

Marinai d'Italia

"Una volta marinaio... marinaio per sempre"

MENSILE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



Anno LXI
n. 7 • 2017
Luglio

Poste Italiane S.p.A. Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1 comma 1 - DCB Roma



La "Damigiana del Pennese"

Giancarlo Facchini - Socio del gruppo di Milano

C ome molti sanno in navigazione, in mare, non si butta mai via nulla. A bordo dei velieri, nessuna cosa era ritenuta inutile, perché ad essa poteva venir trovata una nuova vita, una nuova funzione: il riciclo era d'obbligo.

Ma a chi veniva data l'ultima parola, quella definitiva, circa la completa inutilità da considerarsi un "rifiuto"?

Al "marinaio pennes". Lui, il Pennese, alle dirette dipendenze del Nostromo di Bordo, riusciva a dare nuova linfa ed utilità a qualunque cosa della quale, invece, tutti gli altri avevano decretato l'eliminazione. Responsabile della Cala di rispetto (ossia del magazzino di bordo del materiale di consumo) continuava a serbare, a stipare, risparmiare anche ogni cosa scartata, nella convinzione che, tanto, prima o poi, sarebbe di nuovo servita.

Ebbene, ripristinando questa antica tradizione marinara, in Sede Darsena del Gruppo di Milano da tempo ha fatto bella mostra di sé *Agnese*, la damigiana del Pennese.

Nulla, come detto, deve essere buttato e, dunque, dentro il collo di Agnese, per quasi un anno, hanno continuato a confluire le monetine di resto, le banconote di piccolo taglio, gli assegni circolari da milioni di Euro (chissà mai?), che i Soci e gli ospiti della Sede sono andati ad infilarvi.

Il contenuto di Agnese, per tradizione, non deve essere destinato alle attività del Gruppo bensì alle "care genti", ossia ad opere o ad azioni a favore della *collettività esterna*.

Visto quanto accaduto a partire da Agosto 2016 nelle Marche, nel Lazio ed Umbria, è stato allora deciso di donare il contenuto di Agnese alle popolazioni colpite dal terremoto. Il 6 gennaio il tappo di Agnese è stato fatto saltare e, tra la sorpresa generale, il conteggio ha portato alla cifra, impensabile all'inizio, di 807,76 euro, cifra che è stata, come detto, inviata alle popolazioni terremotate tramite la sottoscrizione aperta dalla Presidenza Nazionale a favore di tali popolazioni.

Ora Agnese è stata di nuovo tappata e fa di nuovo bella mostra di sé, pronta ad accogliere la generosità dei Marinai, generosità che - ne siamo convinti - non mancherà mai!





Integrazione

Cosa resta ormai della mia terra? Che rimarrà ai figli ed ai nipoti? Ci sarà domani un tricolore e un crocefisso appeso alle pareti?

Penso a mio padre e penso al suo sudore, e a questa terra che tanto ne ha assorbito. Penso a mio nonno che libero solcava ed al suo mare che lui ha tanto amato.

Apriamo porte perché così è di moda. La nostra casa la diamo a chi la vuole. Il nostro cuore ormai non conta niente. Agli altri i fatti, a noi solo parole.

Io non lo so se ho aperto a mio fratello. Non ho sentito nemmeno il suo bussare. Non è entrato in punta dei suoi piedi e forse adesso son io a dover andare.

Una lacrima mi scende e la nascondo. Ascolto il Papa con sempre più fatica. Non voglio mostrar pianto ai miei nipoti. Prego il mio Dio. Che Dio ci benedica!

Enzo Arena - Socio del Gruppo di Roma e della Componente Nazionale Sommergibilisti

Editoriale del Presidente Nazionale







Migranti...

lla fine dovremo pur parlarne, anche se so di trattare un tema che si presta a svariate interpretazioni. Ma è tema a soggetto e carattere squisitamente marinaro, dunque noi marinai non possiamo mettere la testa sotto... l'acqua e far finta di niente. Soccorrere chi sta per colare a picco o è naufragato è, prima che obbligo da codice della navigazione, legge morale, è nel plurisecolare DNA di tutti i marinai del mondo. Lo è altrettanto andare a cercare qualcuno a pochi chilometri dalla costa onde traghettarlo in un porto italiano anche se questo non è quello più vicino? Direi di no, assomigliando di più ad un favore a coloro che sul traffico di "migranti" campano alla grande. L'omissione di soccorso è un reato grave, anche sulle strade, lo è ancor di più sul mare. Abbiamo però visto in televisione un curioso andirivieni di navi, battenti le più disparate bandiere, che non salvano chi è in difficoltà o pericolo ma sbarcano nei nostri porti migliaia di persone giovani, in piena salute, dotate di cellulari di ultima generazione, bambini senza genitori, insomma tutta gente che non fugge da guerre o violenze (vi risulta, per esempio, che in Nigeria o in Senegal o in Bangladesh ci sia uno stato di guerra?). E poi, perché nei nostri porti e non in quelli della bandiera della nave? Se qualcuno dei nostri politici ha firmato un impegno del genere, ci si dica chi è, così vedremo di ricordarcene al momento opportuno. Queste sono le navi delle ONG, Organizzazioni Non Governative. Siamo proprio sicuri che abbiano titolo, queste ONG, ad andare a prendere questi "poveretti"? Il mio dubbio si fonda su una questione di principio e prescinde da ogni considerazione morale o inchiesta giudiziaria. Mi pare di ricordare che esistano funzioni che sono di competenza degli Stati e quindi dei loro Governi, quali appunto, per esempio, quelle di polizia, security e intelligence, così come il controllo dei confini e la definizione dei requisiti per richiedere asilo. Queste prerogative non sono delegabili né alle ONG né a chicchessia. Ho letto dell'esistenza di un dossier redatto da "Frontex". l'agenzia europea che si occupa dei problemi frontalieri, dunque anche dei soccorsi nel Mar Mediterraneo, frontiera europea e non solo italiana. In esso è segnalato che alcune di queste navi ONG, una volta al limite delle acque territoriali libiche, spengono i sistemi di rilevamento e telecomunicazioni, come se non volessero farsi vedere ed ascoltare: mi domando, che bisogno c'è di occultarsi se non si ha nulla da nascondere? E qui torna bene rammentare la dichiarazione del capo della Guardia Costiera libica, Rida Aysa, che ha rivelato come tali navi violino continuamente il limite della acque territoriali libiche, senza avvisare la locale Guardia Costiera (a cui, ora, abbiamo regalato un bel numero di vedette) e, mediante i segnalatori notturni, avvisano i trafficanti che possono iniziare ad imbarcare migranti. "Le ONG ostacolano qualsiasi accordo fra la parte europea e la parte libica per far fronte al fenomeno", ha dichiarato ad Adnkronos International il portavoce della Marina di Tripoli, Avvoub Oasem, E cosa fa la Corte penale Internazionale? Mette sotto inchiesta la Guardia Costiera libica (dal Corriere della Sera del 2 luglio)! E cosa fa il G20 di Amburgo nella sessione del 8 luglio scorso? Riconosce il diritto degli Stati di tutelare i propri confini ma rifiuta di adottare sanzioni contro gli scafisti! Così, abbiamo non più fatiscenti barconi che affrontano le incognite di una lunga traversata fino a Lampedusa, come una volta (e solo quindi in condizioni di mare assicurato), ma nuovissimi gommoni (di chi la proprietà?) che devono fare, stracolmi fino all'inverosimile, solamente poche miglia e con la "meta" ben visibile all'orizzonte, per poi tornare serenamente indietro, pronti a nuovi viaggi. Recentemente, in Senato, il Comandante del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, l'Ammiraglio Vincenzo Melone, ha puntualizzato che alcune navi ONG agiscono, in fase di soccorso, sotto controllo della nostra Guardia Costiera ma, ha soggiunto, questo controllo non si estende al prima e dopo, ovvero al di fuori della mera attività SAR (Ri-

cerca e Soccorso). Precisazione di estremo rilievo ed interesse. Non giudico, parlo da marinaio a marinai. In ottemperanza agli accordi internazionali sottoscritti da tutte le nazioni ad Amburgo nel 1979, l'Italia dovrebbe gestire operazioni SAR in un'area di sua competenza grande due volte l'intero territorio italiano (500 mila Km. quadrati). Ci troviamo invece ad effettuare interventi in un'area più che doppia, a causa della reticenza di alcuni stati rivieraschi a definire le proprie aree di competenza. Perché non reclamiamo con forza e sollecitiamo, nelle sedi opportune. queste ratifiche, richiamando ogni Stato alle proprie responsabilità e, nel frattempo, facciamo sempre (ci mancherebbe altro, siamo marinai)" quello che ci compete" ma esclusivamente nella nostra area? Perché non pretendiamo che ogni nave con profughi a bordo attracchi nei porti della sua bandiera? Credo sia interesse nazionale che le "zone d'ombra" che coprono queste problematiche siano al più presto "illuminate" e chiarite perché non so fino a quando potremo far fronte all'invasione. Questo fenomeno epocale, oltre a costare un certo numero di miliardi di euro dei contribuenti in un momento in cui potrebbero essere investiti in altri settori vitali per la nostra traballante economia, crea crescenti problemi di coscienza, di disparità e di ordine pubblico che finiscono per intaccare anche quel poco che rimane di coesione e di senso civico della nostra gente. Proviamo ad applicare al problema (come risolvere il continuo flusso di illegali) il metodo che ci hanno insegnato alla Scuola di Guerra. Esaminiamo i fattori pertinenti, ossia la catena logistica che lo fa funzionare: essa si compone, nella parte terminale, di scafisti - ONG - porti italiani - centri di accoglienza. Questa ci costa 4.6 milioni di euro l'anno (finora), spesi e ripartiti nella realtà come ci ha dimostrato l'indagine su "Mafia Capitale". Definizioni: primo, non esiste l'esodo biblico per fame perché nessun affamato possiede 5 mila dollari per intraprendere il viaggio (i migranti si muovono in cerca di un futuro migliore sul qual investire quella cifra astronomica da rendere al racket negli anni). Secondo, non esiste alcuna emergenza, come invece ha dichiarato il nostro premier, perché si tratta di un'attività che va avanti almeno dal 2013, non da ieri, e riguarda (per ora) già quasi un milione di persone. Terzo: nessun paese europeo ne prenderà neppure uno: questi rimarranno in Italia per sempre, perché gli altri paesi applicano leggi e trattati, noi no. Soluzione: coerentemente con la legge del mare, la Convenzione di Ginevra e il patto di Dublino, applicare i respingimenti assistiti, cioè tutte le navi italiane, "Frontex" e ONG supportano la Guardia Costiera libica per impedire le partenze, togliere questi poveretti dalle grinfie degli scafisti, riportarli in Libia sani e salvi e ospitarli in campi profughi organizzati e gestiti dall'ONU con i caschi blu, ove aiutarli anche economicamente ed essere quindi rimpatriati ciascuno nel suo Paese d'origine. Questa soluzione farebbe cessare i flussi, ossia è la soluzione del problema? Credo di sì, perché nessuno sarebbe così pazzo da investire migliaia di dollari e rischiare la vita in lunghe traversate, anche desertiche, non avendo più la certezza di arrivare in Italia (e quindi forse in Europa). Il nostro senso di buonismo terzomondista sarebbe appagato. Le ONG assolverebbero al loro compito statutario. I migranti non rischierebbero più la vita e non sarebbero più illegali ma popolazione da assistere con criteri di moderna solidarietà (e non colonialismo). Il Mediterraneo non sarebbe più una tomba. Le bande criminali non potrebbero più sfruttare ed arricchirsi sulla pelle di guesta povera gente illusa. Si darebbe, infine ma non per ultimo, una giustificazione alla costosissima organizzazione delle Nazioni Unite, perché riguarda un fenomeno mondiale, e costerebbe molto meno di quanto ora spendiamo noi soli italiani, con o senza la pelosa e ridicola carità dei pochi spiccioli che ci fanno cadere dall'alto da Bruxelles. Anche l'Italia finirebbe così di fare figure barbine nella varie sedi internazionali.



In copertina

La Bandiera della Marina Militare

(vds articolo di Alessandro Paglia a pag. 12)

Direttore responsabile

Giovanni Vignati

Redazione

Angelo Castiglione, Alessandro Di Capua, Gaetano Gallinaro, Massimo Messina, Daniela Stanco, Beppe Tommasiello

Direzione, Redazione e Amministrazione

c/o Caserma M.M. Grazioli Lante Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma Tel. 06.36.80.23.81/2 Fax 06.36.80.20.90

Sito web

www.marinaiditalia.com

eiornale@marinaiditalia.com

giornale@mainadutalia.com

Iscrizione n. 6038 Reg. Trib. Roma 28 novembre 1957

Progetto grafico e impaginazione

Roberta Melarance

Stampa

Artigrafiche Boccia spa via Tiberio Claudio Felice, 7 84131 Salerno

Numero copie 35.800

Codice fiscale 80216990582

C.C. Bancario

UNICREDIT BANCA DI ROMA S.p.A. Agenzia di Roma 213 Ministero Difesa Marina IBAN: IT 28 J 02008 05114 000400075643 Codice BIC SWIFT: UNCRITM 1B94

C.C. Postale

n. 26351007 ABI 07601 - CAB 03200 - CIN 0 IBAN: IT 7400760103200000026351007 Codice B.I.C. BPPIITRRXXX

Ambedue i conti intestati a

Associazione Nazionale Marinai d'Italia Presidenza Nazionale c/o Caserma M.M. Grazioli Lante Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma

MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO



Sommario



- 1 Editoriale del Presidente Nazionale
- 4 Intervista al contrario



- 6 Italo Svevo e la vernice sottomarina
- 12 Il tricolore nei manifesti della Marina



15 Crociera dei Marinai d'Italia 2017 MSC Magnifica

18 Sfida sul mare: "Duello nell'Atlantico"



- 26 K-141 Kursk
- 28 Rapporto Transylvania
- 32 In kayak sul Po, al servizio della collettività







Avviso ai Naviganti

l refrain che in redazione circola da tempo è del tipo: "ai nostri lettori interessa soprattutto "vedersi" sul Diario: degli articoli sul giornale molto meno!". State annuendo... Sorge allora l'esigenza di disciplinare i contenuti del Diario perché se a tutti fa piacere ritrovarsi pubblicati non è affatto efficace sotto l'aspetto giornalistico, per esempio, inserire nel numero di giugno una attività effettuata a febbraio (cioè quattro mesi prima; la divisa sociale "canta" chiaro). Il perché di tanto ritardo (abbiamo calcolato una media di tre mesi a numero) è dovuto a diversi fattori: uno di questi è certamente la grande quantità di materiale (foto e didascalie) che i Gruppi ci fanno pervenire in occasione della ricorrenza del 4 dicembre (Santa Barbara) e del 10 giugno (Festa della Marina). Abbiamo allora deciso di organizzare meglio i contenuti del Diario dedicando interamente due numeri successivi alle citate festività (in particolare, quello di gennaio-febbraio e di agosto-settembre; 80 pagine ciascuno). L'azione di disciplina non è però univoca, cioè della sola redazione. È soprattutto legata alla sensibilità dei Gruppi che in tal senso ci foraggiano, e per sensibilità vale in primis la rapidità con cui si procede all'invio del materiale.

In tal senso, per la chiusura del numero di agosto-settembre p.v. verranno pubblicati i contributi (relativi al 10 giugno) che giungeranno in redazione entro e non oltre venerdì 21 luglio 2017; i successivi non verranno presi in considerazione e non seguirà riscontro da parte della redazione. Per quanto invece concerne il numero di gennaio-febbraio 2018 la data limite sarà indicata successivamente con un nuovo "avviso". Ciò consentirà, in assoluto, di rendere più attuali (ovvero meno "vecchie") le notizie che pubblichiamo. E se tale iniziativa, come in redazione crediamo, porterà effetti positivi sarà l'intera Associazione a beneficiarne.

LA REDAZIONE



Intervista al contrario

Enrico Cernuschi Socio del Gruppo di Pavia

intervistatrice, diciamo così, è carina. Giornalista o, più probabilmente, ancora pubblicista, data l'età. A patto, beninteso, che non sia io – brutto segno a trovare ormai tutti troppo giovani. Veste in modo poco disinvolto un tailleur blu, ma oggi – grazie al cielo – non c'è spazio per i pantaloni strappati apposta all'altezza del ginocchio, figli di un Dio molto minore e di una moda altrettanto improbabile. È arrivata tardi, ha creato una certa qual confusione e, alla fine, si è sistemata un po' defilata. Ha perso alcuni discorsi, ma non importa, tanto quelli li trova sul web.

La cornice di Civitavecchia, in compenso, è splendida. Un cielo e un mare stupendi; fa caldo, ma il giusto grazie al vento che spira dal mare, e le luci fanno sembrare Forte Michelangelo, alle nostre spalle, nuovo di pacca, come se fossimo nel Cinquecento. Mancano solo gli alabardieri del Papa e le galee reduci dalla vittoria di Lepanto oppure, osservando il Palinuro e il brigantino Italia, le Repubbliche romane, da Napoleone a Mazzini fino al 1870 e alla breccia di Porta Pia. Il passaggio di 3 Av-8 del Garibaldi riporta tutti, infine, al XXI secolo e alle tante campagne di quella portaerei (al diavolo il diplomatico portaeromobili degli anni Ottanta), dal 1999 a oggi. Dopo le cerimonie, segue, a bordo dell'Alpino, un piccolo rinfresco sotto la tenda dello sceicco. Semplice, elegante e senza nulla di sfarzoso. Siamo in Marina e, se è concesso il gioco di parole, lo stile non è acqua.

Coscienziosa, la cronista mi chiede, pressoché di straforo, "Scusa, ma come si chiama questa nave?" "Alpino", rispondo. "E che cos'è?". "Una fregata". "Quanto è lunga?". "Circa 150 metri". "E cosa fa?". "La nave da guerra". Lo sguardo che seque, un po' scocciato, vorrebbe dire "Mi prendi per il naso", anche se la parola naso non è quella giusta. Spiego che una nave da guerra fa la nave da guerra, ma la replica, in apparenza altrettanto logica, è l'inevitabile: "Ma scusa, a che serve in pace una nave da guerra?". "A un sacco di cose", faccio io col tono, per me tipico anche se involontario, del Padreterno, segnando così un punto a mio sfavore, ma destando lo spirito battagliero dell'interlocutrice. "Ho capito. È una di quelle navi che salvano la gente e che vediamo quasi ogni giorno in televisione". "Ma quel cannone", proseque indicando in alto sopra il cielo dell'hangar, "non è inutile per cose del genere? Sarebbero tutti soldi risparmiati". "Guardi, il discorso è lungo, ma parta da una premessa. Lo scopo non è salvare la gente, ma controllare il mare. I salvataggi sono inevitabili in quanto imposti dai trattati internazionali, dalle leggi del mare e dalla nostra civiltà, ma si tratta di quello che i giornali chiamano "effetto collaterale". "Mi scusi", fa lei, passando con naturalezza dal tu al lei come conviene a persone bene educate dopo le presentazioni di rito, "ma il mare va dove gli pare", "Vero, ma chi lo attraversa no. Va sempre verso una meta ben precisa". "Si spieghi, per favore". "Sul mare, sopra il mare e sotto il mare passa di tutto. Buoni e cattivi. La Marina applica la sovranità dello Stato nelle aree che lo interessano ed evita che il mare sia un Far West dove domina la legge del più forte o di chi aggredisce alle spalle". "Questo succede in querra, e lo capisco anch'io. È per questo, allora, che c'è quel cannone?", "In pace e in guerra. Di giorno e di notte e con qualsiasi tempo. Inoltre i cannoni sono due. Ce n'è uno anche a prua". "Vuol dire il davanti della nave?", "Sì" (trattengo un sospiro e, a momenti, mi strozzo con l'acqua minerale gasata). "Ma perché si usano tutti questi nomi strani? Prua, babordo, pappafico?". "Abbia pazienza. Babordo è un francesismo. Si dice sinistra. Quanto al pappafico è,

più che altro, roba da Jacovitti". "Jaco ... ?". "Fumetti". "Insomma, perché non parlano in modo normale?". "Perché è una comunità di poco più di 30.000 uomini e donne molto selezionata. Tutti i professionisti hanno il proprio linguaggio specializzato per far prima. Voi giornalisti non chiamate coccodrillo il pezzo sempre pronto per il caro estinto di turno?". "E lei come lo sa?". "Lo so". "Ma è un collega?". "No". Poco convinta, ma desiderosa di mettere insieme ancora qualcosa per il proprio pezzo, la nostra eroina tira un'ultima bordata (altro francesismo, meglio, fiancata), "Anche quella nave piccola salva i migranti?". "È il Termoli, un cacciamine. Sono tuttofare utilissimi che macinano migliaia di ore di moto". "Moto?". "Si dice così per intendere ore di navigazione". "Credevo che andasse in moto!", dice quasi ridendo. "No", faccio io, "ma conosco un comandante, ora ammiraglio, che comandava un sommergibile vantandosi di fargli fare cose da motocicletta". "Anche quello è un sommergibile?", dice lei indicando col dito un'altra unità, "Si, il Romei", "Romeo? C'è anche Giulietta?". "Il nome completo è Romeo Romei, per gli amici Romei e basta", aggiungo cercando di riportare la conversazione su un tono rassicurante, "I sommergibili, però, non salvano la gente!". Vorrei piantarla con la storia dei salvataggi, ma è inutile, quindi procedo di conserva. "Un battello come quello ne salva parecchie, invece, di persone, avvistando, seguendo e segnalando, per esempio, gli scafisti per poi inchiodarli con le registrazioni e i filmati presi al periscopio e che permettono di mandarli in

galera. È successo più di una volta e non

è un segreto", "Un battello? Vuol dire che



Romeo emerge e getta in mare un gommone, giusto?". "No", rispondo sorridendo (in realtà sono quasi disperato), "battello è il nome che i sommergibilisti danno alle unità subacquee". "Ma lei dice sempre e soltanto no?", replica la nostra. Poi prosegue, "Zembre nomi sztrani (effetto della tartina in bocca). Ci vorrebbe un dizionario". (il boccone è stato deglutito). Faccio una smorfia che dovrebbe essere, spero, amichevole senza effetti accondiscendenti, e taccio (che altro potrei fare?), "Senta professore, lei è stato molto utile e gentile". "Dovere, ma quardi che non sono un professore, ma un semplice Dottore. Ci tengo. Un po' per non essere confuso con la categoria e un po' perché in Italia l'abuso di titolo, per quanto largamente praticato, è un reato". "Pro..., beh, insomma, le faccio un'ultima domanda. Questa però ...", soggiunge con fare meno sbarazzino, "... è personale. Badi, se non vuole rispondere non mi offendo, anzi capisco benissimo". "Spari". "È vero ..." (il tono della voce sembra imbarazzato ed è molto basso, non che prima stessimo urlando) "... che la Marina ha tradito?". "Tradito chi e quando, mi scusi?" (stesso registro da cospiratore da parte mia, chissà cosa penserebbe la gente se qualcuno ci osservasse?). "Lo diceva mio nonno quando ero piccola". "E chi era suo nonno?". "Una brava persona". "Non lo metto in dubbio". "Si vabbé! Era



molto giovane". "E allora?" "L'avevano arruolato, era di leva". "Continuo a non metterlo in dubbio". "Nel 1944. Lo mandarono in Germania, ma tornò", "Ho capito, Era della Repubblica". "Sì, la repubblica di Salò, ma non fece niente di male". "Ne sono perfettamente convinto". "E fece di nuovo il servizio di leva, dopo la guerra, quindi l'avevano perdonato". "Assieme a un altro centinaio di migliaia di italiani", replico io, "e più che un perdono furono altri 24 mesi di naia". "Erano così tanti come lui?". "Sì". "Credevo fossero pochi". "Guardi che la Repubblica si estendeva per più di metà dell'Italia ed è durata quasi due anni". "Lui non parlava di quei tempi". "Neanche i miei genitori. Furono anni brutti. Solo chi li ha vissuti li può capire, ma è un'esperienza che non si riesce a trasmettere, né da una parte né dall'altra". "lo volevo bene a mio nonno. L'ho conosciuto poco, ero piccola, ma era generoso. Severo ma giusto. E poi lo ricordo sempre ottimista. Una volta mi disse che gli ammiragli, insomma ...". "Guardi, conservi il ricordo e rispetti sempre suo nonno, ci mancherebbe altro, ma tutta la storia dei presunti tradimenti è, come dite voi giornalisti, una bufala", "Ma l'hanno detto in tanti!". "Non poi tanti: sempre gli stessi e copiando l'uno dall'altro". "Dica la verità: la sua è una difesa d'ufficio". "No. Non mi paga nessuno. Potrei indicarle un sacco di fonti serie e documentatissime, ma se davvero l'argomento le interessa, le può trovare facilmente da sé". Sembra sollevata. Batto il ferro finché è caldo e proseguo "Questa gente", dico allargando il braccio verso chi ci circonda, "rappresenta e tutela tutto il Paese. Svolge un compito difficile. Quell'uomo (indico il comandante) è appena tornato, con la sua nave e i suoi uomini, dall'Oceano Indiano. Mesi lontani da casa, mare brutto e la ne-

cessità, in ogni occasione, di fare bella figura. Rappresentavano l'Italia per chi l'aveva lasciata, magari da anni, e il nostro lavoro, suo e mio, e i nostri risparmi, i miei e i suoi, per chi non ci conosce o, peggio ancora, crede di conoscerci soltanto attraverso le caricature e gli stereotipi". "Mi sembra un po' retorico", fa lei, ormai rinfrancata e tornata una giovane e aggressiva millenial, come dicono adesso. "Il Potere Marittimo è economia", ribatto "Quattrini. Questa gente, però, non si sacrifica per mettere Paolo Trombin in condizione di dichiarare, di prima mattina, che la borsa ha fatto uno 0,1 in più, anche se il risultato finale è proprio quello. Lo fa per qualcosa di più elevato e indefinibile". "Come ha detto? Potere navale? Questa me la segno". "No. Marittimo, è un concetto diverso". "Siamo alle solite ..." (adesso, però, il tono è molto migliore), "... parole diverse, gergo, per dire le stesse cose. Ma tornando a mio nonno ...". "E' semplice" (un ammiraglio e un tenente di vascello, quest'ultimo piuttosto impettito e con le cordelline, stanno puntando con beta zero verso di noi) "quest'organizzazione, la Marina, funziona. Ha sempre funzionato ed è stata temuta dal nemico di un tempo, oggi nostro alleato da tre generazioni. Per diversi anni è stata seminata zizzania proprio allo scopo di ostacolare l'efficienza, provata sulla pelle, di questi uomini e di queste navi. Qualche politico in cerca di facili voti ci ha aggiunto del suo e molti galantuomini come suo nonno, ognuno per le proprie ragioni, tutte comprensibili, hanno ascoltato questa musica. Insomma, legittima concorrenza sleale tipo Paperone e Rockerduck perché, anche se è stonato dirlo in questa cornice di festa, qui si parla di affari e business is business". I fumetti Disney, per fortuna, li conosce e questa volta il colpo va a segno. La giornalista sorride, finalmente, a bocca larga. Persino il tailleur giacca e pantaloni le sta meglio adesso. È più dritta con le spalle. Oserei dire più orgogliosa. Nonno e Marina sono salvi entrambi. L'ammiraglio è arrivato alle sue spalle e, dopo un brevissimo e cortese interludio, mi seguestra. Ubi maior con quel che segue. Il Tenente di Vascello mi sostituisce nella conversazione. Lei continua a sorridere tendendogli la mano per prima e battendolo, nella stretta, di un secondo scarso dicendo per quale testata lavora. Largo ai giovani; la Marina sta vincendo due volte di fila.



Italo Svevo e la vernice sottomarina

Valeria Isacchini - Socia del Gruppo di Reggio Emilia



"Io a quest'ora maneggio le macchine come se merda fusse; solo quando il motore si ferma, io mi gratto la testa e il motore non cammina tuttavia... Mi dispiace ma neppure ora non so dirti quanto tempo avrò da restare qui. I lavori questa volta camminano male. Ho molti operai malati di arsenico e varii imbarazzi... Ho avuto la visita del dottore d'ispezione. Mi obbligò di comperare spazzole per i denti e per le unghie di ogni operaio. Gli operai avvisati così del pericolo che corrono mi fanno mille storie... La prima e seconda settimana ho passate ancora peggio per due ferite piccole alle mani che mi feci insegnando agli operai a maneggiare i nostri istrumenti. Io insegnai e mi ferii; essi appresero da me con tanta esattezza che hanno tutte le mani contuse..."

A scrivere queste note nelle lettere alla moglie era un uomo d'affari, inviato dalla propria ditta a Londra per avviare una succursale per la produzione di un'ottima vernice sottomarina, già famosa in tutto il mondo, e che si avviava a diventare la multinazionale più prestigiosa nel campo dei prodotti di carenaggio. Ma oltre ad essere esperto di caldaie, chiglie e carenaggi era anche uno dei più famosi scrittori italiani del Novecento: Italo Svevo, all'anagrafe Aron Hector Schmitz, agente della Premiata Ditta Prodotti Navali Gioachino Veneziani, la fabbrica produttrice della vernice Moravia, la migliore protezione antivegetativa dell'epoca. Com'era nato questo miracoloso prodotto?

Una Storia di famiglia

A fine '700 Giuseppe II° d'Austria apre i ghetti e concede agli ebrei libertà di movimento. Parecchi di loro decidono di trasferirsi guindi nell'Impero, e particolarmente a Trieste, dove gli affari cominciavano a prosperare, grazie al recente ampliamento teresiano

degli impianti portuali e alla creazione del porto franco. Nel 1779 la famiglia di Abramo Moravia abbandona il Friuli per trasferirsi nella città giuliana, dove intanto arrivavano ebrei anche dall'Est Europa, come la famiglia di Abramo Schmitz, originaria della Transilvania.

Uno dei figli di Abramo Moravia è Giuseppe, detto Peppi, che si innamora giovanissimo di una bella sartina, Francesca detta Fanny, che lo ricambia. C'è però un problema: Fanny è cattolica, fermamente cattolica, e non si sogna di convertirsi. E riuscire ad ottenere il riconoscimento di un matrimonio misto, nella cattolicissima Austria, è impossibile, tranne che, in qualche caso, per gli stranieri. Giuseppe e Fanny hanno

già tre figli e convivono da decenni quando, per loro fortuna, nel 1866 l'Austria, dopo la battaglia di Sadowa, deve cedere il Veneto, che passa all'Italia. E quindi Giuseppe Moravia, originario di San Daniele nel Friuli, diventa cittadino italiano, quindi straniero. Dopo aver superato una miriade incredibile di ostacoli burocratici, interrogatori di polizia, documenti che ruotano tra sinagoghe, consolati e vescovadi, solo nel 1872 i due riescono finalmente a sposarsi con tutte le carte in regola. Insomma, la tanto celebrata burocrazia austriaca a quanto

pare qualche complicazione l'aveva ... La famiglia campa grazie al mestiere di Giuseppe, sensale di vino ed alcolici, e che per migliorare lo stato economico nel 1863 si mette a produrre grasso per carri, mescolando sego e oli di varia origine. Ma siccome in quanto sensale aveva giurato di non esercitare attività in proprio, intestataria della ditta è la moglie Fanny, capostipite di una serie di donne di famiglia che dimostreranno un'energia che invece sembra scarseggiare nei loro più svagati parenti maschi.

Mentre Giuseppe e Fanny combattono per il loro matrimonio, gli Schmitz non se la passano economicamente bene, tanto che Abramo Schmitz deve fare interrompere gli studi al figlio Francesco e mandarlo, tredicenne, a vendere chincaglierie in giro per Friuli e Veneto. Francesco trova poi lavoro presso la celebre vetreria Weiss di Trieste, e può sposare una delle più belle ragazze della città, Allegra Moravia, sorella di Giuseppe "Peppi". Nel 1861 da Francesco e da Allegra nasce Ettore Schmitz.

Gli anni sessanta sono per Trieste densi di avvenimenti: nel 1863 dall'Arsenale del Lloyd Triestino, fondato a metà '800 con l'aiuto di artigiani inglesi, viene varata la prima nave. l'Eaitto: nel 1866, reduce dalla battaglia di Lissa l'ammiraglio Tegethoff rientra su Trieste e viene nominato cittadino onorario: nello stesso anno, come già abbiamo visto. l'Austria però perde il Veneto; nel 1868 viene aperto il Canale di Suez, e il triestino Pasquale Revoltella, uno dei promotori, è vicepresidente della Compaania che lo aestisce.

E intanto Peppi Moravia aumenta la produzione del suo grasso per carri, tanto che sposta la fabbrica in campagna, tra Boljunc e Dolina, in un mulino che poi acquisterà. Ma si tratta di

merce povera, si guadagna poco. Due suoi figli, Olga e Guido, devono andare a cercare fortuna a Marsiglia. Olga si sposa con in Francia con Gioachino Veneziani, un droghiere. Rien-

trerà col marito alla morte del padre. Quando Peppi muore, nel 1885, si scopre che in eredità ha lasciato soprattutto dei debiti. Ma c'è un patrimonio misterioso, che solo Fanny conosce: nelle ultime volontà di Giuseppe una clausola specifica: "Intendo inoltre che mia moglie, Francesca Moravia nata Wolf, rimanga assoluta ed esclusiva proprietaria del segreto da me posseduto riguardante la pittura delle

carene dei navigli". E l'energica Fanny, che da sartina era diventata proprietaria d'azienda, che aveva combattuto per decenni ed affrontato innumerevoli interrogatori di polizia per legittimare il proprio matrimonio e i propri figli, si dà da fare. Vuole una fabbrica vicino a casa, per poter sorvegliare meglio gli operai e per farci lavorare i figli. Appena tre mesi dopo la morte di Peppi affitta, e poi compra, una ex fabbrica di stoviglie, quindi già coi forni adatti, con accanto una casa, a Chiarbola, tra l'Arsenale dei LLoyd e il villaggio di Servola. Sarà la casa di Passeggio Sant'Andrea 76 (oggi corrispondente a via Italo Svevo 24) dove vivranno generazioni di Veneziani.



Insegna pubblicitaria metallica decorata a smalto del 1905, poco dopo l'apertura della fabbrica londinese Museo Svevo - Trieste

Particolare di un manifesto della ditta Veneziani per l'esposizione di Milano del 1906, opera del pittore Guido Grimani

Il segreto di famiglia

Nel Settecento le navi avevano la carena lignea rivestita di rame, i cui composti per decomposizione allontanano alghe ed incrostazioni. Nel 1787 il carpentiere John Wilkinson vara la prima nave in ferro. Il principio di Archimede era noto da duemila anni, ma dato che notoriamente il legno galleggia, il ferro no, le imbarcazioni erano sempre state costruite in legno. Infatti il battello di Wilkinson, il Trial (che non a caso significa "Esperimento") è destinato, non si sa mai, solo alle acque interne. Nei primi decenni dell"800 si capisce che sì, ci si può fidare; ma c'è un problema: non si può più usare il rame per proteggere le carene, perché rame e ferro fanno coppia galvanica e la ruggine devasta drammaticamente le chiglie. Ma, senza protezione, alghe e crostacei attecchiscono senza controllo, danneggiando l'opera viva e rallentando la velocità. L'inglese John Hay nel 1845 produce la prima vernice antivegetativa, a base di catrame vegetale, olio minerale rettificato, perossido di rame ed altre sostanze. In Inghilterra gli inventori si sbizzarriscono, ognuno col proprio segreto. Nel fiorente porto di Trieste entravano ogni giorno più di trenta navigli, con le chiglie appesantite da alghe, denti di cane, corallini. Nel 1875 la famiglia Grego registra una pittura sottomarina che dà alle carene un bell'effetto dorato; la chiamano "nubiana", dalla Nubia, il leggendario paese dell'oro.

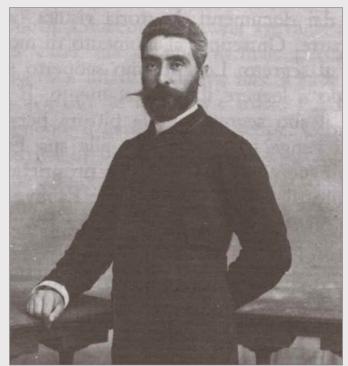
Cartolina pubblicitaria della Gioachino Veneziani di Pollione Sigon con il logo della farfalla - Museo Syevo - Trieste



E nel 1885 la premiata ditta Moravia, sotto la guida di Fanny, inizia a produrre sego sia per i carri che per facilitare lo scivolamento delle barche in acqua. Francesca ha una certa età, non ha intenzione di mollare la proprietà che le ha lasciato il caro marito Peppi, ma cede la gestione della ditta Moravia al genero Gioachino Veneziani. Il quaio è che Fanny si ostina a custodire con eccessiva cautela il segreto della pittura: è talmente misterioso che nessuno sa che c'è, e nei cantieri si continuano ad usare ritrovati inglesi o tedeschi, oppure la "nubiana". Gioachino è perplesso. Quando lui era droghiere a Marsiglia, si produceva il famoso sapone locale con sego, soda caustica e una resina vegetale, la colofonia o pece greca. Il sapone raffreddando si solidificava, ma sul fuoco tornava a sciogliersi. Se guindi, pensa, si spalma sulle carene il sapone caldo, allo stato liquido, questo indurendo a freddo avrebbe aderito allo scafo, e avanzando in acqua si sarebbe sciolto, lavando la carena. Ma bisogna fare in modo che il sapone non si sciolga velocemente, e aggiungere qualche sostanza che uccida i parassiti: verderame, anidride arseniosa ... Fa qualche esperimento, e la cosa funziona. La fabbrica di famiglia produrrà la "vernice Moravia". Dopo soli due anni dal rientro a Trieste, l' ex-droghiere Veneziani conquista il successo: verificata l'efficacia della sua protezione, dal 1887 tutte le navi del Lloyd saranno verniciate con la sua pittura. È l'inizio della fama internazionale.

Un operaio al lavoro nella fabbrica Veneziani nel rione Servola, presso le misteriose caldaie





Gioachino Veneziani verso i quarant'ann

Olga Veneziani Moravia, imprenditrice. Non ebbe il Cavalierato del Lavoro perché all'epoca non era previsto per le donne. Al suo funerale, nel 1936, venne fatta la "chiama" con la risposta "Presente!" come si usava per onorare i caduti in battaglia

Donne in gamba

Gioachino inizia a produrre anche in Italia, a Murano. Lancia una sfida agli armatori: provare diverse vernici su qualche metro di opera viva, per poi verificare quale si dimostra la più efficace. Rodolfo Montecuccoli, ammiraglio comandante della Marina austro-ungarica, conferma la superiorità della pittura Moravia, che lascia alle navi maggiore velocità di manovra e permette un diradamento dei tempi di carenaggio. Arciduchi,

lords, principi e sovrani usano la Moravia per i loro yachts. Ma anche se la fabbrica è intestata a Gioachino Veneziani, la vera anima della produzione era Olga, che aveva ereditato da Fanny le capacità dirigenziali e teneva le redini sorvegliando con occhiuta determinazione che nulla trapelasse della ricetta della vernice. Tra i componenti, oltre ad anidride arseniosa e verderame, che per la loro tossicità erano prodotti fuori città, nel vecchio mulino dove era iniziata la produzione, c'erano soda Solvay, colofonia, stearina. Le sostanze arrivavano in fabbrica di notte, in fusti anonimi. Olga e Gioachino in persona misuravano l'esatta, segretissima, temperatura delle caldaie. Termometri e bilance erano truccati, perché nessuno potesse carpire informazioni. Anzi, pare che Olga preferisse assumere operai non particolarmente svegli, perché i troppo intelligenti ponevano a rischio il segreto. Si usava addirittura un gergo familiare per indicare le miscele: "ichtileia", per esempio, era la soluzione di soda in acqua (dal greco ichtys, pesce, e leios, liscio). La passione per il mistero, unita alla parsimonia che Olga evidentemente manteneva dai tempi in cui era stata costretta ad emigrare per cercare fortuna, spinge l'imprenditrice a creare uno speciale codice per potere comunicare informazioni tra la fabbrica di Trieste e quella di Murano, risparmiando sul costoso telegrafo elettrico e mantenendo i messaggi protetti da occhi e orecchie indiscreti. Qualche esempio: *Quarnero* stava per "fa' macinare i mastelloni che sono pronti nel mio magazzino", *Bruno* era "mi servono 3 operai", *Quinto* "non accendere il fuoco sotto nessuna caldaia anche se avevi l'ordine di farlo" e via codificando.

Tant'è vero che un po' alla volta Gioachino si ritira in campagna, lasciando ad Olga l'intera gestione. La donna trova il tempo anche di badare alle tre figlie, tra cui Livia, che sposerà il cugino Ettore Schmitz, e di preoccuparsi per l'unico figlio maschio, Bruno, elegante pianista, esperto chimico, ma soggetto a gravissime crisi psichiche (verrà inutilmente inviato a Vienna, su suggerimento di Ettore, per tentare cure con Sigmund Freud e con i suoi allievi).

E dato che un fratello di Gioachino, Edoardo, è un acceso irredentista, quando verrà espulso dall'Impero sarà Olga che, travestita da contadina, andrà a buttare in mare le bombe che il cognato teneva nascoste in casa! L'irredentismo filo-italiano serpeggiava pericolosamente per tutta la famiglia (e creerà non pochi problemi, come vedremo, per quanto riguarda le commesse governative, soprattutto allo scoppio della guerra mondiale). Non è un caso che Ettore Schmitz, che sposa Livia Veneziani diventando così genero di Olga, quando comincia a pubblicare scelga come pseudonimo il nome di Italo Svevo, per sottolineare la sua vicinanza alla cultura italiana.

Olga assume parecchi parenti, e tra questi il genero Ettore, pur guardando con un certo sospetto la sua bizzarra mania di scrivere e le sue ambizioni culturali. Lei è decisamente portata alla concretezza, all'azione imprenditoriale, altro che ubbie letterarie! Vengono presi contatti con la US Navy, e si costituirà una American Veneziani Company, che però avrà vita breve. Ma la Marina Militare americana studierà, e poi acquisterà, la pittura Moravia

(si dice che la superiore qualità delle vernici antivegetative sia stata uno degli elementi fondamentali per la vittoria sul Giappone nella 2[^] Guerra Mondiale).

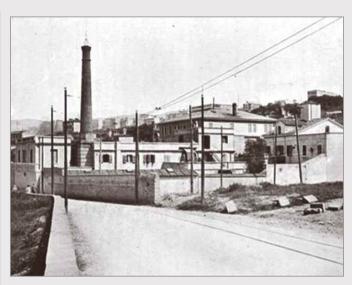
A Malta, un ammiraglio inglese nota una nave austriaca entrare ai lavori di carenaggio, e si stupisce della pulizia dello scafo; si informa e viene a sapere che la precedente pitturazione era stata fatta più di sei mesi prima! La miracolosa vernice Moravia l'aveva preservata. La Royal Navy vuole quell'eccezionale prodotto.

Italo Svevo dirigente di fabbrica

Il 23 novembre 1903, a Charlton, un sobborgo di Londra vicino a Greenwich e all'Arsenale, viene inaugurata la fabbrica Veneziani per la fornitura ai battelli britannici. A prendere i contatti con l'ammiragliato inglese, a cercare il terreno, a creare gli impianti, a istruire gli operai era stato inviato Ettore Schmitz, insieme al cognato Marco. Il suo amico Umberto Saba racconta del triestino che, con un comprensibile batticuore all'idea di dovere condurre in porto un affare con la più potente Marina da guerra del mondo, si presenta all'ammiragliato britannico, viene introdotto in una stanzetta misera e stretta, con arredamento semplicissimo, incontra un ufficiale in borghese che gli pone poche domande, lo assicura che la pratica è già conosciuta, che l'affare si può considerato concluso e lo congeda. Lui, che si aspettava di dovere

Famiglia Svevo





La fabbrica e la villa Veneziani in una foto d'epoca

penare anni di pratiche burocratiche, con enorme sorpresa scopre che sono bastati cinque minuti!

Sono i primi anni del nuovo secolo, Trieste è un pieno boom economico, si sviluppano le flotte mercantili e quelle militari si preparano alla guerra mondiale. La legge austriaca del 1907 che concede sovvenzioni statali alle compagnie di navigazione dà impulso al settore. Ettore corre su e giù da Trieste a Murano a Londra. E proprio la necessità di migliorare il suo inglese per queste necessità spinge Ettore a prendere contatto con un buon docente di inglese che viveva a Trieste, un certo James Joyce, da cui nacque un sodalizio culturale che tutte le storie della letteratura riportano e che però riguarda lo scrittore Italo Svevo, non Ettore Schmitz, direttore della fabbrica Veneziani di Londra.

Lo scoppio della guerra non interrompe le attività, anzi. Ettore va in Germania a stringere accordi con una fabbrica locale per produrre

Ettore Schmitz/Italo Svevo un po' impacciato, la moglie Livia Veneziani con sguardo decisamente ironico e la loro figlia Letizia





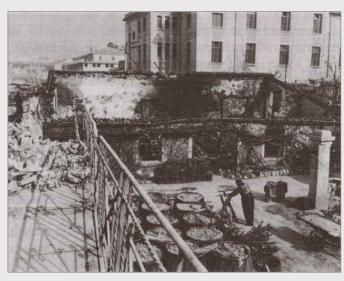
Villa Veneziani, la casa di famiglia in cui anche Schmitz/Svevo abitò

pittura Moravia, e da settembre 1914 la Veneziani ha una succursale produttiva anche là. Ma quando ci si accorge che anche l'Italia sarà coinvolta nel conflitto, Gioachino, che, nato a Ferrara, è rimasto cittadino italiano ed è sospettato di irredentismo, ripara con Olga prima in Italia, poi a Zurigo e Londra. Ettore, in quanto cittadino austriaco, acquista formalmente la ditta Veneziani, dato che il regolamento di guerra impone che ogni fabbrica abbia a capo un austriaco. I tempi non sono facili, non solo per le ovvie penurie e difficoltà di guerra, ma anche perché uno che ha firmato racconti e romanzi con il nome di Italo Svevo e che per di più è ebreo viene quardato con sospetto. Alla Direzione di Polizia di Trieste e al Comando Militare di Graz arrivano velenose denunce anonime contro "un certo Schmitz, lurido ebreo, irredentista per la pelle" che proseque l'attività della fabbrica dell'italiano Gioachino Veneziani, il quale da Murano fornisce la flotta italiana. Ma queste denunce vengono lasciate cadere, forse perché le autorità hanno comunque bisogno che ci sia qualcuno in grado di dirigere la produzione di un materiale strategico come la pittura antivegetativa. Comunque, sia la fabbrica di Boliuc per il verderame che quella di Trieste per la vernice vengono poste sotto la sorveglianza di un ingegnere navale, Rudolf Hermann, il quale prospetta il trasferimento delle fabbriche a Pola e le requisisce il 7 agosto 1915 (lo stesso giorno in cui D'Annunzio e Giuseppe Miraglia volano su Trieste lanciando volantini). Ettore si oppone con ogni mezzo, si reca a Vienna a protestare presso il Ministero della Marina, fa notare che Pola è ancora più esposta di Trieste agli attacchi navali ed aerei, minaccia di chiudere tutto, dato che il segreto della produzione è suo e non della Marina. L'ha vinta, poiché la flotta austriaca non può fare a meno della pittura Moravia. E così la Veneziani vende il suo prodot-

Nella notte sul 10 dicembre 1917 due MAS italiani affondano la corazzata *Wien* alla fonda a Muggia, proprio davanti a villa Veneziani. Ettore e Livia accendono le luci di casa, contravvenendo alle disposizioni sull'oscuramento, permettendo così ai marinai scampati di raggiungere la villa, dove vengono rifocillati. Nel dopoguerra, Ettore avrà modo di incontrare l'amm. Luigi Rizzo, comandante

to sia in Italia, tramite la fabbrica di Murano, che in Austria. Come si verificherà anche nella guerra seguente, quando lo stabilimento

di Londra fornirà la flotta britannica.



Gli effetti del bombardamento del 20 febbraio 1945 sulla fabbrica Veneziani

di quell'impresa, il quale gli dice che, se qualche anno prima gli fosse riuscita una certa azione contro un deposito di munizioni nei pressi di Servola, lui, la casa e la fabbrica sarebbero saltati in aria. "Sulla sua bella faccia di marinaio, commenta Svevo, passò un'ombra di rimpianto per quel colpo non riuscito. Ettore gli strinse la mano forte per trattenerlo, retrospettivamente, da quell'impresa".

Alla fine della guerra Ettore Schmitz torna ad essere Italo Svevo e si dedicherà alla stesura del suo libro più famoso, *La coscienza di Zeno*. Olga riprende le redini della fabbrica. Dato che Trieste è ormai in Italia, non ha più senso avere due fabbriche italiane, per di più così vicine, e quella di Murano viene venduta. Eppure anche lì i profitti erano altissimi. Un discendente dei Veneziani, Fulvio Anzellotti, rivelerà in un suo libro, *Il segreto di Svevo*, a cui si devono molte delle notizie qui riportate, che solo nel 1970 in famiglia si trova, in una cassaforte, un registro sopravvissuto ad almeno 4 perquisizioni fiscali, con due bilanci del 1919, uno reale (guadagno 197.287 lire) e uno per la Finanza (quadagno 70.647 lire)...

Gli anni Trenta portano un ulteriore sviluppo della Veneziani, che ora è una società per azioni. La US Navy nel 1932 ordina una grosso quantitativo di vernice Moravia. Nel 1936 l'indomabile Olga, a ormai 84 anni, acquista un terreno per una fabbrica più grande; non la vedrà, perché muore in ottobre di quell'anno.

La Veneziani nel 1975 fu venduta alla Montedison, restando ancora per anni a gestione familiare, sotto la guida di Fulvio Anzellotti, pronipote di Olga e Gioachino. L'antivegetativo Moravia è ancora considerato un simbolo per gli esperti di nautica.

Bibliografia

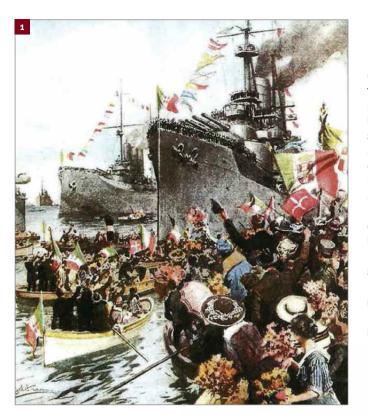
Fulvio Anzellotti, *Il segreto di Svevo*, Studio Tesi, 1985 Fulvio Anzellotti, *La villa di Zeno*, Studio Tesi, 1991

Umberto Saba, Italo Svevo e l'ammiragliato britannico, in Tutte le prose, Mondadori, 2001 Riccardo Cepach, A bella posta. Tracce epistolari per la biografia di Italo Svevo, www. Academia.edu Museo Joyce / Joyce Museum

e-mail: cepach@comune.trieste.it www.museosveviano.it www.museoiovcetrieste.it

https://www.facebook.com/MuseoSvevoJoyce





on l'adozione dell'immagine a colori nei manifesti, a partire dagli ultimi anni dell'Ottocento si sviluppa il fenomeno degli artisti-illustratori. Questi, per merito della *réclame*, gareggiano nel tappezzare i muri delle strade con i prodotti della loro fantasia, facendone "il grido", "la sirena" di messaggi che arrivano direttamente al cuore del passante. Oggi un uso disinvolto della fotografia e l'impiego di mezzi di riproduzione da parte di gente spesso non preparata li rende in larga parte meno artistici rispetto al passato. Inoltre molti manifesti sono anonimi, in quanto risultato di un lavoro di *équipe*.

Fino agli anni Cinquanta del secolo appena trascorso, le cose andavano diversamente. I manifesti risultavano realizzati da artisti che erano anche i titolari delle agenzie pubblicitarie cui erano affidati i lavori. Gli autori firmavano ed eseguivano le loro opere in litografia/serigrafia o si affidavano alla stampa *offset* dopo avere consegnato un bozzetto in acquerello o tempera (si vedano a questo proposito le copertine di Achille Beltrame per *La Domenica del Corriere*). Non a caso oggi esistono un mercato mondiale del manifesto d'arte, collezioni come quella al Louvre di Parigi, la raccolta Salce al Museo civico di Treviso e addirittura un Museo del manifesto a Varsavia.



Quando la propaganda si fa arte

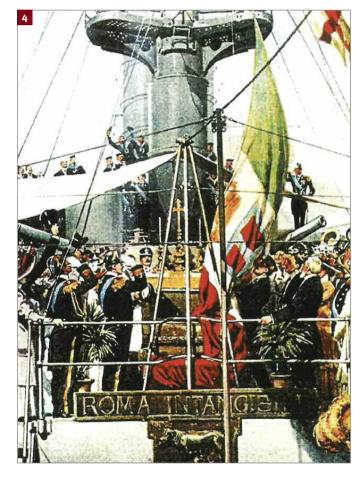
Alessandro Paglia

Socio onorario del Gruppo di Priverno (LT)

- 1 Celebrazione della vittoria a Trieste
- 2 Conquista di Tripoli (1911 - particolare)
- 3 Manifesto per l'arruolamento (1937, particolare) di Bruno Sesto
- 4 Consegna della bandiera al Roma (1909) di Beltrame
- 5 Tommaso di Savoia, duca di Genova, alle grandi manovre di Gaeta (1899)
- 6 Un manifesto dedicato alle ausiliarie della X Flottiglia Mas (1943, particolare) di Boccasile







Il mare, l'uomo, la nave, la Patria

In questo nuovo contesto di comunicazione e propaganda pubblicitaria la Marina italiana, allora Regia, con lo stile discreto che la contraddistingue, sposò la "modernità" e adottò il manifesto per rendere più visibile la necessità di arruolamento del personale, i vari delle sue navi (vere e proprie feste nazionali dell'industria navale), le sue ricorrenze ed eventi storici. Entrò così in rapporto con i grandi cartellonisti, la cui fantasia avrebbe partorito varie

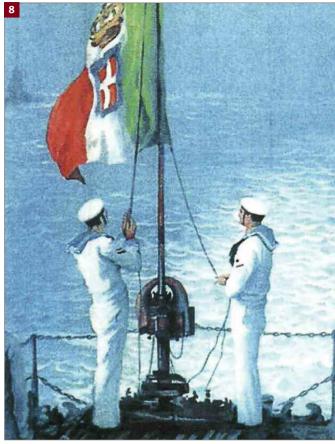




combinazioni su quattro elementi di sintesi: il mare, l'uomo, la nave, la Patria.

Sull'argomento sono usciti due volumi, realizzati in collaborazione con le "Generali", a cura di Alessandro Paglia. E una lettura iconologica delle immagini consente - al di là del piano estetico - una storia delle "idee" degli artisti, che diviene storia dell'arte del manifesto. Al riguardo, i manifesti più efficaci risultano essere quelli dove l'autore sceglie uno degli elementi come principale o centrale, facendo ruotare gli altri attorno.





- Crociera R.N. Italia (1924) di Dudovic
- Manifesto per l'arruolamento

La sacralità del tricolore

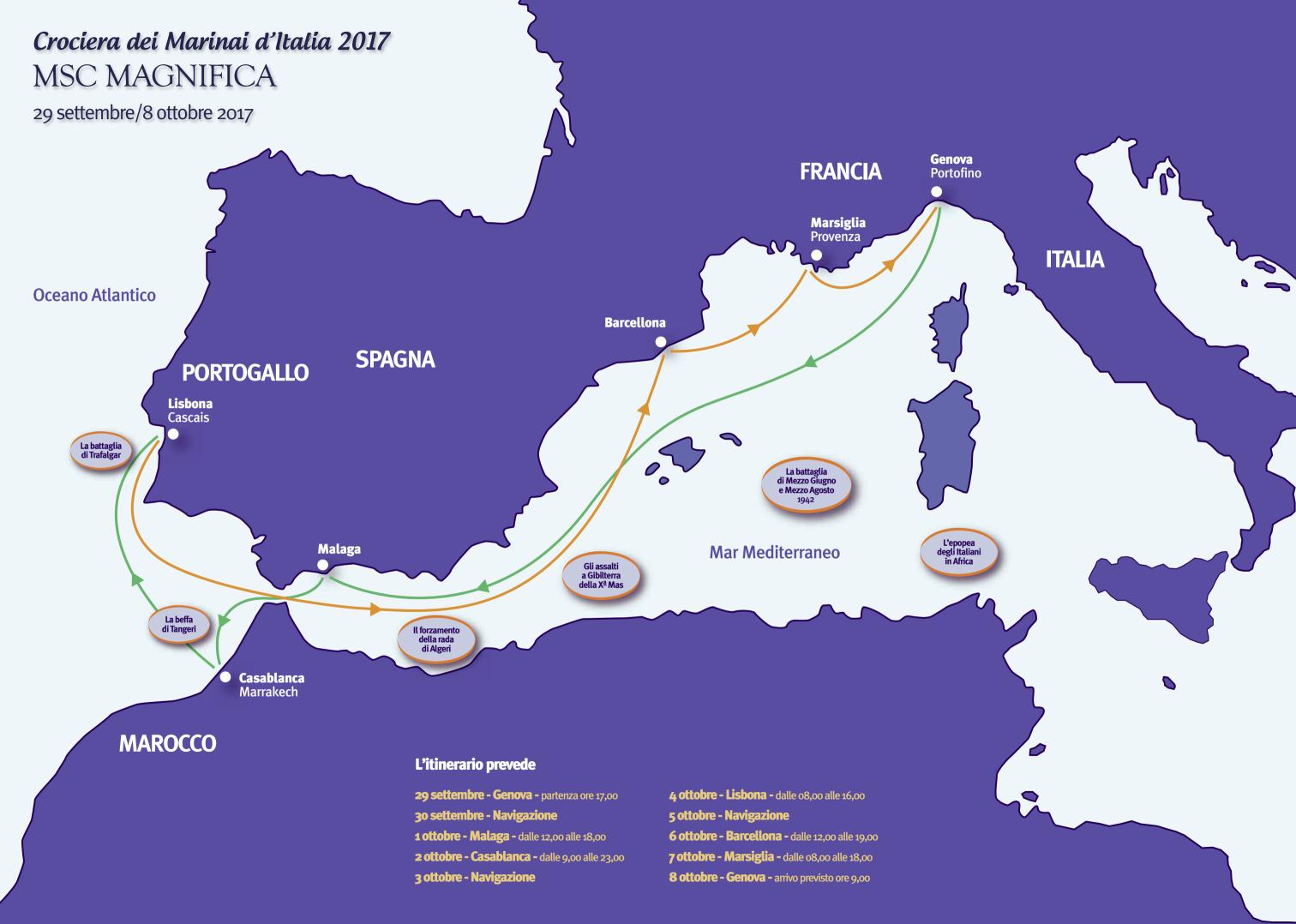
Nel nostro caso la Patria equivale alla bandiera. Una scelta non solo simbolica, perché la bandiera della nave è giuridicamente il simbolo di un lembo di territorio patrio in movimento. Nella prima metà degli anni Venti il maestro dei maestri, Marcello Dudovich, ne ricorda la sacralità facendo dispiegare il vessillo sulla nave Italia come l'aureola di un santo, in occasione della crociera intorno al mondo per promuovere i prodotti dell'economia italiana. Bruno Sesto lo copierà nel 1937 per il manifesto di arruolamento al corpo equipaggi. La sacralità del tricolore verrà ribadita nel 1943 dall'erede in grandezza di Dudovich, Gino Boccasile, con il bacio alla bandiera dell'ausiliaria della X Flottiglia Mas (Marina da querra repubblicana).

Altre geniali invenzioni grafiche, che per la loro eccentricità catturano e seducono l'attenzione di chi quarda e nel contempo sono portatrici di un messaggio che assurge a simbolo di un evento straordinario, sono offerte negli anni Trenta da Sironi e Gobbo. Il primo esalta i primati di velocità e bellezza dei transatlantici italiani (ad esempio il Rex), trasformando il fumo delle ciminiere in un gioco di bandierine che si diffondono nell'aria; il secondo inneggia

alle crociere mediterranee dell'"Opera nazionale balilla" facendo diventare tricolore la scia della nave, per conclamare il concetto di mare nostrum. Cantori della bandiera al centro del manifesto sono anche gli artisti dell'Ottocento e del primo Novecento, il più importante dei quali è sicuramente Achille Beltrame. Le occasioni ricorrenti sono tre: i vari delle navi alla presenza di re, principi e governanti; la consegna della bandiera di combattimento ad opera di comitati di gentildonne, oggi gruppi di marinai in congedo: le parate o riviste navali a conclusione della campagna di addestramento. In questi casi, salvo il campo lungo o corto della visione, ogni artista (Paolacci, Cenni, Beltrame e poi Pisani) è spinto al racconto della scena più che alla raffigurazione di un'idea, per cui la bandiera è posizionata in formato gigante al centro e tutti sono distribuiti intorno ad essa.

Con l'aiuto di una lettura iconologica, i manifesti del tricolore a bordo ci dicono di meglio e di più. Riflettendo sul perché della loro scelta per il messaggio pubblicitario, gli artisti ci ricordano non la retorica di un gesto dovuto, bensì la guotidianità del rapporto "marinaio-bandiera": in navigazione tre navi si salutano con l'alza e ammaina bandiera; oppure, al mattino e al tramonto, al trillo del fischietto del nostromo, i marinai sull'attenti volgono lo sguardo a poppa dove si svolgono tali cerimonie.







Sfida sul mare: "Duello nell'Atlantico"

Giuliano Da Frè - Socio del Gruppo di Monza

È un classico del cinema di guerra navale; la trama è una delle più gettonate del genere, con la sfida tra un sommergibile (ambiente claustrofobico perfetto per portare alla massima tensione la narrazione) e una nave che in superficie gli dà la caccia. In un precedente articolo abbiamo parlato di *Stato d'allarme* (1965), dove però la preda subacquea la si intravvedeva soltanto, con una torretta che svaniva quasi subito, e i soli echi sonar a segnare la caccia. *Duello nell'Atlantico (The Enemy Below)*, diretto nel 1957 dall'attore-regista Dick Powell (1), è invece magistralmente suddiviso tra cacciatore e preda...



Sud Atlantico, 1943...

La vicenda, che nel film si scosta da quanto narrato nell'omonimo libro da cui la pellicola è tratta (ne parleremo poi), si svolge nell'Atlantico meridionale, presumibilmente nell'estate del 1943 (2), mentre nello scacchiere settentrionale la "battaglia dell'Atlantico" ha raggiunto e superato il culmine. L'area pattugliata dal cacciatorpediniere di scorta (*Destroyer escort*) americano *USS Haynes*, un'unità classe "Buckley", viene infatti definita dai suoi ufficiali, all'inizio del film, come tanto tranquilla da averli fatti arrugginire. E quando tra l'equipaggio si sparge la voce che forse il radar ha inquadrato un sommergibile, la notizia viene accolta come un'interessante novità, in un servizio monotono.

All'inizio del film, a girare tra l'equipaggio, e anche tra gli ufficiali — molti dei quali sono riservisti -, è anche un'altra voce: che il comandante sia un pivello inesperto ("Un trafficante, un marinaio d'acqua dolce"), che addirittura soffre il mare! L'anziano dottore di bordo, un altro richiamato che nella vita civile dirigeva una clinica pediatrica, e che anche in guerra è alla costante ricerca di quanto di meglio l'umanità è in grado di esprimere, chiarisce però che il capitano di corvetta John Murrell (Robert Mitchum), destinato all'*Haynes* pochi giorni prima di prendere il mare, da allora sta chiuso in cabina per riprendersi dagli strapazzi subiti in un recente affondamento. Più tardi Murrell, un ex ufficiale della marina mercantile, chiarirà al dottore che all'inizio della guerra anche la nave da trasporto su cui era imbarcato era stata spaccata in

due dal siluro di un U-boote: e che nella metà capovoltasi e affondata senza che ci fossero superstiti, si trovava la moglie, che da poco aveva sposato in Inghilterra, e con la quale tornava negli Stati Uniti.

Quando il radar avvista, nel pieno di una tempesta notturna che rende difficile mantenere il contatto, un segnale che potrebbe essere un peschereccio, ma anche la torretta di un sommergibile che naviga a 10 nodi in emersione, Murrell lascia la cabina e si dimostra subito un comandante esperto e capace.

Anche sull'U-boote infatti hanno rilevato sullo schermo un segnale sospetto, che però il maltempo non consente di definire con certezza. Murrell si dimostra poi abile nel seguire grazie al radar il sommergibile, che accosta più volte per capire se si tratta di una falsa eco, o di una nave che lo sta inseguendo, prima di riprendere la rotta 140. Il comportamento del bersaglio fa capire a Murrell che quasi certamente si tratta di un U-boote ("Da come guizza"), e che il caparbio proseguire lungo quella rotta significa che ha appuntamento con una nave appoggio, magari un raider, un incrociatore corsaro armato: il che richiede doppia prudenza. I "Buckely" infatti hanno un armamento leggero pensato per la scorta antisom, mentre i corsari imbarcano 6/8 cannoni da 150 mm.

Inoltre, anche tallonare un sommergibile non è impresa facile, per un solitario caccia di scorta: "Mi sa che gli molleremo un bell'ovetto proprio sopra il periscopio, e sarà la fine di un altro nazista", spiega ottimisticamente un marinaio ai suoi compagni di poker. "Oppure lui sbatterà un sigaro in pancia a noi, e sarà la fine di questo barattolo...com'è che dietro agli U-boote ci vanno con tre cacciatorpediniere in Nord Atlantico?", replica preoccupato lo stesso marinaio che ha dato a Murrell del trafficante.

L'U-boote d'altra parte è al comando di un veterano, il capitano von Stolberg (Curd Jürgens), un ufficiale di mezza età ancora relegato alla guida di un battello, presumibilmente per le sue idee poco gradite sul regime nazista, e su una guerra che considera sporca, oscura e dai motivi contorti. Un'amarezza che deriva anche dalla perdita dei due giovani figli in guerra, e che confessa al suo secondo Heini Schwaffer (Theodore Bikel), che gli è affezionato, pur non condividendone le idee fino in fondo. D'altra parte, gli ufficiali del sommergibile sono tutti professionisti che fanno il loro lavoro infischiandosene di Hitler, tranne un giovane tenente, Kuntz, fervente nazista (ma l'unico a proporre la resa quando le cose si metteranno male, rimproverato ironicamente da von Stolberg: "Sarà suo privilegio morire per la nuova Germania").

Parlando con Schwaffer, il comandante spiega anche la necessità di mantenere a tutti i costi la rotta 140: il sommergibile ha appuntamento con quello che identifica come "raider M", per ricevere un codice inglese catturato, da riportare in Germania: "Questo è importante: che andremo a casa", chiosa von Stolberg, che di questa guerra non ne può più.

Quando però all'alba si trova tra i piedi l'*Haynes*, alla necessità di raggiungere la nave appoggio, si aggiunge la sfida professionale. Murrell infatti neutralizza con eccezionale perizia il primo attacco tedesco effettuato coi tubi lanciasiluri poppieri, mettendo in difficolta von Stolberg, che ora può essere attaccato da poppa senza correre rischi. Ma il comandante tedesco, riconoscendo con Schwaffer che il suo collega americano non è un pivello, sbotta che nemmeno lui lo è. Inizia così una sfida serrata, senza esclusione di colpi, nella quale entrambi daranno fondo a ogni possibile trucco tattico.

Von Stolberg cambia quota con agili manovre, emette nafta per far credere di essere stato colpito, e infine si posa sul fondo oltre il livello massimo di profondità consentito, fidando nel margine di robustezza del battello che conosce come le sue tasche ("Li fanno buoni in Germania, eh. Heini?"), e si finge morto. Riesce anche ad un certo punto a far perdere il contatto all'Haynes, ma Murell gli è sempre alle costole, grazie a un mix di pazienza e ragionamento, e mettendosi nei panni del tedesco. E lo fa senza acrimonia, come spie-



ga al dottor che insinua il dubbio: se fosse quello l'U-boote che ha ucciso sua moglie e gli ha affondato la nave? Anche se lo fosse, questa non è la mia guerra privata, replica Murrell.

Egli sa che colpire in pieno col solo *Haynes* un sommergibile guidato da un abile veterano è difficile. Il suo obbiettivo è rallentarlo fino all'arrivo di un gruppo antisom inviatogli in aiuto, in questo favorito dalla caparbia volontà del nemico di mantenere la rotta 140. L'*Haynes* attacca ogni ora l'U-boote, dove le avarie si sus-



seguono e si registrano i primi atti di panico. Per incoraggiare gli uomini von Stolberg suona un disco con una popolare marcia militare prussiana (il capitano tedesco ricorda con nostalgia le glorie della vecchia Marina Imperiale), e predispone un piano. Si è accorto che dopo i suoi attacchi il caccia americano quasi sempre accosta a dritta, e per qualche minuto ciò lo rende vulnerabile a un rapido contrattacco effettuato lanciando 4 siluri alla cieca, ma a ventaglio.

L'occasione si presenta, e un siluro centra l'*Haynes*. La nave è ferita mortalmente, ma l'armamento e parte delle caldaie sono ancora efficienti. Per ingannare l'avversario, Murrell ordina di fingere che l'unità sia in fiamme, sperando di attirare l'U-boote in superficie: von Stolberg non vuole sprecare siluri, e poi intende dare agli americani la possibilità di abbandonare la nave, ed emerge. "Mi sorprende che abbia abboccato, è la prima sciocchezza che ha commesso. Beh uno a uno!", commenta Murrell, che approfitta – poco sportivamente – del cavalleresco avversario. Il caccia infatti apre il fuoco e con un ultimo sforzo lo sperona, incastrandovisi. Stolberg può solo ordinare di innescare le

Note

- (1) Un anno più tardi Powell diresse un altro solido film di guerra, sempre con Robert Mitchum, ambientato in Corea, tra i combattimenti aerei tra jet F-86 "Sabre" e MiG-15. i primi della storia.
- (2) I primi caccia classe "Buckley" furono consegnati nell'aprile-maggio 1943.





cariche di autoaffondamento. Ma mentre gli equipaggi abbandonano le unità ormai condannate, i due comandanti restano a bordo: Stolberg per salvare il suo secondo, gravemente ferito, e Murrell, dopo un attimo di esitazione, per aiutarli. Ci riuscirà, anche se Schwaffer morirà su uno dei cacciatorpediniere americani giunti in zona per salvare i superstiti. I due nemici lo seppelliranno con i sobri rituali della tradizione navale, e fumeranno assieme una sigaretta, cementando il reciproco rispetto...(3)

Tra finzione e realtà, ancora navi nel cast

La vicenda narrata in *Duello nell'Atlantico*, è frutto dell'immaginazione riversata in un romanzo omonimo, pubblicato da Denys A. Rayner (1908-1967) nel 1956, e pubblicato in Italia nel 1958 da Baldini e Castoldi.

Rayner aveva in realtà attinto alla propria fantasia fino ad un certo punto: ufficiale della Royal Naval Volunteer Reserve, capitano di corvetta allo scoppio della guerra, dal novembre 1940 comandò diverse navi scorta, corvette e caccia, e, promosso capitano di fregata, nel 1944 il 30th Escort Group, per poi ricoprire alcuni incarichi a terra. Prima di lasciare il servizio (1949) aveva così accumulato una notevole esperienza nella lotta antisom, che riversò nella progettazione di piccole imbarcazioni – fu un pioniere nell'impiego della vetroresina – e in una brillante carriera di scrittore, sfociata nella stesura di saggi, compreso il fortunato *Escort.* nel 1955.

Rispetto al film, il libro incentrava la lotta dell'U-boote contro una nave inglese (l'altrettanto immaginario *HMS Hecate*), il cui comandante al contrario del Murrell "americano" aveva scarsa simpatia per i tedeschi, rivelandosi non solo poco sportivo, ma anche piuttosto duro col collega nemico. Con 4 anni di battaglia dell'Atlantico nelle ossa, più volte decorato al valore, Rayner non poteva essere distaccato verso la minaccia che aveva quasi fatto collassare l'Inghilterra in entrambe le guerre mondiali.

Tuttavia, aver scelto nel film un caccia di scorta americano classe "Buckley" introduceva una nota di ulteriore realismo. Proprio l'unità eponima di questa classe, il 6 maggio 1944 aveva speronato e affondato l'U-66. Una sorte più drammatica, simile a quella dell'immaginario Haynes cinematografico, la subì invece il vecchio caccia Borie, un "quattro pipe" completato nel 1920 e ammodernato nel 1942 per la lotta antisom, che il 1 novembre 1943 speronò e affondò l'U-405, ma andando a sua volta perduto il giorno dopo per i gravi danni riportati.

Costruite tra 1942 e 1944, le 102 unità classe "Buckley" erano caratterizzate — con qualche differenza tra i vari lotti - da un dislocamento di 1.800 tonnellate a p.c., 24 nodi di velocità, ed erano armate con 3 cannoni da 76 mm e diverse armi contraerei Bofors da 40 mm e Oerlikon da 20, due impianti trinati lanciasiluri da 533 mm (4), e un poderoso complesso di sistemi antisom, con un "porcospino" (lo "Hedgehog" inglese con 24 razzi pronti all'impiego), e 200 bombe di profondità, impiegabili con 2 scaricabombe con 24 armi collocate sulle ferroguide poppiere, e 8 lanciabombe "K" laterali. Nella classe "Buckley" uno *USS Haines* (ma con la "i") esisteva davvero, e fu impiegato nell'area caraibica e in Mediterraneo. Per contro, il codice identificativo dello *Haynes* cinematografico (DE-181) fu assegnato a un'altra nave reale, il caccia di scorta *Straub*,

classe "Cannon", evoluzione dei "Bucklev" (5).





che dello "arsenale della democrazia". Pienamente operativo dal febbraio 1944 e assegnato alla Flotta del Pacifico, partecipò a diverse azioni, compresa la battaglia di Levte e la campagna di Okinawa, contribuendo all'affondamento di un sommergibile giapponese, e alla distruzione di alcuni aerei. Al largo di Okinawa, il 10 aprile 1945 la nave fu gravemente danneggiata da un aereo kamikaze nipponico, schiantatosi a prora, sul lato sinistro, provocando 42 morti e 21 feriti tra i 213 uomini di equipaggio. Il Whitehurst, riparato, tornò operativo nel luglio 1945, senza partecipare ad altre azioni, e fu assegnato alla forza di riserva della Flotta Atlantica nel gennaio 1947. Riattivato il 1 settembre 1950 e rimandato in Pacifico, partecipò a varie azioni nella Guerra di Corea; e dopo un turno di manutenzione straordinaria fu affittato alla 20th Century Fox, partecipando nel giugno-luglio 1957 alle riprese di Duello nell'Atlantico, effettuate però al largo delle Hawaii. La leggendaria casa di produzione americana, ebbe modo di ringraziare la US Navy anche per la scena finale, girata a bordo del caccia giunto a salvare i superstiti: la "comparsata" la fece lo USS Alfred A. Cunningham. un potente "Allen M. Sumner" di squadra (navi da 3.500 t. armate con 6 cannoni da 127 mm), in una breve ripresa girata al largo di Long Beach, in California, durante esercitazioni di sguadra.

Accanto agli attori, la maggior parte delle comparse è rappresentata proprio dagli uomini del *Whitehurst*, il cui comandante, capitano di corvetta Walter R. Smith, interpreta in un cameo il ruolo del direttore di macchina. Dopo aver recitato, il caccia tornò alla normale attività, alternando dal 1958 periodi nella riserva navale attiva e turni operativi, anche durante le crisi di Berlino del 1961, passando nel 1962 ad attività addestrativa, dopo aver subito alcune modifiche, e sopravvivendo nel 1965 ad una collisione con un mercantile norvegese. Il 12 luglio 1969, infine, il *Whitehurst* fu posto in disarmo dopo 26 anni di onorato servizio; ma la sua utilità non si era esaurita: cannibalizzato di tutto quanto si poteva ancora impiegare, il 28 aprile 1971 veniva

silurato e affondato dal sommergibile *Trigger*, durante i test per il nuovo siluro Mk-48, entrato in servizio un anno più tardi (6). Se i cacciatori poterono insomma contare su navi reali molto simili a quelle immaginate per il film (il *Whitehurst* aveva subito in 14 anni pochissime modifiche), altro discorso va fatto per l'U-boot, di cui non si conosce l'identificativo, anche se appare come un "Type VII", il modello più comune, con oltre 700 unità realizzate tra 1936 e 1943, in diverse varianti, via via più evolute, come la "C", cui sembra appartenere l'unità di Stolberg.

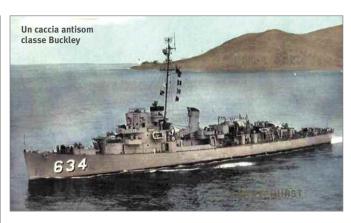
Il battello fu ricostruito negli studi della casa di produzione, sia come modello navigante, sia per gli interni e per una sezione in scala 1 a 1, quella che viene speronata dallo *Haynes*, di cui pure furono realizzati un modello navigante e alcune sezioni per la distruttiva parte finale.

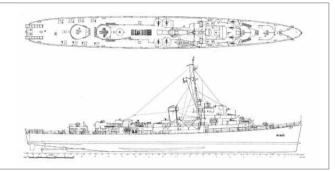
Il film, piuttosto preciso nel ricostruire mezzi ed eventi, contiene comunque alcuni errori, involontari o legati a licenze narrative. La più vistosa è l'ampiezza degli spazi interni del sommergibile, e il suo relativo confort, nonostante qua e là si faccia capire che il mestiere del sommergibilista non è una passeggiata tra le rose ("Tutto sa di nafta, di botte, di rinchiuso", sbotta Stolberg). Film più recenti sono stati maggiormente realistici nel descrivere la claustrofobica vita a bordo di un sommergibile: anche pellicole hollywoodiane come *U-571* (2000), ma soprattutto il kolossal tedesco *U-Boote 96* (1981), crudo e senza mezzi termini nel mostrare la realtà anche più squallida della querra subacquea dell'epoca.





Tuttavia, la licenza presa dai cineasti hollywoodiani del 1957 era legata anche alla necessità di potersi muovere con le più ingombranti apparecchiature dell'epoca, mentre più tardi l'evoluzione tecnica ha permesso di girare in interni più spartani. Per cercare di restare i più fedeli possibile almeno nel ricreare il terrore provocato all'interno del battello dagli attacchi con bombe di profondità, esperienza da evitare stando a tutti i racconti di che ne è uscito vivo, fu comunque chiamato come consulente per la vita a bordo degli U-boote il sottufficiale Albert Beck, un veterano della specialità. Come consulenti per la parte dei cacciatori, figurano invece lo stesso comandante del *Whitehurst*, Smith, e il capitano di fregata C.E. Dunston.





Altri errori legati all'U-boote riguardano la presenza di una sola elica, contro le 2 dei "Type VIIC", e di 2 lanciasiluri poppieri, quando ce n'era solo uno a disposizione, in aggiunta ai 4 tubi sempre da 533 mm di prora. Le caratteristiche dei battelli variavano, al pari delle dimensioni, a seconda delle numerose sottoclassi dei "VIIC". Ad ogni modo, l'U-boote di Stolberg figura armato con un cannone da 88 mm SK C/35 e una sola mitragliera da 20 mm, il che esclude le ultime varianti D o F.

La velocità toccava i 17-18 nodi in emersione, e i 7,6-8 nodi in immersione.

Infine, uno dei nodi toccati nel film: fino a quale quota poteva immergersi un U-Boote di quel modello? Le specifiche variano dai 220 ai 270 metri, mentre sull'indicatore che equipaggia il battello del film la quota di sicurezza tocca i 250 metri (il che fa pensare a un "Type VIIC/41"), anche se poi la "zona rossa" si estende sino a 350 metri. Stolberg si posa su un fondale a 310 metri, e il battello regge bene.

Ma in effetti, certi azzardi meglio tentarli solo al cinema...

Note

- (3) Powell aveva girato un meno consolatorio finale, poi cassato, con la morte dei due comandanti.
- (4) Anche se nel film Stolberg nell'osservare al periscopio lo *Haynes* lo giudica privo di lanciasiluri.
- (5) Tre "Cannon" furono consegnati nel 1951 alla Marina Italiana, formando la classe "Aldebaran", in servizio sino agli anni '70.
- (6) Una curiosità: il *Trigger* era un "Tang" completato nel 1952, che nel 1973 sarebbe stato assegnato all'Italia col nome di *Livio Piomarta*, restando in servizio sino al 1986. Da notare che anche il citato *USS Alfred A. Cunningham*, radiato nel 1974 dopo 30 anni di servizio, fu affondato durante test reali con 5 bombe a guida laser, nel 1979.

Camillo Corsi Ministro della Marina nella Grande Guerra

Ciro Paoletti - Storico

amillo Maria Corsi nacque suddito pontificio a Roma il 13 maggio 1860. Entrò nel 1874 nella Regia Scuola di Marina e, promosso guardiamarina, terminò il 20 novembre 1879 per imbarcare subito dopo sul *Vittorio Emanuele*.

Sottotenente di vascello il 13 aprile 1882, fu promosso al grado superiore il 13 febbraio 1887 e l'anno successivo partecipò alla campagna d'Africa.

Capo sezione al Ministero della Marina dal 24 settembre 1889 al 7 febbraio 1892 e poi di nuovo dal 19 ottobre 1894 al 24 agosto 1895, comandò l'avviso *Archimede* che effettuò una crociera focalizzata allo studio degli ancoraggi di Creta. Nel 1900, imbarcato sul cacciatorpediniere *Lampo* partecipò alla crociera addestrativa nel Baltico.

La pirofregata *Vittorio Emanuele* e sotto, la torpediniera *Lampo* nel 1903





Promosso capitano di fregata nel 1901 fu al comando dell'incrociatore *Umbria* sul quale, tra il 1904 e il 1905, visitò le coste dell'America centrale e meridionale, traversando Capo Horn e risalendo la costa del Pacifico fino a Vancouver.

Capitano di vascello sempre nel 1905, dal 24 luglio 1905 al 24 febbraio 1907, è stato Capo di gabinetto del ministro della Marina ammiraglio Mirabello in un periodo di profondo rinnovamento dei mezzi e dei materiali.

La scelta non era casuale. Corsi, interessato ai problemi navali, manifestava specifica attenzione verso l'impiego e le possibilità del naviglio sottile. La *Jeune Ecole* francese era all'apice della sua notorietà e la disputa sulla preferenza fra la piccola flotta di grandi navi e la grande flotta di piccole navi era all'acme dovunque, avendo come ovvia conseguenza studi, ipotesi e discussioni sull'impiego dei siluri e del naviglio sottile.

Nell'ottobre del 1895 Corsi aveva pubblicato sulla Rivista Marittima un articolo sull'impiego tattico delle torpediniere e, tre anni dopo, un lavoro sugli insegnamenti da trarre dalla guerra ispanoamericana. In sostanza, riteneva le torpediniere mezzi primari di offesa bellica che dovevano agire sia a difesa delle coste sia accanto alle navi maggiori attaccando poi a fondo il nemico di notte e a distanza ravvicinata. Ma, sottolineava, per quanto le torpediniere fossero efficaci strumenti di potenza marittima, la guerra di Cuba aveva evidenziato come non fosse ancora tramontata l'importanza delle unità maggiori, specie le corazzate, le quali aveva-

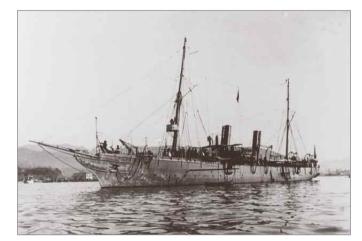
Camillo Corsi, ammiraglio e ministro della Marina nel 1916

no condizionato l'avversario anche quando non erano intervenute direttamente. In ultima analisi la sua conclusione era che la flotta dovesse possedere ed impiegare entrambe le componenti. Come vedremo, queste idee, che già andavano nel senso voluto da Mirabello, non solo Corsi non le avrebbe abbandonate ma le avrebbe applicate durante la Grande Guerra.

Promosso capitano di vascello ebbe il comando della corazzata *Roma*. Di lui, in quel periodo, ci rimane un ritratto steso dall'allora colonnello Eugenio de Rossi, imbarcato sulla stessa unità navale facente parte della divisione "Elena" dell'ammiraglio d'Aste, in occasione delle manovre navali dirette da Bettolo in Adriatico. "Comandava la Roma il capitano di vascello Corsi, romano di Roma, simpatico, affabile, energico... Mi ricevette nella sua cabina e mi mostrò una magnifica lupa di bronzo, dono di Roma, e lo splendido cofano con la bandiera di combattimento: "La vedremo spiegata al vento?" mi disse scrollando la testa".

L'esercitazione cominciò coll'uscita della divisione navale da Taranto. "Salpammo al tramonto: in testa l'ammiraglio, poi noi, indi la Napoli, ultima l'Amalfi, 500 metri da poppa a prua, sui fianchi una decina di siluranti. L'uscita dal Mar Piccolo per me fu emozionante. Il passaggio è stretto, una lieve inclinazione del timone può mandare ad investire la nave ed ostruire il passo: aggiungasi che si sfila davanti al comandante del Dipartimento e bisogna rendere gli onori all'ammiraglio... Corsi, sul ponte di comando, quieto come se non fosse il fatto suo... lo vedevo, pur parlando

La nave Archimede di tre quarti L'ammiraglio Corsi ad Aquileia nel febbraio 1916



di cose indifferenti coll'ufficiale di rotta, non perdere di vista il timoniere che aveva davanti. Compresi come quel dialogo, fuori
luogo in apparenza, fosse fatto per far sentire al timoniere che il
comandante aveva piena fede in lui, tanto che non badava nemmeno alla rotta, lasciandogli così la pienezza dei suoi mezzi."

La navigazione procedette nella notte, a luci oscurate, con un mare tanto mosso da mettere in difficoltà le torpediniere. Alle prime
luci del mattino Corsi si trovò sulla sinistra, a si e no cento metri,
la corazzata Napoli di Cagni. "Tra i due comandanti si iniziò allora
questo dialogo col megafono: "Dì Cagni! Non rompere le scatole
e stattene al tuo posto." Cagni rispose: "sono stufo di respirare il
tuo fumo, ora vado a trovare l'ammiraglio." Difatti si portò all'altezza della Elena, ma un rimbrotto lo cacciò indietro."

L'esercitazione a partiti contrapposti fu svolta nella giornata, alla presenza del re e del ministro, entrambi sullo yacht reale *Trinacria*, poco dopo aver passato il Monte Conero. Poi le navi ebbero ordine di puntare su Venezia e diedero fondo a Pelorosso. Tutti gli ufficiali scesero per andare in permesso in città. La sera dovevano rientrare per mezzanotte su una cannoniera della difesa costiera, ma il mare era così ingrossato che il maresciallo che la comandava decise di rientrare a Venezia. Si rassegnarono tutti meno Corsi che, all'una del mattino sbottò: "non sia mai che io non torni a bordo questa notte." Andò all'Arsenale, si fece dare una barca a vapore,



arrivò sotto la sua nave, con un mare tanto mosso che tutte le corazzate avevano le macchine in pressione, accostò e si fece alare con un paranco. Poche pennellate, ma sufficienti a dare un ritratto dell'uomo e del comandante.

Membro del Consiglio superiore di Marina dal 9 aprile al 18 settembre 1911, pochissimo prima della Guerra di Libia, il 18 settembre

Note

- De Rossi Eugenio, La vita di un ufficiale italiano sino alla guerra, Milano, Mondadori, 1927, pag. 233.
- 2 De Rossi, op. cit., pagg. 235-6.
- 3 Idem





La corazzata Cavour

1911 fu promosso contrammiraglio ed ebbe il comando della 1ª Divisione della I Squadra fungendo al contempo da Sottocapo dell'ufficio del Capo di stato maggiore al viceammiraglio Bertolé Viale fino al 17 marzo 1912.

Con la sua divisione navale appoggiò la prima impresa dei Dardanelli bombardando i forti turchi e cercò, senza successo, di attirare fuori dai porti la flotta nemica.

Nel 1912 operò nell'Egeo, occupando il Dodecanneso, mettendo a capo dei più importanti servizi amministrativi ufficiali di Marina insieme a personalità locali di lingua greca. La campagna gli fruttò la croce dell'Ordine militare di Savoia.

Il 4 aprile del 1914 fu nominato comandante dell'Accademia Navale e della Divisione navi scuola — *Flavio Gioia, Vespucci* ed *Elena* - durante la campagna estiva degli allievi, che condusse innalzando la sua insegna sul *Flavio Gioia* e toccando la Sardegna, la Spagna, Tangeri e Glasgow.

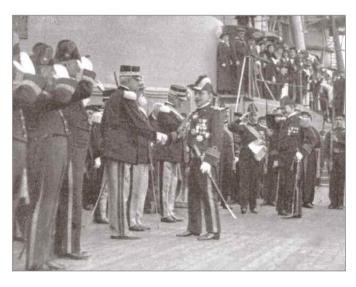
Lasciò l'incarico dopo soli quattro mesi, il 25 agosto 1914, e a ciò non fu estraneo lo scoppio del conflitto mondiale: lo si riteneva più utile altrove.

Dichiarata la guerra all'Austria, fu promosso vice-ammiraglio ed ebbe sia la carica di Capo di stato maggiore del Duca degli Abruzzi sia il comando della I Squadra a Taranto, innalzando l'insegna sul Conte di Cavour. Durò poco. Le perdite di naviglio durante i primi mesi del conflitto mandarono in crisi la Regia Marina. Il Duca degli Abruzzi scaricò la responsabilità dei primi insuccessi su Corsi e chiese per lettera al ministro Bertolé Viale di sostituirlo. Ma prima che ciò accadesse, attaccato dalla stampa e da diversi uomini politici, Viale dovette lasciare il portafoglio proprio a Corsi, che l'assunse il 30 settembre 1915, rilevando contemporaneamente Thaon di Revel nella carica di Capo di stato maggiore della Marina. Inoltre, il 20 novembre dello stesso anno fu nominato senatore del Regno. In materia di condotta della guerra, Corsi sostanzialmente la pensava come Thaon di Revel e dunque al contrario del Duca, perciò l'avergli dato il Ministero era una bomba a orologeria contro il Duca e a favore di Thaon, anche senza contare la famosa lettera di cui parlò poi il Maresciallo Caviglia nel suo diario, quando scrisse che "Viale ricevette una lettera dal duca che gli chiedeva la sostituzione del suo Capo di stato maggiore, ammiraglio Corsi. Ora, l'ammiraglio Corsi era stato designato a prendere il posto di Viale. Quando Corsi assunse la carica di ministro, trovò sul tavolo la let-

tera del duca che attribuiva a lui tutti i guai accaduti. Giustamente

tolse il comando al duca e lo diede a Thaon di Revel." Da anni convinto dell'utilità dei mezzi sottili e alla luce di quanto era successo sia nelle ultime guerre (Russo-Giapponese ed Italo-Turca) che nei primi mesi di quella Mondiale, Corsi decise di evitare rischi inutili e puntò sulle unità sottili ed insidiose. Riorganizzò gli arsenali e i cantieri, curò i rifornimenti e il personale e di fatto preparò il terreno al ritorno di Thaon di Revel.

Durante il suo ministero avvenne il crollo e quindi il successivo salvataggio dell'esercito serbo che causarono serie conseguenze sul piano militare ponendo il problema di cosa fare delle truppe italiane in Albania. Per decidere, il 22 gennaio 1916 si incontrarono a Roma i ministri e i capi di stato maggiore. Cadorna voleva abbandonare Durazzo; il ministro degli Esteri, Sonnino, sostenuto più cautamente dal presidente del Consiglio Salandra, voleva invece tenerla. Corsi sostenne quest'opzione e il contrasto si inasprì quando si passò a decidere sull'eventuale sgombero di Valona. Poiché a tutti i marinai è noto che da Valona si controlla a metà l'entrata dell'Adriatico e



L'ammiraglio Viale sul *Cavour* nell'aprile 1915

da Saseno si controlla Valona, Corsi sostenne che andasse difesa a tutti i costi per meglio avvantaggiarsi sul canale d'Otranto ed impedire i movimenti del naviglio austriaco. Sonnino l'appoggiò perché temeva che, una volta abbandonata, l'Albania potesse essere occupata dai Francesi; ma Cadorna rimase fermo sulle sue posizioni. Per fortuna alla fine prevalse la linea Sonnino-Corsi e l'Albania fu tenuta, altrimenti le conseguenza sulla guerra navale sarebbero state certo assai pesanti.

Intanto, grazie anche alle direttive di Corsi sul più largo e intenso impiego dei mezzi sottili, a partire dal 1916 la Regia Marina si fece più aggressiva in Adriatico interdicendone l'uscita alle unità di superficie nemiche, come dimostrato dalla battaglia del 15 maggio del 1917. Questi però erano risultati che dipendevano dai rifornimenti, i quali, a loro volta, dipendevano dal traffico e dalla sua protezione, tutti argomenti oggetto di ripetute conferenze navali, a cui la Regia Marina partecipava o col Ministro e Capo di Stato Maggiore o con personaggi di vertice da lui delegati e sempre in sintonia col suo pensiero, mediante i quali si riuscì, benché a volte a fatica, a ottenere quanto necessario al Paese e alla guerra.

La validità attribuita a Corsi come ministro si vide quando, alla caduta del governo Salandra nel giugno del 1916 in seguito alla *strafexpedition* in Trentino, il 18 dello stesso mese fu confermato ministro nel gabinetto Boselli.

Qualcosa però si stava muovendo contro il Duca degli Abruzzi e, sotto sotto, anche contro di lui. Alla fine del 1916 l'ammiraglio Cagni, fedelissimo del Duca, passato da Roma e resosi conto della tempesta che covava, scrisse alla moglie: "Tutti furibondi contro Millo, il Duca e Corsi. Senatori, deputati e pubblico. Che dire? Difesi per quanto era possibile, e appena giunto qui ne informai il Principe e Millo perché si guardino le spalle. Il ministro è invece nella più grande certezza di essere sul granito....Ed è sulla pece! Come dirglielo?" 5

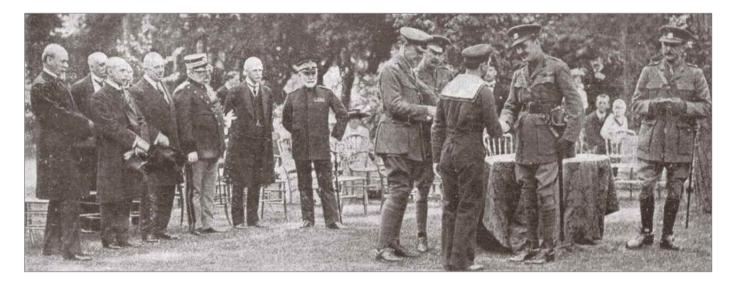
Se Corsi ostentava sicurezza, conscio della precarietà della sua posizione, stava in realtà cercando una scappatoia. Aveva provato a separare di nuovo le sue due cariche, tenendosi il Ministero e offrendo a Thaon di Revel quella di Capo di stato maggiore. In tal modo contava di prendere le distanze dal Duca e dalla condotta ope-

E in effetti così fu poiché il 16 giugno 1917 Corsi lasciò il portafoglio all'ammiraglio Triangi.

Poco più d'un mese dopo, il 26 luglio, prese il comando della squadra da battaglia; ma il 1° aprile 1918 fu collocato in ausiliaria, passando poco dopo nella riserva navale.

Da allora si limitò a fare il senatore e, come molti suoi predecessori provenienti dalla Marina, intervenne su diverse questioni di carattere militare e marittimo. Una delle più rilevanti fu quella della smobilitazione. Dopo l'armistizio la sollecitò, vedendola come una restituzione di uomini e navi alla marina mercantile, più che mai necessaria sia per le perdite subite in uomini e tonnellaggio durante la guerra sia per le ancor gravi necessità di rifornimento della Nazione.

Secondo lui, i cantieri avrebbero ormai dovuto lavorare quasi solo per la costruzione di navi mercantili e presentò, insieme ad altri ammiragli, tra cui Thaon di Revel, un'importante interrogazione al Senato sui provvedimenti da prendere, sulle requisizioni, sull'ampliamento



Corsi presenzia alla decorazione di marinai della Regia Marina da parte del Duca di Connaught nei giardini dell'ambasciata inglese a Roma nel 1916

rativa della guerra, diminuendo così le proprie responsabilità; ma l'altro aveva rifiutato. Allora Corsi decise di cavarsi d'impaccio scaricando la colpa su chi aveva le maggiori responsabilità di comando, decapitando il gruppo del Duca – comprendente Cagni e Millo, entrambi piemontesi – e affidando ad altri i loro incarichi.

Si trattava di farla mandare giù all'opinione pubblica e non era facile, perciò si mosse la stampa. Alla fine di gennaio del 1917 il Corriere della Sera pubblicò una serrata critica dell'operato della flotta nel basso Adriatico. Nonostante si fosse in tempo di guerra, la censura lo lasciò passare. Apparve evidente che il permesso, anzi l'ordine, doveva essere venuto dall'alto, dal ministro stesso - si disse - altrimenti come avrebbe potuto un qualsiasi censore far passare un pezzo del genere?

Poi ci furono contatti nell'ambito del Governo, della Marina e il 4 febbraio 1917 il cerchio venne chiuso con l'avvicendamento del Duca, di Cagni e di Millo; il quale scrisse a Cagni, riferendosi a Corsi: "...a me pare che la manovra di buttare tutto in mare per salvare il nocchiero non debba riuscire; e che il nocchiero andrà a picco presto."⁶

dei porti e per lo sviluppo delle nuove costruzioni navali e quindi del credito navale.

Il Governo, seguendo la linea del risparmio a priori, fece anche troppo e la smobilitazione di terra e di mare rovesciò sul Paese milioni di giovani ex-militari in cerca di lavoro mentre, contemporaneamente, la Marina era impegnata in Asia Minore, in Estremo Oriente e nel Mar Nero oltre che nelle acque metropolitane e coloniali. Allora Corsi protestò e contestò al ministro-ammiraglio Sechi d'aver sovrinteso a una smobilitazione eccessiva tale da rendere la flotta inadeguata a difendere gli interessi nazionali. Sostenne che si dovesse provvedere ricostituendo un forte nucleo di corazzate, recuperando la *Leonardo da Vinci* e completando la *Caracciolo*.

Prima di vedere i risultati della sua azione morì a Roma, poco più che sessantunenne, il 17 luglio del 1921.

Note

- 4 Enrico Caviglia, Diario, Roma, Casini, 1953, 17 aprile 1933, pag. 114.
- 5 Cagni, rip. in GIORGIO PINI, Vita di Umberto Cagni, Verona, Mondadori, 1937, pag. 352.
- 6 E, rip. in GIORGIO PINI, cit., pag. 353.

K-141 Kursk

Paolo Pagnottella

10 agosto 2000

Nessun sommergibilista potrà mai dimenticare quelle parole scritte al buio dal Comandante Dimitri Kolesnikov:

"Sono le 15:45, qui è troppo buio per scrivere ma ci proverò. Siamo rimasti in ventitré qui sotto e nessuno può più uscire. non ci sono speranze per noi. Vi saluto tutti. non disperatevi per me".





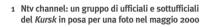
I sottomarino K-141 Kursk, classe "Oscar II", era in navigazione, impegnato in grandi manovre nel Mare di Barents nel corso delle quali doveva lanciare una salva di siluri contro l'incrociatore nucleare Pjotr Velikij (Pietro il Grande). Non si sa ancora bene cosa sia successo in realtà: secondo l'inchiesta condotta dalla Marina russa, conclusasi nel 2002, l'incidente fu provocato dall'esplosione del nuovo tipo di siluro a supercavitazione "VA 111 Skval" (squalo), ancora in collaudo ma difettoso.

Secondo altre ricostruzioni, più fantasiose, potrebbe essere stato colpito dal siluro di un altro sottomarino, forse americano, che aveva interpretato la manovra del lancio d'esercitazione come offensiva. Il Kursk era lungo più di 150 metri, con un dislocamento di più di 15 mila tonnellate in immersione.









- 2 6/8/2001 Si immergono tre piccoli battiscafi Bester nel tentativo di raggiungere il sommergibile
- 3 20/8/2001 Iniziano le operazioni di salvataggio; scendono i sommozzatori norvegesi
- 4 Il comandante del Kursk in una foto, risalente al 1995
- 5 Un gruppo di ufficiali attende l'arrivo dei familiari delle vittime
- 6 Il memoriale del Kursk eretto nella città di Murmansk



Entrato in servizio nel 1995, dotato di due reattori nucleari a fissione, aveva preso il nome della città (allora) sovietica ove avvenne, nel corso della seconda guerra mondiale, dal 5 al 15 luglio 1943, la più

8/10/2001 - Agganciato alla chiglia della colossale nave-piattaforma Giant-4, il Kursk torna alla base nella baia di Rosliakovo 14 mesi dopo quel maledetto 12 agosto 2000



grande battaglia tra carri armati della storia. Furono registrate due esplosioni, a distanza di circa due minuti l'una dall'altra, la seconda 40 volte più potente della prima, che determinarono la messa

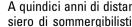
La torretta del Kursk fu ritrovata in una discarica di materiali ferrosi alla periferia della città di Murmansk L'ha ritrovata, il 17 marzo 2011, Tatyana Abramova,



fuori uso di ogni sistema di sicurezza e un enorme squarcio sulla prua. L'esplosione fu registrata dai sismografi di mezzo mondo. Tutti i membri dell'equipaggio, esclusi i ventitré citati dal Comandante nel suo biglietto e che riuscirono a rifugiarsi in un locale stagno a poppa, morirono a seguito delle esplosioni. Il battello si adagiò sul fondo a circa 110 metri di profondità ma i danni riportati e la quota di posa sul fondo impedirono ogni tentativo di fuoriuscita: i ventitré, si calcola, ebbero ancora poche ore di vita. 118 sommergibilisti sacrificarono la loro vita nell'adempimento del dovere.

Noi non li dimentichiamo.

A quindici anni di distanza, il nostro pensiero di sommergibilisti va al memoriale del Kursk, eretto intorno alla falsa torre di quello sfortunato battello affondato, recuperato e demolito.









Rapporto *Transylvania*

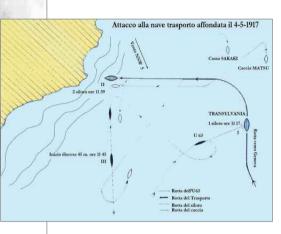


maggio 1917/4 maggio 2017. Cento anni sono passati da quel lontano giorno quando alle ore 12,35, due miglia al largo dell'Isola di Bergeggi (Savona), il Transatlantico Britannico Transylvania colava a picco colpito da due si-Iuri lanciati dal comandante dell' *U-63* il TV Otto Schulze.

Varato il 23 maggio 1914, il *Transylvania* era una nave inglese di lusso di circa 15mila tonnellate di stazza, che entrò in servizio sulla linea Liverpool - New York. con andatura a zig zag preceduto da due Cacciatorpediniere Giapponesi, il *Matsu* e il Sakaki, puntando su Genova per evitare in mare aperto i temuti attacchi dei sommergibili tedeschi. Il cielo è sereno, il mare mosso per un fortissimo vento di tramontana con raffiche di grecale. Il 4 maggio, al traverso di Spotorno, alle

locità di 16 nodi a circa 3 miglia da terra

11.17, un sommergibile tedesco in immer-



sposizione dell'Ammiragliato Britannico; sione lancia da mille metri dal lato della venne armato con un cannone a poppa e costa un primo siluro che centra il transadiventò il più importante trasporto truppe tlantico sulla fiancata sinistra all'altezza alleate operante nel Mediterraneo. La sedella sala macchine. La nave sbanda ed il ra di giovedì 3 maggio 1917 partì da Marsi-Comandante la dirige verso terra nella glia, sede di una base militare inglese, dosperanza di evitare l'affondamento. Il Matve imbarcò circa 3 mila soldati britannici di su si accosta per cercare di imbarcare più vari reggimenti e 64 crocerossine diretti al persone possibile mentre il Sakaki parte a fronte turco in Palestina. Navigava alla vetutta forza nella direzione della possibile

presenza dell'U-63 cannoneggiando. Nel frattempo dai paesi costieri ovvero da Noli. Spotorno e Bergeggi i pescatori mettono in mare le barche per raggiungere, con sforzo immane remando controvento, la zona dell'agguato. Da Capo Noli i segnalatori della Regia Marina avvisano Savona dal cui porto escono due Cacciatorpediniere, il Corazziere ed il Garibaldino, ed i rimorchiatori Savona e America II.

Alle ore 11,39, ventidue minuti dopo il primo siluro, mentre ferve l'opera di salvataggio e le sirene del *Transvlvania* lanciano ininterrottamente angoscianti richiami di soccorso, la scia di un secondo siluro lanciato da 350 metri di distanza si dirige verso il trasporto accostato dal Matsu. Questo strappa gli ormeggi che lo uniscono alla nave retrocedendo a tutta forza e il siluro colpisce il *Transylvania* a proravia del traverso sinistro, cioè sulla fiancata sinistra dei quartieri di prua.

Alle ore 12.20 il transatlantico, ormai agonizzante per il colpo di grazia, comincia lentamente ad affondare assistito dai due caccia impegnati nel recupero dei naufraghi reso molto difficile a causa del mare agitato.

Alle ore 12.30, dopo un'ora e 13 minuti dal primo siluramento, il *TransvIvania* - secondo il rapporto del comandante del sottomarino tedesco, che nel frattempo è risalito a quota periscopica per constatare l'epilogo della sua azione - affonda sul diritto di poppa. Per i testimoni oculari e la documentazione fotografica l'affondamento

della nave avviene alle ore 12.35 e sul dritto di prora cola a picco, adagiandosi su un fondale di 200 metri a 2 miglia al largo di

Le vittime accertate risultano 407, delle quali 96 sono sepolte nel cimitero di Savona/Zinola. I naufraghi vennero accolti nei vari paesi della costa e dell'entroterra da tutti gli abitanti che si resero disponibili a farlo; il giorno 7 maggio si svolsero i Solenni Funerali di Stato. Il Re Giorgio V fece avere ai soccorritori Medaglie commemorative in oro ed argento in segno di stima e riconoscenza. Il 7 ottobre 2011, dopo mesi di ricerche effettuate in collaborazione con l'Ing. Guido Gay e le sue più moderne tecnologie disponibili viene finalmente ufficializzato dal Tenente Colonnello Schilardi, comandante dei Carabinieri Subacquei di Genova, il ritrovamento del relitto del Transylvania.

La nave si trova a 630 metri di profondità davanti all'isola tra Bergeggi e Spotorno. Nell'estate del 2012 l'Ing. Gay, anche grazie all'esperienza maturata nelle ricerca del Transylvania, trova il relitto della R. Nave Roma nel Golfo dell'Asinara ad oltre 1200 metri di profondità.



Come ho trovato il relitto del piroscafo *Transylvania*

Guido Gay - Ingegnere

Il Centenario

In occasione del Centenario è nato un Comitato, presieduto dal comandante Carlo Gambetta (Sindaco di Noli nel 1977) per la Commemorazione del 60° anniversario dell'affondamento di cui hanno fatto parte la Regione Liguria, i Comuni di Savona. Bergeggi, Spotorno e Noli, il Gruppo ANMI di Savona e numerosissime associazioni legate al territorio all'ambito marittimo e con l'apporto del Comando Marina Nord di La Spezia e della Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Savona. Le iniziative principali programmate e realizzate sono state, in sintesi, le seguenti:

2 Maggio Conferenza stampa di apertura delle manifestazioni e presentazione



Apparteneva alla Compagnia di

navigazione "Cunard Line" che

alla fine del 1915 lo mise a di-

dei volumi "L'affondamento del Transylvania" di Renzo Aiolfi e del libro "Il viaggio del Transylvania" di Alessandro Chiabra, Maurizio Grosso, Giuseppe Milazzo e una mostra espositiva di fotografie e di cimeli che ricordano il viaggio del Transylvania e il suo tragico affondamento. 4 Maggio Mattino Commemorazione dei caduti al Cimitero Inglese di Savona (Zinola) con intervento delle autorità cittadine (Noli, Bergeggi, Spotorno, Savona), regione Liguria, Associazioni d'Arma e discendenti dei naufraghi (circa una trentina, alcuni provenienti dall'Australia); Celebrazione religiosa officiata in lingua inglese dal Rev. Douglas Greenaway insieme al Vescovo di Savona-Noli Calogero Marino. A seguire posa di una corona alla Croce Commemorativa dei caduti a Punta Predani a Bergeggi, deposizione a Noli di una corona di alloro alla lapide commemorativa che ricorda l'opera di salvataggio dei pescatori. Nel pomeriggio, a Spotorno annullo filatelico a tema, defilamento per le vie cittadine delle Associazioni d'Arma. Al termine inaugurazione esposizione del Museo Storico della C.R.I. di Campomorone.



5 Maggio Convegno sull'evento

del *Transylvania* presso la Fortezza del Priamar di Savona e premiazione del concorso sugli elaborati scolastici "Centenario Affondamento Transylvania".

6 Maggio - Bergeggi Conferenza del direttore dell'Area Marina Protetta di Bergeggi e, a Noli, S. Messa celebrativa e spettacolo "La nave e la farfalla" liberamente tratto dal naufragio del Transvlvania.

6 Maggio Regata velica a cura delle rappresentative locali di Lega Navale di Finale, Noli, Spotorno, Savona, Vado ed Albisola.

7 Maggio - Savona Celebrazione della Messa Solenne nella Cattedrale officiata dal Vescovo Emerito della Diocesi di Savona-Noli, conferimento di medaglie a cura della Società Nazionale di Salvamento e Concerto della Banda della MM di Marina Nord.

"Inaeanere aui ci sarebbe da cercare un relitto, potrebbe darci una mano?"

Ouesta la telefonata che a fine Aprile 2011 mi arriva inaspettata.

È il Maresciallo Lenzini, del Gruppo Subacqueo dei Carabinieri di Genova.

Noi, la mia ditta Gaymarine, abbiamo fornito il robot *Pluto* a loro. Ci hanno sempre lavorato molto bene, in ricuperi anche clamorosi come quello dell'auto tirata su dal lago di Como su indicazione di una "veggente".

Qui non c'è veggente, il relitto del Transvlvania si sa dov'è ma nessuno l'ha mai veramente localizzato né tantomeno identificato. Il Maresciallo Lenzini mi dice che la zona dove cercare è circoscritta e la profondità non eccessiva, anche se probabilmente al di là della portata del loro **Pluto** che è di 300 metri.

lo d'estate sono in giro con il mio catamarano a vela Daedalus a mettere il naso su fondali sempre più profondi per sperimentare le apparecchiature progredite che mi viene in mente di realizzare.





"Maresciallo, a maggio esco e per prima cosa vengo lì"

Mi sembra un lavoretto facile facile, del tipo: vado, trovo e torno.

Il mio *Daedalus* è una barca molto particolare che ho progettato e costruito quasi vent'anni fa. Ci ho fatto un giro del mondo a vela durato cinque anni e poi trascorso altri due anni per attraversare ancora una volta l'Oceano Pacifico, fra isole tropicali e tranquille spensierate popolazioni, per ciò che mi riguarda il posto più piacevole della ter-

Finiti i sogni oceanici il *Daedalus* nel Mediterraneo tira fuori la sua grinta di ricercatore ad alta tecnologia. Attrezzato come una nave oceanografica in miniatura, come le grandi navi possiede un sistema di posizionamento dinamico, in pratica un'elica ausiliaria comandata da computer che automaticamente mantiene la barca ferma in un posto preciso senza bisogno di ancorarsi, ancorarsi dove si vuole far scendere *Pluto* a grande profondità sarebbe impossibile.

Però il robot, sul fondo, con le luci vede solo a qualche metro di distanza e con i sonar a non più di cento metri. Dunque non è adatto a fare una ricerca a largo raggio.

Prima di lanciarlo bisogna avere un punto. Come trovare il punto? Nel nostro caso del *Transylvania*, come localizzare il relitto in modo che *Pluto* possa scendere ad ispezionarlo?

Ecco che qui interviene un altro dei miei "aggeggi", un sonar a scansione laterale.

Cos'è un sonar? Ultrasuoni, vibrazioni ad alta frequenza non udibile, che vengono lanciati in acqua concentrati in un sottilissimo pennello, tutti gli oggetti sul suo rapido cammino producono echi che vengono registrati, muovendo il pennello si disegna una mappa del fondo.

Bene, il sonar del *Daedalus* "fotografa" il fondo marino ad un ritmo di 10 chilometri quadrati ogni ora.

Dunque penso ad un lavoretto facile.

Arrivo con la barca a Bergeggi, il tempo è buono, tutta la squadra dei Carabinieri Subacquei mi raggiunge a bordo ed iniziano a mostrarmi la documentazione che hanno raccolto.

Leggendo il racconto del Parroco di Bergeggi cerco di indovinare la distanza: "...non vedi che batte bandiera inglese?..." racconta. A



che distanza si può distinguere una bandiera? Non credo oltre 2 km, così sarebbe troppo vicino alla costa. Ma allora se certe affermazioni sono palesemente assurde, come si può credere al resto? Poi la cartina disegnata dal comandante del sommergibile tedesco: anche questa pone il punto del secondo siluro troppo vicino alla costa. Bè, decido, cominciamo una "spazzolata" sonar dei fondali sistematica, magari partendo dalla zona più probabile. Via, si parte.

A farla breve, quello che sembrava un lavoretto facile, tentato senza successo anche da un mio rinomato collega-concorrente francese, si è trasformato in 5 giorni di navigazione avanti-indietro, su e giù, cartografando i fondali di una vasta zona con il risultato che nessuna delle tante macchie scure rilevate dal sonar poteva ragionevolmente rappresentare il relitto di una nave lunga 160 m. Abbiamo scoperto un grande canalone davanti a Spotorno, pieno di rocce fino a fondali di 700 m: saranno tutte rocce o in mezzo ci può essere quello che cerchiamo?

Troppo lungo e faticoso, penso io, mandare **Pluto** su ogni contatto per vedere se è roccia o il *Transylvania*.

Allora mi viene un'idea. Procurarmi un magnetometro per rilevare la presenza di una massa ferrosa. Naturalmente il mio spirito poco convenzionale mi porta a pensare ad uno strumento non come quelli che esistono e che vengono trascinati lentissimamente dietro la nave, ma ad una sonda che mando giù rapidamente verticale sulla macchia come se fosse il **Pluto**.

"Allora, caro Maresciallo, ci rivediamo appena sono pronto con il magnetometro".

Detto fatto. Mi procuro un magnetometro a protoni (che funziona sul principio della risonanza magnetica nucleare), preparo uno schizzo di uno scafandro per mandarlo fino a 2000m di profondità e lascio in ditta le istruzioni per poterlo collegare allo stesso cavo del **Pluto** al posto del veicolo.

In attesa proseguo la mia vacanza in Corsica, isole toscane e Sardegna.

Vacanza per modo di dire, perché passando da una spiaggia assolata ad una baietta tranquilla, durante i percorsi il mio sonar segnala qualche anomalia e con il *Pluto* scopro che le anomalie sono causate da mucchi di anfore, resti di altrettante navi antiche romane affon-



date con il loro carico a profondità di molte centinaia di metri, quattro ne trovo. Allora lavoro anche di scartoffie per denunciare i ritrovamenti alle Soprintendenze competenti.

A fine settembre mi arriva il magnetometro tanto atteso. Ha preso la forma di un gigantesco cottonfioc, lungo due metri con due ingrossamenti alle estremità, uno contiene il sensore a risonanza magnetica, l'altro tutta l'elettronica. Ora bisogna provarlo. Mi dirigo da La Spezia, porto del Daedalus, verso Bergeggi, passando sopra il relitto di un pezzo della petroliera Haven che giace sul fondo a 400 m. Il tempo è buono, mare calmo come un olio, piazzo la barca in posizionamento dinamico sulla verticale della Haven e mentre gli automatismi computerizzati lavorano per conto loro, io lancio il magnetometro. Giù veloce in verticale. Fino a 200m di profondità, nulla, lettura praticamente costante del campo magnetico terrestre. Poi il valore inizia ad aumentare, sempre più rapidamente man mano che il sensore si avvicina al relitto.

Indicazione chiara ed inequivocabile della presenza di ferro. Tanto mi basta. Sono pronto a trovare il *Transylvania*.

Dirigo a Bergeggi e mi accingo a telefonare al Maresciallo Lenzini ma vengo preceduto da lui; non so come ma mi hanno già visto: nulla sfugge ai Carabinieri.

Andando verso Bergeggi passo sopra una collinetta sottomarina che ha in cima una struttura delle dimensioni giuste. Ci butto sopra il magnetometro ma fino a toccare il fondo l'indicazione senza variazioni mi dice che si tratta di rocce. Il giorno seguente i Carabinieri sono occupati con altro e io vado a sondare le macchie più probabili. Faccio 4 lanci tutti infruttuosi. Ritorno all'ancoraggio di Bergeggi piuttosto scoraggiato: com'è possibile che un relitto così grande mi possa sfuggire? Passo la serata a rivedere tutti i tracciati del sonar fatti a maggio. Alla fine mi cadono gli occhi su due echi un po' strani, sono due oggetti su una parte di fondale poco accidentato, poco probabile che si tratti di rocce, però io cerco una sola macchia lunga più di cento metri. Domani andrò a buttargli su il magne-

I Carabinieri hanno altre attività quindi riparto da solo. Metto il *Daedalus* in automatico sopra il punto e mando giù il "cottonfioc". Il fondo è a oltre 600 m, ogni 50 m di discesa



scrivo le cifre che rimangono circa costanti, poi improvvisamente noto una variazione, in meno questa volta, che si accentua rapidamente: la sensazione è immediata, come quando sai di avere fatto centro ad occhi chiusi.

Ci siamo, ho ritrovato il TRANSYLVANIA!

Stavolta non mi trattengo, acchiappo subito il telefono: "Maresciallo ci siamo. È rotto in due tronconi, domani andiamo a vedere" Ricupero e smonto il magnetometro e voglio ancora passare con il sonar per fare dei rilevamenti ortogonali e determinare con precisione le posizioni.

A bordo del *Daedalus* ho due robot: uno, il più vecchio, è *Pluto 1000*, come quello dei Carabinieri, ma in versione speciale per poter scendere fino a 1000 m di profondità anziché limitato a 300 m. L'altro si chiama *Pluto palla*, è un prototipo nuovissimo che sfrutta solo la testa del vecchio *Pluto* ma con tecniche innovative che consentono profondità massime fino a 4000 m.

Pluto palla pesa solo 60 kg invece dei 150 kg del vecchio, ed è maneggevolissimo, tanto che sul *Daedalus* me lo posso usare da solo anche senza l'aiuto di nessuno.

L'intero sistema è composto così: sulla barca un pannello di comando è a disposizione del pilota che dà i comandi al veicolo e che vede le immagini prese dalla telecamera del veicolo, sempre sulla barca c'è un rullo automatico con 2000 m di sottile cavo a fibra ottica la cui estremità si collega al veicolo subacqueo. Il cavo fa passare tutti i segnali nei due sensi dal veicolo al pilota e viceversa.

I veicoli subacquei **Pluto** sono dei piccoli sottomarini, dei batiscafi in miniatura telecomandati dalla superficie e che possono muoversi agevolmente in acqua spinti da varie eliche che eseguono i comandi del pilota. **Pluto palla** è pronto all'immersione con telecamera che riprende in alta definizione e che scatta fotografie.

Martedì 4 ottobre siamo sul posto in posizionamento dinamico, con la motovedetta dei Carabinieri che veglia su di noi.

Tutto pronto, **Pluto palla** è in acqua e scende zavorrato con un sasso. In un quarto d'ora arriva sul fondo, sgancia la pietra e diventa a galleggiamento neutro, così i motori possono tenerlo in quota costante qualche metro sopra il fondo. Da sopra io lo dirigo per fare un giro su se stesso e guardarsi intorno con il suo sonarino di navigazione. Rilevo subito la presenza di un grosso oggetto a 70 m.

Il veicolo è sceso un po' più in là del previsto a causa di una corrente.

Punto sull'oggetto e metto avanti mezza. Il fondo illuminato dal faro del **Pluto palla** scorre veloce sotto mentre l'eco sonar dell'oggetto si avvicina.

Quando il sonar mi indica una distanza dal relitto di 10 m rallento, mi tengo più vicino al fondo (parlo come se io fossi presente laggiù 630 m più sotto) sono praticamente sicuro che quello lì sul sonar è il *Transylvania* ma vederlo sbucare dalle tenebre fiocamente illuminato dal faro e piano piano vederlo diventare un chiaro pezzo di rottame è una emozione che ripaga ore e settimane di lavoro.

C'è il pericolo di impigliarsi. La telecamera ha un campo visivo ridotto, bisogna girare il



veicolo a destra e a sinistra per guardarsi intorno e anche ruotare la testa su e giù.

Pluto palla cioè io, sono sul fondo, il relitto si estende fino a 20 m sopra il fondo quindi è meglio salire fino alla parte più alta del relitto e da lì cominciare a muovermi. Ricordando che il cavo a fibra ottica galleggia all'insù verso il Daedalus devo stare attento a non passare sotto a nulla. Sono in vista di un piano del relitto, forse il ponte, quasi verticale. Lo seguo lentamente all'insù guardando verso l'alto che non ci siano cordami o strutture sopra il veicolo. Arrivo così su un bordo dello scafo che deve essere la falchetta. Candelieri e battagliola non esistono più ma il bordo è certamente la falchetta, ponte di coperta giù quasi verticale e fiancata dello scafo quasi orizzontale sotto uno spesso strato di fango come fosse neve, lo scafo è coricato sul fianco e posso andare avanti indietro lungo la falchetta senza rischio di incocciare strutture più alte.

Vado verso nord, guardando in giù da dove sono salito vedo l'argano delle ancore, allora è certo che quello sia ponte di coperta a prua. Procedo ancora sulla fiancata e vedo delle file di oblò. Occorre una prova di identificazione. Proseguo verso prua sulla fiancata e compare l'ancora. Questo è già un elemento di identificazione certa, l'ancora del *Transylvania* aveva una forma e struttura particolarissima.

All'indomani torniamo qui e completiamo la ricognizione. Insieme al Maresciallo e ai suoi colleghi seguiamo la struttura della nave e riconosciamo parti precise dello scafo come vari livelli del castello centrale, passacavi di ormeggio, un'ancora di rispetto fissata alla coperta. Notiamo che le sovrastrutture sono crollate e arriviamo fino al punto in cui le lamiere appaiono strappate e contorte dalla rottura dei due tronconi.

Al pomeriggio terza immersione alla ricerca del troncone di poppa.

Giace a circa 100 m dalla prua, inclinato sulla destra ma di poco. Percorriamo la zona alta della struttura a livello delle scialuppe di salvataggio, vedo due gruette incrociate e dei cavi tesi orizzontali. Una piccola macchia bianca attaccata sotto un cavo mi incuriosisce, mi avvicino fino quasi a toccarla e



riconosco il corallo bianco, la Madrepora oculata (vedi **sezione biologia**), lo stesso che avevo filmato sei anni fa a Santa Maria di Leuca per l'Università, mi avevano detto che era un fossile vivente, oggetto di studio e raro nel Mediterraneo, credo che i ricercatori saranno contenti quando glielo segnalerò, anche perché questo relitto ha 94 anni e così avranno una prova sicura di come cresce il corallo nel tempo.

Percorrendo la fiancata fino a poppa troviamo file di oblò spalancati e con i vetri rotti, probabilmente dall'esplosione del siluro, questa è proprio la fiancata sinistra colpita. Cerchiamo l'estrema poppa per vedere l'elica, La parte di scafo subverticale, che si incurva sotto a fare tetto, è costellata da piccoli coralli bianchi ma l'elica non si vede, forse è piantata nel fango del fondo.

Bene, abbiamo visto e tanto ci sarebbe da vedere ancora. Ho sentito vaghi accenni ad un barile pieno di sterline d'oro per le paghe dei militari. Se qualcuno ci crede potrebbe avere un motivo in più per andare a vedere. Per ora il relitto lasciamolo lì, in pace, non dimenticando che è tomba di tanti.

Marinai d'Italia Luolio 2017

In kayak sul Po, al servizio della collettività

Antonino Pusateri - Consigliere del Gruppo di Torino

a Sezione"Osservatori del Po in kayak" dell'ANMI di Torino per il sesto anno consecutivo ha raccolto venti sacchi di materiale plastico e due bidoni depositati sui rami degli alberi lungo le sponde del fiume Po, tratto cittadino.

Con spirito marinaresco nel nostro piccolo abbiamo voluto dare da una parte un servizio alla Città di Torino convinti che ogni cittadino può fare qualcosa per la comunità, e dall'altra sensibilizzare con la nostra vistosa presenza, a bordo di kayak e canoe canadesi, quei cittadini e frequentatori dalle sponde del fiume che, incuranti di questo prezioso bene comune, al termine della gita, della passeggiata o comunque del tempo libero lì trascorso, abbandonano i propri rifiuti.













OROLOGIO CRONO Impermeabilità: WR 5 ATM - Vetro: minerale piatto Cassa: metallo lucido 42 mm Corona: serrata a pressione Movimento: Seiko Vd54 - Cinturino: pelle, stampa cocco Quadrante fondo opaco con guilloch.



ACQUISTO RISERVATO AI SOLI SOCI

ARIO SOCIA

Per ordinare telefonare ai numeri 06 60.67.46.18 - 335 84.44.113 oppure inviare una mail a: info@pubbligest.com pubbligestroma@gmail.com



Cassa: in acciaio con lunetta unidirezionale, diametro
40 mm Fondello: in acciaio serrato a pressione
Corona: a vite Bracciale: 22 mm acciaio satinato e
lucido Quadrante: lucido, indici in rilievo

Su: www.pontedicomando.com

è attiva la nuova sezione «oggettistica»

POLO IN COTONE BORSA DONNA con colletto tipo solino Taglie dalla S alla XXXXL

Tessuto nylon 600D .Patta con chiusura in velcro Fodera interna e tasche interne porta oggetti. Dimensione: cm. 32 x 25 x 10

BERRETTUCCIO Tessuto 100 cotone. Chiusura con cinturino in tessuto e fibbia.

POLO SOMMERGIBILISTI Colletto blu da un lato dall'altro lato con tricolore. Inserto tricolore su manica dx. Tessuto 100% cotone piquet. 210 gr



GILET TECNICO SOFTSHELL Tessuto triplo strato morbido ed elasticizzato. 96% poliest. 4% spandex. Resistenza colonna d'acqua 1000 mm.

GIACCA ANTI PIOGGIA LEGGERA Interno foderato in rete. Sistema a scomparsa nella tasca. Tessuto esterno 190T poliestere. Fodera in mesh poly 70 g.

GIUBBINO NAUTICO IDROREPELLENTE Tessuto esterno 100% nylon, fodera in poliestere e micro pile. Imbottitura medio-leggera. Cuciture termo nastrate. Cerniera divisibile. Cuciture ribattute in contrasto. Costine elasticizzate. Tessuto 80% cotone, 20% poliestere







