgo, che modificò il nome in *Liselotte Flint*; quindi dal 1972 si chiamò *Turnberry* per l'inglese Gerald Ltd., e nello stesso anno fu venduta alla Osborne & Sons di Londra. Nel 1979 fu acquisita dalla flotta della Longhaven Carriers Ltd chiamandosi *Rockhaven* e nel 1982 due anni dopo ribattezzata *Stern* dalla panamense North Sea Shipping & Trading Co.S.A.. Nel 1986 ancora un cambio di nome in *Sea Eagle* per gli armatori North Sea Shipping & Trading Co.S.A. Kingstown, Vct. che la vendettero nel 1990 alla North Sea Shipping & Trading Co.S.A. Kingstown, Vct. che ne mantenne la denominazione. Nel 1991 passò alla Astrid Shipping & Trading Inc. Kingstown, Vct. cambiando nome in *Astrid* ed infine dal 6 dicembre 1992, *Camargue* con l'ultima società armatrice la Sea River Shipping Ltd di Saint Vincent & Grenadines, che la utilizzò per trasporto

merci. Nel 1994 con un carico di grano approdò nel porto di Milazzo ove, rimase abbandonata dall'equipaggio per molti anni, condividendo l'ormeggio al molo Marullo con la motonave *Miseno* giunta nel porto mamertino l'anno prima con un carico di 3000 tonnellate di loppa di cemento, sequestrata e, anch'essa al limite della galleggiabilità. La *Camargue* finì per essere cancellata dai registri dei Lloyds nel maggio 1994, sia come nominativo che compagnia d'armamento. Ad aprile 1999 fu definitivamente cancellata dai registri e la nave fu spostata dal porto mamertino durante i lavori di ampliamento della banchina del porto. Da lì a poco il relitto riapparve a Messina, altrettanto misteriosamente, sulla spiaggia di San Raineri, soggetto cult insieme al *Rigoletto*, per fotografie artistiche. È fu il suo secondo spiaggiamento, questa volta fatale, dopo quello di cui fu protagonista nel 1985, sulla costa di Great Yarmouth in Gran Bretagna.

sopra: la zona di San Raineri a Messina, ove *Lo Faro* e *Camargue* erano diventate parte integrante di un paesaggio, spettatore della loro triste "agonia" e della loro decomposizione, durata quaranta anni per la prima, un ventennio per l'altra; ma erano e "sono" anche relitti vivi, con il cambiamento e le mutazioni temporali, ora emersi da un mare tranquillo o tempestoso, parzialmente affioranti o sotto la sabbia; nella pagina accanto: immagine della *Maddalena Lo Faro* (26 giugno 1977) e ciò che resta insabbiato dell'argano di prua del relitto del *Camargue*.

ARENARSI NELLO STRETTO DI MESSINA

La Regola 30 del codice della Navigazione marittima prevede che una nave incagliata deve mostrare i fanali prescritti a proravia, un fanale bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte oppure un pallone; a poppavia, un fanale bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte e, inoltre, nel luogo più cospicuo: due fanali rossi sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte e tre palloni sovrapposti. Una normativa che conferma come incagliarsi in mare è un'eventualità tutt'altro che rara e che in un punto della navigazione difficile, come lo Stretto di Messina, è un pericolo sempre presente per via di forti correnti, venti, e traffici marittimi intensi. Il tema è tornato di attualità

l'undici gennaio del 2017, con la nave porta container *Gustav Maersk* dell'armatore Maersk che dopo aver lasciato il pilota a completamento dell'attraversamento dello Stretto, sulla rotta sudnord, è andata a incagliarsi sulla sponda calabra, sotto Torre Cavallo sulla costa Viola. La nave battente bandiera danese, lunga 366 metri, con un pescaggio di 11 metri e un dislocamento di circa 98000 tonnellate, è stata presto disincagliata grazie all'operatività della Guardia costiera di Messina – Autorità Marittima dello Stretto che aveva inviato due

rimorchiatori portuali di stanza nel porto peloritano, *Grifone* e *Macistone*, e uno dal porto mamertino, *Città di Milazzo* e la motovedetta CP 2088. La Capitaneria di porto di Reggio Calabria è intervenuta in supporto con la motovedetta CP 801 ed è stata attivata l'unità antinquamento d'altura del gruppo *Castalia Ievoli Red*. Un evento, che verificatosi a cinque anni dall'incidente della *Costa Concordia* il 13 gennaio 2012, all'isola del Giglio, ha riproposto la frequenza di incidenti nello Stretto di Messina. Un mare ove se ne sono registrati nu-



merosi, e pure dolorosi come, quando il 15 gennaio 2007 si contarono quattro vittime e 90 feriti, dopo la collisione tra l'aliscafo *Segesta Jet* delle Ferrovie dello Stato, in servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina, e la nave portacontainer *Susan Borchard*.

Quasi nella stessa zona ove, il 9 luglio 1988, si era registrato un incidente con un bilancio più lieve, quattordici feriti, a bordo della motonave *Edra* delle Fs, che urtò la nave portacontainer panamense, *Cgm Languedoc*.

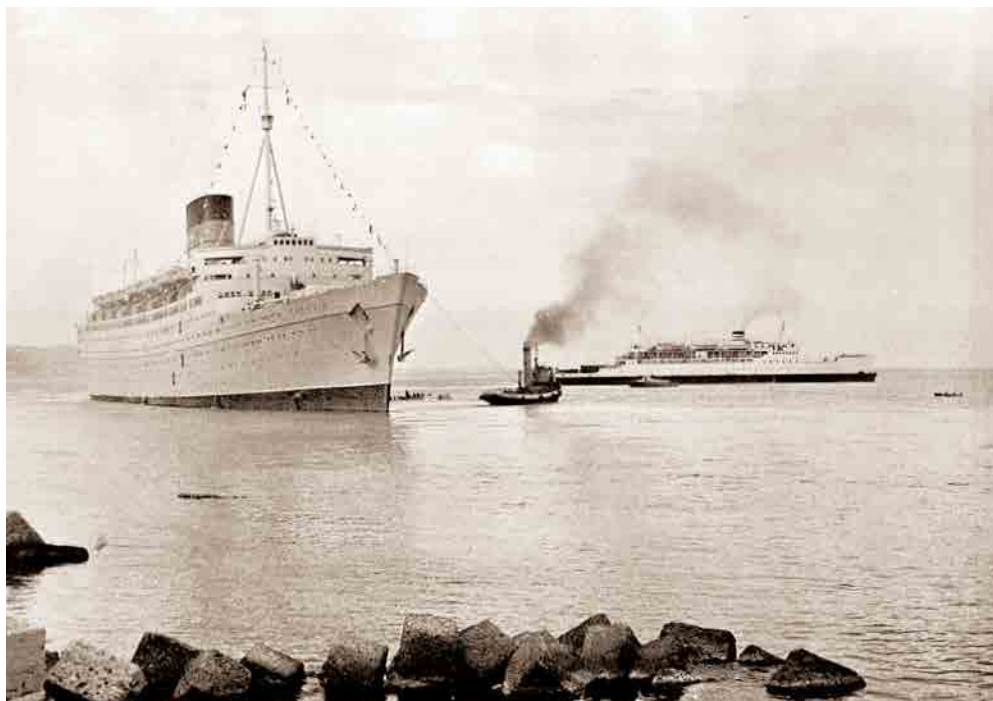
Uno degli ultimi, fu quello che coinvolse, a marzo del 2012, il cargo *Hc Rubina*, battente bandiera di Antigua e Barbuda, finì sugli scogli frangiflutti di Ganzirri, sulla costa siciliana dello Stretto. La nave proveniente dal porto turco di Iskenderun e diretta a Marina di Carrara nel pomeriggio fu disincagliata con l'aiuto dei rimorchiatori e ormeggiata nel porto a Messina, per le ispezioni della chiglia per segnalare eventuali danni.

Ma l'*annus terribilis* corso dalla costa messinese, almeno per i pericoli da inquinamento, fu il 1985; il 23 marzo, poco prima dell'alba, la nave cisterna *Patmos*, entrò in collisione con la spagnola *Castillo de monte de Aragona*, nello Stretto di Messina, a meno di un chilometro dalla costa calabrese La *Castillo*, 94 mila tonnellate e 34 uomini di equipaggio, proseguì il suo viaggio con rotta per l'Egitto, senza pericolo, avendo anche le cisterne vuote. La *Patmos* oltre



alla morte di tre uomini dell'equipaggio, registrò un cospicuo incendio che compromise il governo della nave. Ormai alla deriva la corrente la trascinò fino a Torre Faro, incagliandosi a un centinaio di metri dalla spiaggia. Alla fine di quell'anno, il 28 dicembre, era toccato alla nave cipriota *Arko Glory* che, dopo aver perso alcuni container nello stretto di Messina, si arenò a Contemplazione, nella riviera nord di Messina e poi disincagliata con il motopontone *Italmar*. Il 23 giugno 1986, fu poi la motonave da crociera *Eugenio C.* con 1068 passeggeri a bordo e 241 uomini d'equipaggio; lasciando il porto di Messina, venne in collisione con il pontone *Arabella*. L'imbarcazione, battente bandiera liberiana, era anch'essa ormeggiata al molo

1° Settembre dopo i lavori di controllo dei cavi dell'elettrodotta sottomarino. L'*Eugenio C.* si arenò quindi sul basso fondale nei pressi dell'allora terminal d'imbarco degli aliscafi; disincagliata, restò in porto a disposizione dell'Autorità Giudiziaria e della Capitaneria di Porto che aprirono due inchieste parallele per fare luce sull'episodio e accertare eventuali responsabilità. Ancor prima, con condizioni meteo marine avverse, il 6 dicembre 1979, la nave traghetto *Tourist Ferry Boat I* per un'avaria al timone, poco dopo aver lasciato il porto di Villa San Giovanni, si arenò sulla spiaggia di Torre Faro. Nella notte, con pioggia a dirotto e vento che soffiava a ottanta chilometri l'ora, il portellone fu aperto sbarcando i cento passeggeri; l'indoma-



ni il rimorchiatore *Castor* riuscì a disincagliare l'unità e trainarla fino all'imbarcadere della società per sbarcare gli automezzi che erano rimasti a bordo. Il 18 ottobre di quello stesso anno, la nave *Vega* dell'armatore Rosalina Shipping Inc. ex *Aries*, costruita nel 1954 dai cantieri Weser Seebeck di Bremenhaven, si era arenata a Torre Bianca, sul litorale tirrenico, ove rimase insabbiata fino alla sua demolizione avvenuta in loco. Da cronaca locale fu l'incidente nel 1962, sugli scogli prospicienti il monumento alla Batteria Masotto, da registrare per la curiosità mostrata dai messinesi e per la particolarità che fu una nave a cambiare otto volte il proprio nome. Si trattava

del cargo greco *Alexandros Tsavliris*, che dal 1959 era stato acquisito da armatori del Pireo. Nell'incidente di Messina non riportò danni tanto che proseguì la sua attività e, nel 1964, fu venduta agli inglesi della Trafalgar S.S.Co che la ribattezzarono *Newdene*. Divenne *Free Navigator*, nel 1965 per la Pancristo Shipping Co, Panama e l'anno dopo *Kantara* per la cipriota Shipping Co, Cyprus prima di essere demolita a Spezia nel 1969. La nave di circa sette mila tonnellate era stata varata nel 1942 nei cantieri californiani della Permanente Metals Corp di Richmond e faceva parte delle sei classi Ocean dell'Empire Liberty, realizzate durante la seconda guerra

mondiale e poi vendute a conflitto ultimato. Nel 1942 si chiamò *Ocean Valley*; nel 1947 divenne *MOT*; nel 1949 *Malmesbury*, per l'armatore londinese Alexander Shipping Co, nel 1955 *Granny Suzanne*, per gli inglesi della Trafalgar SS CO (Tsavliris Ltd), e nel 1958 *Free Enterprise*, per la Nigean Shipping Co, Monrovia, prima di passare ai greci come *Alexander Tsavliris*, quando finì sugli scogli di Messina. Storici gli affondamenti della *Bowesfield*, nave a vapore dell'armatore inglese Binnington che il 22 maggio 1892, al comando del capitano Bayley, proveniente dall'Inghilterra, con un carico di carbone, incagliatasi a punta Faro e del piroscafo *Amerique* della compagnia Frassenet, al comando del capitano Augusto Sanchè, proveniente da Marsiglia, che nel 1905, dopo la collisione nello Stretto col piroscafo della Ngi *Solferino*, proveniente da Reggio Calabria, si spiaggiò a Torre Faro. Più amplificati due eventi risalenti il primo al 30 maggio 1956, con protagonista la *RMS Caronia*, nave della Cunard Line che aveva fatto il suo viaggio inaugurale il 4 gennaio 1949 tra Southampton e New York, guadagnandosi da subito la reputazione di essere una delle navi più lussuose ed eleganti. A Messina il transatlantico inglese nell'entrare in porto, si arenò sul fondale di Cantemplazione ove rimase fino a tarda notte, prima di essere disincagliato, dai rimorchiatori e anche con l'aiuto di navi traghetto. L'altro

episodio accadde il 21 novembre 1913 e protagonista fu un incrociatore corazzato della Regia Marina, il *San Giorgio*, che partecipò prima alla guerra italo turca e in seguito, alla prima e alla seconda guerra mondiale e nel ruolo di nave ammiraglia, alla guerra civile spagnola. L'incrociatore corazzato, al comando del capitano di vascello Adolfo Cacace, battente l'insegna del comandante della 2a Divisione Navale, contrammiraglio Umberto Cagni, in trasferimento da Reggio Calabria a Napoli, per errore di navigazione si incagliò sulla spiaggia di S. Agata (Messina). Liberato dalla presa del fondo con l'aiuto di cilindri di spinta inviati da Napoli, il 10 dicembre l'unità entrò a Messina con i propri mezzi.



sopra: la nave passeggeri *Mount Olympus* della compagnia greca Typaldos Lines, spiaggiata nella rada San Francesco (dicembre 1967); *a lato:* la Regia nave *S. Giorgio* arenata a S. Agata, sul litorale nord di Messina (1913);

nella pagina accanto: la *RMS Caronia* arenatasi a Messina e disincagliata nel 1956, anche con il supporto delle navi traghetto;

nelle pagine precedenti: il cargo *Rubina* arenato a Ganzirri (2012) e la nave *Alexandros Tsavlis* a Messina, sugli scogli della passeggiata a mare; il piroscampo *Amerique* a Capo Peloro.

UN EROE MESSINESE: IL COMANDANTE SALVATORE TODARO



Il 16 settembre del 1908, tre mesi prima del terremoto di Messina, nella città dello Stretto nasceva, Salvatore Todaro, capitano di corvetta della Marina militare italiana, eroe della seconda guerra mondiale. Perì nel dicembre del 1942, durante il rientro dalle operazioni “BO.G.1” e “Beta”, dirette contro l’aeroporto ed il porto di Bona, a La Galite (Tunisi), nel mitragliamento aereo della nave appoggio *Cefalo*, sulla quale si trovava imbarcato. Messina, nel dicembre 2015 ne ha ricordato il 73° anniversario

della morte, grazie al Comando Marittimo Sicilia, al Rotary Club Messina e all’Istituto del Nastro Azzurro, che hanno dedicato una mostra documentaria, una conferenza al Teatro Vittorio Emanuele, e una targa apposta sulla sua casa natale. Nella ricorrenza del 75° anniversario, il 14 dicembre 2017, al forte San Salvatore, nella base navale di Messina è stato invece inaugurato un piccolo museo dedicato a Todaro. La sintesi dello spirito e dell’animo dell’eroe messinese è contenuta in quel radiotelegramma che fece trasmettere dal sommergibile *Cap-*

pellini: “Sedici ottobre 1940 ho affondato il piroscafo belga *Kabalo*; ho sbarcato i naufraghi a Santa Maria delle Azzorre”. L’episodio del *Cappellini*, è legato al periodo in cui Todaro, operava alle dipendenze di Betasom dalla Base Atlantica di Bordeaux per bloccare le rotte marittime tra gli Stati Uniti e la Gran Bretagna. È una delle tante storie legate al comandante messinese, ma è quella che lo consacrò “eroe” non soltanto in Italia. Al largo dell’isola di Madera, il piroscafo *Kabalo*, di 5186 tonnellate, unità dispersa del convoglio Alleato QB223, subì l’attacco con il cannone di superficie del sommergibile *Cappellini* e la nave in fiamme fu rapidamente abbandonata dall’equipaggio. Il comandante Todaro si occupò dei naufraghi; ne raccolse cinque, ultimi ad aver abbandonato la nave, e poi, rintracciò una delle due scialuppe di salvataggio con a bordo ventuno marinai; ne trasbordò a bordo due gravemente feriti, andando alla ricerca della seconda scialuppa. Appreso dalla radio che la seconda imbarcazione era stata trovata dal piroscafo *Panama*, invertì la rotta e, tornato sul punto ove aveva la-





sciato la prima scialuppa, la rimorchio nella speranza di incontrare una nave neutrale. Dopo la rottura del cavo di rimorchio e successivamente della stessa scialuppa, Todaro decise di imbarcare tutti i naufraghi e di far rotta per l'isola di Santa Maria delle Azzorre, raggiunta all'alba del 19 ottobre. Quel generoso comportamento non venne apprezzato dal comandante in capo dei sommergibilisti tedeschi, l'ammiraglio Karl Dönitz, che commentò "mai un comandante tedesco avrebbe anteposto la sorte dei naufraghi allo svolgimento della sua missione bellica"; Todaro gli rispose con quelle parole ormai storiche per la Marina italiana e non solo: "Un comandante tedesco non ha, come me, duemila anni di civiltà sulle spalle". Ma della vicenda di quel salvataggio non si ebbe un'immediata diffusione pubblica e anche in Marina l'episodio fu presto dimenticato

o del tutto ignorato. Solo dopo 10 anni venne alla luce, quando "La Gazette de Bruxelles" pubblicò un minuzioso racconto del tenente Gaudron e le testimonianze di altri superstiti del *Kabalo* che, a conoscenza della morte del comandante Todaro durante la guerra, vollero onorarlo con quella narrazione. La storia ebbe allora la giusta risonanza e in seguito una ignota signora portoghese indirizzò alla Marina italiana una lettera con le parole: "Fortunata la Nazione che ha figli come questo. C'è un eroismo barbaro, ma ce ne è un altro davanti al quale le anime si inginocchiano: il suo. Siate benedetto per la vostra bontà, che fa di voi un eroe non solo dell'Italia, ma dell'umanità". Al comandante Todaro, decorato delle Medaglie d'Oro al Valor Militare, d'Argento al Valore Militare, d'Argento al Valore Militare "sul campo" e di Bronzo al Valore Militare, è

intitolato il più moderno sommergibile della flotta della Marina Militare Italiana, che per una strana coincidenza cento anni dopo il 1908, ne fece "risentire" il nome nello Stretto. Rientrando in Italia, dopo sei mesi di attività addestrativa con la Marina statunitense, nelle acque dell'oceano Atlantico, approdò a Messina per gli appuntamenti commemorativi del centenario del sisma. La Marina militare aveva già intitolato una delle quattro corvette antisommergibili della classe "De Cristofaro" all'eroe Todaro, varata il 24 ottobre 1964 ed assegnata al II Gruppo della II Divisione Navale. Dopo il periodo di prove, collaudi, e addestramento preliminare del personale, l'unità raggiunse Messina, sua sede di assegnazione; la bandiera di combattimento, donata dalla Sezione A.N.M.I. di Messina, le fu consegnata nel porto peloritano il 25 giugno 1967. Nel 1992 e fino al 1994 fu di base ad Augusta, per il servizio con la Scuola Comando e per eseguire crociere di vigilanza nel Canale di Sicilia. L'unità fu disarmata il 30 settembre 1995, per la successiva radiazione, dal 30 aprile 1997.

sopra: naufraghi del *Kabalo* a rimorchio del sommergibile *Cappellini*;

nella pagina accanto: il sommergibile *Todaro* in banchina a Messina (2008) e il comandante Salvatore Todaro (1908-1942).

IL FOTOGRAFO VENUTO DAL MARE CON LA FLOTTA RUSSA DOCUMENTÒ I DANNI DEL 1908



Molte delle fotografie che documentarono il disastroso evento del 1908 furono scattate a Messina da Trofimov Mikail Vladimirovich, un russo, ufficiale superiore tecnico, allora imbarcato sulla corazzata *Tzésarévitch*, una delle sei navi russe della squadra imperiale del mar Baltico giunte in soccorso della popolazione all'indomani del sisma. Elena Neznaenko, nipote dell'ufficiale russo, donò nel 2014 copia di quelle immagini relative a quei drammatici eventi, agli archivi del Museo Regionale di Messina. Conservate gelosamente dalla famiglia, quelle foto, sono scampate a tutti i "cataclismi" del Novecento, dalla rivoluzione del 1917, alla

Guerra civile del 1918-1921 ed all'assedio di Leningrado dal 1941 al 1944, quando insieme a cinquantamila russi, perse la vita la Olga, moglie dell'ufficiale-fotografo. Alcune immagini sono conosciute ma molte sono particolari e certamente inedite e non viste in Italia, come quelle della vita a bordo della nave russa durante la sosta a Messina. Oltre che ufficiale di macchina, faceva parte del gruppo di quei marinai russi a cui era stato assegnato il compito di documentare visivamente le esercitazioni navali cui partecipavano le navi imperiali, nella baia di Augusta, e che finì poi per testimoniare uno dei più grandi

terremoti della storia. Mikail Trofimov tornò a Messina il 2 marzo 1911, a bordo dell'incrociatore *Aurora*, per ricevere insieme ad altri cinquanta marinai russi, reduci della missione del 1908, la civica medaglia in riconoscenza della solidarietà ricevuta. Sulla corazzata *Tzésarévitch* insieme a Trofimov era imbarcato un allora giovane guardiamarina, Nikolaj Rijbahov, che nel 1958, nel cinquantenario del sisma, intervistato a Mosca da "Realtà Sovietica", raccontò del dramma di quelle "barelle sui ponti della nave trasformata in ospedale" e grazie alle immagini di Mikail, se ne ha di quelle parole, una visione più reale. I russi, protagonisti di quella pagina di storia, erano poco più di tremila, tra uf-



ficiali e marinai; erano imbarcati sulla *Admiral Makarov* di 7835 tonnellate di stazza; sul *Bogatyr* di 6550 tonnellate, incrociatori rispettivamente con un equipaggio di 570 e 593 uomini; sulla *Slava*, 14 mila tonnellate e sulla *Tzésarévitch*, 13 mila tonnellate di dislocamento, che imbarcavano 825 e 778 uomini di equipaggio; oltre ai 20 ufficiali, 4 conduttori e 260 capi e comuni delle cannoniere *Giljak* e *Koreec*.

Le immagini arricchiscono il repertorio sulla Messina del dopo terremoto, che fotografi come Ludi, Focardi, Rosselli, Sofia Moretti, Sergi, Barotta, Bruni, La Pera, Angelo Cairoli, Scarpettini, Casati, Celso, Luca Comerio, James M. Dais, Vachier, A.F. de Doer, Gav A. Vasar, e tanti altri ignoti, hanno lasciato per documentare quella tragedia. I primissimi aiuti giunsero invero dai marinai delle navi della Regia Marina ormeggiate nel porto di Messina, che proprio nel soccorso alle popolazioni, sperimentò la prima attività navale di protezione civile, messa in atto dal piroscafo *Campania*, inviato insieme alla Prima divisione navale, come nave ospedale. Sulla disastrosa banchina del porto di Messina, sbarcarono anche i marinai italiani dell'incrociatore *Piemonte*, che era in porto con le altre unità della prima squadriglia torpediniere, *Saffò*, *Serpente*, *Scorpione*, e *Spica* di stanza nella città. Da bordo del *Piemonte* scesero a terra i marinai che



cercarono prima il loro comandante, Francesco Passino, deceduto nel crollo della propria abitazione, e poi prestarono i primissimi soccorsi. L'allora Ministro della Guerra, sen. Severino Casana, il 16 gennaio 1909, rientrando a Roma, dopo essere stato nelle zone terremotate, trasmise un messaggio ai militari impegnati nelle operazioni di soccorso: *“Al momento di lasciare questi luoghi terribilmente provati dalla sventura, invio a tutti gli appartenenti all'esercito, che hanno qui dato il generoso concorso dell'opera loro, il mio generoso saluto. A quanti, superstiti al disastro, hanno concorso fino dal primo momento e con sereno eroismo alla grave e pietosa opera di soccorso, dimostrando all'evidenza che le più terribili prove non abbattano l'animo del soldato italiano, non ne diminuiscono l'energia e non gli tolgono la fede nell'avvenire, giunga il tributo della mia viva ammirazione. Ad essi e a coloro che, inviati qui da ogni parte d'Italia, hanno fatto a gara,*

col più generoso entusiasmo, per rispondere all'appello della patria, siano di giusto premio la lode di S.M. il Re ed il plauso della Nazione, di cui fu autorevole interprete il Parlamento. Un esercito nel quale sono così profondamente radicati il sentimento della fratellanza nazionale ed una illimitata abnegazione nell'adempimento del dovere, dà giusta ragione di una piena fiducia nei destini avvenire d'Italia.” Il 20 gennaio 1909, il Gabinetto del Ministero della Marina precisando l'esatta didascalia di una foto pubblicata, il 10 gennaio, dall'*Illustrazione italiana*, in cui venivano ripresi marinai indicati come russi della *Makaroff*, ma che appartenevano alla Regia nave *Regina Elena*, sottolineò proprio l'impegno degli uomini della Regia marina.

All'indomani del sisma che distrusse Messina, le tre unità della squadra navale russa, offrirono l'aiuto dei loro equipaggi, già dall'alba di martedì 29 dicembre 1908, quando in città si registrarono 139 lievi scosse di terremoto. A quelle navi battenti la bandiera imperiale - croce di Sant'Andrea celeste su campo bianco - si unì anche il vascello di linea della flotta del Baltico *Gloria*, che trasportò feriti e superstiti da Messina a Napoli.

sopra e nella pagina accanto: l'ufficiale-fotografo, Trofimov Mikail e le navi russe ancorate a Messina all'indomani del sisma.

L' AURORA RESTAURATA PER IL CENTENARIO DELLA RIVOLUZIONE D'OTTOBRE, CONSERVA MEMORIE DEL SISMA

Per il centenario della Rivoluzione d'ottobre del 1917, il leggendario incrociatore *Aurora* (*Крейсер Аврора*), così chiamato in onore dell'omonima fregata che difese la città di Petropavlovsk-Kamchatski durante la Guerra di Crimea (1853-1856), è tornato a ormeggiarsi a San Pietroburgo. Negli ultimi due anni la nave era stata sottoposta, nei cantieri navali di Kronshadt, a riparazioni e restauri per circa 12 milioni di euro. A quella nave da cui, alle 21.45, un secolo fa, partiva quel colpo di cannone che dette il via all'assalto del Palazzo d'Inverno e innescò la

rivoluzione bolscevica, si continua ad attribuirle la presenza, all'indomani del sisma del 1908, tra le navi della flotta imperiale russa, che portarono aiuto alla popolazione terremotata di Messina. L'*Aurora* non era in quell'occasione a Messina, ma venne solo due anni dopo, ormeggiandosi, il 2 marzo 1911 nel porto peloritano, cooperando, tra l'altro, alle operazioni di spegnimento di un incendio nella baracca realizzata per il cinema Peloro, nei pressi del Dogana. Tra quell'equipaggio vi erano

comunque cinquanta dei marinai, che si erano resi protagonisti degli aiuti alla popolazione terremotata nel 1908. Tra le navi russe che offrirono l'aiuto dei loro equipaggi alla popolazione, l'*Aurora* non c'era! Il 3 marzo 1911, l'unità della flotta del Baltico a Messina ricevette le attestazioni di riconoscenza della città per gli aiuti che i marinai russi avevano reso; il Comune di Messina per l'occasione, fece coniare una medaglia, su disegno dello scultore Donzelli, che fu consegnata, nel corso di una solenne cerimonia, allo Stato maggiore dell'incrociatore, poi trasfor-



mato in museo galleggiante nel porto di Leningrado ove tale oggetto d'oro fu conservato. In anni recenti, dopo varie visite di diplomatici e rappresentanti istituzionali russi, si apprese che di tale medaglia, in uno dei vari capovolgimenti storico-politici del Paese, se ne erano perse le tracce. Nel giugno 2012, la Città e la Provincia di Messina donarono la sua riproduzione, realizzata dall'orafo Francesco Cosio, in occasione dell'inaugurazione del monumento dedicato ai Marinai russi. Tale opera, realizzata da Vassily Selivanon, riprende, il modello che, nel 1911, aveva ideato lo scultore Pietro Kufferle, che, come la medaglia, è oggi conservata a bordo della nave museo *Aurora* a S. Pietroburgo.

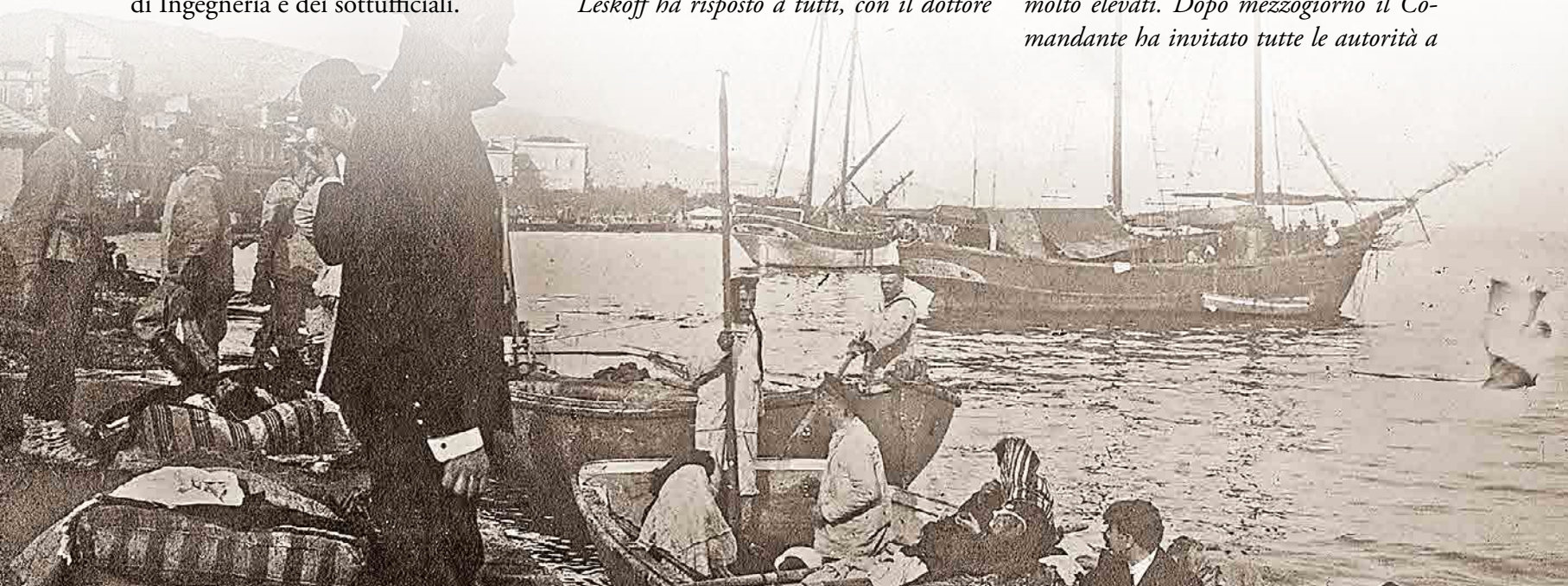
L'*Aurora* era tornata sul Mar Baltico agli inizi del 1906, insieme a diverse altre navi, superstiti della disastrosa battaglia di Tsushima del 27-28 maggio 1905 inflitta dalla flotta giapponese. Danneggiata da un siluro lanciato da una corazzata nemica, l'*Aurora* fu una delle poche unità russe a poter riparare nel porto di Manila nelle Filippine. Al termine della guerra fu adibita a nave scuola dal 1907 portò a termine numerose crociere di addestramento. Nel marzo 1908 comandante dell'*Aurora* era divenuto il capitano del 1° rango, barone Vasili (Viliam) Nikolayevich Fersen (1858-1917) che sino al gennaio 1909 restò al comando della nave,



di base a Petrograd. Durante una sosta a Stoccolma il 19 giugno 1908, ancora una volta si erano manifestate avarie che costrinsero l'unità dal 13 agosto, a lunghe riparazioni come lo smontaggio di diverse traverse; la revisione di tutte e tre le macchine, macchinari ausiliari e caldaie, la sostituzione della parte anteriore di camini; la rimozione dei due cannoni da 75 millimetri; il miglioramento della protezione della torretta e piccole modifiche per il confort abitativo a bordo. Nel 1909, tornato operativo l'incrociatore poté iniziare l'attività delle campagne all'estero e suo comandante divenne il capitano del 1° rango Peter N. Leskov che condusse poi la nave a Messina a ricevere i riconoscimenti per equipaggi e navi russe. Sino ad agosto 1912, con *Diana* e *Bogatyrëm*, fu destinata alla formazione pratica dei cadetti della Navale Facoltà di Ingegneria e dei sottufficiali.

Il rapporto ufficiale del vice-console della Russia a Messina trasmesso all'Ambasciata di Russia a Roma ne descrive in maniera incisiva la visita nella città dello Stretto: "giunto il 1 di marzo dopo mezzogiorno... l'Incrociatore è stato fatto attraccare alla banchina e le cerimonie hanno avuto luogo sul ponte con l'intervento di tutte le Autorità civili, militari, e religiose. La medaglia e l'attestato sono stati portati dal Comitato organizzatore (i membri della redazione del giornale *Nuovo Telefono*) il cui Presidente è il signor Migneco e il vice Presidente, Anastasi. Sono stati pronunciati dei brevi ma affettuosi discorsi dal Regio Commissario, cav. A. Salvadori, dal Prefetto, comm. Gino Buganza, dal Presidente della Deputazione provinciale, l'avv. Quattrocchi e da padre Calvi, a nome di S.E. l'Arcivescovo, da uno studente dell'Università. Il comandante Leskoff ha risposto a tutti, con il dottore

di bordo, Novikoff... la cerimonia è stata solenne, ... la gente che si è ammassata sulla banchina ha applaudito vivamente al suono dell'Inno Russo. La stessa sera ha avuto luogo una serata di gala nel nuovo teatro, con l'intervento di tutte le autorità civili e militari. Sono stati invitati il comandante Leskoff, una ventina di ufficiali e quasi un centinaio di marinai dell'Incrociatore. Ha regnato grandissimo entusiasmo e al suono alternati degli inni russo e italiano, sono stati lanciati ai coraggiosi marinai dei fiori e rivolte loro grida di evviva interminabili. L'indomani, il 3 marzo, il comandante Leskoff è stato invitato dal comm. Sofio, Presidente dell'orfanotrofio Regina Elena, accompagnato dal comm. Makejeff, a visitare l'istituto dove alcuni orfani hanno recitato dei versi toccanti. Il comandante ha poi visitato, diversi altri istituti di carità, mostrando un tatto squisito e sentimenti molto elevati. Dopo mezzogiorno il Comandante ha invitato tutte le autorità a





bordo per un tè. Il giorno seguente, il Presidente della Società Operaia, il comm. Paolo Savoca, col Consiglio di amministrazione, si è recato a bordo e ha fatto dono al Comandante Leskoff dei diplomi di membro onorario da trasmettere ai comandanti delle quattro navi, “Cesarevitch”, “Slava”, “Makaroff” e “Bogatyr”. Egual diploma è stato donato al comm. Makajeff, anche lui presente a Messina nei giorni del disastro. Dopo mezzogiorno, alle ore 16, la nostra Municipalità ha invitato il comandante Leskoff e tutti gli Ufficiali per un vermut d'onore al Grand Hotel Pagliari. Qui, tutte le autorità, il comandante Leskoff e gli Ufficiali hanno preso congedo, esprimendo sentimenti di affettuosa fraternità”.



sopra: le targhe a bordo del “museo” *Aurora* e la lapide sulla facciata del palazzo Zanca, con i nomi delle navi russe; a lato: l'esodo dei superstiti della tragedia (1908);

nella pagina accanto: l'imbarco sulle scialuppe russe nel porto di Messina (1908);

nelle pagine precedenti: l'equipaggio dell'*Aurora* in gita ai colli S. Rizzo - Messina (1911) e navi alla fonda nel porto della città disastrosa (1909); il restaurato *Aurora* alla fonda nel porto di San Pietroburgo e le visite protocollari a bordo dell'*Aurora*, ormeggiato Messina nel 1911, per ricevere riconoscimenti della Città. L'*Aurora* fu varato nel maggio del 1900, completato nel 1902, entrò in servizio nel 1903 e partecipò alla guerra russo-giapponese (1904-1905). Affondata durante la seconda guerra mondiale, fu riportata a galla; nel 1957, trasformata in museo e negli anni '80 sottoposta a grandi restauri.

MSC SEASIDE LA NAVE PIÙ GRANDE MAI COSTRUITA IN ITALIA, HA RINVERDITO LA TRADIZIONE DELLA MAIDEN CALL



La *MSC Seaside*, l'ultima ammiraglia della flotta di MSC Crociere, uscita dai cantieri di Monfalcone il 29 novembre, ha fatto il suo primo scalo a Messina il 3 dicembre 2017. Con la sua stazza lorda di 154.000 tonnellate e una capacità di 5.179 passeggeri, *MSC Seaside* non è solo la nave più grande mai costruita in Italia, ma è anche caratterizzata da un design innovativo con una passeggiata esterna che mette i passeggeri a diretto contatto con il mare come nessuna nave da crociera ha mai fatto prima. *MSC Seaside* è, infatti, un nuovo

prototipo progettato appositamente per gli amanti delle temperature più calde che desiderano vivere da vicino il mare e l'oceano, grazie a numerosi ampi spazi all'aperto.

La crociera inaugurale, partita da Trieste il 30 novembre, ha fatto tappa a Messina e attraverso l'oceano Atlantico terminò il 21 dicembre a Miami dove ad attenderla c'era Sophia Loren, madrina di tutte le unità della flotta di MSC Crociere.

“La scelta di inserire Messina all'in-

terno della crociera inaugurale testimonia, ancora una volta, l'importanza che riveste questa città nelle strategie di MSC Crociere”, rilevò Leonardo Massa, allora Country Manager di MSC Crociere.

A differenza di quanto ora disponibile sul mercato delle crociere, *MSC Seaside* è stata la nuova stella di Miami, grazie a un design rivoluzionario e ampiamente riconoscibile, ispirato agli appartamenti che si affacciano sul litorale americano. Due esclusive passerelle in vetro e un “Ponte dei sospiri” a 40 metri di altezza offrono



agli ospiti una vista sull'oceano che, prima d'ora, non era mai stata possibile. Un pontile sul lungomare, il più ampio tra quelli realizzati su una nave, ruota tutt'intorno allo scafo, mentre gli ascensori panoramici collegano i vari ponti esterni. Sviluppata per offrire la sistemazione perfetta per ogni tipo di ospite, la nave offre cabine modulari flessibili, che possono ospitare gruppi e famiglie fino a un massimo di dieci persone, esclusive suite angolari con splendida vista sul mare, cabine dotate di ampie terrazze private che affacciano sul pontile e lussuose suite con vasca idromassaggio esterna. *MSC Seaside* dispone di una pista da bowling regolamentare, il cinema XD e la più lunga zip line sul mare, ma anche un *aqua park* interattivo con cinque scivoli acquatici; la prima nave da crociera con Slideboarding™, ovvero scivoli lunghi 160 metri e spray area per bambini.

MSC Seaside offre agli ospiti un'ampia scelta gastronomica all'interno e all'esterno della nave con un'invitante gamma di ristoranti internazionali.

Per il *Grand Voyage* transatlantico di posizionamento, della durata di 21 giorni, ha fatto uno scalo a Messina rinverdendo nel porto peloritano, la tradizione, avviata solo negli ultimi anni, di solennizzare l'*inaugural call*, cerimonia che la marineria celebra in





occasione del primo scalo di una nave in un nuovo porto. Prima di lei, per il suo viaggio inaugurale a Messina, la cerimonia era stata fatta in occasione del primo approdo della nuovissima *MSC Meraviglia*. Prima ancora, la *MSC Preziosa*, tredicesima unità della flotta, quarta appartenente alla Classe Fantasia, da oltre 4000 passeggeri, che a Messina, il 25 marzo 2013, celebrò il suo primo scalo inaugurale. Il 21 maggio 2011 era toccato all'ammiraglia della flotta della Carnival Cruise Lines, la più innovativa delle fun ship, la *Carnival Magic*. Il 18

marzo 2010 a bordo della *MSC Magnifica*, undicesima nave della flotta, si tenne, la tradizionale cerimonia di benvenuto. *MSC Magnifica* era partita da Amburgo il 7 marzo per la crociera di Vernissage, dopo il varo approdando, undici giorni dopo, a Messina e quindi fare rotta verso Dubrovnik, prima dell'arrivo a Venezia per iniziare la programmazione estiva per il 2010. Per la *Costa Deliziosa* il primo approdò, fu invece il 24 settembre 2010. Per l'allora ammiraglia della flotta Msc Crociere, l'*MSC Splendida*, l'occasione coincise invece

con l'ormeggio del 16 luglio 2009, alla banchina Colapesce. Per la *Splendida*, per la stagione 2009 ci furono 22 scali, con cadenza quasi settimanale, per un numero di croceristi che raggiunse le oltre 77 mila unità. La *MSC Poesia* fu protagonista della cerimonia, il 17 aprile 2008 e analogo evento si svolse il 12 novembre 2004 per la *Costa Magica*; il primo giugno 2007 il benvenuto della città, fu dato invece alla *Carnival Freedom*, costruita dalla Fincantieri di Marghera, battezzata il 4 marzo 2007 a Venezia. Con le sue 130 mila tonnellate di



stazza lorda era a quel tempo la più grande nave passeggeri mai realizzata in Italia, oggi superata dalle 160 mila tonnellate della *MSC Seaside*; consegnata il 27 aprile 2011, era la centesima del gruppo Carnival. *Navigator of the Seas*, la nave con le insegne di Royal Caribbean, ha invece operato dal nuovo homeport di Messina dal 30 aprile 2012. Il 29 maggio 2012, l'ultima nave da crociera della classe lusso di MSC Crociere, *Divina*, 18 ponti, una stazza di 137mila tonnellate, lunghezza di 333,3 metri e larghezza di 38, si ormeggiò alla banchi-

na Colapesce, per il suo primo scalo. E proprio a rendere omaggio allo scalo inaugurale della *Msc Seaside*, non si può non ricordare, anche se non era ancora seguita tale tradizione, ma che serve a rilevare l'attenzione dell'armatore Msc verso Messina, l'arrivo della *Msc Melody*, ex *Atlantic*, il 31 ottobre 1997. Acquistata da MSC Crociere nel 1995, *Melody*, nave da 35.143 tonnellate, larga 27,35 metri e lunghezza 204, in grado di ospitare poco più di 1.000 ospiti nelle sue 532 cabine, dopo un restyling effettuò il suo primo viaggio inaugurale nel maggio del

1997. Dal Mediterraneo al Mar Nero fino al Sud Africa, la nave ha regalato ai suoi ospiti crociere indimenticabili lungo le rotte di tutto il mondo.

sopra: la nave da crociera *Navigator of the seas*, al suo arrivo a Messina;
nella pagina accanto: la *Costa Magica*;
nelle pagine precedenti: arrivo nel porto peloritano della *MSC Seaside* (2017) e della *MSC Opera*; la *Carnival Magic*, ormeggiata nel porto messinese (2010) e la *MSC Melody* a Messina (1997).

FUGACE APPRODO A MESSINA DI UNO STORICO YACHT

Il *Delphine*, storico yacht costruito nel 1921, si è ormeggiato il 9 luglio 2018 a Messina, passando inosservato nonostante sia considerato il più bel superyacht a vapore del mondo, e facesse bella mostra di sé al molo Colapesce durante le brevi operazioni di rifornimento in banchina. La nave a vapore è stata varata il 2 aprile 1921 ed ha ospitato eventi storici come l'incontro tra Winston Churchill e Franklin Roosevelt, che a bordo di quell'imbarcazione prepararono la Conferenza di Yalta nel 1945.

Costruito in Michigan, è una delle più grandi imbarcazioni degli anni '20 il cui primo proprietario fu Horace Dodge, cofondatore dell'omonima casa automobilistica americana di Detroit, che ne disegnò personalmente i motori ancora perfettamente funzionanti.

Di tutte le navi a vapore americane costruite tra il 1893 e il 1930, la *Delphine* è la sola ancora in attività ad avere la sua configurazione originale, compresi i due propulsori meccanici, a quadrupla espansione di 1500 caval-



li, alimentati da tre caldaie Babcock e Wilcox¹. Lo yacht ha cambiato il suo proprietario nel 1967 e nel 1968, adottando il nome di *Dauntless*, e infine nel 1997 fu venduta per demolizione all'imprenditore belga Jacques Bruynooghe che dopo un restauro completo per oltre 40 milioni di euro, gli conferì l'aspetto originale del 1921, comprese le macchine motore e gli arredi interni. La nave fu ribattezzata *Delphine* dalla Principessa Stéphanie di Monaco il 10 settembre 2003. In seguito messo all'asta, nel 2015 fu ac-





quisito dall'attuale proprietario, un magnate russo che oltre ai 49.7 milioni di dollari di acquisto ne ha spesi altri 10 per un fedele restauro. Rispettato in tutto e per tutto i dettagli originali della struttura, compresi gli interni e gli originali motori a vapore, lo yacht è impiegato come charter di lusso dal porto di Monaco.

Varato nel 1921, il *SS Delphine*, una delle più grandi imbarcazioni costruite negli anni '20, con i suoi 78,65 metri e 1255 tonnellate, prese fuoco e affondò nel fiume Hudson nel 1926, ma recuperato dopo quattro mesi fu restaurato con un costo di 750 mila dollari; nel 1940 urta uno scoglio a Manitoulin Island, Lago Huron, Ontario, riportando solo danni lievi. Requisito dall'US Navy il 21 gennaio 1942, presto servizio per la Marina de-

gli Stati Uniti sino all'11 maggio 1942 come cannoniera *PG-61 Dauntless*. Fu nave comando dell'ammiraglio Ernest J. King, comandante in capo della Flotta Usa e Capo delle Operazioni Navali, che issava le sue insegne sull'albero della nave verniciata in grigio camouflato e munita di una contraerea. Radiata il 5 giugno 1946, fu riacquistata dalla vedova del primo proprietario, Anna Dodge Dillman di Grosse Pointe, Mich., riprendendo il nome *Delphine*. Nel 1950 passò a Horace A. Dodge, nel 1966 ad Anna Thomson Dodge. Donata nel 1967 alla The People to People Health Foundation, nel 1968 fu trasformata in nave scuola per la Lundeberg Seamanship School di Piney Point, Maryland, come *Dauntless*. Nel 1986 divenne nave da crociera per la Travel Dynamics di New

York City, e nel 1989 alla Sea Sun Cruises franco-singaporese. Nel 1997 rivenduta come *Delphine* e rimorchiata a Bruges per un restauro durato dal febbraio 1998 al luglio 2003, fu impiegato come traghetto passeggeri *SS Delphine*, operando da Monte Carlo.

sopra: Winston Churchill e Franklin Roosevelt, a bordo dell'*USS Dauntless* (PG 619); la *Delphine*, durante la guerra quando si chiamava *USS Dauntless*, con la livrea di mimetizzazione; nella pagina accanto: lo yacht *Delphine*, ormeggiatosi a Messina il 9 luglio 2018 ed un profilo della nave.

IL VIAGGIO PER MARE E LE MIGRAZIONI

E mare, mare, mare. A momenti c'era da immaginare che fossero scomparse le terra dalla superficie del globo, e che noi navigassimo sull'oceano universale, senza approdare mai più. Ed il caldo cocente non era il peggio: c'era un puzzo d'aria fracidita ed ammorbata, che dalla bocca porta spalancata saliva su a zaffate sul cassero, un lezzume da metter pietà a considerare che veniva da creature umane.

Se non fosse per la prosa aulica, potrebbero essere le parole di quei migranti che nel 1994, il film "Lamerica", diretto dal regista Gianni Amelio, raccontava con i risvolti drammatici dell'immigrazione albanese. Una narrazione resa attuale, oggi più di ieri, con quelle car-

rette del mare, cariche di migranti che fanno rotta verso l'Italia, colmi di speranze e di paura, in una tragedia umanitaria che ogni "sbarco" comporta.

La migrazione di oggi, diversa per connotazioni ma non per motivazioni, attraversa il Mediterraneo e raggiunge l'Europa, registrando bilanci drammatici. Il Canale di Sicilia, le coste siciliane, le isole di Lampedusa e Pantelleria e Lampione, per molti sono diventati il set naturale e vero, per reportage giornalistici, tristemente monocordi, ove registrare immagini di innumerevoli naufragi che hanno causato la morte di

tanti migranti o il loro rimpatrio.

Qualunque migrante guardando indietro al viaggio per mare, in nave o barcone, ha certamente più incubi che ricordi. Ma non è una risultante del fenomeno odierno dell'immigrazione clandestina ma una costante nella storia dell'emigrazione che aveva come comune denominatore il mal di mare, la qualità del cibo, la mancanza di privacy, la diffusione di malattie. Fino al 1850, la maggioranza degli emigranti imbarcavano su navi a vela, con un viaggio della durata media di 43 giorni; successivamente alla fine del 1870, le navi a vapore, resero obsoleta l'epoca della vela riducendo le traversate di 12-14 giorni. La propulsione a vapore già nel 1850 si





diffondeva ma gli emigranti continuarono a preferire i bastimenti a vela per le più favorevoli e l'ultima nave a vela impiegata per le traversate oceaniche salpò dal porto di Amburgo nel 1879.

Le condizioni di vita a bordo erano comunque sempre difficili, con sistemazioni in cuccette strette, ravvicinate, o in dormitori che si trovano sotto il ponte, con poca luce o aria fresca e soprattutto il cibo a bordo non variava. Con l'avanzare del secolo, si avviò un processo di regolamentazione sia dell'alimentazione, con alcuni requisiti minimi per il cibo a bordo delle navi che includevano elementi quali biscotti, farina di frumento, farina d'avena, riso, tè, zucchero e melassa. Doveva inoltre essere garantito che ogni passeggero ricevesse tre litri di acqua al giorno e ai passeggeri era consigliato di portare con sé caffè notevolmente preferibile al tè". Quello che restò costante in quell'epopea fu il pericolo di naufragio in par-

ticolare nei primi anni del 1800 per la carenza di materiali e il ridotto livello tecnologico delle navi; nel solo 1834, diciassette naufragarono. Malattie come tifo, colera e dissenteria furono alcune delle più grandi minacce in mare e nel 1853, ad esempio il 10 per cento degli emigrati irlandesi morirono in mare.

Poi con il progresso anche il "benessere" di bordo, quello che oggi si chiamerebbe qualità della vita, crebbe e i viaggiatori trovarono spazi di socializzazione per la musica e il ballo, scrivere lettere a casa, o giocare. A volte si celebravano matrimoni e si festeggiavano nascite a bordo.

Negli Stati Uniti, fino al 1890, gli immigrati erano diretti a Castle Gardens, situato di fronte alla Statua della Libertà su un'isola al largo della punta sud di Manhattan, per le prime procedure d'immigrazione. In seguito dal 1890 fino al 1954, anno della sua dismissione, le operazioni di ingresso si

espletarono a Ellis Island. La Registry room di Ellis Island permise di registrare oltre 22 milioni di immigrati, oggi rintracciabili in un data base dell'American Family Immigration History Center che anche attraverso un sito internet (www.ellisland.org) tiene viva la testimonianza della nascita di una popolazione multi-etnica. Una lista con i due milioni e 500 mila italiani che dal 1892 al 1897 e dal 1901 al 1937, crearono il mito degli italiani d'America, divenuta icona con il regista Sergio Leone, autore di "C'era una volta l'America". Dallo schermo alla realtà con John Misso, un italiano giunto nel New Jersey, nel 1961, che ha raccolto i figli, i nipoti, i parenti di quegli italiani in un'associazione dal nome pittoresco, *Suns of Italy*, i figli d'Italia. Sono oltre 600 mila riuniti in varie sezioni in più Stati. Peter Galluzzo è uno di loro, imprenditore del Massachusetts, che ogni estate torna nelle isole Eolie, a S. Marina Salina da dove la madre, nel 1920, emigrò per poi sposare negli Stati Uniti, Vincenzo Galluzzo, della provincia di Agrigento. Americano di seconda generazione ha avuto l'idea filantropica di donare lo stabile materno, una casa con dodici stanze, per realizzare la sede del museo dell'emigrazione a Salina. Un modo per contribuire a non disperdere la memoria di ciò che "noi siamo stati e di ciò che siamo diventati". Denominatore comune delle storie è il diside-

rio di testimoniare anni di sacrifici, di impegno e l'orgoglio odierno di poter menzionare le proprie origini italiane. Scompaiono il senso di vergogna o di rifiuto di integrazione con la comunità di un tempo, per stereotipi cancellati da nuova consapevolezza dell'italianità evidenziata dalle griffe nazionali che costellano la 5th Avenue di New York, la strada più elegante della metropoli americana. Sono questi i sentimenti che Grazia Genovese figlia di Giuseppe Genovese e Carmela Malvasio ha provato raccontando la sua storia. Il padre, nell'ottobre del 1921 sbarca dal *Cristoforo Colombo*, dopo un viaggio di due settimane dall'Italia; il 18 gennaio del 1934 tornò in Italia per sposare la dodicenne che aveva conosciuto in Sicilia durante l'infanzia e di cui era innamorato. Fece fortuna, i figli si laureano ed uno, oggi scomparso, divenne deputato dello Stato di New York. In casa, Grazia ha continuato a parlare un italiano datato, ma comprensibilissimo. Nitidi i ricordi di Mary Nasti, il cui padre fu commilitone di Mussolini nella Compagnia della morte, durante la Prima guerra mondiale, mandato al fronte sul monte Grappa. Tornò a Mili San Marco dai genitori prima di emigrare negli Stati Uniti, nel 1921. Gli italiani che giunsero in quel periodo in America, furono "trattati terribilmente", e nel '33 Nasti tornò in Italia in pieno regime fascista per poi, subito dopo, rientrare negli

Stati Uniti ove seguì le vicende del Paese, attraverso la radio. All'ascolto delle notizie dall'Italia è riferito un aneddoto che Mary lega alla promessa dell'acquisto di un pianoforte. Lo strumento, uno Stainbeck, le sarebbe stato donato quando sarebbe stata capace di intonare le note di "Giovinezza". Mary ascoltava spesso la radio ed imparò quel ritornello, ma una sera un poliziotto dalla strada, sentì quelle note e sequestrò la radio; ma il pianoforte le fu donato lo stesso. Il padre messinese, ad otto anni, era scampato al terremoto del 1908 e seguì la famiglia a Mili S. Marco dove il datore di lavoro del padre, Munaò, un operatore del settore agrumario, costruì una villa. Nel 1966 volle tornare in quella villa che aveva comprato nel 1936, per essere sepolto nel cimitero del villaggio messinese come molti altri compaesani, Perrone, Lavalle, Romeo, Cirinna, Scoglio.

Il porto di Messina rappresentò a cavallo degli anni cinquanta, lo scalo principale per l'emigrazione siciliana e meridionale, soprattutto verso l'Oceania, attraverso la rotta di Suez o attraversare Gibilterra e circumnavigare l'Africa, attraverso il Capo di Buona Speranza. Non si può parlare di un'immigrazione italiana in senso stretto in Australia prima del 1870, ma già a partire dal 1904 era consistente il flusso dai porti di Genova, Napoli, Palermo e Messina. Dal 1877 al 1939 oltre 67 mila italiani

si imbarcarono per i paesi dell'Oceania con un picco di 6900 che si registrò nel 1927.

L'emigrazione dalle Isole Eolie fu rilevante nel primo triennio del Novecento; si fermò quasi del tutto dal 1931 al 1945, e riprese con ritmo sostenuto dal 1946 cessando, quasi completamente, negli anni Sessanta. Dal 1901 al 1914 dal porto di Messina transitarono 9916 eoliani di cui 6719 emigrarono negli Stati Uniti, 2527 in Argentina e 670 in Australia. Negli anni cinquanta l'emigrazione eoliana sarà diretta in prevalenza verso l'Australia.

Tra il 2010 ed il 2011, in 62 mila 083 sono stati gli italiani sbarcati nel continente oceanico, questa volta però da un aereo con visto turistico o working holiday visa, che permette un soggiorno di un anno. "Il mio primo viaggio per l'Australia – ricorda Giulio Scala, ufficiale imbarcato su navi del Lloyd Triestino, nel suo "Memorie di un commissario di bordo" – lo effettuai verso il 1957 sulla motonave *Neptunia*, una nave da 11.000 tonnellate, che ospitava circa 800 passeggeri; un numero molto ristretto in una prima classe ed il resto in "classe turistica" (così si chiamava, anche se quei disgraziati tutto erano, meno che turisti). I "turisti" dormivano in dormitori che si chiamavano "cameroni" con una cinquantina di posti in letti "a castello", un po' come i trasporti truppe dei soldati americani che veni-

vano in Europa. La *Neptunia* non aveva aria condizionata e – attraversando il Mar Rosso – nei locali interni e nei “cameroni” la temperatura saliva a livelli molto alti, certamente ben oltre i 40-45 gradi centigradi. Le sale dormitorio da 50 letti erano ovviamente separate per uomini e per donne. I “locali”, adattati a dormitorio, non erano altro che stive di carico della nave; nel viaggio di ritorno verso l'Italia, i letti venivano smontati e le stive riempite di balle di lana grezza, allora principale merce di esportazione australiana. I porti d'imbarco della *Neptunia* erano Genova, Napoli e Messina. Ci fu un ministro della Marina Mercantile, calabrese, che per motivi elettorali dichiarò che non poteva permettere che i poveri emigranti calabresi dovessero recarsi sino a Messina per imbarcarsi per l'Australia, e fece fare scalo una volta alla nave, oltre che a Messina, anche a Reggio Calabria. Per un miracolo la *Neptunia* non si sfracellò sugli scogli”.

Quelle navi sono state lo strumento di una migrazione straordinaria, in cui si miscelava l'umanità più povera a quella che trovava nel viaggio un ristoro turistico-culturale. Navi che hanno trasportato emigranti verso una vita migliore, e che racchiudevano in quei ponti, la forza di un sogno da inseguire a tutti i costi e per i più ricchi l'idea di una distinzione superiore

L'Italia di emigranti, ora divenuta



paese di accoglienza ma anche di nuove migrazioni di giovani, subì il fenomeno per guerre, fame e carestia che convinsero, negli anni, oltre 26 milioni di italiani a lasciare il Paese. Quelle necessità che oggi non hanno cambiato forma per i migranti del Terzo Mondo, sostanzialmente si sono modificate per i giovani italiani del terzo millennio, che per rispondere alle loro aspettative lavorative, invece della valigia di cartone, portano il Pc ed un “pezzo di carta”; non si imbarcano per un mese di navigazione marittima ma per un quotidiano volo; non scrivono lettere ma si affidano ai social, inviano mail o sms, dalle quali non traspare, almeno apparentemente, la speranza di tornare, il loro “sogno”,

vissuto non sul mare, è di essere cittadini del Mondo.

Il viaggio è “una specie di porta, scriveva Guy de Moaupassant, attraverso la quale si esce dalla realtà come per penetrare in una realtà inesplorata che sembra un sogno.”

sopra: l'emigrazione da Messina, con i bauli degli emigranti in banchina, carichi di masserizie e ricordi per non disperdere la memoria del proprio territorio; *nelle pagine precedenti:* la motonave *Oceania* in banchina a Messina (1955); la *Galileo Galilei* del Lloyd Triestino nel porto peloritano (1964); e il saluto di chi restava in banchina (1960).

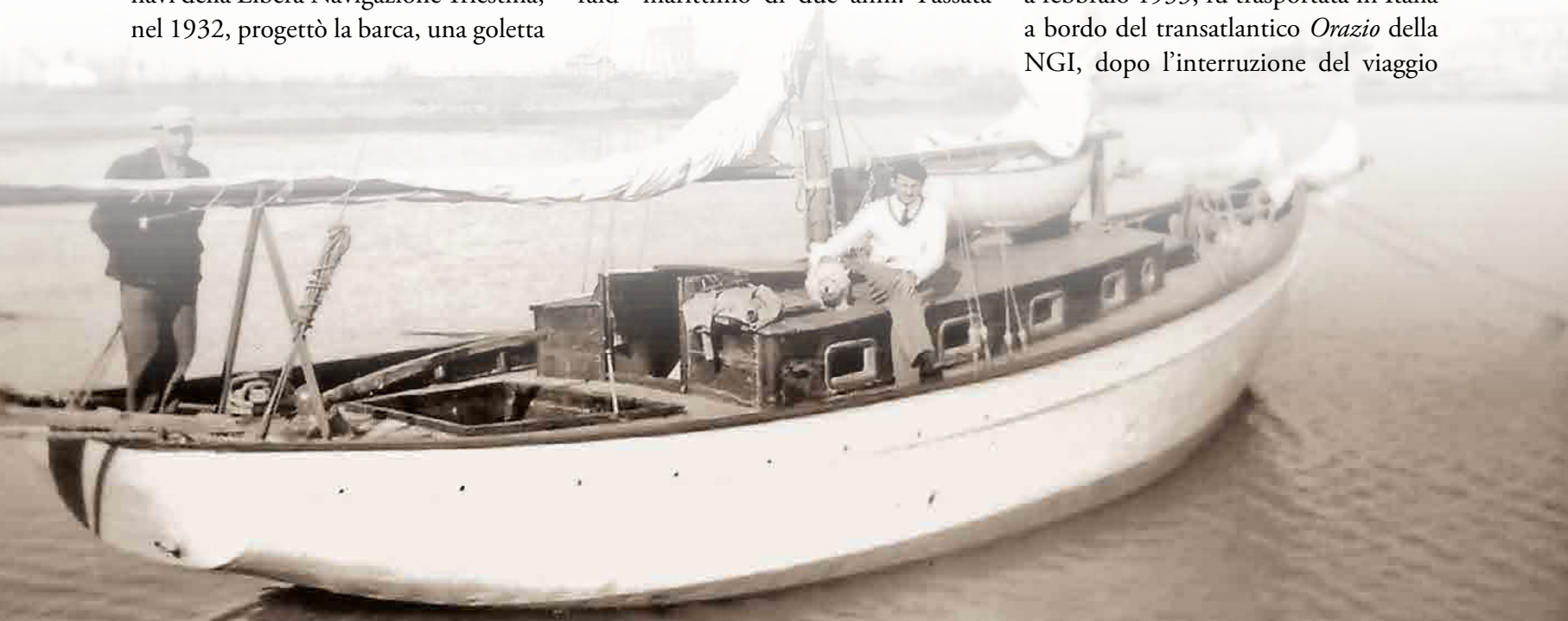
I "MARINAI" MESSINESI, GERACI E DOMINICI, E L'EPICA CIRCUMNAVIGAZIONE DEL GLOBO A BORDO DI UNA BARCA A VELA DI 10 METRI

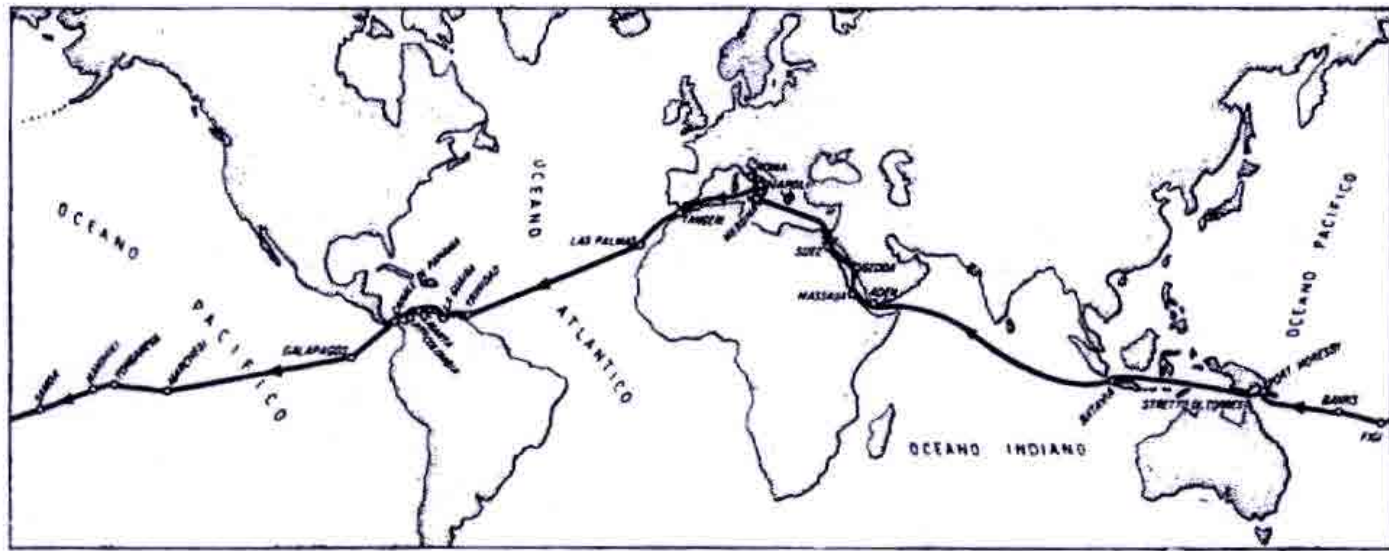
Ottantacinque anni fa, nel giugno del 1935, due messinesi, i "marinai" Francesco Aurelio Geraci e Rosario Dominici, a bordo di un'imbarcazione a vela, la goletta *Mas* (Memento Aude-re Semper), conclusero la circumnavigazione del globo; l'epica impresa, per i tempi ed i mezzi usati dai due navigatori, fu patrocinata dalla Lega Navale Italiana. Geraci, nativo di Giampileri, che fu anche ufficiale della Regia Marina, sacrificando tutti i risparmi del decennale lavoro marittimo a bordo delle navi della Libera Navigazione Triestina, nel 1932, progettò la barca, una goletta

lunga 10 metri. L'allora ventiduenne Dominici, nato a Paradiso, studente del locale Regio Istituto Nautico, come già lo era stato Geraci, divenne coprotagonista dell'impresa nell'ottobre del 1933, sostituendo nell'equipaggio, dopo l'infruttuoso tentativo di una prima partenza, l'indisposto capitano spezzino Paolo David. La barca a vela, pontata, lunga appena dieci metri, fu costruita nel cantiere partenopeo Ciro Pellegrino e partì il 18 agosto 1932, dal molo Pisciacane di Napoli per "l'ardimentoso raid" marittimo di due anni. Passata



Gibilterra, 27 giorni dopo, in Atlantico, con rotta per Tangeri incontrò l'Amerigo Vespucci e la Cristoforo Colombo che rientravano in Mediterraneo nella loro seconda campagna d'istruzione al comando dell'amm. div. Romeo Bernotti, comandante della Accademia navale negli anni 1932, 1933 e 1934. La goletta *Mas*, dopo aver attraversato l'Oceano Atlantico, incappando fra l'altro in mezzo a quella tempesta tropicale che causò molti danni sulle coste di San Domingo, Cuba, etc. a febbraio 1933, fu trasportata in Italia a bordo del transatlantico *Orazio* della NGI, dopo l'interruzione del viaggio





La rotta seguita dal Cap. Geraci nel suo lungo viaggio

per il peggioramento delle condizioni fisiche di Paolo David. L'avventura riprese l'8 ottobre 1933, dal porto di Puerto Columbia, dove si era interrotta, con la *Mas*, trasferita a bordo del transatlantico *Virgilio*, con il nuovo compagno Dominici. La barca fece infine ritorno in Italia nel maggio del 1935, dopo avere percorso 27.775 miglia in 399 giorni di navigazione. Durante i lunghi giorni di navigazione le situazioni di pericolo e i momenti drammatici non mancarono di certo, ma il mattino del 7 giugno 1935 la goletta, risalendo a vele spiegate il Tevere,

approdò alla banchina del porto di Ripa Grande a Roma, dopo essere stata festeggiata a Scaletta Zanclea, ove risiedevano i genitori del capitano Geraci. L'edizione nazionale del "Corriere del pomeriggio", venerdì 9 novembre 1934, titolò: *Il giro del mondo di Geraci e Dominici*, dando notizia dell'impresa dei due messinesi. Sempre sul "Corriere della sera", nell'edizione nazionale del 27 giugno 1935, si leggeva del giro del mondo in barca compiuto da due italiani. L'itinerario prestabilito prevedeva soste a Napoli, Tangeri, Las Palmas, Trinidad, Laguaira, Santa Marta, Puer-

to Colombia, Canale Di Panama, Galapagos, isole Marchesi, atolli di Tongareva e Manahiki, Samoa, Fiji, isole Banks, Port Moresby, stretto di Torres, Batavia, Aden, Massaua, Gedda, canale di Suez, Messina, Napoli e Roma. Durante il lungo periodo di navigazione - si legge nel memorandum di Geraci e nel diario di Dominici, oggi gelosamente custodito dagli eredi - si alternavano ogni quattro ore nel turno di guardia, quando il tempo lo consentiva, altrimenti rimanevano svegli per quanto necessario. Spesso, non dormivano per più giorni e problemi si aveva-

no per l'alimentazione, principalmente costituita da cibi in scatola, gallette, patate, cipolle e pesce fresco che pescavano in abbondanza specie nella traversata Panama - isole Galapagos. A seconda delle traversate e delle possibilità di rifornimenti, avevano a bordo viveri per tre mesi e 600 litri d'acqua che usavamo solo per bere, per il caffè e per cucinare, quando era possibile. Per lavarsi usavamo acqua di mare e facevamo la doccia durante i forti e frequenti piovoschi tropicali. Anche in Oceano Pacifico, almeno per la metà occidentale, dalle isole Samoa allo Stretto di Torres fu una sequela di violenti fortunali. L'Oceano Indiano si rilevò relativamente tranquillo, anche perché l'imbarcazione riuscì ad evitare una formazione ciclonica a nord-est delle isole Seychelles. Il Mediterraneo, al ritorno, non macò invece di creare problemi a Geraci e Dominici, specie sotto Candia e nel tratto Golfo di Policastro-Napoli. Le traversate più lunghe del viaggio furono da Las Palmas a Trinidad di 2980 miglia superati in 34 giorni; da Panama alle Isole Galapagos, circa 800 miglia in rotta diretta, ma per via dei venti divenuti, 2563, impiegando 62 giorni; dalle Galapagos alle Marchesi di 3100 miglia, superati in 32 giorni; e la quarta da Batavia ad Aden lunga 5213 miglia (quasi un quarto dell'equatore terrestre compiuta in 72 giorni dei quali, ben 68 senza veder terra. E non mancarono i



pirati, incontrati durante la navigazione, nel Mar dei Caraibi, ed una tribù di antropofagi all'isola di Gaua, a nord delle Nuove Ebridi. La crociera complessivamente fu di 399 giorni di effettiva navigazione con un percorso di 27775 miglia marine e di quel lungo viaggio Geraci conservò la personale soddisfazione "di essere stato, l'unico italiano che ha compiuto crociere del genere, portando con onore i colori

della Patria", attraverso gli Oceani ed i mari del mondo, in luoghi dove mai nessuno li aveva portati. *Vorrei sperare* – egli scrisse anni dopo- che il mio esempio, *possa essere di sprone ai giovani colleghi per le maggiori glorie della Marina Italiana, alla quale invio il mio affettuoso saluto*. Dominici lasciò al nipote un diario dattiloscritto in cui narra l'esperienza di portare a compimento con ritorno a Roma via Ovest, una

delle più ardite imprese marittime sino allora compiute dalle marine internazionali. La loro impresa, straordinaria per i tempi, per i mezzi nautici e per le attrezzature veliche, è semiconosciuta, ricordata da pochi, rammentata da coevi ritagli di giornali o più recentemente da articoli apparsi su un numero del novembre 1982 della rivista della LNI e sul periodico "La Rassegna d'Ischia" nel 2015. A differenza di altri Paesi, per i navigatori di anni precedenti ed a quelli che si sono succeduti in successive epoche, con ben più attrezzate imbarcazioni, se ne perpetua la memoria come è stato per Joshua Slocum, primo uomo a fare il giro del mondo in solitario tra il 1895 ed il 1898 o il francese Alain Gerbault protagonista della circumnavigazione dal 1924 al 1929. A Geraci e Dominici non una targa nella sua città, una via, un francobollo commemorativo o un museo che avesse conservato quella barca-cimelio. La goletta *Mas* esposta infatti alle Fiera del Levante del 1937, conclusa l'esposizione in Puglia, fu lasciata morire nel porto di Bari nell'indifferenza collettiva, come testimoniò, rammaricato in una intervista, lo stesso Geraci. Un popolo di navigatori gli italiani, forse, ma dalla memoria labile e dal consolidato vezzo di non custodire testimonianze e atti che sono l'orgoglio di una nazione. Raro l'esempio del culto della memoria per stupendi marinai come in Liguria,



terra di tradizione marittima, per personaggi come Alberto De Albertis, fondatore nel 1879, a Genova dello Yacht Club Italiano, che a bordo della mitica *Violante*, imbarcazione di 12 tonnellate, lunga 12 metri, con una superficie velica di circa 130 mq con randa, fiocco e trinchettina, aumentabile a 189, con freccia e controfiocco, può a buon ragione considerarsi il padre del diportismo nelle Eolie. Sicuramente il primo italiano essendo stato preceduto dal conte Luigi di Neudorf, pseudonimo dell'Arciduca Luigi Salvatore Asburgo-Lorena "venuto lo scorso anno a Lipari sul suo yacht *Nix* sotto bandiera austriaca." Ma anche a Bagnara Calabria che ricorda i suoi "marinai" come il leggendario navigatore Vincenzo Fondacaro, che nel 1880/1881 insieme a Orlando Grassoni e Pietro Troccoli con una piccola imbarcazione a vela il *Leone di Caprera*, attraversò l'Atlantico per portare all'eroe dei due mondi

un pegno simbolico del loro sostegno, una raccolta di firme degli italiani in Uruguay. Geraci dopo la l'avventura, tornò a navigare per la Marina mercantile e allo scoppio della seconda Guerra mondiale, fu richiamato per fare parte della Forza Navale Speciale, agli ordini dell'ammiraglio Vittorio Tur. Congedato con il grado di Capitano di Corvetta, comandò per lunghi anni il Liberty, *Santa Rita*. Dominici tornò invece nella sua Messina ed operò a bordo di piroscafi di piccolo cabotaggio e poi sui primi traghetti privati che collegarono la Sicilia al Continente; morì nel 1979, nell'anno in cui la *Fastnet*, divenne la regata più sfortunata della storia della vela da competizione, 15 morti e cinque barche colate a picco. Geraci morì più tardi, nel 1983, nell'anno in cui *Azzurra* era la prima barca a vela italiana della storia, a partecipare all'Americas Cup.

sopra: Geraci e Dominici a bordo della loro barca;
a lato: la Lega navale di Messina premia i due "marinai" messinesi;

nelle pagine precedenti: la rotta seguita dalla goletta *Mas*, nel giro del Mondo; la barca a vela *Mas*, goletta di dieci metri e Geraci con Paolo David a bordo dell'imbarcazione.

VOS ET IPSAM CIVITATEM BENEDICIMUS



Una delle presenze architettoniche e monumentali più rappresentative e rappresentate della città di Messina è la stele con la Madonna della Lettera all'ingresso del porto. Ma è anche l'elemento che meglio rinsalda il territorio al suo mare, che unisce i viaggiatori ai suoi abitanti con le parole "Vos et ipsam civitatem benedicimus", riportate sul bastione cinquecentesco del Forte del SS. Salvatore. Giungendo via mare o partendo dalla città dello Stretto, a bordo di ferry boat una volta, di aliscafi e traghetti poi o di navi da crociera, quella frase riconduce al primo secolo d.C., all'anno 42, quando l'apostolo Paolo, durante il suo viaggio

verso Roma, fece sosta a Messina, raccontando le opere di Gesù. Un gruppo di messinesi si convertì al Cristianesimo e inviò subito una rappresentanza in Terra Santa a rendere omaggio alla Madre Celeste, ancora vivente. Maria incontrò l'Ambasceria il 3 giugno a Gerusalemme e scrisse per l'intera popolazione una lettera in ebraico, legata con una ciocca di capelli, oggi conservati nel Duomo di Messina, con la frase di benedizione perpetua sulla città. Da ciò derivò il forte culto mariano e la devozione alla Madonna della Lettera che viene ribadita il 3 giugno di ogni anno, festa della patrona di Messina.

La Stele votiva con la Statua della Madonna benedicente, simbolo della tradizione religiosa della città, legata al culto della Sacra Lettera, fu realizzata nell'ambito degli interventi promossi dall'Arcivescovo Mons. Angelo Paino, durante gli anni fervidi della Ricostruzione. La Sacra Effigie fu consacrata il 12 agosto 1934 ed illuminata da papa Pio XI che azionò dalla sua residenza romana il delicato meccanismo radioelettrico progettato da Guglielmo Marconi.

Il 13 agosto 1947 Pio XII ripete il gesto del suo predecessore illuminando, per la seconda volta nella storia, la stele da Roma, solennizzando la conclusione dei lavori di riparazione per i



danni che la statua della *Madonnina*, come i messinesi amano definirla, aveva subito durante il secondo conflitto mondiale; una scheggia tra l'altro ne aveva danneggiato un braccio. Il Papa volle ricordare il gesto con un radio-messaggio e ribadendo che il risorgere della stele è come una «promessa che si rinnova», promessa a una città devota a Maria nei secoli e promessa di un popolo alla sua Madre e Regina. Queste furono le sue parole: «In questa mistica sera, al cospetto del vostro mare azzurro e della vostra terra incantata, torna l'esultanza di tutto un popolo che in questo momento appunta sulla colonna votiva i suoi sguardi e il suo pensiero e a Maria tutta l'anima [...]».

Venti anni dopo, il 16 settembre del 1954 per commemorare l'anniversario della partenza di Don Giovanni d' Austria alla volta di Lepanto, la statua fu solennemente incoronata alla presenza del cardinale di Palermo, mons. Ernesto Ruffini, e impreziosita della Sacra Lettera in bronzo dorato, nella mano sinistra della Madonna.

L'imponente struttura si eleva fino a sessanta metri sul livello del mare, posta sulla terrazza circolare del Forte SS. Salvatore (XVI secolo), nel punto estremo della Falce del Porto, delimitata dal bastione che reca l'iscrizione di benedizione.

È costituita dalla stele ottagonale prismatica rastremata, rivestita in pietra di Trapani, internamente praticabile,

culminante nel capitello floreale sulla base del quale poggia la statua sveltante sul globo e rivolta verso l'abitato.

Il manufatto apicale, alto sette metri, cavo e sostenuto da un traliccio interno ferroso, fu forgiato dalla ditta Cerri di Milano che tradusse il bozzetto dello scultore Tore Calabrò, ispirato dal simulacro d'argento del 1902 di Letterio Gangeri, custodito nel Tesoro del Duomo.

È costituito da una serie di lamine di rame modellate a stampo e saldate l'una all'altra tramite perni rivettati, dorate a foglia d'oro applicata su una missione di olio di lino pigmentato, che il restauro del 1998 ha ripristinato. A disporre l'intervento fu l'Amministrazione comunale che deliberò di affidare la doratura alla ditta Rosario Schillace di Acicatena, la stessa a cui il Comune di Messina aveva precedentemente affidato i lavori di restauro della statua e dell'armatura portante per un importo di 121 milioni di lire.

Entrambi gli interventi di restauro, furono portati avanti in intesa con la sezione Storico artistica della Soprintendenza ai beni culturali di Messina, dopo i lavori di somma urgenza per il consolidamento della stele. Dal 24 aprile 1998 al 29 giugno 2000, fu anche montato sulla stele un orologio elettronico, voluto dall'arcivescovo, mons. Giovanni Marra, posto alla base della statua, in corrispondenza della sfera, perché segnasse l'attesa e l'arrivo del Giubileo.

Il 3 agosto 2008 è stata rimontata, grazie all'intervento dell'Autorità portuale di Messina e la collaborazione della ditta Schipani, la corona che cingeva la statua della *Madonnina*, da anni in disuso ed il cui circuito elettrico era stato danneggiato nel settembre 2004, da un fulmine. Vari interventi poi nel 2010 e nel 2019 hanno permesso il ripristino di alcune lettere mancanti, mentre ad agosto 2019 è stata attivata l'illuminazione della cortina muraria esterna del Forte San Salvatore. La realizzazione si deve ad un progetto commissionato dall'Istituto Italiano dei Castelli, in collaborazione con Marina Militare attraverso il Comando Marittimo Sicilia e, grazie ad un'ampia sinergia tra istituzioni locali, forze sociali, culturali, imprenditoriali e religiose della città, con il duplice significato di abbellire la fortificazione cinquecentesca e l'ingresso del porto, e di auspicio per Messina. E dalla città dello Stretto, dal suo monumento simbolo, nei giorni difficili per l'Italia e per il mondo intero, la Marina Militare ha acceso il bastione del Forte San Salvatore con le luci del tricolore, per ribadire la speranza e il sentimento di appartenenza ad una Nazione, riscopertasi unita nella lotta contro il coronavirus.

nella pagina accanto: la *Madonnina del Porto* con il *Vespucci* che lascia Messina e la statua benedicente.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- F. ANGIOLINI *Il porto in Luoghi quotidiani nella storia d'Europa*, La Terza, 1993
- ANNUARIO NAVALE 1911, Lega Navale Italiana, Roma, 1911
- AA. VV., *Cenno sull'amministrazione della real delegazione de' pacchetti a vapore napoletani*, Napoli, s.n.t, 1 gennaio 1838
- AA.VV., *Esploratori, fregate, corvette ed avvisi italiani 1861-1968*, Ufficio storico della Marina, 1969
- AA.VV., *Messina: storia e civiltà*, GBM, 1997
- A. CROCE, *La Societe Generale des Transports Maritimes a Vapeur*, MDV, 2003
- A. KLUDAS, *Great Passenger Ships of the World*, vol. da 1 a 6, Patrick Stephens 1975
- A. BAFFI, *Dal Clipper alla Liberty*, Frilli, 2004
- F. BARGONI -F.A.V. GAY, *Navi a vela e navi miste italiane 1861-1887*, Ufficio Storico della M.M., Roma, 2001
- R. BATTAGLIA, *L'ultimo splendore: Messina tra rilancio e decadenza (1815-1920)*, Rubbettino 2003
- BERNADAC-GALLOCHER, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet 1862 a nos Jours*, vol. 1 e 2, Tacussel, 1991
- BETANZOS FRANCISCO FONT, *Origenes y constitución de la Compañía Transmediterránea. Evolución económica y comercial en el siglo*
- A. BETTI CARBONCINI, *Ferry boats un secolo*, Cortona, Calosci, 1997
- BONSOR, *North Atlantic Seaway*, Brookside pub.,vol. da 1 a 5, 1979
- A. BORDA BOSSANA, *Centocinquant'anni di navi da crociera a Messina*, Grafoeditor, 2013
- A. BORDA BOSSANA, *Diario dei principali avvenimenti cittadini dal 1908 al 1950*, Città & Territorio, 1997
- A. BORDA BOSSANA, *Grattacieli sulle onde*, Città & Territorio, 2007
- A. BORDA BOSSANA, *Immagini di Messina dal 1908 al 1950*, Città & Territorio, 1997
- A. BORDA BOSSANA, *Messina e le navi della Marina Russa*, Di Nicolò, 2006
- A. BORDA BOSSANA, *Palazzo Zanca: il Municipio di Messina*, Città & Territorio, 2005
- A. BORDA BOSSANA, *Stretto di Messina. Traversata e collegamenti*, Pungitopo, 2019
- F. BOURQUELOT E R. RÉCLUS, *La Sicilia*, Milano, 1873
- V. G. CARBONARA, *Transatlantici di sogni*, Graohital Ceccinelli, Roma, 1987
- A. COOKE, *Liners & Cruise Ships*, vol. 1-2-3, Carmania press, 2000
- A. CUCARI, *Velieri, storia e tipologia dei dominatori del mare*, Electa Mondadori, 2005
- P. DAWSON, *The liner, retrospective & renaissance*, Conway maritime, 2005
- F. DE MARIA, *La Sicile, centre de la Méditerranée*, in *La Phalange*, Peyronnet et Cie, 1937
- A. DI GIACOMO – G. DI GIACOMO, *Citrus oils*, Stazione Sperimentale per l'Industria delle essenze e dei derivati agrumari, Reggio Calabria 1990
- M.T. DI PAOLA - S. SAVASTA, *Fra le righe*, Di Nicolò, 2005
- DIREZIONE GENERALE DELLA MARINA MERCANTILE, *La Marina Mercantile Italiana al 31 Dicembre 1930-IX Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile*, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1934
- C. DONZEL, *Transatlantici - l'età d'oro*, De Agostini, 2006
- G. DORIA, *Debiti e navi. La compagnia Rubattino (1839-1881)*, Marietti, Genova 1990
- M. ELISEO e P. PICCIONE, *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*, Tormena, 2001
- M. ELISEO, *The Sitma Liners & the V Ships*, Carmania press, 1998
- E. FRANZINA (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana*, I. Partenze, Donzelli, Roma 2000
- E. GAMBERINI, *Monografia marittima della Sicilia Nordorientale*, Messina, 1920
- G. GIORGERINI-A. NANI, *Le navi di linea italiane 1861-1961*, Roma, 1962
- GÓMEZ-SANTOS MARINO, *Todo Avante*
- S. GRECO, *Storie messinesi*, vol.II, Edas, 1989
- SHIPPAX, *Guide annate dal 1992 al 2007*, Halmstad -Svezia
- T. GROPALLO, *Il Romanzo della Vela, Maralunga*, Bogliasco - Genova 1964
- T. GROPALLO, *Navi a Vapore ed Armamenti Italiani dal 1818 ai giorni nostri*, Ist. Grafico Bertello, 1958
- C. B. HANSEN, *Die deutschen Passagierschiffe von 1816 bis heute*. Издательство: Koehler, Hamburg (Гамбург). Год издания: 1999
- D. HAWS, *Merchant Fleets in profile*, vol. da 1 a 4, Patrick Stephen Ltd, 1978
- ISTITUTO INTER. DELLE COMUNICAZIONI volume 2002 - n. 86 Genova
- G. IAPICHINO, *Tra Scilla e Cariddi*, Messina 1999
- F. IMPERATO, *Manovra delle navi*, I e II volume, Hoepli, 1913
- R. JACKSON, *Liners, tankers & merchant ships*, Grange Books, 2007
- R. W. JORDAN, *The World's Merchant Fleet 1939*, Chatham Publishing, 2006
- A. KLUDAS, *Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd, Band 1-1857 bis 1919*
- A. KLUDAS, *Great Passenger Ships of the World*, vol. da 1 a 6 , Patrick Stephens 1975
- KLUDAS-BISCHOFF, *Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie 1847- 1970*, 3 volumi, Koehler 1981
- KLUDAS-HEINE-LOSE, *Die Grossen Passagierschiffe der Welt*, Koehler, 2006
- C.te LANFANT, *Historique de La Flotte Des Messageries Maritimes 1851-1975*, Mordacq, 1979
- W. LAWSON, *Pacific Steamers*, Brown & Ferguson, 1975
- P. LONGO, *Messina città rediviva*, ristampa anastatica dell'edizione del 1933, Messina, 1994
- P. LOTHER, *The Lido Fleet, Italian Line Passenger Ship & Service*, Seadragon press, 1998

- S. LUPO *Agricoltura ricca nel sottosviluppo. Storia e mito della Sicilia agrumaria (1860-1950)*, in «Archivio storico per la Sicilia orientale», 1, 1984
- J. M. MABER, *North Star to Southern Cross*, Stephenson, 1967
- U. MARCHESE, *Le Industrie dei Trasporti Marittimi fra I primi anni 80 e l'inizio del 2000*
- A. MOLINARI, *Porti, trasporti e compagnie*, in Piero Bevilacqua, Andreina De Clementi
- P. NEWALL, *Union Castle a Fleet History*, Carmania press, 1999
- F. OGLIARI, L. RADOGNA - *La Navigazione Generale Italiana - Le Sue Eredi - Le Minori - 1^a ed. 1977 - Vol. III - Serie Trasporti Marittimi*
- A. RAFFA, *Pirati, corsari, schiavi, marinai, mercanti* - in Atlante
- C.G. ZENI, *Con i remi e con le vele*, Galardi, 1957
- C. PERFETTO, *Vicende della Marina Mercantile a vapore nel Reame delle Sicilie dal 1800 al 1860*, Stabilimenti tipografico G. Barca, Napoli, 1923
- PRADO FEDERICO ÁLVAREZ, *Un segle d'oceanografia a les Balears*; Issues 88-89 of *Estudis baleàrics*, 2007
- C. ROTHE, *Schiffe der Welt. Welt der Passazierschiffe unter Hammer und Sichel*, 1994 CAN.
- F. SERAFINI, *La mariniera nell'epoca del vapore*, Gribaudo, 2002
- OTTO J. SEILER, *Südamerika Fahrt. Deutsche Linienschiffahrt nach den Ländern Lateinamerikas, der Karibik und der Westküste Nordamerikas im Wandel der Zeiten*
- L. RADOGNA, *Cronistoria delle unità da guerra delle Marine preunitarie, vol.11, Uff. Storico della M.M., 1981, pagg. 263-265*
- F. RICCOBONO, *Il porto di Messina*, Autorità portuale Messina, 2006
- F. SERAFINI, *Ponte di Comando*, Asti, Gribaudo, 1995
- F. SERAFINI, *Vele d'epoca*, Gribaudo, 1994
- F. SERAFINI, *Musei navali nel Mondo*, Gribaudo, 1997
- M. SIRAGO, *Gli studi nautici nel Regno di Napoli (1770-1861)*, in M. Maffrici - C. Vassallo, a cura di, *Sguardi mediterranei tra Italia e Levante (XVII-XIX secolo)*, Mediterranean Maritime History Network (MMHN), Conference, Izmir 4-7 May 2010, Malta, 2011
- E. W. SMITH, *Passenger Ships of the World, past and present*, George H. Dean Co., 1978
- L. SPALLANZANI, *Viaggi alle due Sicilie e in alcune parti dell'Appennino*, Pavia, 1793
- E. SORI, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, Il Mulino, Bologna 1979
- L. TRIAHAN, *La Compagnie Generale Transatlantique*, Glenat, 1991
- M. E. TONIZZI, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Angeli, Milano 2000
- UFFICIO STORICO M. M., *Le Navi Mercantili Perdute*, 3a Edizione, 1997
- P. VALENTI, *Navi Passeggeri Italiane ed Austriache dal 1913 al 2000*, vol. da 9 a 16, Associazione Marinara "Aldebaran", Trieste, 2007
- G. VUILLIER, *La Sicilia*, Milano 1897
- E. A. WILSON, *Soviet Passenger Ships 1917 - 1977*. Издательство: "World Ship Society". Год издания: 1978. Применённые страницы
- V. ZACCAGNINO, N. PAGANI, *Palazzi sul mare, dalla linea alla crociera: l'affascinante storia delle grandi navi passeggeri*, De Agostini periodici, 2005
- L. ZAGAMI, *Confinati politici e relegati comuni a Lipari*, Messina 1970
- PUBBLICAZIONI
dell'Ufficio Storico della Marina Militare; di Fincantieri, Lloyd Triestino, Msc, Costa crociere e Ansaldo
- SITOGRAFIA
All Ships of the US Navy by Answers, www.answers.com
Associazione Marinara "Aldebaran"
Biblioteca dell'Università di Washington, Seattle, USA, <http://content.lib.washington.edu/>
Clyde Shipping & Shipbuilding www.clydesite.co.uk/
Gallica, archivio della Bibliothèque nationale de France
History of the US Navy & Naval Ships, www.navyhistory.com/
History of the World's Navy, www.battleships-cruisers.co.uk/
Kom-Brig Russia <http://kombrig.homestead.com/index.html>
Mariners, www.mariners-l.co.uk/LibIndex.html
Puget Sound Maritime Historical Society, Seattle, USA, <http://pugetmaritime.org/>
Schoonerman - Schooner & Tall Sailing Ships www.schoonerman.com/home.htm
Traditional Boats & Tall Ships www.tallship.co.uk/index.phtml
www.a-f-s.it
www.agenziabozzo.it
www.aidmen.org
www.betasom.it
www.bruzelius.info/
www.bureauveritas.it
www.dnv.it
www.fjord1.no/en/
www.guardiacostiera.it
www.hamworthy.com;
www.imo.org/
www.lhg-online.de
www.lngoneworld.com;
www.man-mec.com
www.marina.difesa.it
www.marinediesels.info/index.html
www.marinetraffic.com
www.miramarshipindex.org.nz
www.navicarmatori.net
www.plimsollshipdata.org
www.rina.org
www.trentoincina.it
www.vidamaritima.com
www.wrecksite.eu/

- 5 INTRODUZIONE DEL PRESIDENTE PIERO MAUGERI
- 9 TERRITORIO D'AMARE
- 11 L'AVVIO DELL'ETÀ CONTEMPORANEA 1880-1907**
- 14 NEL FEBBRAIO DEL 1880 FU RADIATA L'UNICA NAVE MILITARE CHE SI SIA MAI CHIAMATA MESSINA
- 16 *18 MARZO 1885: "UN URAGANO DEVASTA IL PORTO DI MESSINA"*
- 18 ... PER QUATTRO CESTE DI FRUTTA CHE PASSANO DA MESSINA A REGGIO... E IL FERRY BOAT DIVENTÒ SIMBOLO DELLO STRETTO
- 20 DUE SECOLI FA LA NOTIZIA DI UN NAUFRAGIO NELLO STRETTO FECE IL GIRO DEL MONDO
- 22 LA *GIRALDA* NEL 1895 DA YACHT INGLESE, DIVENNE PANFILO REALE SPAGNOLO E RIPORTÒ A SIVIGLIA LE SPOGHE DI CRISTOFORO COLOMBO
- 24 UN PIROSCAFO CHE ORMEGGIÒ A MESSINA CON DUE NOMI
- 26 INVENTÒ I VIAGGI DI PIACERE PER MARE E FINÌ COME NAVE OSPEDALE
- 28 LE CARTOLINE DI SALUTI DURANTE LE CROCIERE DELL'HAMBURG-AMERICAN LINE
- 30 LA REGIA CORAZZATA *SARDEGNA* INVIATA A MESSINA PER L'ORDINE PUBBLICO
- 32 GLI AGRUMI SULLE BANCHINE DEL PORTO DI MESSINA
- 34 *IL GRANDE ED AMATO RE DEL SIAM* NEL 1907 NELLO STRETTO DI MESSINA
- 37 L'EMERGENZA DEL NOVECENTO 1908-1919**
- 38 IL CARGO *PRODUGOL* AFFONDATO NEL PORTO DI MESSINA NEL SISMA DEL 1908
- 40 LE NAVI MERCANTILI IN SOCCORSO DI MESSINA DOPO IL SISMA
- 44 SISMA 1908: TESTIMONIANZE DAL MARE
- 48 UNA "FALSA" CARTOLINA DEL 1909
- 50 CIMELI DELLA CHIESA GRECA DI MESSINA DALLE ROVINE DEL TERREMOTO AL MUSEO BIZANTINO E CRISTIANO DI ATENE
- 52 IL TRANSATLANTICO *CARPATIA* A MESSINA UN MESE PRIMA DI SALVARE I NAUFRAGHI DEL *TITANIC* E PER L'ULTIMA SUA CROCIERA NEL 1915
- 54 *IL BELVEDERE* A MESSINA TRASPORTANDO TRUPPE DOPO LO SCALO INAUGURALE PER IMBARCARE EMIGRANTI
- 56 L'AFFONDAMENTO DEL *CHAOUIA* NELLO STRETTO A GUERRA FINITA
- 60 AFFONDAMENTO DEL PIROSCAFO *VERONA* CHE NEL 1908 AVEVA PORTATO AIUTI ALLA POPOLAZIONE TERREMOTATA
- 62 LUIGI RIZZO L'EROE MILAZZESE
- 64 LA *GIUSEPPINA ILARDI* CARBONIERA "MESSINESE" CON LO SPIRITO DEGLI ARMATORI SICILIANI
- 66 UN SILURO CHIUDEVA LA BREVE VITA DEL PIROSCAFO *SAN GUGLIELMO* CHE NEL 1911 AVEVA INAUGURATO I VIAGGI PER NEW YORK
- 68 IL NAUFRAGIO DEL *CITTÀ DI MILANO* LA POSACAVI CHE AVEVA RISTABILITO I COLLEGAMENTI TELEGRAFICI DOPO IL 1908
- 71 TRA TRANSIZIONI E CRISI 1920-1937**
- 72 DALLO YACHT *NARCISSUS* SBARCÒ A MESSINA L'EX PRIMO MINISTRO GRECO ELEFTHERIOS VENIZELOS ESULE NEL 1920
- 74 INIZIANO LE TRASMISSIONI RADIOFONICHE CON IN PORTO A MESSINA L'*ELETTRA* "CANDIDA NAVE CHE NAVIGHI NEL MIRACOLO E ANIMI I SILENZI"
- 76 *BARBARA*: LA NAVE ROTORE A MESSINA NEL 1926
- 78 IL PIROSCAFO *FRANCESCO CRISPI* A MESSINA NEL VIAGGIO INAUGURALE E NEL 1939 PRIMA DEL SUO DISARMO
- 80 SCALO A MESSINA, DEL *NEPTUNIA* UNA DELLE PRIME NAVI ITALIANE PER LE CROCIERE IN MEDITERRANEO
- 84 LA "CROCIERA DELLA MAGNIFICENZA" NEGLI ANNI VENTI A MESSINA
- 86 LA TORPEDINIERA *PIEMONTE* A MESSINA DURANTE IL SISMA, TRASFORMATA IN NAVE CISTERNA E DEMOLITA NEL 1932
- 88 UN MILAZZESE TRA L'EQUIPAGGIO DEL *REX* CHE CONQUISTÒ NEL 1933 IL NASTRO AZZURRO
- 90 DUE NAVI E TRE FOTOGRAFIE IN MOSTRA IN OLANDA
- 92 IL PIROSCAFO *PIEMONTE* PER OLTRE SEI ANNI "COMPARSA" NELLO SCENARIO VISIVO DI MESSINA
- 94 I PICCOLI PIROSCAFI CHE DA MESSINA RIFORNIVANO L'AFRICA ORIENTALE
- 96 LA LUPA DELLO STRETTO FECE ARENARE LA NAVE CHE AVREBBE COSTITUITO L'EMBRIONE DELLA FLOTTA COMMERCIALE SVIZZERA

99 L'ECLISSI DELLA GUERRA 1938 - 1949

- 100 L'ULTIMA CROCIERA A MESSINA NEL 1938 E POI NAVE AL SERVIZIO DEL TERZO REICH
- 102 A MESSINA LA *STUBEN* PER LA CROCIERA MEDITERRANEA DEL 1939
- 104 MAI A MESSINA COME *KAISER FRANZ JOSEF I* MA DA NAVE ITALIANA FECE IL PRIMO SCALO
- 106 LA LAMPADA VOTIVA ALLA MADONNA DELLA SACRA LETTERA E IL REGIO INCROCIATORE *BOLZANO*
- 108 SETTANTACINQUE ANNI FA L'EPICA IMPRESA DI MALTA 2 CON L'AMMIRAGLIO DELLO STRETTO, FRANCO COSTA
- 110 DALL'ADRIATICO I PIROSCAFI *VIOTTI*, *BAIAMONTE* E *SAN ROCCO* DURANTE IL 1941 ASSICURARONO I COLLEGAMENTI NELLO STRETTO
- 114 IL PIROSCAFO *DAVIDE BIANCHI* A MESSINA NEL 1942 PER L'ULTIMA SUA FOTO
- 116 RITROVATO VICINO STROMBOLI IL RELITTO DELL'INCROCIATORE LEGGERO *GIOVANNI DELLE BANDE NERE*
- 120 DOPO L'AFFONDAMENTO DEL *CITTÀ DI GENOVA* LA PRIMA NAVE A INTERVENIRE FU L'INCROCIATORE *EOLO*, IL POSTALE DELLE ISOLE EOLIE
- 122 UNA BARCA DA LAVORO COSTRUITA A MESSINA NEL 1944, PROMUOVE I MUSEI DEL MARE E DELLA MARINERIA
- 124 IL TRANSATLANTICO *CONTE BIANCAMANO* ORMEGGIATO A MESSINA PER NOVE MESI

127 DALLA RINASCITA AI SOGNI 1950-1970

- 128 *CYRENIA*: NAVE DI SOGNI PER L'AUSTRALIA
- 130 L'EVACUAZIONE DELLA POPOLAZIONE DI STROMBOLI NEL 1950 CON LA *PANAREA*
- 132 LA SECONDA NAVE PIÙ LONGEVA DEL MONDO, DETENTRICE DEL NASTRO AZZURRO NEL 1875, CONCLUSE LA SUA VITA A MESSINA NEL 1950
- 134 I "BUS DEL MARE" NEL PORTO DI MESSINA
- 136 PER QUATTRO ANNI UN RELITTO GALLEGGIANTE DI FRONTE LA FONTANA DEL MONTORSOLI
- 138 UNA PETROLIERA FORZÒ IL BLOCCO DELLO STRETTO DI MESSINA E UNA NAVE RUPPE I CAVI DELL'ELETTRODOTTO SOSPESO
- 140 GLI SCALI A MESSINA DELLA NAVE CHE LA SPERONÒ *L'ANDREA DORIA*
- 142 IL 19 FEBBRAIO 1959 LA CROCIERA DEI MILIARDARI
- 144 A MESSINA L'APPRODO DELLA *POBEDA*, PRIMA NAVE SOVIETICA IN UN PORTO ITALIANO DOPO IL 1917

- 146 *SLEIPNER*, CAVALLO DI ODINO, A MESSINA CON LA FLOTTA IMPERIALE GERMANICA E CON GLI ALISCAFI RODRIQUEZ
- 148 LE NAVI...DI *ANTONELLO DA MESSINA*
- 150 LA MALEDIZIONE DELLA "NAVE BLU" RISCHIÒ LA COLLISIONE NELLO STRETTO DOPO IL SEQUESTRO DEI TERRORISTI
- 152 DA NAVE DA GUERRA A "PALAZZO" GALLEGGIANTE

155 PROSPETTIVE 1980-2020

- 156 *MARINA DI LIPARI*: TRAGHETTO SCANDINAVO IMPIEGATO, OTTANTASEI ANNI DOPO IL VARO, ALLE ISOLE EOLIE PER TRASPORTARE AUTOCISTERNE
- 158 LA *PAOLUCCI* DA IDROAMBULANZA DI STANZA A MESSINA A YACHT DI LUSO
- 160 NEL 1983 ENTRAVA IN FUNZIONE LA STAZIONE DI DEGASSIFICA PER NAVI CISTERNA, PRIMO IMPIANTO IN ITALIA
- 164 UN TRAGHETTO DELLO STRETTO DIVENUTO ATTRAZIONE TURISTICA PER IL DIVING IN SPAGNA
- 166 NAVI A VELA DI OGGI E LA CANTIERISTICA MESSINESE
- 170 *LO FARO* E *CAMARGUE* NAVI DUE VOLTE "SCOMPARE"
- 172 ARENARSI NELLO STRETTO DI MESSINA
- 176 UN EROE MESSINESE: IL COMANDANTE SALVATORE TODARO
- 178 IL FOTOGRAFO VENUTO DAL MARE CON LA FLOTTA RUSSA DOCUMENTÒ I DANNI DEL 1908
- 180 L' *AURORA* RESTAURATA PER IL CENTENARIO DELLA RIVOLUZIONE D'OTTOBRE, CONSERVA MEMORIE DEL SISMA
- 184 *MSC SEASIDE* LA NAVE PIÙ GRANDE MAI COSTRUITA IN ITALIA, HA RINVERDITO LA TRADIZIONE DELLA MAIDEN CALL
- 188 FUGACE APPRODO A MESSINA DI UNO STORICO YACHT
- 190 IL VIAGGIO PER MARE E LE MIGRAZIONI
- 194 I "MARINAI" MESSINESI, GERACI E DOMINICI, E L'EPICA CIRCUMNAVIGAZIONE DEL GLOBO A BORDO DI UNA BARCA A VELA DI 10 METRI
- 198 VOS ET IPSAM CIVITATEM BENEDICIMUS
- 200 RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

