

Mare, padre padrone

storie di mare e di marinai
raccontate dalla gente di Rio Marina

Mare, padre padrone

storie di mare e di marinai
raccontate dalla gente di Rio Marina

EDITRICE



QUADRI
FOGLIO

Ed. "Il Quadrifoglio" Via Carlo Pisacane, 9
Livorno - Tel. e Fax 0586 / 814.033

Presentazione

Rio Marina è un posto speciale, quasi unico al mondo, qui i colori sono netti: azzurro il mare e rossi i gradoni delle miniere a cielo aperto. Mare e ferro costituiscono i temi ricorrenti, gli elementi principali della storia di questi luoghi. Per generazioni e generazioni gli sbocchi occupazionali sono stati essenzialmente due: il pesante lavoro in miniera e quello non meno duro, anche se più "libero", in mare.

La gente di questo paese, nel bene e nel male, con il mare ha vissuto e per il mare continua a vivere: uomini normali in un elemento familiare ma al tempo stesso estraneo, quotidiano ma ugualmente straordinario, che tanto ha dato ma che tanto ha preso. Ecco perché da tempo si sentiva il bisogno di raccogliere le tante storie di vita riese legate al mare. Creare un "qualcosa" che parlasse del nostro paese, della sua gente, della sua storia, un "qualcosa" di nostro, comprensibile a tutti, quasi una chiacchierata tra amici. Leggendo queste pagine si ha la sensazione di risentire le voci che salgono dal vicinato, cioè da quel luogo di rapporti umani e di solidarietà che è stato, e in un certo senso lo è ancora, un aspetto distintivo di questo popolo di marinai e di minatori.

Alle miniere sono legati i periodi di fortuna e declino della vita di Rio, ma sicuramente è dal mare che abbiamo imparato a guardare avanti e lontano, perché questo è un gesto obbligato e quotidiano, e facendo di necessità virtù, ci siamo abituati a volgere l'attenzione al domani tenendo il ferro e il mare come punti fermi per il nostro futuro, guardando in avanti, verso l'orizzonte.

Roberto Antonini
Sindaco di Rio Marina

Introduzione

Quando, durante una mia fugace puntata al Porticciolo, mi fu proposto di scrivere la prefazione per una raccolta di storie di mare e di marinai, accettai di buon grado, perché ritenni mio preciso dovere contribuire in qualche maniera a questa lodevole iniziativa. Accettai anche perché pensavo che me la sarei cavata con poche parole di circostanza, con le quali avrei avuto modo, ancora una volta, di manifestare la mia passione per il mare, l'amore per il borgo natio. Poi mi sono messo a leggere i primi racconti, e questi mi apparivano come facenti parte di una stessa grande vicenda, quasi fossero i capitoli di un unico romanzo da divorare con avidità. Mi sono chiesto la ragione di tanto interesse e del piacere che provavo nel riassaporare questi eventi, interesse e piacere che andavano al di là della necessità di trovare qualche spunto per assolvere il compito accettato. In fondo si tratta di episodi abbastanza normali, comuni a tutte le popolazioni rivierasche che abbiano una tradizione marinara: lotta contro gli elementi, naufragi, l'amore verso la famiglia che aumenta con la distanza dal porto, l'orgoglio patriottico insospettato che si riscopre all'estero, fatiche inaudite, ozi prolungati nelle ore di bonaccia, avventure amorose, pericoli scampati, ché di quelli non scampati, e ce ne sono tanti, non viene data testimonianza. Quando gli episodi vengono esposti dai protagonisti si nota lo stile scarno, conciso ed essenziale dell'uomo di mare che tratta le tempeste e le avversità con poche parole, laddove un Conrad imbastirebbe un romanzo. E nemmeno si tratta sempre di episodi particolarmente eroici.

Certamente da coraggiosi è il comportamento di quel capitano di veliero, Giuseppe Carletti che, ormai anziano e sordo alle implorazioni del figlio, si lega a una cima e si butta nel mare in burrasca per portare a salvataggio, uno alla volta, tutti i componenti dell'equipaggio di un bastimento greco arenatosi, insieme al suo, in una spiaggia vicino a Pula. Coraggioso pure quel misterioso capitano marittimo, Amedeo Muti, cui Rio Marina ha dedicato una strada e che tuttavia nessuno sembra più ricordare, che in America Latina portò a salvamento diverse

persone coinvolte in qualche sciagura. Altrettanto si può dire del giovane mozzo, Domenico Tonietti che a sedici anni si butta in mare per salvare un uomo che si dibatte fra le onde in quel di Tolone e riscuote tanta ammirazione da meritare la medaglia d'argento di Napoleone III.

Eppure quelle azioni non furono considerate atti di eroismo dai protagonisti, ma normali espressioni di un comportamento che fa parte della professionalità, gesti istintivi che derivano da una cultura innata appresa sul mare e che nessuna scuola riuscirà mai ad insegnare.

Perché, allora, tanto interesse nel rileggere queste storie? Mi sono dato varie risposte. Prima di tutto perché chi ha vissuto tanto a lungo per mare o, come la maggioranza dei riesi, vicino al mare, è istintivamente portato a sentir parlare di fatti che riguardano il proprio elemento. In secondo luogo i nomi: Carletti, Giannoni, Tonietti, Cignoni, Mellini, sono tanto per rimanere in ambiente nautico, come dei rilevamenti sicuri che individuano un punto nave preciso. Allungando l'elenco, avremmo conferma della nostra posizione. Ci troviamo a Rio Marina. In terzo luogo, ma questa volta interessa noi più anziani, si tratta di avvenimenti molti dei quali vissuti da personaggi conosciuti personalmente e che, con i loro racconti e spesso con i loro silenzi, riuscivano a creare in noi ragazzi un'aria di mistero che la nostra (e la loro) fantasia arricchiva di gustosi particolari.

Come attraverso una carrellata da "amarcord" rivedo Pirro, anzi Piro, capitano del "*Castore*" e amico di Giuseppe Giulietti, e soprattutto suo fratello Romolo, capitano del "*Polluce*" quando, con aria sorniona, affondato sulla sdraia nella sua casa del Porticciolo a godersi il riposo fra un viaggio e l'altro, faceva maliziosi accenni, mentre la moglie Pasquina lo fulminava con gli occhi, a certe sue presunte scappatelle a Savona e da allora Savona mi è rimasta nella mente come un luogo di facili avventure e di peccaminosi incontri, così come ci si immagina avvenga nelle isole dei mari del Sud. Mi ritorna alla mente Desiderio Mellini capitano del brigantino "*Tommaso*", che aveva seguito le orme di suo padre Silvestro, mentre il fratello Sandrino (che era mio nonno) aveva smesso di navigare, come spesso precisava, a dodici anni per servire in modo diverso e con onore il mare nel campo delle costruzioni navali. I racconti dei viaggi a Barcellona o in Sardegna a caricare carbone di legna, delle cene a bordo a base di patate e tonnina, servite in una scodella comune al lusco e al brusco, per cui i marinai più navigati affondavano la forchetta con forza per spezzare le patate e infilzare la tonnina, e delle

libagioni a mezzo del purone che veniva passato di mano in mano, mi sembravano cose da sogno.

A sprazzi di flash rivedo Oreste della "Teresa" o Amedeo Filippini detto il Cinese, armatore e capitano del barcobestia "Giovannino" che quando arrivava nel porto mercantile di La Spezia era oggetto delle mie visite, e la parlata riese dell'equipaggio era musica per le mie orecchie. E Marino di Pirisello, vestito di scuro anche di agosto, con giacca e cravatta e cintola dei pantaloni che arrivava sotto le ascelle, portamento serio e fiero, perché così si addiceva ai comandanti del suo tempo.

Erano tutte persone che con il loro onesto e duro lavoro, spesso con pochi studi alle spalle, avevano raggiunto, con l'aiuto delle economie mogli, una certa agiatezza di cui ancora beneficiano oggi i discendenti. Poi i tanti, tantissimi, che non sono più tornati dalla guerra e hanno "il mare per tomba" ed ora sono accomunati ai molti delle generazioni precedenti, dati per dispersi. Accanto al nome del loro bastimento, nei registri della Capitaneria, dopo vane attese, veniva posta l'annotazione "scomparso corpo e beni", a significare la perdita contemporanea dello scafo, del carico e dell'equipaggio.

Lo sviluppo sociale ed economico e la stessa esistenza di Rio Marina derivano da due fonti di sostentamento che comportavano, sin dalla più tenera età, una scelta obbligata: o in miniera o per mare. E' accertato che i riesi autoctoni preferissero la seconda. Non giurerei che fosse soltanto pura passione per il mare, forse era anche una questione di sudore e durezza del lavoro, sicuramente garantiti in miniera (non mi pare infatti che abbia attecchito il diporto con coffa e guaglione e che si sia mai andati più in là dell'agriturismo).

Del lavoro in miniera rimane una vistosa testimonianza: le colline rugginose sopra la costa da Rio a Capo Pero, martoriate dai picconi e, ancora chissà per quanto tempo, i resti sparuti della caricazione, o il mare che diventa di sangue nei pressi del porto dopo le mareggiate. Ma della vita per mare, al di fuori dei ricordi nelle singole famiglie, sempre più sbiaditi come le fotografie dei loro cari che li fanno apparire molto più attempati della loro età, non rimane più niente. Il mare, così volubile e mutevole, così bello e invitante d'estate e che loro ci hanno consegnato pulito, ha cancellato ogni tragedia e ogni fatica. Ben venga, quindi, questa iniziativa voluta dal Comune di Rio Marina per ricordare ai nipoti e pronipoti di quegli uomini da cui hanno ereditato il nome e spesso anche il frutto dei loro sacrifici, che il loro paese non è soltanto un

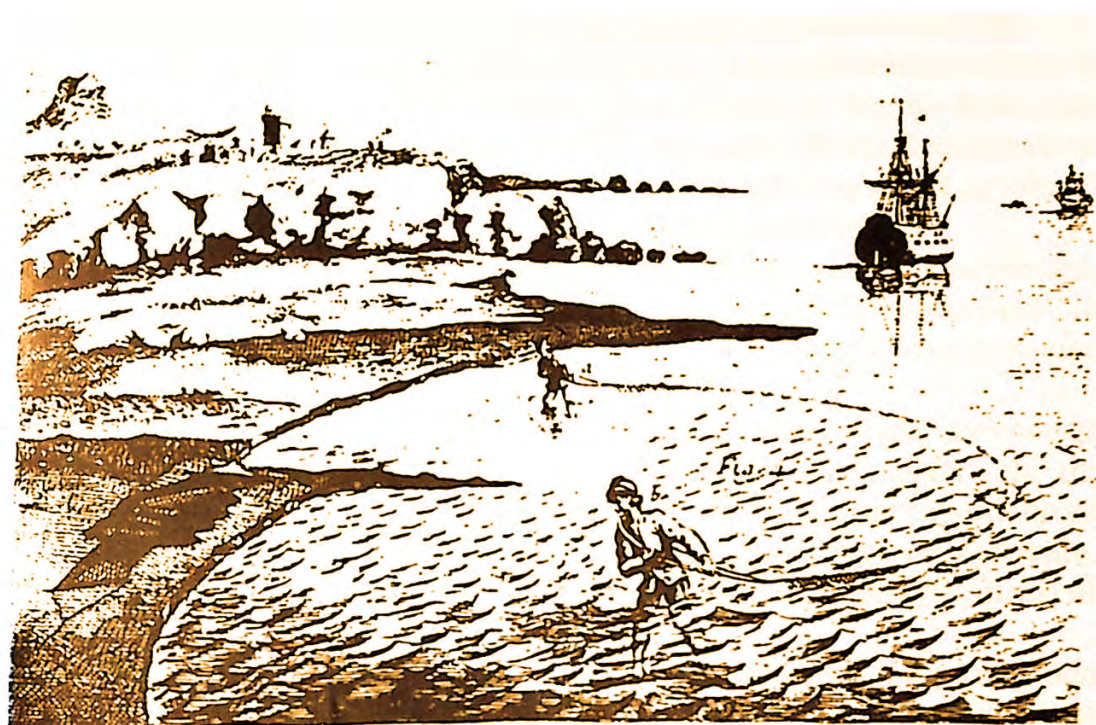
paradiso estivo per villeggianti, ma qualcosa che conta nella storia della marineria d'Italia.

Non ho mai avuto modo di trovare ufficialmente confermata la nozione secondo la quale, in un momento della sua storia, Rio Marina avrebbe dato i natali al maggior numero di marinai in proporzione alla consistenza della popolazione, ma certo ci siamo molto vicini, visto che nel 1880, Rio Marina, con i suoi 4000 abitanti, aveva ben 160 velieri, quasi interamente armati con equipaggi locali. Inoltre la marineria riese è sempre stata molto apprezzata in ogni destinazione d'imbarco, sia civile che militare. A parte i famosi comandanti e direttori di macchina di transatlantici del calibro di Fulvio Cignoni e Luigi Pazzaglia, anche i nostromi e marinai, la cosiddetta bassa forza, di Rio Marina e più in generale dell'Isola d'Elba, hanno guadagnato la stima degli armatori, in Italia e all'estero, per la loro capacità professionale e serietà di comportamento in un'epoca in cui si preferiva personale del proprio paese. Basti pensare, ad esempio, che sulla nave a palo "*Italia*" appartenente all'armamento ligure, che con le sue 4200 tonnellate di portata e 100 metri di lunghezza era allora il più grande veliero italiano (naufragò sulla costa cilena nei pressi di Iquique il 1° maggio 1908), per un certo periodo della sua non lunga carriera, su 29 membri dell'equipaggio (comandante ed ufficiali compresi) ben 11 elementi erano elbani, fra cui il nostromo Stefano Russomanno di Marina di Campo, soprannominato "*Mangiamare*", il che è tutto dire.

In Italia, pur essendo la patria di navigatori ed esploratori insigni che hanno dato il nome a continenti e nazioni, la letteratura marinara è piuttosto scarsa, al contrario di quanto è avvenuto in Inghilterra, in Francia e persino negli Stati Uniti, che sul mare hanno esercitato maggiore potere, ma non maggiore presenza. Non si può pensare che la nostra pubblicazione possa minimamente servire a colmare questa lacuna, ma almeno possa mantenere "a galla" una piccola tessera della più recente storia marittima del nostro paese.

Ora il lavoro è terminato e il mio augurio è che possa diffondersi fra i numerosi turisti della nostra isola e soprattutto fra i nostri giovani che, rileggendo i nomi dei loro avi o degli avi dei loro amici, potranno sentirsi inorgogliati e caricati. Soltanto i popoli che rispettano e ricordano il proprio passato sono degni di programmare un avvenire che valga la pena di essere vissuto.

Franco Faggioni



Rio e il mare

Le statistiche delle autorità marittime confermano che in passato la marineria riese era in percentuale la più alta d'Italia.

Non erano quindi le miniere, l'attività estrattiva, a costituire il nerbo dell'economia locale, affidata più a personale di altri paesi elbani e, in particolari momenti di richiesta di mano d'opera, ad un forte movimento immigratorio verificatosi dalla campagna pisana e zone limitrofe.

Da noi appena un giovane raggiungeva l'età prescritta correva in Capitaneria a "staccare" il libretto. Era quello il segno della sua emancipazione, e subito prendeva la via del mare. Molti documenti di bordo, in particolare della navigazione a vela dell'inizio del secolo, ci narrano di mozzi di 8-9 anni già avviati alla vita del mare.

Dalla navigazione a vela a quella a vapore, dai velieri, dai lacconi, alle navi da carico, ai transatlantici, alle gigantesche petroliere, la vocazione riese è rimasta sempre al passo con i tempi e con le nuove tecnologie marittime

Durante la seconda guerra mondiale ogni famiglia riese aveva uno o più familiari imbarcati sulle navi. Era ben difficile in passato che un giovane non andasse a compiere il servizio militare in marina anche se il periodo di ferma era molto maggiore. Era una scelta logica e naturale. Venire destinati ad altri corpi militari creava motivo di disagio, quasi di inferiorità.

Il mare quindi ha determinato la nostra esistenza, il nostro modo di vivere, creando in noi una mentalità diversa dagli abitanti di paesi elbani pur vicini, distanti solo pochi chilometri. Ha istituzionalizzato la donna riese "manager" di casa, la mamma-babbo, unica responsabile dell'educazione dei figli, i cui riflessi si notano ancora nelle assemblee di scuole ed istituti locali. Ai rinnovi dei consigli di classe le donne sono ancora in netta maggioranza!

I periodi di sbarco erano rari, rapidi, non esisteva allora per i marittimi il turno del "quindici e quindici", ferie od altro. Le brevi scappate a casa duravano il tempo necessario alla caricazione di un piroscampo ai pontili, o la breve sosta di una nave in bacino per manutenzioni.

Il mare ha determinato sempre la nostra cucina, il modo di nutrirci centrato su generi di lunga conservazione, come baccalà, stoccafisso, tonnina, gallette. Ha influenzato in maniera determinante il gergo locale, il parlare, i modi di espressione ricchi di termini marinareschi; ha favorito il rafforzamento di sani valori nella famiglia, particolari rappor-

ti di rispetto, affettuosità, considerazione dei figli verso il padre che svolgeva un lavoro lontano da casa; una assenza disagiata, un continuo rischio, pericolo, lavoro fatto di turni, di notti insonni di "manovre" con marosi, pioggia, freddo!

Era del tutto naturale che alcune manifestazioni, come il ballo o le mascherate carnevalesche non fossero praticate dalle mogli, dalle fidanzate dei marittimi lontani. Come si poteva andare ad un ballo quando il proprio uomo era "*buttatope'mari*"? Si è venuta a creare anche in questo settore una cultura che ci ha caratterizzato e diversificato da altri elbani.

È sempre, il mare, il vero responsabile che ha condizionato la nostra esistenza e il nostro modo di vivere, che ha inciso sul nostro carattere, sul nostro modo di essere (individualisti, un po' difficili, qualche volta ribelli, poco disponibili alla cooperazione specie in affari).

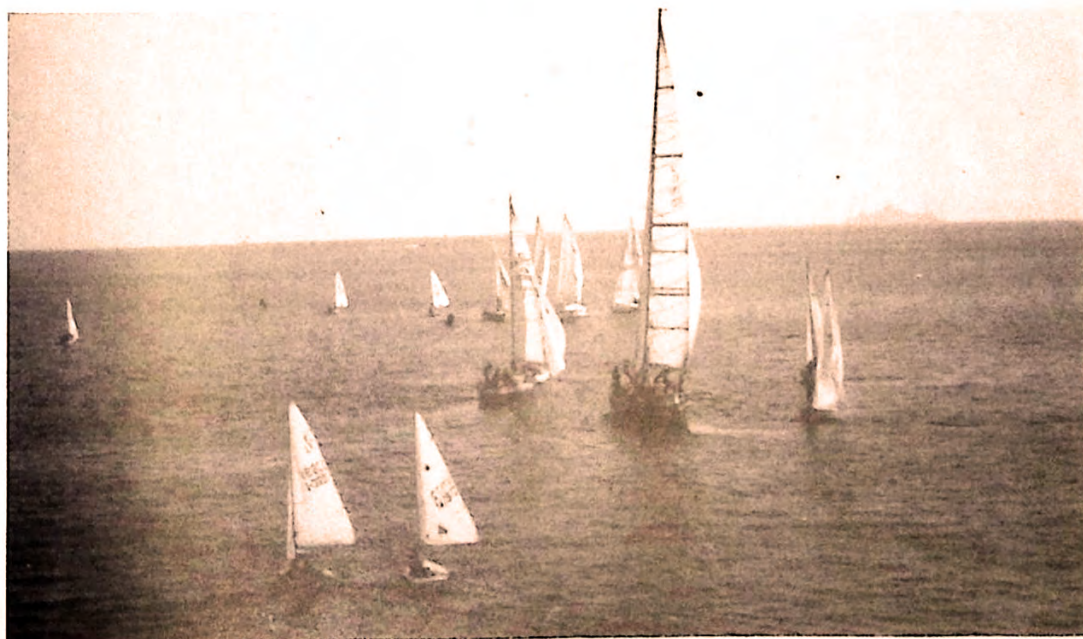
È ancora lui, il mare, che ci domina, anche se il numero di coloro che navigano oggi è del tutto limitato rispetto al passato. Lui che ci ha dato benessere, lavoro, esperienza, soddisfazioni di vita, che ci isola e ci unisce agli altri.

Veramente "LUI" il mare, è un PADRE PADRONE.

Dai canotti ai Laser



Regata velica dei canotti (anno 1930)



Regata velica dei Laser (anno 1991)



Veleggiando verso il canale (anno 1930)



In attesa della regata (anno 1991)

Con il Settecento ha inizio la marineria velica

La marineria velica riese ebbe la sua maggiore espansione agli inizi del '900 con l'utilizzo del minerale di ferro elbano che alimentò i primi complessi industriali della zona. Si ebbe così un forte incremento nel piccolo cabotaggio, nei «*lacconi*», piccoli velieri che venivano utilizzati per brevi percorsi o per il carico di piroscafi che sostavano nella rada della «*Piaggia di Rio*», affiancati ai piroscafi. Il minerale veniva sollevato con delle «*coffe*». (piccole ceste a 4 manici) e su su di mano in mano per una serie di ponti allestiti sulla fiancata della nave, fino alla sua stiva. Un lavoro ben più duro forse di chi a mano escavava e trasportava il minerale di ferro ai pontili.

Ma la marineria riese aveva già fatto la sua comparsa nel Mediterraneo. Le sue vele incrociavano sulle rotte dei principali porti.

Una voluminosa documentazione di quegli anni è venuta recentemente alla luce da uno scantinato in via Roma (al Sasso). Una importante documentazione della famiglia Giannoni (Carlo Giannoni fu sindaco di Rio Marina dal 1900 al 1916, padrone marittimo e spedizioniere). Una preziosa documentazione ben conservata, avvolta in una tela cerata e racchiusa in un piccolo baule. Un vero tesoro di attestazioni, documenti di bordo, decreti di passaggio di bandiera da uno stato occupante dell'Elba all'altro, bolle di consegna di mercanzie, contratti d'acquisto di velieri. Un vero tesoro che conferma l'impegno della marineria riese in tale epoca.

Spesso i «*legni*» riesi furono coinvolti nelle vicende politiche che interessarono l'Elba, alcuni furono armati e presero parte all'assedio di Portoferraio, occupato dai francesi, come da un attestato dato a «*Longo- ne il 18 novembre 1799 da Marcello De Gregorio - Governatore interino*

della Real Piazza di Longone, al padrone Vincenzo Giannoni», il documento ritrovato nel baule del Sasso che suscita senz'altro maggiore emozione è la «Lista nominativa dei sardi rapiti dai corsari tunisini nell'Isola di S. Pietro in Sardegna nell'anno 6 della rivoluzione francese (1798) e che furono affrancati tramite il Bey di Tunisi dietro richiesta che gli era stata fatta in virtù degli ordini del Primo Console dal Commissario Generale incaricato degli affari della Repubblica Francese a Tunisi».

L'episodio è stato ben descritto dal mensile «Storia Illustrata», Ed. Mondadori - numero del luglio 1986 - da Salvatore Bono. Un servizio dedicato agli atti pirateschi nel Mediterraneo. I tunisini sbarcarono il 2 settembre 1798, scrive il Bono, guidati da un rinnegato, un ex marinaio della Capraia, che voleva vendicarsi della presunta infedeltà della sposa nativa dell'isola. In quella incursione, continua il Bono, vennero catturati 900 abitanti; i barbareschi, come sempre, chiesero un riscatto e così dopo una trattativa di cinque anni, quelli che riuscirono a sopravvivere vennero ricondotti in patria,

Il rientro avvenne evidentemente a scaglioni e con dei velieri dalla Tunisia alla Sardegna. Probabilmente fu un veliero di Vincenzo Giannoni a riportare in patria 120 superstiti, se l'originale della lista fu conservato nelle sue carte, il «I prarial dell'anno 11 della rivoluzione francese» (20 maggio 1803?). Intere famiglie fanno parte della lista: Granara, Barabino, Ferrara, Rosso, Rossino, Boggio. Molti giovani e giovanissimi: 6 mesi Angiulina Mescina, 28 mesi Jean Baptista Spano, 8 mesi Giacinta Rossa. Una annotazione a margine di Catherine Napoli, 27 anni, dice: «Restée malade», con a fianco la firma del Commissario Generale Devoize.

Una lunga conversazione telefonica con uno storico dell'isola di S. Pietro ha precisato che i superstiti furono molti di più di 120, che una bella ragazza andò in sposa al Bey di Tunisi, e che il rientro dei superstiti, sollecitato dalle autorità religiose della Sardegna, avvenne in diversi scaglioni. Ciò avvalorava l'ipotesi che una parte dei cittadini di S. Pietro catturati dai pirati possa essere stata rimpatriata con un veliero riese.

Comprensibile l'emozione di avere tra le mani l'originale di questo documento. L'epilogo di una tragedia di cui i marinai riesi furono forse testimoni e protagonisti.

Liste nominative des Saides enlevés par les Corsaires (Emmises dans la maison de L'Agent Français à l'Isle de St Pierre), lors de leur invasion en l'an 6. et qui viennent d'être affranchis par le Bey, sur la demande qui lui en a été faite, en vertu des ordres du Premier Consul par le Commissaire Général et Chargé d'affaires de la République Française, à Tunis.

nom et surnom	leur âge	Observations
André Granara, père,	48.	
Antonina Granara, son épouse,	48.	
Maria Granara, sa fille,	24.	
Donatella Granara, id.,	21.	
Enrico Granara, id.,	18.	
Nicola Granara, son fils,	11.	
Catherine Durante, sa nièce,	27.	
Margelime Granara, mère,	50.	
Maria Granara, sa fille,	24.	
Angela Granara, id.,	16.	
Augustino Granara, fils,	20.	
Anna Granara, belle fille,	27.	
Rosa Granara, sa fille,	5.	
Margelime Granara, fille de Gerolamo Maria,	29.	
Stéphane Granara, sa sœur,	25.	
Margelime Parabino	30.	
François Parabino, sa sœur,	10.	
Catherine Rosso	50.	
Matthieu Barberi	50.	
Roméo Laconi, père,	35.	
Maria Laconi, son épouse,	28.	
Nicola Mascina, belle sœur de Laconi,	24.	
Maria Mascina, sa fille,	8.	
Angela Mascina, id.,	6.	
Jean-Baptiste Spano	28.	
Joan Ferraro, père,	45.	
Brigida Ferraro, son épouse,	39.	
Augustino Ferraro, son fils,	8.	
28.		

Nom et prénom	leur âge	Observations ?
65. Anna Rosta, mère,	32.	
Carlina Rosta, la fille,	12.	
Bartina Rosta, fils,	11.	
Maria Rosta, fille,	5.	
Catharina Camugino	60.	
Pittoria Rivana	16.	
Simona Lorenna, la sœur,	14.	
Bartina Boggio, jeune,	39.	
Catharina Boggio, son épouse,	34.	
Carlina Boggio, la fille,	12.	
Paola Boggio, son fils,	10.	
Maria Boggio, la fille,	8.	
Salvatore Boggio, son fils,	6.	
Pieroni Boggio, id.,	4.	
Antonio Dian	50.	
Maria Rosta, mère,	43.	
Angélique Rosta, la fille,	18.	
Maria Rosta, id.,	11.	
Giuseppe Rosta, son fils,	8.	
Paulina Dacorso	26.	
Maria (elle), la mère,	62.	
Maria Dacorso, fille de Paulina,	4.	
Salvatore Dacorso, fils,	2.	
Nicolas Gira, mère jeune,	32.	
Bartina Gira, son fils,	14.	
George Gira, id.,	11.	
Antonio Gira, id.,	8.	
Etienne Gira, la fille,	6.	
Anna Tadouana	20.	
Alexandra Napoli	50.	
Catharina Napoli, son épouse,	27.	
Margelaine Napoli, la mère,	70.	
Pierina Napoli, fille de Catharina,	25.	
Catharina Romba	60.	
Maria Rebuffo	15.	
Scarpina Rebuffo, la sœur,	12.	
Margelaine Caillefigue, mère,	43.	
102.		

nom et prénom	leur âge	Observation
Maria Ferraro, fille de Jean Ferraro	2.	
Marguerite Ferraro, mère,	30.	
Antonio Ferraro, fils,	13.	
Antonio Ferraro, id.	10.	
Salvatore Ferraro, id.	7.	
Joseph Ferraro, moine	26.	
Barbarina Ferraro, la fille,	2.	
Catharina Ferraro, son épouse,	27.	
Germinia Rosta, mère,	47.	
Antonia Rosta, la fille,	15.	
Rosa Rosta, id.	13.	
Luigi Rosta, son fils,	9.	
Paolina Rosta, la fille,	8 ^m .	
Paolina Cipolina, mère,	40 ^m .	
Antonio Cipolina, son fils,	20.	
Agostina Rosta Fada, mère,	37.	
Catharina Rosta, la fille,	18.	
Antonio Rosta, son fils,	16.	
Antonio Rosta, la fille,	12.	
Angela Rosta, id.	10.	
Ignace Rosta, fils,	6.	
Maria Rosta, fille,	4.	
Paolino Moroni, prêtre,	60.	
Joseph Porco, médecin,	56.	
Eleonora Porco, son épouse,	45.	
Antonio Rossino	27.	
Nicolas Rossino, son fils,	17.	
Ignace Rossino, id.	14.	
Salvatore Rossino, id.	11.	
Maria Pira, mère,	50.	
Martha Pira, la fille,	28.	
Ethérie Pira, id.	21.	
Maria Grazia, fille de Ethérie Pira,	3.	
Polina Lenina, mère,	34.	
Joseph Lenina, fils,	9.	
Maria Lenina, fille,	5.	
Domitilla Ciotta	17.	

nom et prénom	lunage	Observations
102. Antioche (Eaillefigue), fils de magdelaine,	16.	
augustin Eaillefigue	15.	
Martin Eaillefigue	10.	
Augustin Segni	37.	
Agathe Segni, son épouse,	36.	
Louis Segni, son neveu,	6.	
augustin Cadro, fils,	30.	
magdelaine Cadro, son épouse,	26.	
Stephano Cadro, fils,	10.	
andré Cadro, id.,	8.	
antonie Cadro, id.,	1.	
anna ferrara, sœur de Cadro,	24.	
aubespin ferraro, son fils,	4.	
roméo fancello, id.,	60.	
répompéana fancello, son épouse,	35.	
Nicolas Panara,	37.	
Martin Panara, son fils,	14.	
antiocha Panara, sa fille,	10.	
120.		

Total Cœur-vingt individus.

à Trunco, le 1. prairial, an 11.

Le Commissaire Général et Chargé d'affaires.

Derrive

Il naufragio del brigantino inglese "Scindian" alla Ripa Bianca

Dovendo riferire ai lettori un episodio verificatosi nelle nostre acque sul finire del secolo scorso è stato necessario sfogliare la raccolta di un foglio locale. In uno dei primi numeri del vecchio settimanale riese *Lo Sciabecco* (portava come sottotitolo l'indicazione "Giornale serio-faceto") diretto da Egisto Archi, nella rubrica "Giornale di Boccaporto" del 18 luglio 1881, è riportata questa notizia:

"Il giorno 16 (agosto, n.d.r.) saranno distribuite le 5 famose medaglie ai coraggiosi salvatori di parte dell'equipaggio dello Scindian di Londra. Il concorso di tutti non mancherà per rendere più solenni queste feste paesane, coll'intervento delle autorità, della banda, della Società Filarmonica e di varie associazioni".

Seguono altre interessanti nuove, come quella riguardante "l'evasione di un condannato dello stabilimento di Rialbano *"che ha tagliato la corda per motivi di malcontento e per amore della libertà"*. Una fuga di breve durata, quella del coatto, perché la sera il condannato *"furipreso a Portoferraio, in una osteria, da una guardia di finanza che lo riconobbe dai pantaloni di tela"*.

L'ignoto cronista, che si firma *Il Dispensiere*, si permette dare alcuni consigli. Ai condannati: *"Di farla un po' più pulita"*; ai guardiani *"di essere un po' più assidui nel vigilare la custodia di quelli"*.

Duro, accorato il commento dell'editoriale, *I COATTI*, a firma *Il Capitano*: *"Ed ogni giorno siamo alle solite: i coatti si son picchiati, i coatti son venuti alle mani coi paesani, essi hanno reagito agli insulti d'uno di costoro, questi ha aperto un coltello lungo un palmo, s'è slanciato contro di quelli come una tigre inferocita, ha ferito uno, due, tre paesani"*. L'autore dell'articolo se la prende con le autorità centrali, punta diret-

tamente - come diremmo oggi - sull'inquilino del Viminale. *"Il Ministro dell'Interno - conclude - ha le orecchie lunghe, è vero, ma non tanto da potere udire i pianti, le querele e le preghiere dell'Elba. E poi è vecchio, e sordo, non sentirebbe nemmeno starnutire un somaro ad un palmo di distanza!"*.

Tra le cronache spicciole del "Giornale di boccaporto" c'è anche il resoconto d'una violenta zuffa in famiglia, avvenuta giovedì, dopo mezzogiorno, *"quando due donne vennero alle mani o, per meglio dire, ai graffi, e se ne scambiarono delle belle. Un'altra donna, per dividerle, scaraventò contro di loro da una finestra vari piatti ed altro. Facciamo plauso a questo nuovo metodo di filantropia!"*.

Il settimanale *Lo Sciabecco*, come noto, è anche la voce dei piccoli armatori locali e dedica ampio spazio al "Movimento della flottiglia riese". Dal 3 al 9 luglio 1881 notiamo che sono partiti da Rio per Marsiglia 25 bastimenti. Alcuni nomi: *Risorto, Provvidenza, Antonietta, Clotilde, Perseveranza, Eolo, Paride*. Altri barchi sono frattanto arrivati nei porti di Terranova Pausania, Nizza, Villafranca. Sono: *Anna, Visenta, Aquila, Calidoro*.

Il programma per l'escavazione del minerale, in quel lontano '81, è ritenuto dal settimanale riomarinese molto approssimativo, insufficiente. Il problema delle miniere e la difesa del posto di lavoro è affrontato dal *Timoniere* in un articolo dal titolo quanto mai eloquente: **L'ORIZZONTE È FOSCO!**

"Qualche giorno fa, la Direzione delle Miniere licenziava i capiposto, caporali e tutti gli impiegati, insomma, che sono a paga fissa. Si capisce che qualcheduno, fra essi, dovrà necessariamente essere confermato: ma potranno esserlo tutti? Io credo che no, perché la nuova Società concessionaria (Banca Generale di Roma, n.d.r.) ha contratto l'affitto ad un prezzo molto elevato, ed ha dei gravissimi oneri".

Segue una meticolosa analisi della situazione precedente, quando le due popolazioni riesi si erano accordate sullo svolgimento di compiti ben precisi: *"Un buon numero di operai riesi era adibito allo stivaggio dei bastimenti, sì esteri che paesani, ed un altro ad equipaggiare le barche che fanno il travaso (trasbordo sui piroscafi, n.d.r.); dobbiamo convincerci che molti resteranno privi di lavoro"*.

L'articolo si conclude con un'aspra critica agli amministratori di Rio nell'Elba, definiti "i Magnati del castello", rei di non aver esposto al governo la critica situazione delle nostre miniere.



Il panorama del paese alla fine del secolo scorso. Nell'impianto urbano, nitidissimo, si notano gli edifici destinati al culto: il Tempio Evangelico (1864), il campanile di Santa Barbara, la cui chiesa fu demolita nel 1860 perche pericolante. Al centro, la chiesa di San Rocco del XVI secolo. In alto, sulla collina, la SS. Annunziata benedetta nel 1844.

Dalla prima loggia del Sasso (a destra) inizia la strada per Cavo che percorre un tratto di costa, fino ai Topinetti, presso Rio Albano. La strada attuale, più a monte, fu realizzata dal Comune nel 1882.

Tra i pontili di carico del minerale mancano le funicolari del Portello e di Rio Albano, entrambe costruite intorno al 1910.

"IL BASTIMENTO È INTERAMENTE SFASCIATO"

Cerchiamo di ricostruire cosa accadde oltre un secolo fa sulla scogliera della Ripa Bianca, poco distante da Rio Marina, il cui tratto di costa era percorso da una piccola strada comunale che raggiungeva Cavo. Quella attuale, più a monte, fu infatti aperta al transito solo alcuni anni dopo, nel 1892.

Della vicenda si occupò *L'Isola d'Elba*, organo del Comizio Agrario di Portoferraio, nel n. 37 del 7 novembre 1880.

"L'imperversare della tempesta del giorno 3 è stata causa di una grave sciagura su questa spiaggia. Il bark Scindian (di Londra), che era arrivato per caricare minerale di ferro, arandogli le ancore già filate a cima-cavo, fu dallo infierir dei venti del mare spinto verso terra e gettato contro gli scogli nel luogo detto Ripa Bianca, punto il più terribile e pericoloso della costiera.

Perivano miseramente il capitano Laurenson e cinque marinai. La egual sorte sarebbe toccata al resto dell'equipaggio se, con pericolo grande della loro vita, non fossero accorsi sul luogo del disastro cinque animosi marinai, i quali nel buio della notte, rischiarato solo da qualche lanterna, calandosi con sforzi inauditi, coraggiosi, fra il furor delle onde giunsero a trarre in salvo otto dei miseri naufraghi.

Questi generosi, che a rischio terribile della vita compirono atto ammirevole, sono: Francesco Tonietti, Giovanni Danesi, Egisto Pozzi, Giovanni Cignoni di Rio Marina e Giuseppe Del Bono di Portoferraio. Ne segnaliamo il coraggio, l'ammirazione dei cittadini, l'attenzione delle autorità. I cadaveri di quattro dei periti furono ieri ripescati: mancano quelli del capitano e di un marinaio.

Sul luogo dell'infortunio accorsero le autorità ed il Console inglese cav. Eugenio Fossi. Il bastimento è interamente sfasciato. La popolazione e la Chiesa Evangelica di Rio Marina resero il 5 corrente ultimo ossequio a quelle povere vittime del terribile dramma del mare".

La settimana successiva il giornale portoferraiese riferiva che il vapore *Giove* (capitano Soldani) scorse nel Canale di Piombino un cadavere galleggiante.

"Deviano sulla sua rotta e presolo a rimorchio, lo trasse alla Marina di Rio ove fu riconosciuto per il capitano del bark naufragato. Gli furono trovate in dosso 7 lire sterline e 16 scellini".

La salma dell'infelice Laurenson venne tumulata dalla Chiesa

Evangelica a cura del sig. Oreste Del Buono, rappresentante il Console Inglese, e inumata nel Cimitero in luogo distinto nel caso piacesse alla famiglia farne ricerca. Pochi giorni dopo, una barca peschereccia di Rio Marina recuperò un altro cadavere, che fu riconosciuto per uno dei marinai di bordo e tumulato insieme ai suoi sventurati compagni.

La consegna delle medaglie ai cinque coraggiosi salvatori avvenne un anno dopo, il 16 agosto, nel corso di una cerimonia che si svolse a Rio Marina nella Calata dei Voltoni.

Della cronaca di quella giornata si occupò *Lo Sciabecco*, nato due mesi prima. Il solito "dispensiere", pur riconoscendo che i festeggiamenti di S. Rocco "non erano stati solennizzati con pompa e con gran concorso di forestieri", afferma che la "festa delle Medaglie, fatta in famiglia ad onore e lode dell'abnegazione e del valore, ha lasciato in tutti un dolcissimo ricordo, un profondo incitamento al ben fare!"

Alle quattro del pomeriggio c'è grande assembramento di gente nella piazza delle Viste. Vi sono i rappresentanti del Comune, l'ufficiale di Porto, il delegato di P.S., i Reali Carabinieri. C'è la Società dei Veterani 1848-49 con la bandiera e il presidente, molti soci del Casino Marittimo, la Società operaia e quella dei Bilancellai. Fra i suoni della Filarmonica, avanza "l'egregio signor Giuseppe Tonietti di Venanzio, ff. di sindaco, che rivolge parole di encomio agl'insigniti".

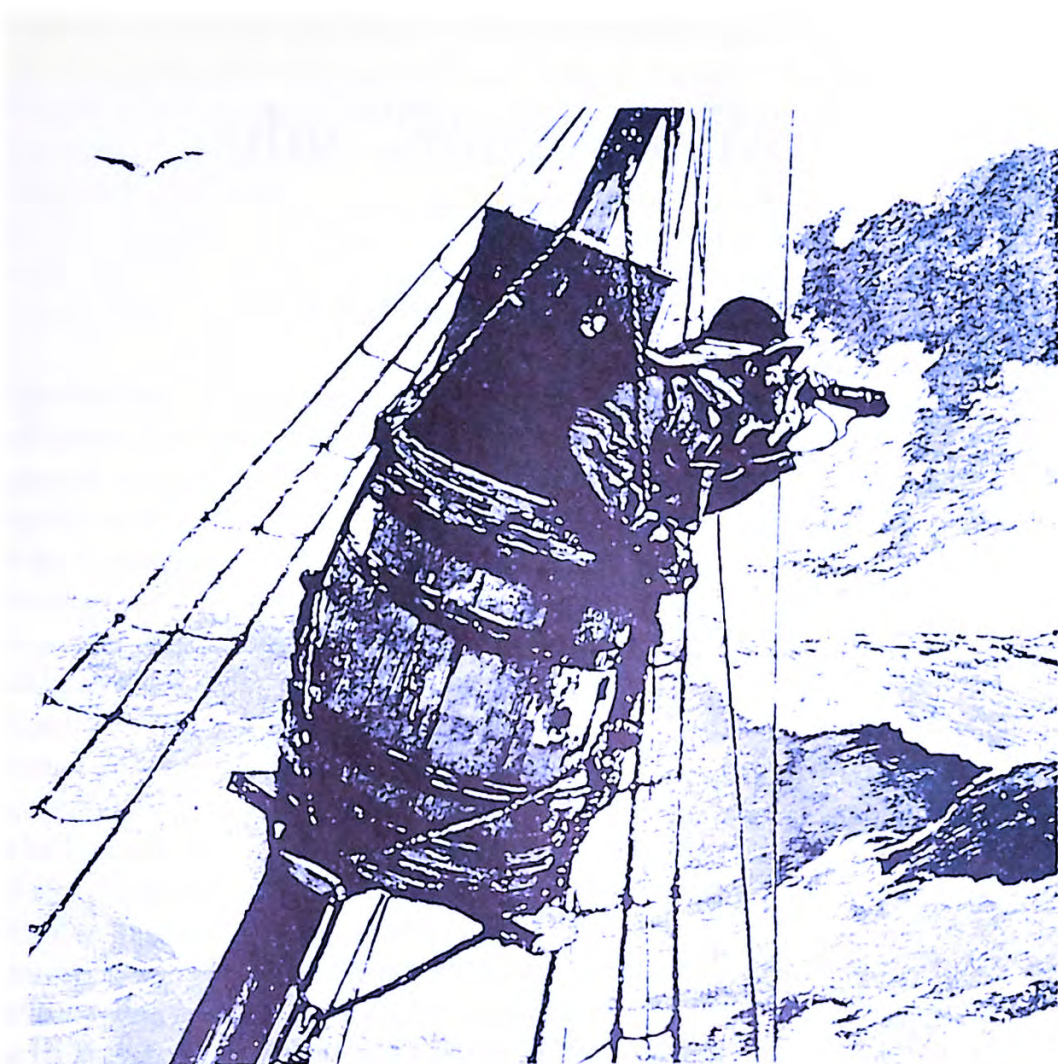
Oratore ufficiale è il comandante del Circondario marittimo di Rio Marina, signor Franceschi, il quale ricorda il triste episodio ed elogia i cinque coraggiosi che riuscirono a salvare "otto di quegli infelici naufraghi, gettandosi più volte nelle vorticose acque, tentando di prestare soccorso agli altri che erano scomparsi tra le onde. Tra alte grida e battimani consegna quindi ai cinque soccorritori le medaglie d'argento al Valor di Marina.

Qui si conclude una delle tante storie di mare.

Questi i nomi dei marittimi stranieri periti, risultanti dagli atti comunali: William Laurensen, 57 anni, capitano; Thomas Wait, 21 anni, nostromo; William Harrison, 31 anni, ed O. Rasmussen, 21 anni, marinai; Henry Dixon Purvis, 21 anni e Joseph Dresser Bourne, 17 anni, apprendisti.

I resti dei sei marittimi inglesi furono inumati nel piccolo cimitero della comunità Evangelica Valdese, che era stato costruito nel 1865 sulla collina delle Perelle. Contornata da un rampicante sempreverde, c'è una lastra di marmo, decorata, seguendo la simbologia più diffusa,

di fregi in rilievo, di faci con la fiamma abbassata. Sotto i nomi dei marinai è incisa la scritta in inglese: *"L'equipaggio del brigantino Scindian naufragato sulla costa settentrionale di Rio Marina la notte del 2 novembre 1880. I loro amici"*.



Tre scrittori riesi

da: "Storie di Rio"

di Luigi Bertì

LA FINESTRA D'UN TEMPO

*Se dalla stessa finestra guardo lo stesso panorama
d'estate, lo stesso vento degli anni impietose
parole mi mormora fra le foglie dei lecci; e le truppe
delle vigne mi narrano la stessa storia infinita
che ascoltai declamare nei mattini prima che il grano
maturasse e le selve degli spini palpitassero,
rosse di foglie morte; e dai pini l'usignolo
sillabasse, nel tempo dei galli addormentati
contro la luna, una colonna di suoni bianca
come l'alga incrostata di sale. Sullo stesso
esiguo spicchio l'esigua favilla dei vini consumati
dall'occhio ambrato, o rosso più del rosolaccio,
salita nelle nuvole d'erba, al vento della luce
di luglio e al corallo dei tramonti, immagini
su immagini ha inciso nei gorgi del tempo, nella storia
d'un uomo ancorato ad un'isola di navi
e di miniere di ferro e d'uno stuolo d'uomini
disposti in colonne frangiate da funicolari.
Piroscafi e vele incorporee nel sangue
che riversa il girevole fantasma d'un faro, passano
nelle ore in cui il tempo pare fermato
con gli uomini fra le case che si drizzano
a proteggere le ore, i sogni, le slitte dei letti, le vallate
prese alle stoppie verdi, le attrezzature che nel cielo
stellato, scure ardono nel vento e la Torre,
che spinge nell'aria circoli di suono sul platano
e i monti di ferro erti nella loro armatura,
al soffio del mare sulle spiagge silenziose.*

*Se dalla finestra m'affaccio erompono
dai liquidi pavimenti del Canale stagioni
di pietre rotolanti per i colli e sulle collane
delle funicolari ingolfantesi nelle stive che, con le cime
saccheggiate, accoglievano cespugli e stormi d'uccelli.
Ogni motivo del lento fiume di ferro ti suona
sui ponti scomparsi e nelle tramogge abbandonate con un tuffo
alla vicina notte, sulle ripe desolate, ove scosse
dagli anni non raspano più le stesse zampe
di capra e il gufo, che soffia dalla quercia isolata
un motivo lento, non è più quello che svolava
nella stessa finestra colma di crepuscolo, sui bordi
delle gettate, ove le culle rovesciate dei vagoni
parevano piramidi cristalline nel silenzio
pieno di polli addormentati e di criniere nelle stalle,
ove le case scendevano al mare con le stesse gettate
coronate di ginestre e coperte d'ocra purpurea.
Una scia di tempo seminata di morti si spalanca
ove il minerale lavato tinge di rosso il mare
e, come il sangue della montagna, incupisce
ove convergevano vele e gabbiani e brigantini
si facevano croci d'alberi e piccole figure dai colli
correvano su strade di funi nella notte allacciata
all'acque e tuffata in una campana vuota, mentre
il vetro del cielo s'infiammava attraverso gli alberi
nell'andane, ove i covoni dell'acqua si gonfiavano
con messi di lucciole liquide sotto le chiglie e i pesci
scivolavano taciti in un letto inestinguibile
di stelle e di pianeti, di piogge sempreverdi.*

*E ormai se guardo dalla finestra d'un tempo
ove convergono i fieni del ricordo, nella radura
marina alle verdi campagne, non vedo che le ombre
d'una volta e i ragazzi che giacevano nei cerchi
delle gomene slavate dal mare, avvolti nelle vele
ammainate, solitari nella notte di sciacqui,
aggrappati ai boschi della collina sbriciolata,
alta al chiaro di luna, cosmica ferita del cuore.*

*E nel gran flusso delle stelle e nel rifrangersi
dei mondi resto chino sulle spoglie che rimangono
e sul davanzale levigato sento le braccia,
in cui il sangue una volta circolava, ora intessute
nei riti del vento in luminosi colori d'anemoni.
E avverto il sordo suono dei dolori e l'instancabile morte
che trasvola nei semi delle specie, erompere dalle ruote
delle costellazioni e scivolar sulle rive limate dal mare,
nudo fantasma d'ombra dalla ghirlanda nuziale.*

*Le fibre che si sfaldano, le alghe pendule,
come code di speranza dei cavalli fiammeggianti
sugli alberi dei canti, s'effondono dentro il parco
spinoso con voce di lecci e d'ornelli, dentro il mattino
sonoro penetrato dalle strade cancellate sui colli
di Vigneria e tutte le parole volate con gli uccelli
sopra l'acqua fragorosa che senza posa rotola,
nel passaggio della quadrangolare finestra,
i passi che si diressero, sugli stessi tappeti, nel buio.
Solo sulle deserte acque del cuore avanzano le prue
e, se puoi ravvivare la pena nei muscoli, nessuna
forza umana può nitidamente vestire di carne
e di pensieri le figure che nella fuga degli eventi
s'estinsero in una fiamma che si rivolge contro l'uomo
nella successione ineluttabile delle ore e dei giorni,
senza che si possano tirare i fili che teniamo,
e una semplice visione possa svolgersi nella catena
delle cose vissute e abbandonate alla magica virtù
d'un tempo immobile nel flusso dell'eterno.*

QUELLI DI PE' LE CAVE

Poi, quell'estate umida e infuocata finì, ma prima c'era stata una recrudescenza della "guerra", fra quelli di Pe'le Cave e quelli di Pe'la Via di Rio; la qual cosa coincideva con la luna rossa dell'equinozio e con la presenza sulla rada dei brigantini riesi a bordo dei quali i ragazzi più grandi navigavano già come mozzi, o serpanti, meglio però, alla riese, "salpanti". Così infatti li chiamavano i vecchi lupi di mare, dal fatto che per essere addetti ai lavori di cucina e di lavaggio della nave, dovevano "salpare" dal mare e ritti sui serpi, il bugliolo d'acqua a quelle mansioni necessaria. In senso dispregiativo, la vocazione, se diretta ad un marinaio anziano, valeva buono a nulla; ma il medesimo vocativo se rivolto ad un ragazzo sonava come un elogio, infatti era meraviglioso come questi salpati fossero "buoni a tutto" e, di ritorno dai viaggi per il capo Horn, asciutti, abbronzati e muscolosi, agili come il vento fra gli alberi, riprendessero, allo stesso punto in cui l'avevano lasciata, la loro vita infantile, nel mondo della miniera, non appena toccavano terra sbarcando dal brigantino, che lasciavano sulla rada.

Quei brigantini che visti dalla Polveriera o dal Filombasso parevano giocattoli ormeggiati alle boe, ed erano pronti a ripartire entro qualche giorno. I salpanti, seppur avessero visto mezzo mondo, erano tutti dai dodici ai sedici anni, e si pensava che si rituffassero nel pianeta di ferro dell'infanzia a riattingere e a far provvista di coraggio o di spensieratezza dove fiorivano le generazioni nuove dette dei "chiazzairelli". Poi, tristemente, lasciavano un vuoto nel cuore degli altri amici o avversari, oltretutto nella miniera, quando se ne riandavano e tutti, amici e nemici, si radunavano sulle rupi più alte e scoscese a lanciare aquiloni in loro onore.

Qualcuno di questi andava a finire sulle grosse boe fuori dei ponti del minerale o sopra le manovre correnti del brigantino ormai invelato, mentre la bandiera tricolore saliva, scendeva e risaliva sul picco di mezzana, a meno che il Cinese o Capitan Baffo non avessero alzato sui loro bastimenti il gran pavese, come spesso facevano, sia per dar spago ai salpanti che avevano a bordo, e sia per la popolarità che godevano fra quella razzamaglia che i salpanti forniva ma in quel momento culminante lanciava aquiloni rossi, gialli e verdi dalle ripe della miniera, anche per i capitani, considerati dai ragazzi come loro eroi marini. Fra i salpanti c'erano, per esempio, Foresto e Maione, il Mioletto, il Miele, il

Cacaino, Nacciagrillo, Napoleone e Grillo della Biagina, Noè della Chiusa, il Marioletto ed altri che appartenevano alla Via di Rio; Taiota, il Luchino, Marcello d'Argia, Marino del Vicario, Peppe Ghì, Agenore, Lepora, Tonietto Caffieri e i Baldissera, al Secco; Peppone del Brutto, Fagiolo, il Carogna, il Grinzetto, Pippìo, Giuseppino di Baccicci, Ginetto il Mazzei, Cesino e Giuseppino di Zaira, Amleto d'Ugo ed altri di Pe' le Cave, di Piazza e del Sasso.

da: *"Tramonto sull'Elba"*

di Luigi Berti

"Quei bastimenti" diceva ora il Sor Giuseppe "sono come strumenti che mi si son arrugginiti fra le mani e non servono più. Questo me ne accorgo anch'io".

"Il mondo cammina più svelto, oggi" diceva l'ingegnere "e quindi cerca i mezzi più rapidi".

"Ma la poesia della navigazione a vela?" diceva Donna Ermellina. "Tutto quel che è bello, in questo mondo, è destinato a scomparire".

"Vede" seguitava il Sor Giuseppe, rispondendo alla signora. "Non era tutto bello, per dir la verità; ma era necessario e per secoli la vela è stata uno dei mezzi più rapidi di comunicazione. Molte volte il necessario avveniva anche che fosse bello, il più delle volte era terribile, giacché fare il marinaio e partire per un lungo viaggio equivaleva a essere soldato e partire per una guerra che non si sapeva come sarebbe andata a finire e se saremmo tornati. L'acqua è sempre stata infida e per di più il vento e con la pioggia sull'acqua salata".

"Si capisce che con i nuovi piroscafi anche i rischi e i pericoli della navigazione sono diminuiti" diceva l'ingegnere "oltre che si può contare su una maggiore regolarità dei traffici e quindi anche in un minor costo dei servizi".

"Riconosco che le sue sono buone ragioni, ingegnere" diceva il Sor Giuseppe. "Ma io ne avrei altrettante dalla mia parte se non fosse che è il mondo ad allontanarsi da noi. Bisogna aver fatto la maggior parte della propria vita sui bastimenti a vela, per capire quel che voglio dire. Aver avuto per anni e anni sotto i piedi una coperta traballante, quando molte volte si aveva appena un'asta di posta o una sagola sospesa nel vuoto e nella tempesta. La navigazione allora richiedeva straordinarie virtù fisiche e morali: forza, tecnica, coraggio, capacità di manovra, intelligenza, intuito, mestiere e chi più ne aveva, più ne metteva. Il mezzo era sempre

inferiore all'elemento, e di contro a quella superiorità della forza bruta, l'uomo doveva porre il proprio cuore. Ogni viaggio era un'impresa, una scuola di vita e senza esami di riparazione - andava o si spezzava - e l'uomo sempre a contatto dell'infinito e dell'eternità diventava più nobile, apprezzava sempre di più i doni che aveva avuti da Dio".

"Non posso fare a meno di riconoscere che questo è vero" diceva l'ingegnere. "Però è anche dovere dell'uomo di usufruire di quei mezzi che sono più idonei al mondo in cui vive e sfruttarli adeguatamente. Bisogna camminare con i tempi".

"Vuol dire che la vela è un mezzo antiquato, sorpassato?" chiese il Sor Giuseppe.

"Mi dispiace, ma la penso così. Io, ad esempio, oggi faccio uso dell'automobile. E' brutto lo so e puzza; ma rappresenta un notevole progresso sulla diligenza a cavalli, poi lo miglioreranno, lo perfezioneranno. Diventerà un mezzo a disposizione e a vantaggio di tutti. Se domani si andrà, come sarà facile, in aeroplano, ci andrò per altri bisogni più imperiosi e immediati" disse l'ingegnere, con quel tono deciso che gli veniva dal mestiere con il quale risolveva tutta l'infinita mescolanza e verità delle cose in movimenti infallibili e precisi.

"Dunque lei è convinto che la navigazione a vapore soppianderà la navigazione a vela?" chiese il Sor Giuseppe, che di contro all'ingegnere contrastava in modo stridente rappresentando un angolo visuale ben diverso, che gli veniva dallo struggente sentimento di aver vissuto a contatto della natura parte esso stesso di quell'elemento cieco e selvaggio.

"E' così" rispose l'ingegnere. "Ed è anche inevitabile, purtroppo. E' come una legge dalla quale non si può derogare. Come l'automobile ha già soppiantato la carrozza e la diligenza a cavalli, che è ora confinata nei piccoli centri più refrattari alle innovazioni, che poi tuttavia dovranno accettare, ma è destinata a scomparire".

"E la vela scomparirà anche nel piccolo cabotaggio, come nei piccoli centri la carrozza?" chiese ancora il Sor Giuseppe.

"Fatalmente" rispose l'ingegnere, arrovesciando alquanto la testa all'indietro, mentre il Sor Giuseppe e la Signora Ermellina stavano in ascolto con i gomiti appoggiati sul tavolo, mentra la Signora Adalgisa alle parole dell'ingegnere sentiva una specie di peso che le riempiva a poco a poco l'animo e l'opprimeva, perché intuiva che aveva ragione con il duro raziocinio dell'uomo di scienza. Un senso di amarezza e quasi di

vergogna la invidava per quel suo uomo energico che ancora romanticamente seguiva quel mondo che per lui non era molto cambiato. Ora, mentre l'ingegnere parlava, la Sora Adalgisa notava nel marito un'ombra d'irrisolutezza e una timidezza quasi infantile che ben conosceva e che talvolta le avevano fatto tanta impressione, quando in certi movimenti d'intimità, in anni ormai lontani, se lo era sentito nelle sue braccia di giovinetta. Ora le era lì di fronte, grigio e attento con la mano tesa, pronto a rintuzzare, abile e arguto.

"Ne sono certo" ripeteva l'ingegnere. *"Perché già molti velieri hanno applicato a poppa un motorino. Della vela già si servono in un caso di avaria o se vogliono risparmiare carburante. E' giusto che poi la vinca la praticità. Quando il marinaio si sarà più impraticato del nuovo mezzo e avrà vinto quel senso d'incertezza che crea la novità, non starà molto a studiare sulla scelta".*

"Comunque il caso dei miei bastimenti" diceva ancora con voce accorata il Sor Giuseppe *"è alquanto diverso. I miei bastimenti facevano viaggi a lungo corso, con capitani d'altura, e su linee sulle quali i concorrenti erano altri bastimenti a vela, a parità di mezzi, e dove prevaleva non solo la fortuna ma soprattutto la perizia, le qualità del marinaio. I miei equipaggi e le mie navi si sono fatte un nome rispettabile, e sono note a tutti e da Londonderry e da Liverpool a Valparaiso, al Callao, a San Francisco, tutti le conoscevano. Non le dirò che se mi capitava di scendere a terra sia a Malaga che a Barcellona che a Genova ma anche a Orano, ad Algeri a Tunisi o ad Alessandria d'Egitto, ero sempre a casa mia. Lo so che i miei erano i tempi d'oro"* e il Sor Giuseppe indicò i modelli delle navi e le navi in bottiglia che erano sparse nel salotto, il brigantino verde che era l'Adalgisa, al completo in ogni suo particolare, che pendeva da una trave del soffitto, un dagherrotipo che era sulla consolle e che rappresentava un uomo giovane e robusto, vestito del blu dei marinai; il berretto a visiera dei capitani al comando in una mano, il ciuffo dei capelli sollevati sulla fronte come quelli di Cleto, i baffi neri che, con gli occhi ammiccanti, davano a quell'immagine d'un tempo lontano, ma in fondo non troppo lontano, un'aria spavalda e sicura e, allo stesso momento, cordiale e espansiva.

"Che bell'uomo!" disse la Signora Ermellina alla Sora Adalgisa che dignitosamente le porgeva il ritratto d'una figura ormai retrocessa nel buio delle stagioni trascorse.

"Davvero" disse la mamma di Cleto *"era proprio l'epoca d'oro".*

Mentre Donna Ermellina si era messa a guardare l'altro dagherrotipo, quello d'una giovane donna dalla capigliatura rialzata, un bel viso pensoso, un vestito chiaro e lunghissimo, tutto trine e sboffi, al tempo stesso molto avvitato, con una catenella d'oro che reggeva al collo della figura di donna il ventaglio d'avorio.

"C'era gusto e soddisfazione allora" diceva la Sora Adalgisa *"ad andare sul molo a vedere arrivare i bastimenti"*.

La Signora Ermellina aveva passato i dagherrotipi all'ingegnere.

"Vede" diceva il Sor Giuseppe *"il mio spirito ha sempre attinto la sua forza dall'esperienza. Non per testardaggine mi sono convinto che il rammodernarli come lei altra volta mi suggerì, non servirebbe a nulla. Io comincio a invecchiare e ci vorrebbe un intenditore e un appassionato come lo ero io a quei tempi, per il quale la vita era un bastimento e qualcosa di più, ma soprattutto un bastimento. Le spese che ci vorrebbero si potrebbero sopportare ..."*

"Si potrebbe disfare dei brigantini e comprare un piroscifo abbastanza grosso" disse l'ingegnere.

"Un vapore solo non basterebbe. Ce ne vorrebbero almeno due" disse il Sor Giuseppe protendendo la mano *"e allora sarebbero necessari anche capitali e le cose si farebbero troppo grosse"*.

"Si potrebbe fondare una società" disse l'ingegnere *"in questo la potrei aiutare a trovare dei soci"*.

"Sono ormai troppo in là con gli anni per cominciare da capo" disse il Sor Giuseppe lasciando cader la mano, e per la seconda volta alla Sora Adalgisa il tono del marito gli parve penoso e impacciato. Alla luce lo distingueva meglio, tutto ben proporzionato e muscoloso, nell'insieme aveva ancora quell'aspetto del dagherrotipo, ma i baffi erano grigi, i capelli non lunghi si erano diradati e per lo più imbianchiti, gli occhi erano sempre pieni di quel vivido splendore che lo distinguevano, conferendogli qualcosa di originale. *"Dovrei cambiar mentalità"* seguiva il Sor Giuseppe.

"Ora son sempre qualcuno nella navigazione a vela. In quella a vapore sarei un illustre ignoto, l'ultima ruota del carro e con la convinzione di non intendermi di macchine, di quelle caffettiere dentro una vasca da bagno che hanno quelle carrette che attraccano qui".

"Al suo posto, la penserei diversamente" disse l'ingegnere. *"Ad un dato momento dovrò pur tirar le somme di quel che ha fatto"*.

"Vede, caro ingegnere" prese a giustificarsi il Sor Giuseppe *"le ho*

già detto che ci vorrebbe un intenditore e un appassionato. Per tanto tempo ho sperato e poi ho creduto che fosse quello lì” seguì il Sor Giuseppe indicando il figlio che sul divano stava parlando accaloratamente con Regina. *“Poi ha preso un’altra strada, e ho dovuto convincermi che era la sua, quella buona per lui. Il mio lavoro di tanti anni poteva servire a lui, come quello di mio padre era servito a me. Speravo che avrebbe continuato sulla mia strada, come io avevo seguito su quella di mio padre e per questo l’avevo mandato a studiare al Nautico di Genova. Invece poi, lo studio, la cultura, lo hanno portato ad altre aspirazioni. Francamente, dato che posso permetterglielo, non mi sono sentito d’impedirglielo. Non era un vagabondo. Che aveva della qualità lo vedevo anch’io e così dicevano anche altri. Pittori e poeti estemporanei ce ne erano stati già nella mia famiglia, ma facevano per prima cosa i marinai. Cleto aveva idee più grandi. Voleva andare a Parigi e aveva già questo indirizzo quand’è capitata ... Regina ...”*

“Ma è proprio per questo che le parlavo” diceva l’ingegnere. *“Anch’io ho soltanto quella ragazza e voglio che sia felice e che la vita le sia facile”*. *“Certo che sarà così perché le basi ci sono, se non intervengono fattori imprevedibili”* disse il Sor Giuseppe. *“Mio figlio è un ragazzo sul quale si può contare, e anche Regina, mi pare sia positiva, sebbene la conosca meno. Sembrano fatti l’uno per l’altro. Vanno d’accordo. Si vogliono bene e fisicamente non ho mai visto una coppia meglio assortita. Questa non è soltanto un’opinione mia”*.

“Ma io mi preoccupo del loro avvenire” disse l’ingegnere. *“E sono convinto che con il passar del tempo quei bastimenti diverranno per lei un peso sempre più grave”*.

“L’ho sostenuto fino ad oggi, lo sosterrò ancora” disse deciso il Sor Giuseppe.

“Ma lei, come sosteneva un momento fa, non è più giovane” disse l’ingegnere. *“Come non lo sono io. Sebbene li portiamo bene, gli anni tuttavia ci sono. Non potrà sempre svolgere tutta quella massa di lavoro che i bastimenti comportano. Prima o dopo, seppur con dispiacere, questa domanda se la dovrà porre. Dura che sia la realtà, bisogna affrontarla”*.

da: "*L'ultima poesia sul mare*"

di Mario Giannoni

Beppe di Tebaldo che dormiva a bordo, "da basso" a prua, si era alzato quella mattina di buon umore, e, stiracchiandosi le membra, era salito sul ponte.

Le prime luci dell'alba illuminavano la *Tecla* che, ormeggiata nel porticciolo di Marina, a Piombino, era da due giorni con il carico già fatto in attesa di salpare per l'Elba.

Da due giorni, però, il mare era una tavola ed il vento era sparito completamente.

Alzando gli occhi Beppe aveva visto il segnamento sull'albero che sventolava in direzione dell'Elba, ché si era messo un grecaletto quale di meglio non si poteva desiderare.

Beppe non perse tempo a scendere a terra per chiamare "*Buczucche*" che dormiva dal figliolo.

- *Oh Gigi! Gigi!*

Quando seppelì del vento, "*Buczucche*" si vestì in un attimo e raggiunse Beppe che lo attendeva giù in strada.

- *Era l'ora, porca miseria. Andiamo!*

Giunti a bordo e visto che il vento che si era levato li avrebbe portati in poppa a Rio, si recarono subito a ritirare un maialino da una vicina stalla, destinato ad Achille "*dei maiali*": detto così perché li commerciava. Avevano deciso di imbarcarlo all'ultimo momento, ma non fu facile portarlo a bordo.

Comunque, quando ci riuscirono, alzata la vela, la *Tecla* si mosse lentamente, aiutata da un remo che "*Buczucche*", aveva armato a poppa per facilitarne l'uscita dal porticciolo, che aveva l'imboccatura molto stretta. Toltasi di sottovento alla Rocchetta, la "*Tecla*" sentì subito il vento che in quel momento riceveva al lasco, si inchinò leggermente e prese a correre. "*Buczucche*", che stava al timone, si accese la pipa mentre Beppe scendeva "da basso" per preparare la "capponata", una

colazione tipica dei marinai elbani, composta di gallette, pomodori, tonno o tonnina.

La giornata era magnifica, il mare calmo e sui fianchi della *Tecla* si udiva lo sciabordio del mare. Solo in direzione di Rio una lieve caligine offuscava la vista di parte della costa.

Fino a Palmaiola la navigazione fu tranquilla.

Beppe portò su la "capponata", che, con Gigi, mangiò di gusto.

Mangiando, guardavano un po' preoccupati la caligine che sembrava spandersi ed il vento che era un po' calato.

Dalla stiva aperta, legato ad una zampa e stando sopra alcune balle, il maialino li guardava.

I suoi occhietti fissavano "*Bucazucche*", che sbottò:

- *Lo vedi? Vuol essere invitato anche lui a colazione.*

Il maialino li continuava a guardare tenendo il muso sull'orlo della stiva. Le orecchie erano dritte come se ascoltasse qualcosa. Dimostrava una certa inquietudine.

Passata Palmaiola, il vento cessò improvvisamente. Poco dopo una fitta nube di nebbia avvolse la *Tecla* e inghiottì l'isolotto.

- *Speriamo di non fare brutti incontri* - disse "*Bucazucche*" - *non abbiamo né sirena, né "tufa"*.

- *Non le abbiamo?*, - chiese Beppe, rimanendo a bocca aperta.

- *Le hanno prese quelli del "Pellaio" che sono andati a Castiglione.*

Chi si immaginava questa nebbia?!

Intanto la campana di Palmaiola cominciava a far sentire i suoi rintocchi, che in mezzo a quel nebbione, fattosi veramente fitto, avevano un qualcosa di lugubre.

- *Ascolta!*, - disse Beppe trattenendo il respiro.

Lontano, verso il Cavo, si sentiva la sirena di un piroscifo ad intervalli regolari.

- *Dal suono* - disse "*Bucazucche*" - *sembra abbastanza grosso.*

- *Se almeno la corrente ci levasse dalla sua rotta.*

- *La corrente ci allontana, ma ci porta anche al largo.*

Per un po' nessuno dei due fiatò più, mentre i rintocchi della campana continuavano ad intervalli regolari.

- *È proprio grosso* - disse "*Bucazucche*" - *senti?*

Il suono della sirena si stava facendo sempre più forte; i due fecero il punto fra Palmaiola e la posizione presunta della nave.

- *Non c'è che dire* - aggiunse Beppe - *siamo proprio sulla sua rotta.*

Non c'è a bordo un secchio; qualcosa da battere?

- Il "bugliolo", ma è di legno.

Le tolda della *Tecla* fu passata al setaccio, alla ricerca di qualcosa che potesse far rumore.

Ad un tratto Beppe, vedendo gli occhietti del maiale che lo fissavano:

- Il maiale - gridò; e rise, rise a tal punto che "Buczucche" pensò fosse impazzito.

- Il maiale - ripeté - che c'entra il... - S'interruppe. Aveva afferrato l'idea.

- Il maiale, miseria cane; hai ragione.

Beppe intanto aveva afferrato il malcapitato animale per un orecchio; e, rivolto a "*Buczucche*":

- Conta fino a sessanta - disse.

Alcuni grugniti tremendi lacerarono l'aria, seguiti da brontolii, appena Beppe mollò l'orecchio del maiale che aveva torto con forza.

Ora il piroscalo era proprio vicino, ma l'inusitata sirena, suonata ad intervalli regolari, ebbe il suo effetto.

- Cambia rotta - gridò "Buczucche" - cambia rotta! Siamo salvi.

La sirena del piroscalo si sentiva ora verso poppa, mentre i grugniti del maialino continuavano regolarmente a lacerare l'aria. Finalmente la nebbia sparì e la costa elbana apparve vicinissima. Dopo poco entrò anche il maestrale e la *Tecla* con la vela gonfia, fu presto a Rio.

Quando sul molo i facchini cominciarono lo scarico, il povero maialino, preso per primo e scaraventato sul molo senza tanti complimenti, fece udire ancora i suoi grugniti.

- Maledizione - urlò "Buczucche" - un po' di rispetto per quella bestia.

- Gigi! O che ti prende oggi? - disse il Bussagli, che era il facchino più vecchio. - Dopo tutto è un maiale!

- Maiali siete voi. Quella bestia ci ha salvato la vita!

E sceso a terra, si avviò verso la Capitaneria indignato, fra lo stupore dei presenti che non capivano.

Beppe pensava intanto che quella povera bestia li aveva salvati e che nella vita accadevano proprio delle cose incomprensibili.

da: "*All'ombra dei fichidindia*"

di Pier Luigi Luisi

Erano anche tempi duri per tutti, con tanta miseria nelle case. Un po' di frutta Ninetto la ricavava dal suo pezzo di terra. Era una campagnetta in Cala Barroccia, con un magazzinetto umido nel quale lui costruì un camino. La campagna era piena di uva, fichi fioroni e neruccioli, e, naturalmente, tanti fichi d'India. La campagna di Cala Barroccia dava direttamente sul mare, su una scogliera ripida nella quale zampillava dell'acqua sorgiva. Ninetto e Natalina passavano ore e ore a riempire secchi d'acqua e a portarli su per annaffiare le piante.

Ma in inverno, quando anche la campagna era morta, era proprio dura. Gli uomini che lavoravano in miniera avevano turni lunghissimi, stavano via tutto il giorno. Quelli che in miniera non ci volevano andare, loro nati sul mare e sotto il cielo aperto, trovavano lavoro solo come "imbarcati" cioè come marinai nelle navi da carico di lungo tragitto.

Dovevano allora stare via di casa anche otto mesi di fila, per poi tornare pieni di pacchi, di desiderio e di rabbia. Rimanevano un mese o due, e via di nuovo.

Così per anni ed anni. Per alcune coppie una vita del genere poteva durare anche quindici, vent'anni.

Anche Ninetto trovò da imbarcarsi in una nave, e Natalina passava il tempo ad attendere un arrivo che avrebbe cancellato il vuoto della casa solo per riempirlo di regali d'oltremare, di un po' d'affetto, ma anche di paure e maltrattamenti. Il vantaggio di tali lunghe assenze di Ninetto era che Natalina si conquistava a poco a poco la sua indipendenza. Si conquistò così non solo il diritto di stare alla finestra, ma anche quello di visitare le sorelle, e in seguito perfino di andare a spasso con loro la domenica.

In questo processo di maturazione tardiva acquistò anche un po' di coraggio, e si racconta perfino di un atto di ribellione aperta contro il marito.

La cosa andò così. Ninetto, durante un certo periodo, se la faceva con una vicina. Non appena annottava, diceva che andava a trovare la sua mamma

- ma questo avveniva solo quando nella casa della generosa dirimpettaia c'era un lumicino alla finestra messo in un certo modo: il segnale appunto che il marito di quella - che poi non era neppure il marito - non c'era.

In un modo o nell'altro, Natalina si ammoscò della cosa, ed una sera, prima che lui uscisse, si mise alla finestra. Di lì, lei avrebbe potuto vederlo entrare nella casa della vicina. Ninetto aspettò a lungo che lei andasse a letto, diventando sempre più impaziente. Si fece tardi, e Ninetto finalmente uscì di casa, girovagò un po' nei vicoli d'attorno facendo finta di niente, poi entrò nel portone colpevole. Il lumicino si spense. Quando rientrò, molto più tardi, Natalina era ancora alzata e lo accolse con grida e impropri inauditi che svegliarono tutti i vicini. Si dice perfino che gli spaccasse una seggiola in testa, ma chissà se è vero, perché Natalina era una donna piccolina e non ce la vedo a spaccare seggiole in testa ad un omone come Ninetto.

Comunque, la reazione di lui fu ugualmente straordinaria: si gettò in ginocchio e chiese perdono, e questo gli fu concesso, ma a quanto pare non subito. La dirimpettaia, che come tutti gli altri del vicinato aveva sentito tutto, scappò la mattina dal paese (mia madre aggiunge che andò a Genova a rubare il marito alla propria sorella).

Dopo questo breve periodo di fulgore, la vita di Natalina si riassopì nel grigiore. Non ebbero figli, un motivo di umiliazione e sconforto per entrambi. Natalina cominciò ad ammalarsi ed a passare da un ospedale all'altro. Per un lungo periodo della sua vita dovette stare ingessata quasi completamente.

In questo periodo, Ninetto si rivelò paziente e coraggioso. Era anche vero che con l'età si era alquanto ammansito. Si era anche affezionato alla piccola Nada, la figlia minore di sua sorella Bianca. Nada abitava spesso con loro, e passò a casa di Natalina e Ninetto tutti gli anni bui della guerra.

A Rio non c'era più lavoro, e Ninetto, come tanti isolani, trovò posto solo a Piombino, nelle acciaierie piene di fumo e di carbone. Lui si comprò una casa vicino al porticciolo di Piombino, e dalle finestre, sporgendo un po' il collo, si poteva almeno vedere un angolo di mare.

Anche Natalina era diventata una vecchia dai capelli gialli di stoppa e dalla faccia avvizzita come una mela secca. Mi ricordo di una sera che io bambino la guardavo fissamente, a lungo, cercando stupito di trovare in quella vecchietta brontolona la bellezza leggendaria di cui tanto si era parlato.

Ninetto morì d'improvviso, di un malaccio. E Natalina rimase sola. Quell'uomo che le aveva riempito così intensamente tutti i suoi giorni,

facendola soffrire ma anche facendola vivere intensamente, era scomparso, e lei era ripiombata nel vuoto di cui aveva tanto paura.

Fu questo vuoto che l'accompagnò per il resto della vecchiaia, una vecchiaia lunga e triste, lacerata dal vento della follia e dalla consapevolezza lucida di un vuoto prossimo ancora più terribile, ancora più freddo.



"Sacchi di vento"
e "Città galleggianti"

Un "sacco di vento": la goletta Clementina

Il dì 9 del mese di marzo 1899, stabilite le convenzioni di arruolamento per il viaggio da Palermo a Cagliari, l'equipaggio ebbe in anticipo lire cinquanta ciascuno, compreso il vitto, nonché le spese e convio, che ricevette il capitano Pavolini Elbano. Terminato il carico di zolfo in sacchi, tonnellate cento quaranta e mezza, ritirate le carte di bordo, compresi i documenti doganali, polizze di carico, ecc., alle ore 1 antimeridiane, mentre spirava poco vento al porto, ci siamo messi alla vela, cominciando la navigazione con bel tempo e mare calmo (*v. tav. I*).

A mezzodì soffia il vento da Sud regolare; navigando a buon lasco con mura sinistra, aumentando gradatamente il vento si chiusero il contra, le controrande, il fiocco di fuori ed il velaccio. Ad ore sei pomeridiane si stabilisce il punto di partenza dall'isola di Ustica per NE 1/4 E e Capo San Vito per Sud. Fino alla mezzanotte si filarono miglia quarantadue a rotta Ovest vero (*v. tav. II*).

Il 10 il tempo minaccia fortissimo con fitta pioggia e vento gagliardo dalla direzione E-SE.

Al sorgere del sole il tempo si dichiara fortunale diretto, con mare gonfio che spesso s'imbarca in coperta. Si chiusero le rande, la volante, il trinchetto, la carboniera e il secondo fiocco; quindi si corre a discrezione del tempo, che ci fa tenere la prua per O-NO, con il solo barì e la trinchettina (*v. tav. III*). Le ondate che spesso raggiungevano la nave bersagliata dal crescente vento e dal mare tempestoso rendevano faticoso il maneggio del timone, creando delle forti scosse. La ruota, girando furiosissima, metteva nella più dura attenzione il timoniere per non far traversare il bastimento sia da un lato che dall'altro.

Persuasi dall'insufficienza di un solo timoniere per meglio governare la nave in fil di ruota, richiedette l'aiuto di un altro timoniere e così in due potevano meglio maneggiare il timone con prestezza e meno fatica.

La bussola di rotta, come accade in simili circostanze, oscillava continuamente dalla sua posizione magnetica a causa del tremendo movimento di rollio e di beccheggio. Con tutto ciò possiamo affermare che la rotta che percorreva il bastimento era sempre quella di O-NO.

Il cielo, essendo completamente fosco con pioggia incessante, non ci permette di avvistare prima di notte la costa e neanche il fanale di Capo Carbonara, conforme la stima del cammino percorso di miglia marine centocinque.

In tale stato di cose, previo consiglio di tutti di bordo, terzaruolate le rande, con il barì e trinchettina, alle ore 8 pomeridiane abbiamo presentato la nave alla cappa forzata con mura sinistra.

Crescendo sempre più il vento ed il mare che spesso inondava la coperta, si dovettero rompere alcune tavole di opera morta a poppa e a prua per dare libera uscita all'acqua, manovrando accuratamente.

Nel frattempo si rompe la gola del picco di randa di maestra: succede il guasto alla vela che la rende inservibile, come pure la carboniera e la trinchettina, portate via dal vento furioso. Restiamo con il solo barì al traverso del mare (*v. tav. IV*).

Dal suddetto giorno dalle 8 pomeridiane siamo stati alla cappa fino alla mattina del giorno 11 ad ore 4.30 antimeridiane, con il vento forte e mare grosso come sopra che strapazza tremendamente la nave, l'alberatura e la velatura, stando sempre di vedetta, attenti onde avvistare la costa. Ad un tratto si avvista questa fra la foscura e la gran pioggia con il mare frangente. Visto, infine, un capo terreno senza conoscerlo, ci siamo consigliati di aprire qualche vela di fortuna, onde vedere possibilmente di sorpassare detto capo, che restava poco lungi; ma, spinti dal grosso mare senza sapere il pericolo in cui ci trovavamo, non tardammo per la comun salvezza ad affondare le due ancore di posta, filandone le catene, che fu verso le ore 4.30 antimeridiane; chiudendo le vele già state aperte, meno quelle latine, il bastimento restò all'ancora (*v. tav. V e VI*).

L'ancora di speranza non potemmo prepararla a causa del mare grosso che s'imbarcava sulla tolda e sarebbe riuscita infruttuosa l'operazione di affondarla perché la nave si trovava già vicina al banco dei frangenti. Nel far giorno, spinti dalle grosse ondate, cominciarono ad arare le ancore; quindi, conosciuta la pericolosa situazione di vita e bastimento, potemmo con gran stento preparare la lancia fuori bordo dal lato sinistro, nel caso occorresse, essendo prossimi alla spiaggia che poi fu chiamata spiaggia di Santa Giusta, tra Capo Ferrato e l'isola di Serpentara.

Vedendo l'impossibilità di resistere al tempo ed arando sempre più le ancore affondate in sette braccia d'acqua, conforme scandagliammo prima, ci siamo consigliati di fare la bozza con gomina nella catena di dritta, data volta a poppa, per abbattere la nave dal lato sinistro e per salvarci a ridosso del bastimento.

Ciò fatto, alle ore 7 antimeridiane, sfilate le catene già smagliate, alzati due fiocchi già infranti e tombato il trinchetto, la nave presentò subito la prua alla spiaggia; quindi, tagliata immantinente la gomina già data volta e manovrando con avvedutezza, potemmo scansare diverse catene di scogli fuori d'acqua pericolosissimi che restavano a destra e a sinistra (*v. tav. VII*). Il bastimento, urtando prima colla prora, si traversò subito, sorpassando il detto banco di sabbia esistente lungo la spiaggia, rompendosi immediatamente l'alberotto di trinchetto, cadendo giù a pezzi unitamente al pennone di contra e di velaccio.

La nave continuando ad urtare tanto colla prua che con la poppa, esce fuori il timone dagli agugliotti senza rompersi, che, unitamente all'asse della ruota con il frenello sciolto, manda istantaneamente in frantumi il camerino sopra coperta e tutto quanto vi si trova dentro.

E con la probabilità di cadere gli alberi, stanti i continuati urti, c'imbarcammo sulla lancia, ultimo il capitano con le carte di bordo assicurate presso di sé. Tagliata la barbeta della lancia, armati i remi e spinti dai grossi cavalloni, potemmo arrivare in spiaggia con la lancia piena d'acqua. Infine, abitanti di questo luogo corsero subito al naufragio e prestaronsi al soccorso ricoverandoci in un casotto stanchi e deboli di forze.

Alle ore 2 pomeridiane telegrafammo a Palermo dichiarando il sinistro marittimo. Nel pomeriggio il bastimento restò in secco con la prua verso il lido. Il 12 detto, continuando il tempo con vento forte che gira di NE e mare grosso, ci impedisce di andare a bordo. Il 13 detto segue lo stesso tempo, con vento forte e mare agitato. Il 14 detto minaccia ancora vento forte con mare gonfio. Il 15 detto, cessato un poco il tempo, verso sera potemmo andare a bordo e la mattina del giorno 16 telegrafammo a Palermo la situazione del bastimento e del carico, tanto all'armatore quanto al rappresentante dell'assicurazione.

Qualunque tentativo di recupero del carico venne abbandonato, avendo l'imbarcazione la (?) rotta ed inservibile e la piccola seriamente avariata, tanto da impedire qualunque tentativo di caricazione.

Abbiamo chiesto informazioni ai pastori di questo luogo ed alle autorità più prossime e non hanno saputo rispondermi, forse perché non compren-

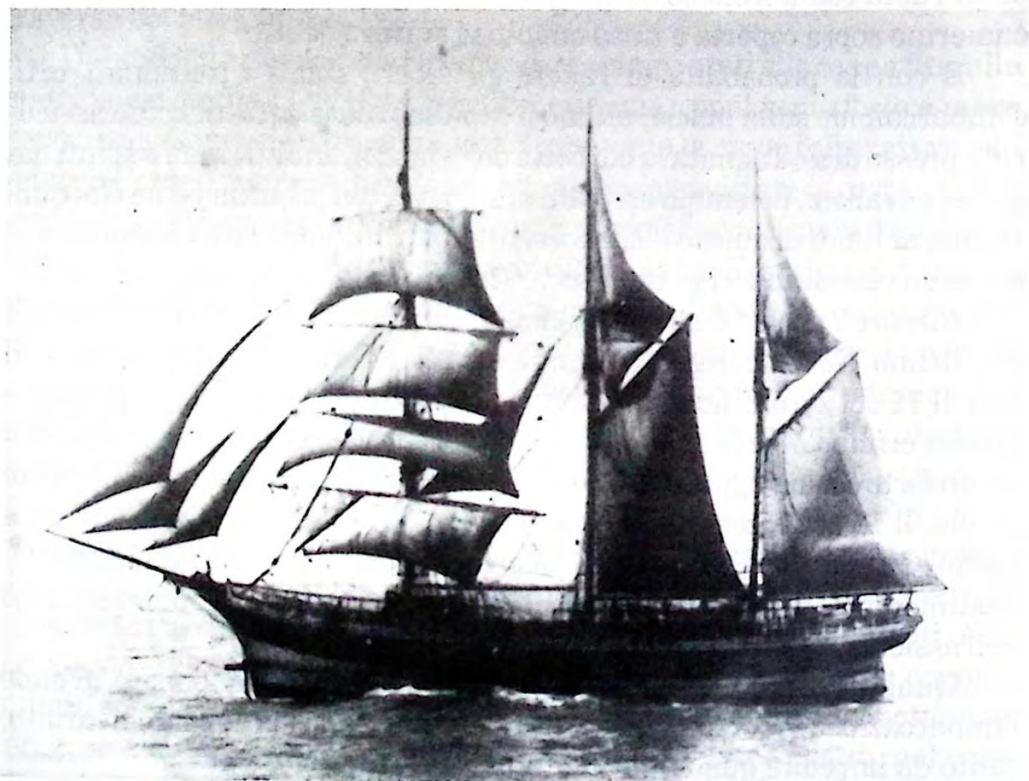
devano la lingua. In questa incertezza siamo rimasti sulla spiaggia in attesa d'aiuto.

Arrivato il rappresentante dell'assicurazione e avendo saputo a mezzo di questi che a Villasimius, presso Capo Carbonara, vi erano delle autorità marittime, mi sono affrettato a redigere il presente verbale di sinistro marittimo in conformità alle disposizioni di legge.

In quanto alla possibilità di salvare il bastimento, la ignoro per il momento, ma appena mi sarà possibile a mezzo dell'equipaggio tenterò ogni sforzo per salvarlo.

Santa Giusta, 18 marzo '99

Il capitano Pavolini



Il tre alberi "Giovannino"

Una "città galleggiante": la turbonave Andrea Doria

Nel numero 25 (primavera '90) fu annunciata la scomparsa di Luigi Pazzaglia, avvenuta a Genova il 6 aprile di quello stesso anno. Nel tratteggiare la figura di questo nostro concittadino, persona molto stimata, accennavo anche ad un impegno che con lui avevo preso alcuni mesi prima, quello cioè di parlare della sua lunga vita di lavoro sul mare, che si era conclusa, nel '64, da direttore di macchina della turbonave *Leonardo da Vinci*.

Sono tanti gli episodi raccolti nelle sue *"Memorie"*, di cui amava parlarli nei brevi incontri estivi di Bagnaia. Ricordi che partono da lontano e mostrano uno spaccato di vita paesana in altri tempi. L'infanzia riese: l'asilo delle suore con il teatrino, sopra il sipario di velluto c'è una grande scritta ricamata in oro: EDUCARE DIVERTENDO, il programma delle Figlie di Maria Ausiliatrice. E' lì che conosce una graziosa bambina, Zelia, che sarà sua moglie. Gli anni delle scuole elementari, il forzato doposcuola nella bottega di falegname del padre e nell'officina di zio Pompilio, entrambi stracarichi di lavoro per l'imperversare dell'epidemia di "spagnola".

Ricorda quando Pompilio, ormai in età avanzata, non poteva più assolvere il compito di caricare l'orologio della Torre, affidatogli dal Comune e passò a lui quell'incarico: *"La ricarica dell'orologio mi rendeva 5 lire al mese. I pochi minuti che passavo sulla Torre mi davano un senso di benessere: la costa che vedevo oltre il Canale di Piombino mi appariva come la terra promessa, e i transatlantici, che ogni tanto vedevo passare, mi portavano in un mondo di favole. Le case, le vie e le piazze del paese cominciarono ad apparirmi così piccole e ristrette da darmi un senso di soffocazione"*.

Dopo le scuole tecniche a Portoferraio, la partenza per Gaeta per frequentare l'Istituto Nautico. Sono anni di sacrifici e di studi, poi il diploma di macchinista navale. Qualche tempo dopo, nel '25, il riese

Fulvio Cignoni, comandante del *Conte Rosso*, gli fa prendere imbarco su un piroscafo del Lloyd Sabaudò, il *Moncalieri*. Sullo scalandrone c'è un giovane ufficiale di coperta, Piero Calamai, che gli augura: *"In bocca al lupo"*. Lo stipendio dell'allievo è di 250 lire al mese.

"Il mondo che cominciavo a conoscere - annotò nel diario - non era proprio quello che vedevo con la fantasia dalla Torre dell'orologio, ma era tuttavia interessante e l'Oceano mi dava un senso di largo respiro. Soffrìi tremendamente il mal di mare, ma dovevo resistere, non potevo permettermi il lusso di cambiar strada".

In quelle sue "memorie", purtroppo, c'è anche la tragedia dell'*Andrea Doria*, la bella nave della Società "Italia" sulla quale egli era imbarcato come 1° ufficiale di macchina, che nella notte del 26 luglio 1956 affondò al largo di Nantucket, nell'Atlantico Settentrionale, dopo la collisione con la nave passeggeri *Stockholm* della "Svenska Amerika Linien".

Di questo episodio, come di tanti altri, Luigi Pazzaglia mi parlava quando, durante l'estate, andavo a trovarlo nella sua casetta di Bagnaia. La prima volta, ricordo, fu nell'84. Lui e sua moglie (una "riese super", ama definirsi) vollero conoscermi perché esprimessi il loro compiacimento a tutti i redattori della rivista *La Piaggia*.

Sapevo che aveva navigato sulle grandi navi passeggeri e che portava con sé il ricordo di quella notte del *Doria*.

Tanto per rompere il ghiaccio, gli chiesi a bruciapelo: *"Come si fa a diventare direttore di macchina di un transatlantico?"*.

Mi guardò attentamente negli occhi e dopo qualche istante rispose: *"Affacciandosi dalla Tore"*.

Pronunciò il nome dell'unico, nostro antico monumento, con una sola erre, come in uno scarto enigmatico, per confermare le sue radici piaggese. Da lì venne fuori la storia di quando caricava l'orologio, dei "pacchetti" che vedeva passare al largo...

TRAGEDIA NELLA NEBBIA

La collisione tra le due navi si verificò in un tratto di mare quasi sempre avvolto dalla nebbia, provocata dall'incontro della corrente del Golfo con le più fredde acque del Nord. È la rotta delle navi che viaggiano tra New York e i porti del Mediterraneo e del Nord Europa. I marinai chiamano quel tratto di mare "Times Square", chiara allusione al

traffico che da Broadway confluisce nella famosa piazza newyorkese.

La nave svedese era partita da New York il giorno prima, diretta a Göteborg. Il *Doria* si trovava invece a poche ore dall'arrivo nel porto della metropoli americana. Era partito da Genova il 17 luglio e dopo aver fatto scalo a Cannes e Napoli aveva lasciato Gibilterra tre giorni dopo. Trasportava 1134 passeggeri e 572 membri di equipaggio, oltre a merci varie, bagagli e posta.

Per la nave italiana quella era la cinquantesima traversata atlantica.



L' "Andrea Doria" in navigazione.

Costruita nei Cantieri Ansaldo di Genova Sestri, la nave fu varata il 16 giugno 1951 e il 14 gennaio '53 partì per il viaggio inaugurale sulla rotta Genova - New York. Per la purezza delle sue linee e l'eccezionale comfort di bordo, la Società "Italia" la presentò come "un monumento all'importanza della bellezza nel mondo".

Caratteristiche principali: stazza lorda tonn. 29.000, lunghezza f.t. mt. 214, larghezza massima mt. 27, altezza al ponte di coperta mt. 15, immersione a pieno carico dal sottociglia mt. 9, volume globale interno mc. 98.000, velocità alle prove nodi 25,67.

Turbonave a sovrastruttura completa sormontata da un solo fumaiolo, con 11 ponti, di cui 4 continui, suddivisa in 12 compartimenti.

L'urto tra le due navi si verificò esattamente alle 23,10. Fu violentissimo e l'*Andrea Doria* ebbe la peggio.

Sulle cause che determinarono il sinistro, ma anche su ciò che fu detto (e non detto) in seguito, si è occupato Corradino Corbò nel libro *Quella notte a Nantucket - la verità sul caso Andrea Doria*, Nistri-Lischi, Pisa, 1986. Scopo di questa interessante pubblicazione (che fa parte della Collana "Il tagliamare", fondata da Mauro Mancini) è quello di fornire al lettore nuovi elementi di valutazione alla luce di documentazioni inedite, di nuove, sorprendenti rivelazioni.

Il Corbò - giornalista, sommozzatore, pilota aeronautico - è direttore responsabile di una rivista di nautica. "Se oggi - scrive nella prefazione - di questo argomento si parla ancora in maniera approssimativa è sostanzialmente perché, allora, qualcuno si sottrasse al dovere di indagare a fondo e di rendere pubblico ciò che il pubblico aveva il diritto di conoscere".

Sentiamo il suo racconto di quei terribili momenti che precedono la collisione. Questi i personaggi del dramma che si svolge sulle plance delle due navi: il comandante del *Doria*, Piero Calamai, genovese, uomo di grande esperienza marinara, valoroso ufficiale delle due guerre mondiali; Curzio Franchini ed Eugenio Giannini, rispettivamente 2° e 3° ufficiale. Quelli dello *Stockholm*: il comandante Harry Gunnar Nordenson, americano di nascita ma di genitori svedesi; Johan Carstens - Johannsen, ventiseienne, 3° ufficiale; Peder Larsen, marinaio.

[...] Ore 23,09. Plancia del *Doria*.

Franchini e Giannini sono con lo sguardo fisso sul radar. Il bersaglio è a 1 miglio e mezzo, 35 gradi a dritta. Giannini raggiunge Calamai sull'aletta destra: nella stessa direzione indicata dal radar, i due scorgono una luce opaca nella nebbia. Esce anche Franchini. Il gruppo cerca di distinguere i singoli fanali dell'altra nave, per poterne dedurre l'esatta direzione.

I due bianchi fanali di allineamento, apparsi quasi improvvisamente per primi, mostrano all'istante che l'altra nave passerà regolarmente. La distanza, in questo preciso momento, è di circa un miglio.

Ore 23.10. Plancia dello *Stockholm*.

Mentre Carstens è ancora all'apparecchio telefonico in collegamento con la vedetta, accade un fatto sorprendente: i fanali di allineamento dell'altra nave, a sinistra, denunciano un cambiamento di direzione che potrebbe portarla in rotta di collisione.

Carstens, appena riposta la cornetta nel suo sostegno, dà uno sguardo attraverso i finestrini della plancia e, dopo un attimo di meraviglia, corre sull'aletta di sinistra. Ora, davanti a lui, c'è una grande nave tutta illuminata che sta per attraversare la rotta dello *Stockholm*.

Immediatamente si lancia sul telegrafo di macchina per mettere le leve sulla posizione "indietro tutta": contemporaneamente urla a Larsen: "*Timone tutto a dritta*".

Il comandante Nordenson, nella sua cabina, capisce che sta succedendo qualcosa di anormale. Si alza dalla sua poltrona e corre verso il ponte di comando.

In quel momento, Carstens chiude le porte stagne.

Ore 23,10. Plancia del *Doria*.

Appena messo a fuoco il binocolo, Giannini inorridisce: "*Sta girando.. mostra il rosso... ci viene addosso!*"

Anche Calamai si accorge dell'improvviso mutamento e, immediatamente, ordina: "*Timone tutto a sinistra*".

Il timoniere Giulio Visciano si aggrappa alle caviglie del timone e, con i denti stretti, esegue l'ordine nel più breve tempo possibile. Dopo alcuni interminabili secondi, gli scatti della girobussola avvertono che il transatlantico sta rispondendo alla sollecitazione del timone.

Ma è troppo tardi [...]

[...] Calamai, con i denti stretti e le mani serrate intorno alla battagliola dell'aletta, continuava ad osservare quel chiarore quasi abbagliante. Poi, d'improvviso, il fantasma sbucò dalle tenebre e un bianco scafo si mostrò minaccioso a pochissima distanza. Non c'era più nulla da fare.

Calamai vide quella prua avvicinarsi velocemente verso di lui. Soltanto all'ultimo momento egli indietreggiò impietrito verso la plancia. Subito dopo si sentì levarsi l'orribile gemito delle lamiere, mentre tutto, intorno, tremava con inaudita violenza.

Il comandante Nordenson stava salendo speditamente la scala d'accesso al ponte di comando, quando l'urto gli fece perdere l'equilibrio. Rimessosi in piedi, partì di corsa. Appena giunto in plancia chiese a Carstens: "*Cos'è successo?*".

Il giovane ufficiale balbettò qualcosa. Il comandante, quasi senza dargli retta, lanciò prima uno sguardo al pannello di controllo delle porte stagne - regolarmente chiuse - poi si diresse altrettanto velocemente verso l'aletta di sinistra. Da lì poté scorgere la poppa di una nave che si allontanava nella nebbia, verso Sud. La nebbia.

"*Perché non mi ha avvertito?*" chiese subito a Carstens.

"Fino a poco fa non c'era!" rispose il terzo ufficiale.

Nordenson andò al telegrafo di macchina e lo mise in posizione "ferma", mentre Carstens cominciò a fare rapporto su quanto era successo nei minuti precedenti [...]

Il *Doria* era stato speronato proprio sotto il ponte di comando. La prua rinforzata della nave svedese aveva provocato una falla larga oltre 12 metri al livello del ponte superiore e alta circa 20.

Dopo appena due minuti dalla collisione lo sbandamento era già di 20 gradi sulla dritta.

[...] Ciò rappresentava quasi una condanna a morte per la bella nave, dal momento che, in quelle condizioni, l'allagamento si sarebbe esteso da un compartimento all'altro fino all'affondamento. Occorreva una relazione dettagliata di quel che era successo ai ponti inferiori.

Calamai corse al telefono e chiamò la sala macchine, posta circa 15 metri al di sotto del ponte di comando [...].

NEI LOCALI MACCHINE E CALDAIE

Dalle "memorie" del Pazzaglia seguiamo gli eventi succedutisi in quelle drammatiche ore nella sala macchine. È una relazione tecnica che contiene tuttavia commenti e considerazioni su ciò che egli vide, su quanto di sicuramente attendibile apprese da coloro che vissero la tragedia sui ponti.

Al momento della collisione stava riposando nella sua cabina, sul ponte Lido, perché era smontato dal turno di guardia tre ore prima, alle 20.

L'urto fu talmente violento che, svegliandosi, ebbe la sensazione che le pareti della cabina fossero quelle della sua casa e che queste oscillassero a causa di un forte terremoto in senso ondulatorio. Riavutosi, pensò subito ad una collisione. Ricordava infatti che navigavano in nebbia (fin dal pomeriggio il corno da nebbia mandava i prescritti segnali della durata di sei secondi ogni cento), e che, alle 17, su comunicazione giunta dal ponte di comando, aveva preso tutte le precauzioni in caso di emergenza. Per raggiungere il piano di manovra del locale motrici principali preferì non servirsi dell'ascensore per l'improvviso sbandamento assunto dalla nave. Discese rapidamente la "scala verde" di prima classe, già affollata di passeggeri che salivano ai ponti superiori.

Quando giunse sul piano di manovra, pochissimi minuti dopo la collisione, trovò il direttore di macchina, Dalciso Chiappori, che gli ordinò di rilevare il cap. Mondini; poi aggiunse, ponendogli una mano sulla spalla: *“Coraggio, Pazzaglia, come 1° Ufficiale più anziano assuma il comando di guardia e mi resti vicino”*.

Nella centrale elettrica tre Diesel-dinamo funzionavano regolarmente; ferme, ma pronte, le altre due. Ma il locale stava per essere allagato dal getto di acqua e nafta che penetrava dal lato destro della paratia prodiera. Fuori servizio i convertitori trifase, spente le luci al neon. Le motrici principali erano ferme. L'impianto manovra porte stagne funzionava regolarmente. Frattanto il direttore di macchina impartiva disposizioni per assicurare l'energia elettrica a tutta la nave, cercare di raddrizzare la nave stessa con tutti i mezzi possibili. Pazzaglia riuscì a far funzionare la motrice principale di dritta. La pompa che doveva prosciugare la sentina principale fu sommersa dall'acqua invadente.

Impossibile riferire qui tutte le operazioni compiute in quelle ore dal personale di macchina attorno ai complessi meccanismi della nave.

A causa del forte sbandamento fu necessario spegnere la caldaia ausiliaria n° 6. Furono stese delle corde per rendere meno pericolosi i movimenti del personale. L'elettrotecnico Colombo riferì che nella centrale elettrica l'acqua stava per raggiungere le apparecchiature del quadro principale. L'elettricista Ban aveva l'incarico di separare il quadro principale da quello secondario e di sbloccare i teleruttori non appena fosse stato necessario. Poi entrambi dovettero abbandonare il locale passando per l'ultima grisella alta di sinistra, non ancora lambita dall'acqua. Chiusero regolarmente la porta badernata che dava al ponte “A”.

Due ore dopo la collisione la nave manteneva lo sbandamento di 30 gradi. L'aria nel locale motrici era quasi irrespirabile essendosi fermati tutti gli elettroventilatori. Ricorda Pazzaglia: *“Il pagliolato scottava sotto i nostri piedi nudi. Per muoverci con minor pericolo eravamo stati costretti a toglierci le scarpe”*.

Con il graduale progredire dello sbandamento, l'acqua proveniente dall'intercapedine sovrastante le cisterne nn. 49 e 50 di destra aumentava sempre più, verso poppa. Furono rimessi in moto gli elettromacchinari della linea 8.

“Purtroppo - ricorda Pazzaglia - nessuna operazione utile risultò

ancora possibile e realizzabile sia per la mancanza di energia elettrica, sia per l'impossibilità di resistere oltre in un ambiente nel quale la respirazione era diventata difficile e il pagliolato, già reso impraticabile dall'acqua e dall'olio, bruciava sotto i nostri piedi nudi. Del resto, in quelle condizioni, col raggiunto sbandamento di 33 gradi neanche un provetto acrobata sarebbe stato in grado di compiere miracoli".

Alle 2,45 fu deciso di abbandonare i locali dell'apparato motore, dopo essersi accertati che nessuno fosse rimasto là dentro, che le porte stagne fossero ben chiuse e l'impianto idraulico che le azionava funzionasse regolarmente.

"Fino a quel momento, nessuno di noi rimasti per circa quattro ore nei locali dell'apparato motore, ebbe mai la sensazione diretta di quanto stesse accadendo sui ponti poiché nulla vedevamo e di altro non eravamo preoccupati che di fare tutto il possibile e tentare l'impossibile per frenare il pauroso sbandamento, per mantenere l'illuminazione e le motrici pronte a muovere nella speranza che queste potessero ancora servire a portare la nave in salvo dopo lo sbarco dei passeggeri. Mera illusione, perché riuscimmo soltanto a ritardare l'inclinazione ed a mantenere la luce, ma non a salvare la nave. Mentre attendevo il direttore di macchina nel corridoio degli alloggi ufficiali, mi avvicinai alla porta di accesso alla passeggiata di destra del ponte Lido e notai l' Ile de France a noi molto vicina, fantasmagoricamente illuminata e meravigliosamente inquadrata nell'intelaiatura della porta attraverso la quale stavo guardando. Lo spettacolo non mi destò quel senso di umana e comprensibile emozione che avrei dovuto istintivamente sentire se avessi pensato che, poco prima, ero in una specie di tomba e che quelle luci potevano significare la salvezza. Il mio cuore era ancora nei locali dell'apparato motore, che avevamo appena abbandonato, e non riuscivo a rassegnarmi al pensiero di vedere perduto tutto il nostro lavoro. Nella chiara visione della situazione in cui eravamo, in base alla quale non vi era in me più alcun dubbio sulla triste fine della nostra Doria, le luci dell' Ile de France mi ispirarono solo a volgere lo sguardo in alto, verso un'altra luce più grande, più bella, più radiosa, nella quale, forse, cercavo l'unica cosa ancora capace di salvare la nave: il miracolo!"

"SOS ANDREA DORIA"

Dopo la collisione, il comandante Calamai si era reso subito conto della gravità della situazione. Con il passare delle ore, nonostante le

misure di emergenza prontamente adottate dal personale di coperta, gli sforzi compiuti dai macchinisti in condizioni di lavoro quasi disperate, le possibilità di salvare la nave risultavano ben scarse. Calamai dovette scartare anche l'opportunità di portare la nave sui bassifondali di Nantucket, distanti poche miglia, essendo essi costituiti da secche che avrebbero seriamente compromesso le operazioni di soccorso.

Alle 23,25 lo sbandamento era di 22 gradi. Ciò comprometteva il funzionamento degli argani delle scialuppe di salvataggio di sinistra, progettati per un'inclinazione massima di 15 gradi.

Scrive Corradino Corbò nell'opera citata:

[...] La necessità di mantenere calmi i passeggeri, in ogni circostanza, era sempre stata un punto fermo nell'esperienza del comandante. Soprattutto in quella drammatica circostanza, nella quale soltanto mille delle 1706 persone a bordo avrebbero potuto trovare posto nelle scialuppe, era di decisiva importanza evitare il panico.

"Calcoli la posizione per il messaggio di soccorso" ordinò quindi Calamai a Badano, che era rimasto in attesa di disposizioni. Poco dopo, il secondo ufficiale tornò dalla sala nautica e porse al comandante il foglio sul quale aveva scritto la posizione della nave, calcolata con Loran. Calamai lo lesse e lo consegnò al terzo ufficiale Antonio Donato, dicendogli:

"Faccia trasmettere l'SOS".

Da quel momento, la salvezza di tante vite umane sarebbe dipesa da quel breve messaggio.

Erano le 23,20 ora locale [...].

Oltre a quello dello *Stockholm*, giungono i primi messaggi di altre navi che hanno raccolto l'SOS del transatlantico italiano: il *Cape Ann*, mercantile di 6600 tonnellate, la petroliera *Robert E. Hopkins*, il cargo norvegese *Lionne*, la nave da carico *Laura Maersk*, la petroliera *Manaqi*, la nave ausiliaria americana *Private William H. Thomas*, che si trova a sole 7 miglia a Sud della nave-faro di Nantucket. Messaggi giungono anche dal centro radio della Coast Guard di New York.

Queste unità non sarebbero però state in grado di trasportare con le loro scialuppe il gran numero di naufraghi. Per fortuna, sulla stessa rotta dello *Stockholm* c'era il grande transatlantico *Ile de France*, di 44500 tonnellate, diretto a Le Havre. Il comandante, barone Raul de Beaudéan, ordinò di raggiungere la zona del disastro. Con la grande nave francese sul posto, il salvataggio dei passeggeri proseguì con

maggiore celerità.

Dice il 2° ufficiale del *Doria*, Guido Badano: *“Le nostre otto lance (le uniche utilizzabili) del solo lato dritto, fecero almeno 16 viaggi salvando, direttamente o con trasbordi, circa il 70% delle persone che erano a bordo, contro il 30% salvate dalle lance di tutti gli altri soccorritori: Ile de France, Cape Ann, Thomas, Hopkins, Allen e Stockolm. Questa è la risposta che nessuno ha mai dato al pubblico e che descrive quello che ha fatto il nostro equipaggio nel salvataggio il cui risultato, al di sopra e al di là di ogni critica e di ogni polemica, è stato un successo, considerando che tutti quelli che erano a bordo sono stati salvati ed i mancanti risultano tutti abitanti le cabine distrutte o allagate in conseguenza della collisione, con le sole eccezioni della bambina Norma Di Sandro di 3 anni (deceduta all’ospedale di Boston perché gettata dai genitori nella lancia), del passeggero colpito da infarto (il signor Carlo Watrel) quand’era già stato salvato e della signora Baratta della cabina 680 (che presumibilmente trovavasi presso la madre anziana occupante la cabina 658 della zona sinistrata)”*.

“VOI POTETE ANDARE !”

Pazzaglia voltò le spalle alle luci dell’*Ile de France* e si diresse nuovamente nel corridoio dell’alloggio ufficiali, sul lato sinistro. Lì c’erano i colleghi Cama, Paino, Cogliolo che, insieme a Mazzotti, Cordera e Ravasio erano stati con lui nel locale motrici impegnando tutte le loro forze nella esecuzione delle numerose operazioni. Erano seduti sul pavimento con i piedi puntati contro la paratia dal lato dello sbandamento che, in quel momento, doveva avere raggiunto i 35 gradi. Con il direttore di macchina e il capo macchinista si diresse a poppa verso il gruppo elettrogeno di emergenza, il solo generatore che continuava a funzionare. Poi si sedette su una bitta. Era quello il primo, vero contatto con l’ambiente esterno.

Notò il 2° commissario, Bertini, che con grande agilità era intento a “filare” in una lancia sottostante alcune persone fra le ultime rimaste. *“Sembrava che cominciasse allora, il bravo Bertini! In seguito seppi che aveva “filato” nello stesso modo più di cinquanta donne!”*.

Ogni tanto dal vicino locale del gruppo di emergenza qualcuno veniva su a respirare un po’ d’aria, per poi ritornare al suo posto. *“Credo che mai un macchinario abbia veduto tanti uomini intorno a sé e tanti*

occhi rivolti ai manometri che ne indicano il funzionamento; e la ragione è ovvia: se quell'elettrogeno si fosse fermato, noi non avremmo avuto più neanche il conforto dell'illuminazione! E non si fermò, neanche dopo l'abbandono!"

Lo sbandamento era ormai prossimo ai 40 gradi. Il direttore di macchina ordinò al 3° ufficiale Ravasio di riferire al comandante che il personale di macchina era rimasto a poppa, sul ponte vestiboli, in attesa di ordini. Ravasio si arrampicò come un acrobata per i ponti esterni ancora bagnati dall'umidità della nebbia.

Dopo alcuni minuti presero posto sull'unica lancia (la n. 15) dirigendosi verso il punto dove si trovava il comandante.

Nel percorso sotto bordo, Pazzaglia osservò che, oltre al grande squarcio provocato dalla collisione, le lamiere risultavano deformate e lacerate dalla falla fino a poppa, per tutta la zona compresa fra il ponte di passeggiata e il ponte vestiboli, ancora visibili al di sopra del livello del mare.

"Ciò mi fece dedurre che l'acqua che penetrava indipendentemente nel locale caldaie e nel locale motrici provenisse dalle dette lacerazioni, prodotte dal violento strisciamento della prora danneggiata dello Stockholm contro il nostro scafo, e che, in definitiva, rendeva nullo l'effetto della nostra compartimentazione stagna. Poco dopo - continua Pazzaglia - ricevemmo l'ordine di avvicinarci ed anche l'ultimo gruppo, iniziando dal meno elevato in grado, cominciò a prendere imbarco sulla nostra lancia. In ultimo rimase il comandante ed io ebbi la precisa sensazione che egli fosse deciso a rimanere. Infatti, quando il comandante in 2^a cap. Magagnini, che era già sulla biscagliana, lo invitò a scendere, egli rispose deciso e sereno: "Voi potete andare, io rimango". Ne seguì una scena commoventissima, durante la quale, alle sue insistenze di allontanarci, risposero le voci accorate degli ultimi del suo equipaggio, assolutamente decisi a non assecondarlo nell'inutile, se pur eroico sacrificio. Quando, infine, il cap. Magagnini risalì sul ponte passeggiata e, avvicinatogli, lo convinse con parole adatte a desistere dal suo proposito e noi tutti dalla lancia, minacciammo di ritornare a bordo se egli vi fosse rimasto, si decise a scendere. Erano le 5,30 del 26 luglio. Alle voci di prima seguì un momento di istintivo silenzio, un momento in cui i nostri cuori ebbero un'unica mira: la nave, la nostra bella nave, rimasta sola con l'unico conforto dei morti di cui era custode e del nostro ricordo che mai l'abbandonerà".

Mentre stavano dirigendosi verso la nave americana *William H. Thomas*, si udiva ancora dal *Doria* il ritmico rumore dell'elettrogeno di emergenza. I ponti, ormai deserti, brillavano di luci.

Poche ore dopo, alle 10.09, la nave italiana sparì nell'Oceano mostrando l'elica di sinistra. Giaceva sul fondo a 74 metri di profondità, in posizione lat. 40°29'30" Nord; long. 69°50'36" Ovest.

L'ISTRUTTORIA AMERICANA

L'inchiesta sulla sciagura si svolse a New York alcuni mesi dopo. Le due società armatrici raggiunsero in breve tempo un accordo senza tuttavia stabilire precise responsabilità. Nel trentesimo anniversario del naufragio, il libro di Corradino Corbò ha contribuito a rafforzare il giudizio di autorevoli esperti.

Questo il commento di Giovanni Nardi (*La Nazione*, 26.7.86): "Sì, quella notte al largo di Nantucket fu proprio la *Stockholm* a sbagliare. Il terzo ufficiale, giovane e inesperto, fidandosi di un radar tarato male e delle indicazioni poco attendibili del timoniere, entrò in rotta di collisione con l'*Andrea Doria*, e il comandante italiano Calamai non poté far nulla per evitare l'impatto, particolarmente grave per la nave italiana, in quanto la prua di quella svedese, che teneva rotte più a nord, aveva uno speciale rinforzo in acciaio per difendersi dai ghiacci".

Molto interessanti, infine, alcuni interventi alla Tavola rotonda tenutasi a Genova il 6 ottobre 1988, nella Sala Garibaldi, sul tema: "Collisione A. *Doria* - *Stockholm*", apparsi nella pubblicazione curata dalla Rivista Internazionale "Tecnologie per il Mare: l'Automazione Navale": Cap. Sup. D.M. Giovanni Cordera (2° Ufficiale di macchina sul *Doria*) Presidente Unione Nazionale Medaglie d'Oro di Lunga Navigazione:

[...] Noi lavoratori del mare abbiamo sempre affermato, prima ancora che gli studi sulla collisione A. *Doria-Stockholm* appurassero le reali responsabilità, che il Comandante Calamai, sia al suo posto di comando sulla plancia dell'*Andrea Doria* sia nel corso e dopo l'inchiesta, si era comportato con grande perizia e con dignità, dimostrandosi degno delle migliori tradizioni marinare per onestà professionale, per fermezza di carattere, per il suo stile e la sua signorilità [...]

Cap. Eugenio Giannini (3° ufficiale di coperta sul *Doria*):

[...] Dio sa che tipo di timoniere fosse il marinaio Larsen, definito dallo stesso Carstens, durante l'inchiesta, "*elemento poco affidabile*".

Il registratore di rotta dello "*Stockholm*" denuncia un governo zigzagante con escursioni di 7 gradi e scontri di timone, dopo le accostate, eccessivi. Un pessimo timoniere dunque, un timoniere da controllare spesso. Come se Carstens non avesse, da solo, abbastanza da fare quella notte! Queste condizioni negative; pessimo governo e nessuna possibilità di controllo della prua durante i rilevamenti, come vedremo, saranno determinanti per la tragica collisione. Ma procediamo con ordine.

Alle 22,20 l'A. *Doria*, passa al traverso di Nantucket, 1 miglio a Sud. Assume Rv 269°, l'unica rotta diretta che possa portarci al battello fanale di Ambrose a prendere il pilota per l'arrivo a New York. La nostra velocità è di nodi 21,8.

Alle 22,45 Franchini rileva un'eco sullo schermo radar, 4 gradi a dritta alla distanza di 17 miglia. Sono dietro a Franchini ed ho la possibilità di controllare questi dati. Rilevamenti successivi, registrati direttamente sullo schermo, ci rassicurano: il bersaglio osservato è una nave che procede a 18 nodi di velocità su di una rotta presumibilmente parallela e contraria alla nostra; dovrebbe passare a circa un miglio al traverso sulla nostra dritta.

Il segnale della nave sotto osservazione è continuamente seguito da Franchini e le successive situazioni vengono comunicate al Comandante che, di quando in quando, controlla personalmente.

Sul ponte del *Doria* c'è attenzione senza tensione.

Alle 23,05, per non diminuire la distanza del passaggio al traverso, ormai prossimo, il comandante Calamai ordina di governare 4 gradi a sinistra, cioè 265 gradi. Al momento di questa accostata la distanza dello *Stockholm* è di circa 3,5 mg.. Alle 23,09 l'*Andrea Doria* rileva il segnale a poco più di un miglio di distanza circa 30 gradi a dritta. Ora la rotta dell'altra nave sembra tale da diminuire il passaggio al traverso a 9/10 di miglio, ma 1668 metri sono ancora una notevole e tranquilla distanza.

Ormai avvistiamo il bagliore della nave e dopo pochi secondi scorgo chiaramente le due luci bianche di allineamento: la più bassa bene a dritta della più alta.

Anche il comandante Calamai le ha avvistate. Tengo d'occhio la nave e nel binocolo vedo con stupore che ora sta accostando a dritta rapidamente!

"*Sta accostando*", grido. "*Ci viene addosso*".

Ma il comandante ha già valutato la situazione: troppo tardi per andare a dritta. Lo scontro è ormai inevitabile!

Cerchiamo di scappare: "*Tutto a sinistra!*".

Segnaliamo la nostra accostata con i fischi, Franchini chiede: "*Comandante: le macchine?!*".

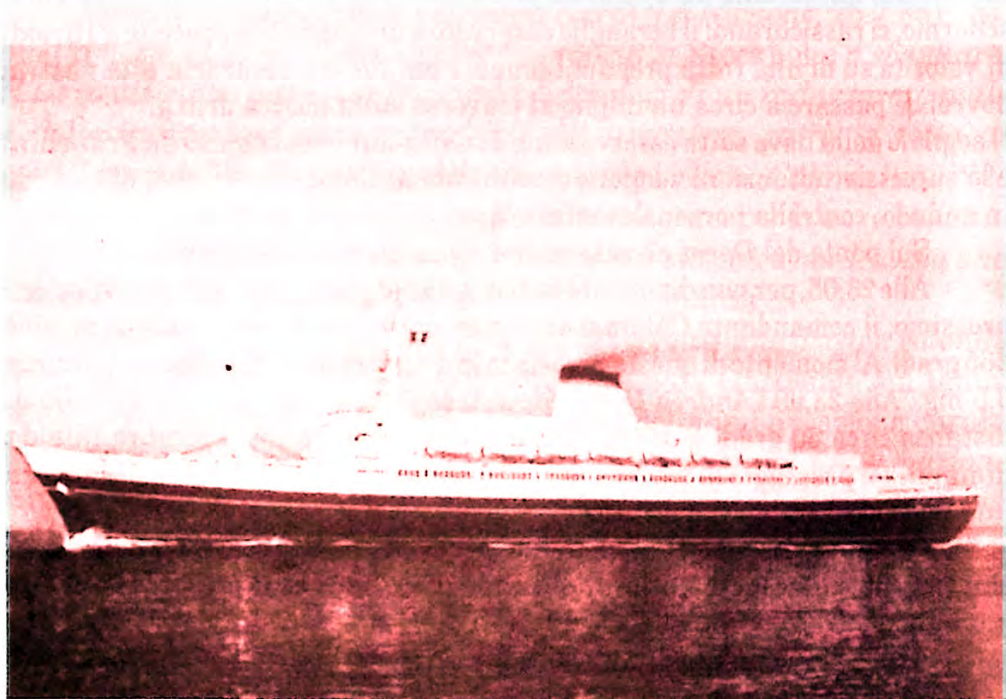
"*No! Non le tocchi! Abbiamo bisogno di tutta la nostra velocità ora!*".

Ormai lo *Stockholm* ci corre incontro, dritto su di noi, senza un segnale. L' *Andrea Doria* comincia a rispondere al timone, ma è troppo tardi!

Era passato poco più di un minuto e sembrò un'eternità!

Lo *Stockholm* ci speronò proprio sotto il ponte di comando lasciando nel nostro scafo più di 20 metri della sua prua rinforzata. Scivolò lungo tutto il nostro fianco dritto, per poi defilarsi di poppavia a dritta. Il governo del *Doria*, come si può rilevare dai registratore di rotta, fu ineccepibile. Mai, dico mai, dal momento dell'avvistamento sul radar alla collisione, lo *Stockholm* non è mai stato sul lato sinistro della nostra rotta o della nostra prora: mai! [...].

Il Cap. Giannini conclude ricordando che l'inchiesta preliminare di New York fu chiusa improvvisamente "a causa dell'accordo fra le due parti contendenti e così non furono sentiti neanche tutti i testimoni convocati. Cioè le due compagnie armatrici lasciarono decadere i rispettivi procedimenti giudiziari intrapresi l'una contro l'altra, chiudendo così



La T/N "Leonardo da Vinci" sulla Linea espresso Mediterraneo - Nord America. Caratteristiche: stazza lorda tonn. 32000, lungh. mt. 234, larghezza mt. 28, velocità media nodi 25,70.

Il 26 maggio '64, nel viaggio di ritorno da New York, il Direttore Pazzaglia fu festeggiato nella Sala degli Arazzi perché lasciava il servizio per limiti di età: "Questa cerimonia - scrisse nel diario - era la conclusione della mia "favola" cominciata 45 anni prima, con i sogni e le speranze nate sulla Torre dell'orologio di Rio Marina".

la partita senza decidere quale, delle due navi, avesse sbagliato la manovra. Ma nonostante quel compromesso, le vittime di quella notte non graveranno mai sulle nostre coscienze”.

C'è infine questa Nota del gruppo di lavoro che riporta testualmente una notizia che non fu data al pubblico presente in sala il 6.10.88, perché non ancora sufficientemente verificata, fornita a nome del gruppo dall'ing. F. Scotto:

“Abbiamo avuto conferma che l'inchiesta promossa dal Min. Marina Mercantile di Roma e presieduta dall'Amm. Candido Bigliardi è giunta ad una conclusione unanime e favorevole alla t/n A. Doria e cioè “The commission concluded unanimously that the collision between the two ships was the fault of the captain of Stockholm” (la commissione ha concluso all'unanimità che la collisione fra le due navi fu per colpa del capitano della Stockholm). Questa dichiarazione del Ministro della Marina Mercantile era stata pubblicata dal New York Times integralmente “fra virgolette” il 26 ottobre 1980, domenica, in un articolo che rispondeva a postume e fantasiose accuse degli svedesi contenute nel libro The House of the Boström (storia della finanziaria svedese che fra le altre attività era l'armatrice dello Stockholm), libro ampiamente confutato nel press release distribuito ai giornalisti il 6.10.88 giorno della conferenza. Al di là del prestigio del N. Y. Times, siamo risaliti alle fonti ed abbiamo potuto controllarne la veridicità: siamo soddisfatti perché aver dimostrato dal punto di vista tecnico / nautico che l'A. Doria aveva ragione è stata una soddisfazione consacrata dalla scoperta che la Commissione del Min. Marina Mercantile, con ben altri mezzi, e soprattutto con ben altri poteri (e a pochi mesi dal fatto), era arrivata alle stesse conclusioni”.

* * *

“Gigino” Pazzaglia sapeva tutto questo.

Ricordava con commozione il comandante Calamai che in quella notte di nebbia, sul ponte della più bella nave della nostra Marina, subì il più grande dolore della sua vita, fino al giorno della morte, quando chiese a sua figlia Marina: *“I passeggeri sono salvi?”*

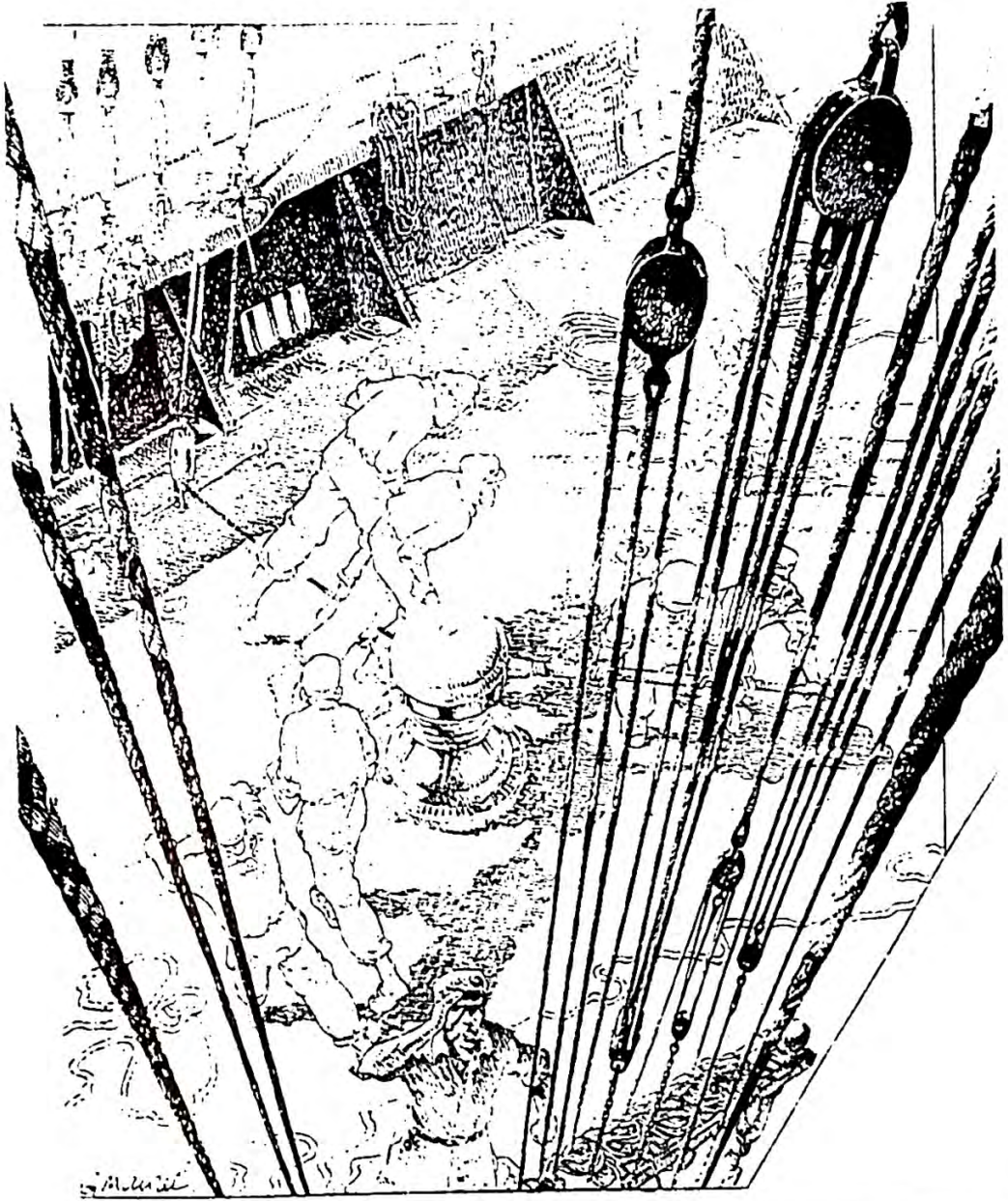
Ricordava che, dopo Nantucket, gli armatori svedesi avevano affidato al cap. Nordenson il comando di una nuova unità. Il comandante Calamai era stato invece messo definitivamente a terra. Commenterà amaramente il cap. Giannini: *“Un esempio fulgido di marketing positivo,*

mentre un altrettanto fulgido esempio di marketing negativo è quello che ha dimostrato la Società Italia”.

Pazzaglia ricordava affettuosamente tutti quelli del *Doria*. Una graduatoria gerarchica, non di merito, dettata dalle consuetudini della vita di bordo, dai lunghi anni di carriera tra le possenti macchine del *Rex*, del *Conte di Savoia*, dell'*Augustus*: il direttore e i colleghi, il folto gruppo di sottufficiali e comuni (elettricisti, motoristi, ingrassatori, fuochisti), che si distinsero in quella tragica notte.

L'ultima volta che lo vidi a Bagnaia, fu in un tardo pomeriggio estivo del 1989, con il Forte Stella e il Golfo di Portoterraio, sullo sfondo, avvolti dai bagliori del tramonto. Parlando delle fotografie che mi avrebbe spedito da Genova per illustrare questo articolo, aggiunse: *“Mi rendo perfettamente conto della fatica che ti costerà il solo tentare di ridurre allo spazio disponibile di una rivista come la “Piaggia”, e adattare alle esigenze dei suoi lettori, la descrizione della tragedia dell’ “Andrea Doria” vissuta tra le macchine”*

Appoggiandosi ad un bastone, volle accompagnarmi fino alla piazzetta del parcheggio, affollata di turisti. Disse che, ormai, non sarebbe più tornato all'Elba e mi pregò di salutare i suoi vecchi amici.



Gente di mare

Fulvio Cignoni

Se provate ad avvicinarvi a uno dei vari gruppetti di anziani riesi, quelli che standosene alla tiepida *speruccia* degli Spiazzi osservano, commentano e - immancabilmente - criticano l'ultima manovra del traghetto, vi capiterà di sentir parlare di Fulvio Cignoni e del «suo» *Conte Rosso*: di quando egli passava con la grande nave davanti a Rio Marina; dei tre lunghi fragorosi fischi di saluto che giungevano dal piroscalo; della gente che invadeva festosa la spiaggia del Sasso o si arrampicava sullo scoglio del faro per ammirare, con un misto di orgoglio e stupore, quell'accostata un po' arditata di capitano Fulvio. Era il saluto che il Comandante mandava ai paesani rasentando la costa, da Capo Pero all'estrema punta del Porticciolo, nei suoi lunghi viaggi verso le Americhe.

Fulvio Cignoni era nato a Rio Marina nel 1865. Il padre, Florindo, era un operaio delle miniere; Caterina, la madre, una donna energica che cercava di supplire ai bisogni della famiglia allevando i polli e due caprette nella campagna della Chiusa. Aveva due sorelle, Evangelina e Giuseppina, e un fratello, Tebaldo, morto in giovane età di febbre gialla mentre navigava su un bastimento nelle Antille.

Per conoscere la realtà locale di quel lontano periodo - quando i ragazzi come Fulvio s'imbarcavano sui bastimenti a vela - rileggiamo ciò che ha scritto l'amico prof. Vanagolli nell'introduzione al suo *Rio Marina - Società Lavoro Cultura tra Ottocento e Novecento - Memorie Fotografiche*, stampato a cura del comune nel 1° Centenario della sua autonomia amministrativa (Luglio 1982).

Sapremo così che nel 1881 i riomarinesi sono circa 4.000; non amano lavorare in miniera: preferiscono il mare.

"Trasportano sui loro bastimenti - che nel 1879 sono 160 per un totale di 16.200 tonnellate di stazza lorda - il ferro verso porti lontani. Nella locale scala dei valori un marinaio gode di maggior prestigio rispetto a un minatore nella misura in cui il mare «conta» più delle miniere. Tale rapporto prende a ribaltarsi verso la metà degli anni

Ottanta, in coincidenza con la fine dell'epoca d'oro della vela: i piroscafi spazzano via dalle grandi rotte i «sacchi di vento», li relegano al piccolo cabotaggio, li costringono, scarichi, alle andane».

E' appunto dalla seconda metà del secolo scorso che ha inizio un periodo d'intensa attività nel settore delle costruzioni navali. Vari e importanti elementi concorrono a sviluppare l'industria cantieristica mondiale: con il passaggio dalla navigazione a vela a quella con propulsione meccanica, impiegando il metallo anziché il legno e con l'apporto di nuove tecnologie, si possono costruire navi più grosse, più veloci.

Nuovi sistemi di navigazione ed una maggiore tutela della vita in mare, rappresentata dalla radiotelegrafia, rendono più celeri e sicuri i traffici marittimi, specialmente dopo l'apertura dei canali di Suez e di Panama.

Dai 29 milioni di tonnellate stazza lorda dei primi del Novecento, il tonnello del naviglio mondiale passa, nel 1914, a 45 milioni. Allo scoppio della prima guerra mondiale la flotta mercantile italiana aveva una consistenza di circa 1.400.000 t.s.l., che in seguito tenderà ad aumentare fino a raggiungere i 3.500.000 nel 1939.

A partire dagli anni Venti l'Italia mise in esercizio grosse navi da passeggeri, perfettamente costruite sia sotto il profilo nautico che tecnico. Tanto per citarne alcune: *Saturnia, Conte Rosso, Conte Verde, Conte Grande, Conte di Savoia*; il *Rex*, l'ammiraglia della flotta, che nel '33 conquistò il Nastro Azzurro di velocità nella traversata atlantica. Nel secondo dopoguerra prenderanno il mare le belle navi della società ITALIA: *Doria, Colombo, Vespucci, Da Vinci, Raffaello, Michelangelo*.

Fu un lungo periodo e particolarmente felice per i colossi del mare (o «città galleggianti», come si usava definirli). Il cinema e la letteratura hanno diffusamente illustrato, nelle varie sfumature, l'epoca d'oro dei lunghi viaggi sul mare. Se in terra correva il lussuoso *Orient Express*, che dalle nebbie del Nord portava il suo carico di sogni e di stravaganze ad Atene e sulle dolci rive del Bosforo, sul mare filavano i grandi transatlantici con il loro multiforme campionario di umanità: emigranti in cerca di un lavoro in America o in Australia; dive del cinema con cani e spasimanti, avventurieri e spie, aristocratici, uomini di successo, letterati e artisti, spiantati in cerca d'inafferrabili fortune, zaristi sulla via dell'esilio.

Chi era dunque Fulvio Cignoni? Sentiamo un suo amico e concittadino, il prof. Regolo Rabajoli, che in *Pagine Elbane - Memorie, aspetti*

e cose dell'isola d'Elba a cura di Sandro Foresi - Portoferraio, 1932, scrisse:

"I pochi risparmi della paga di mozzo e di giovanotto prima, di marinaio dopo, adoprò per acquistare libri di navigazione, di viaggi, di cultura varia. Voleva salire. Sentiva in sé il germe della riuscita, dell'ascesa. Magnifico autodidatta, degno d'essere additato ad esempio ai nostri giovani, arrivò splendidamente alla mèta. Dai barchi riesi di cabotaggio passa ai grandi velieri transoceanici e da questi, giovanissimo, ai maestosi transatlantici prima come ufficiale colto ed intelligente, quindi come comandante di eccezionale valore. Il LLOYD SABAUDO, del quale fu anche apprezzato ed ascoltato consigliere d'amministrazione, dopo vari comandi dei suoi transatlantici, lo volle comandante del nuovissimo maestoso Conte Rosso".

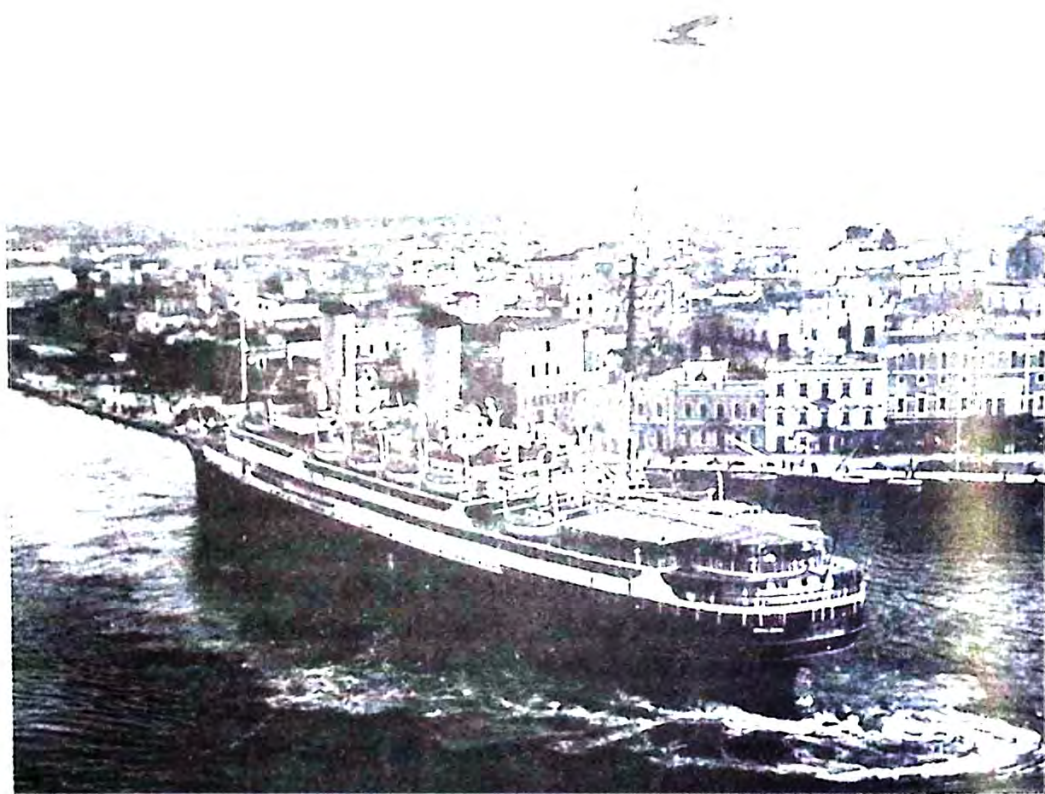
I parenti del Cignoni raccontano alcuni particolari sui famosi passaggi della nave "su Rio", che avvenivano di solito verso le 6 del pomeriggio, nella traversata da Genova a Napoli. Fulvio avvisava telegraficamente la sorella Evangelina, che faceva subito issare sull'asta della terrazza una bandiera. Era il segnale: "Passa Fulvio! Stasera passa Fulvio!", diceva la gente. Un giorno (era la prima domenica di giugno, festa dello Statuto) accorsero sul molo persino le scolaresche, con le autorità e la banda musicale del maestro Pazzaglia. Fu festa grande, con lancio di palloncini.

Le accostate della nave crearono qualche problema nella stagione estiva, perché le forti ondate che si abbattevano sulle spiagge facevano ballonzolare i cocomeri e le bottiglie d'acqua in fresco sul bagnasciuga. Difficoltà anche per le barche cariche di paesani, quando si avvicinavano troppo alla nave; così pure per i musicanti della fanfaretta che, in piedi sul barcone di "Bucazucche", pretendevano coi loro non troppo... efficienti tromboni di coprire il suono dell'orchestra di bordo.

Scene di gioia un po' ingenua, provinciale? Non sono forse le stesse che Fellini, provinciale di Rimini, ci avrebbe proposto più tardi nell'autobiografico *Amarcord* mostrando quel passaggio di un "Rex" di cartapesta, pieno di luci e immenso, la barca con Gradisca splendida oca ed i suoi infocati corteggiatori?

Tra le persone che conobbero Fulvio Cignoni c'è il direttore di macchina Luigi Pazzaglia, "riese di via XX Settembre", come ama definirsi. Con lui e sua moglie, signora Zelia, abbiamo parlato a lungo sotto il glicine della loro casetta di Bagnaia.

«Il comandante Cignoni - dice Pazzaglia - fu indiscutibilmente un uomo buono, che amò il suo paese, che fu sempre disponibile ad aiutare il suo prossimo ed al quale io stesso debbo la mia fortunata carriera sul mare. Infatti, nel giugno 1925, trovandosi egli a Rio Marina ed avendo saputo che in paese c'era un diplomato nautico in cerca d'imbarco, mi mandò a chiamare a casa Acinelli offrendomi il suo aiuto e facendomi fare subito la domanda di assunzione al LLOYD SABAUDO. Dopo pochi giorni la Compagnia mi chiamò per prendere imbarco sul piroscafo Moncalieri. Di più e di meglio non potevo desiderare. Alcuni mesi dopo andai a ringraziarlo nella sua villa a Prato di Struppa, nei pressi di Genova, e da allora non ebbi più occasione di vederlo.



Il "Conte Rosso" ripreso nel porto di Brindisi. La nave era stata costruita in Inghilterra ed aveva le seguenti dimensioni: mt. 173,73 x 22,56 x 9,75; stazza lorda tonn. 17.878; velocità normale di navigazione nodi 19,5. Passeggeri nelle tre classi: 623. Equipaggio (Uff., Sottuff. e comuni): 394, stive (6) mc. 5.917. Potenza C.V. 19.500, 2 eliche. Ceduto dal Lloyd Sabaudò nel 1932, il Conte Rosso passò al Lloyd Triestino che lo impiegò nella linea Italia-Estremo Oriente. Fu affondato da un sommergibile Inglese il 24 maggio 1941 al largo di Siracusa mentre si dirigeva a Tripoli.

Per quanto i miei incontri col comandante Cignoni siano stati solo due, e brevi, io lo ricordo sempre come il mio benefattore perché lui, senza essere da me sollecitato, mi ha aperto una porta che mi ha consentito di svolgere il mio lavoro quasi sempre su grandi navi da passeggeri e di seguire una carriera lenta, sì, ma sicura e serena, terminata da direttore di macchina della turbomane Leonardo da Vinci, nel '64. Peccato che tutto non sia andato proprio liscio, ma chi naviga a lungo prima o poi deve conoscere gli imprevisti di Nettuno. Nel 1956, infatti, mi sono trovato a vivere la tragedia dell'Andrea Doria dove ero imbarcato in qualità di 1° ufficiale di macchina anziano".

Nell'estate del 1924 fu conferita al comandante Cignoni la commenda della Corona d'Italia (egli era anche cavaliere Mauriziano e cavaliere dell'Or-



Il C.L.C. Fulvio Cignoni, prese il comando del "Conte Rosso" nel suo viaggio inaugurale (marzo 1922) nella linea Genova - Buenos Aires.

dine Cavalleresco Serbo, per le benemeritenze acquisite nella guerra di Libia quando era al comando della nave ospedale *Regina d'Italia* e, nella prima guerra mondiale, comandante di navi adibite al trasporto di truppe e materiale bellico). In quell'occasione gli fu donata a bordo del *Conte Rosso* una pergamena che recava le firme degli elbani residenti a Genova e dei concittadini riesi.

Due anni dopo, il 19 marzo 1926, Fulvio Cignoni moriva a Genova. Unanime il cordoglio della popolazione che, con le autorità e varie associazioni, volle deporre una corona nella casa dove egli era nato. Bandiere a lutto furono esposte in molte case del paese e sui piroscafi che si trovavano nella rada.

Ricordandone la figura, Rabajoli così concludeva l'articolo citato all'inizio:

"Ma fra tanti onori e soddisfazioni l'animo suo mai mutò, ed egli rimase un elbano al mille per mille, un riese del vecchio simpatico stampo. All'Elba madre, dopo avere 'stracciato' tanto mare e dopo avere superato tante tempeste, voleva ritornare per stabilirsi finalmente nella sua casa e nella campagna della Chiusa, presso Rio Marina".

Della Chiusa egli doveva certo serbare tanti ricordi: le allegre giornate di vendemmia del dolce fine settembre, che si concludevano a sera, quando da Rio Elba si udiva la campana dell'or di notte che il buon don Gino suonava da S. Giacomo; il mandorlo e il ciliegio che lui aveva piantato davanti alla casa, i cui tronchi si erano un po' piegati al libeccio che a folate impetuose scende dal monte Strega e va a perdersi tra i canneti di Serrantone; il noce dell'orto e il pozzetto increspato dalle scie dei girini. La vicina casa dei Taddei Castelli - coi cipressi, la chiesina, la cripta -, antica e nobile, piena di misteri perché le sue mura celavano ancora il bicchiere di cui si era servito Napoleone...

A Fulvio Cignoni fu dedicata negli anni Cinquanta la strada che dalla Torre si collega alla "Panoramica del Porticciolo". Una strada silenziosa, scavata nella dura roccia. Sotto c'è il mare.

Desiderio Tonietti

Sul lato destro del cimitero della Chiusa, proprio all'inizio del marciapiede, c'è una piccola cappella che accoglie i resti di un valoroso capitano marittimo, Desiderio Tonietti. Tra i ferri del cancello si legge sul marmo l'epigrafe: "*Comandante cav. uff. Desiderio Tonietti - Medaglia d'argento al valor militare (1881-1933)*". Ci sono altre tombe: del padre, Giovanni, "*marinaio nell'anima*" così è scritto, della madre Zemira; quelle dei fratelli: Egidio, 1° tenente di vascello, ed Enrico, pittore; della sorella Zilda. L'altra, Zelia, fine ed apprezzata poetessa, è sepolta a Torino.

Questi Tonietti sono autentici intrepidi marinai riesi d'altri tempi. Anche la donna - "*sposa e madre esemplare*" dice l'epigrafe - può fregiarsi di questo titolo. Quando i suoi uomini prendono le vie del mare lei soffre le ansie e le trepidazioni delle lunghe attese. Nella loro casa, così come in quelle dei capitani o piccoli armatori di allora, ci sono in ogni angolo carte nautiche e strumenti di bordo, ruoli, giornali di boccaporto. Gli uomini usano termini strani: discutono di "cancelli" e stallie, di quarantene.

Nel salotto buono ci sono le nacchere e la chitarra a dodici corde, che uno di loro ha comprato per poche pesetas in una piccola bottega della Rambla di Barcellona; come per magia, dentro una bottiglia c'è il modellino di un bastimento: le vele gonfie, stranamente immobile su un mare di bambagia azzurra. Poi ninnoli e oggetti-ricordo, soprammobili esotici, forse "*le buone cose di pessimo gusto*" di cui sospira Gozzano. In un angolo dello stanzino c'è il minuscolo guardaroba che ogni marittimo si porta dietro: una cassetta di legno a forma di baule, foderata di cotonina, sul cui coperchio convesso è dipinta una rosa dei venti di vari colori. Ad ogni partenza la donna prepara con cura la biancheria e il vestiario.

Una "*donna marinara*", insomma, come tantissime altre che, come usava allora, avrà seguito il marito in lontane *carovane* a vela.

UN PAESE DI MARINAI

Desiderio Tonietti era nato a Rio Marina nel 1881, "in via della Torre", come è annotato negli atti. La sua casa è in uno di quei palazzotti che hanno le radici sulla roccia del Malpasso, i muri e le finestre spesso bagnati dalla salsedine del grecale e dello scirocco. Le raffiche di vento e le onde che s'infrangono sulla scogliera hanno accompagnato la breve infanzia di questo ragazzo. E Zelia, la sorella, nell'introduzione ai suoi *Canti dell'Elba* (Edizioni Gerli, Torino, 1950), raccolta di poesie dedicate alla sua terra, ricorda commossa:

[...] rifeci la via della Torre per rivedere la casa dov'ero nata. [...] E le gambe mi tremavano e io non mi sentivo la forza di risalire, dopo tanti anni, quelle scale della casa della Torre. E vidi le onde del mare aperto agitarsi come per un improvviso turbamento ed il cielo oscurarsi. Ebbi quasi sgomento e piansi [...].

Desiderio era appena dodicenne quando prese imbarco su un bastimento diretto nella Patagonia. Si chiamava *Stella d'Italia* e lo comandava suo padre.

Furono molti i ragazzi che nel secolo scorso si imbarcarono sui bastimenti a vela e divennero in seguito esperti marinai e capitani. Anche se le miniere rappresentavano sempre una fonte di occupazione (erano mediamente un migliaio gli operai che vi lavoravano, in prevalenza di Rio Elba), i riesi della Piaggia preferivano il mare.

In una lettera che il prof. Regolo Rabajoli (riese, figlio di un capitano) scrisse sul finire degli anni Trenta al direttore del «Popolano», Sandro Foresi, ci sono delle notizie molto interessanti sulla marineria riese nell'Ottocento.

"Già fin sotto il Granduca Rio Marina, con maestri d'ascia, calafati e carpentieri paesani costruiva e lanciava in mare dal suo cantiere posto sulla spiaggia di sotto «Le Panicciate» dei bei velieri di oltre cento tonnellate che, armati da capitani ed equipaggi riesi, facevano traffici fra i porti del continente ed i porti del Levante, ove generalmente caricavano grano. Brayla, Odessa, Smirne ed altri del Levante erano i porti che - come dicono i nostri marinai - «bazzicavano» i barchi riesi a vele quadre. Né al Levante soltanto erano rivolti i traffici della marina elbana, perché velieri elbani si spingevano fino ai porti dell'America con barchi di appena 150-200 tonnellate.

La marina velica riese primeggiava all'Elba, competendo, per

numero e per tonnellaggio con quella fiorentissima di Camogli. Oltre 150 bastimenti «quadri» formavano la bella flotta riese che frequentava i porti di Genova, Marsiglia, Cette, Barcellona, Tarragona, Valenza, Cadice, dove trasportavano minerale di ferro dall'Elba o carbone vegetale dalle spiagge o dai porti della Sardegna. Rio Marina, dato il numero della sua flotta, per la quale verso il 1880-81 visse un periodo d'indimenticabile agiatezza, senti il bisogno e la necessità di costituire fra gli armatori riesi una Mutua Assicurazione Marittima, la quale assicurava L. 15 per ogni tonnellata di stazza i viaggi del Levante, e L. 25 per i viaggi fuori gli stretti di Gibilterra e di Suez. Da ciò appare chiaro che i barchi riesi si spingevano oltre quegli stretti".

Rabajoli accenna anche ai due pinchi riesi che facevano parte della flottiglia che ricondusse nel febbraio del 1815 Napoleone in Francia. E conclude con un po' d'amarezza:

"Della nostra marina non rimangono oggi che parecchi ex voto che tappezzano le pareti dei Santuari di Marciana Alta, della SS. Trinità e di S. Caterina in quel di Rio, ex-voto rappresentanti quadri, alcuni di un certo valore artistico, di navi sorprese da violenti uragani e salvatesi per intervento della Divinità implorata dagli equipaggi sconvolti ed atterriti".

Un paese di marinai. Per alcuni mesi, dal giugno 1881 al febbraio dell'82, si stampa anche un giornale che prende il nome dal veliero mediterraneo a tre alberi con vela latina e una randa: *Lo Sciabecco*. E' la voce dei piccoli armatori e costruttori; lo dirige Egisto Archi e costa dieci centesimi. Sembra scritto con l'acqua salata: *"Si fa vela da Rio Marina una volta la settimana. Non si carica mercanzia guasta, né si ricevono colli senza la firma di chi spedisce"*, avverte la redazione.

Il giornale si occupa essenzialmente dei problemi della gente di mare, ma non trascura quelli delle miniere per il contratto di appalto con la Banca Generale di Roma del 1881; sostiene inoltre con articoli spesso violenti la sospirata autonomia comunale, che si realizzerà peraltro di lì a pochi mesi.

IL «PROMETEO»

Come molti altri ragazzi, anche Desiderio Toniatti era uscito di casa per andare a conoscere il mondo. Le prime letture giovanili devono averlo affascinato. Conosce sicuramente la storia dei Vichinghi partiti

dai nebbiosi fiordi della penisola scandinava alla ricerca di nuove terre e di ricchezza. I grandi viaggi di esplorazione e le scoperte di Vespucci, di Colombo, di Marco Polo; le esplorazioni scientifiche di James Cook, la circumnavigazione del globo fatta da Magellano. Osserva incantato la bussola, gli strumenti per la navigazione che scrutano gli astri. Ma non deve essere facile per quel ragazzo vivere su quattro tavole, subire le "angherie" dei più anziani della ciurma che lo tengono a distanza perché *quel bambolo* non deve ascoltare i loro discorsi: parlano di donne e di taverne. Nei momenti di calma, nelle lunghe tediose assenze di vento se ne sta in cuccetta a studiare. Autodidatta intelligente, si rende presto conto che per raggiungere lo scopo è necessario mettere un po' d'ordine negli studi. Torna così a frequentare la scuola per seguire e concludere il corso di nautica. Quel suo ricco bagaglio di esperienze gli consente a soli 25 anni di assumere il comando di una nave.

Sono gli anni in cui il vapore ha ormai definitivamente sostituito la vela.

È il marzo 1918. Siamo alle ultime battute della prima guerra mondiale; Desiderio Tonietti è al comando del *Prometeo*, una nave cisterna di appena 4.000 tonnellate di stazza che fa 11 nodi. E' di proprietà delle Ferrovie dello Stato, ma viene utilizzata dalla Regia Marina per il trasporto della nafta. E' armata con due pezzi da 76 mm. A bordo ci sono una quarantina d'uomini, fra cui tre ufficiali, un allievo di coperta e il marconista, il capo e un secondo macchinista, il capo fuochista, il nostromo, l'ingrassatore, un sottocapo e quattro cannonieri della Marina. C'è anche un gatto che se ne sta vicino alla cucina. La nave è partita da un porto del Texas con un carico di nafta da trasportare a Genova. Impiegherà venti giorni per arrivare a Gibilterra, poi proseguirà in convoglio scortato.

L'episodio di cui fu protagonista il comandante Tonietti fu raccontato anche in un articolo di Cesco Tomaselli apparso sul *Corriere della Sera* nell'aprile 1935:

"Il mattino del 18 marzo 1918 il Prometeo è ancora in pieno Atlantico, a circa 500 miglia dalla costa ispano-portoghese, a più di due giorni di navigazione da Gibilterra. Mare lungo, cielo nebbioso al levar del sole, poi una pallida schiarita che fa presagire una buona giornata. Sono le 9.30. Hanno già suonato di andare a tavola, quando si verifica un succedersi improvviso di ordini; la rotta viene invertita, le macchine messe a tutta forza, i cannonieri accorrono ai pezzi.

Che avviene? L'allarme era stato preceduto da questo incidente. Nell'alzarsi del caligo erano stati avvistati a dritta due scafi, uno grande e uno piccolo, che furono ritenuti un cargo scortato da un cacciatorpediniere, quindi roba alleata. Ma un minuto dopo il capitano, senza staccargli occhi dal binocolo, dava uno dopo l'altro quei comandi che sappiamo. I due scafi erano un piroscafo norvegese e un grosso sommergibile germanico che l'aveva accostato per esaminargli le carte.

In simili casi la prima cosa che un comandante deve fare è tentare la fuga per salvare il carico. Ma perché la manovra riuscisse, bisognava che il sommergibile non si fosse accorto della nuova preda. Sono attimi di tensione nervosa che noi appena intuiamo. Il dramma precipita. Dal sommergibile parte un colpo in bianco: il Prometeo è stato scoperto. Ora non ci sono che due soluzioni: la resa o la battaglia. 'Alza la bandiera!', grida dalla plancia il capitano Tonietti. E la bandiera sale, dichiarando la Patria di quegli intrepidi. Ora non si torna più indietro. Si darà battaglia al nemico, anche se più forte. Due pezzi da 76 contro due cannoni da 105 modernissimi, che possono puntare e sparare standosene fuori tiro. Dopo il primo scambio di colpi, l'inferiorità dei nostri mezzi di fuoco si manifesta irrimediabile. 'Le carte a mare, presto!', grida il capitano. Un ufficiale esce dalla cabina del comandante con un tubo di piombo e lo scaglia via, sui flutti; i marinai capiscono di che si tratta, vedono l'astuccio dei documenti segreti inabissarsi e pensano che fra poco lo seguiranno. Il capitano è calmo. Dirige la manovra e il tiro affacciato alla plancia perché tutti lo vedano e lo sentano. Quando agita la destra gli luccica fra le dita la fede matrimoniale. E' un bell'uomo, largo di spalle, vispo e bruno. Il primo ufficiale attende al passaggio delle munizioni dal cassero poppiero, dove una riseretta è stata ordinata nella parte di proravia, ai pezzi. Ciascuno è al suo posto, col cuore saldo dei momenti di burrasca.

Dopo qualche colpo male aggiustato o schivato dalla manovra, una granata tedesca coglie in pieno un pezzo e lo smonta. Il secondo ufficiale di coperta e un cannoniere non si rialzano, e tosto si vedono i loro abiti inzupparsi di sangue. Un altro colpo squarcia lo scafo e penetra nelle macchine; poco dopo vengono su a dire che l'allievo di macchina è morto, che il secondo macchinista ha una scheggia in un polmone e sputa sangue.

'E' finita, ora si arrendono!', esclama sulla torretta del sommergibile il comandante in seconda, deponendo il binocolo. La risposta viene indirettamente ed è una cannonata. Con un solo pezzo, il Prometeo

continua a sparare. Questa volta l'ufficiale germanico perde la pazienza, i suoi uomini capiscono che bisogna raddoppiare di zelo. 'Quella ciabatta italiana comincia a passare la misura'.

Poco dopo, a distanza di minuti. quattro granate la centrano; salta la stazione marconigrafica, crolla il ponte di comando, nei locali delle macchine è scoppiato l'incendio. Il combattimento è finito, come doveva fatalmente finire; ma la bandiera non è stata ammainata. Essa sventola sempre, sventolerà ancora per un poco, fra neri vortici di fumo, finché il Prometeo non sarà che un rogo vivido e torrido dentro cui scoppiettano gli ultimi proiettili non sparati.

I superstiti, radunati intorno al capitano, hanno gridato 'viva il Re', poi sono saltati nelle lance. Queste lance si riducono poi ad una, la sola cioè che non sia bucata dalle schegge; in essa si insaccano trentasei uomini fra cui alcuni feriti. Il sommergibile si avvicina ai naufraghi e il capitano Tonietti chiede di salire a bordo per ottenere almeno che vengano presi a rimorchio.

- Siete dei bravi marinai, e avete dei bravi cannonieri - esclama il comandante del sommergibile, mentre il comandante in seconda si ripulisce il monocolo col fazzoletto e sdegnava di pronunciarsi - ma non posso fare nulla per voi.

- Prendete a bordo almeno i feriti; distiamo cinquecento miglia dalla costa, nessuno di noi forse ci arriverà, ma abbiate un po' di pietà per i feriti.

- Fateli salire che li faremo medicare. Ma poi ve li riprenderete. Vi farò dare una lancia da quel bastimento norvegese, così starete più comodi...

- In nome dell'umanità, come responsabile della vita di questi uomini, torno a pregarvi di prenderci a rimorchio almeno per un trecento miglia...

- Il comandante conosce quanto voi le leggi dell'umanità e non ha nulla da aggiungere - interviene il comandante in seconda levandogli dalla tasca il portasigarette. E con alta degnazione saluta Tonietti che si ritira non meno a testa alta".



Alcuni naufraghi del "Prometeo" in gruppo con gli Italiani della Colonia di Lisbona al tempo del loro salvataggio. Il capitano Tonietti è il primo seduto a destra: il primo ufficiale Salvatore d'Amico è il secondo in piedi, a destra.

(Da: *Un rogo di petrolio sull'oceano* in *Le avventure eroiche*, Milano, Mondadori, 1938).

TRENTASEI NAUFRAGHI

Sulla barca del piroscampo norvegese sale il capitano Tonietti con diciassette uomini; il primo ufficiale Salvatore D'Amico, un bravo marinaio di Trapani, trasborda con gli altri su quella del *Prometeo*. Le barche hanno vela e remi, alcuni litri d'acqua e sufficiente galletta. Del *Prometeo* non rimane che un po' di liquido fiammeggiante sull'acqua. Intanto vedono il sommergibile prendere a rimorchio le lance con l'equipaggio del cargo norvegese, che poco dopo affonda colpito da due cannonate.

Per i trentasei naufraghi del *Prometeo* ha inizio il viaggio verso la costa occidentale d'Europa, distante 500 miglia.

Sulle due barche, marinai e ufficiali vogano a turni di due ore ciascuno, con mezz'ora di riposo. Mangiano un quarto di galletta e

bevono un bicchierino d'acqua; serbano le poche scatolette di carne per fare il brodo al ferito, il cameriere Palmieri, che ha una gamba sfracellata; morirà sette giorni dopo. *"Ci salutò con la mano, prima di morire - raccontò il primo ufficiale D'Amico - e continuò a rimanere sul fondo della lancia. Ma tutti si opposero, ed io per primo, quando qualcuno propose di gettarlo a mare"*.

Solo il primo giorno le due barche coi naufraghi camminano di conserva; poi la notte si perdono di vista e nonostante le ricerche non si ritrovano più. Procedono a varie miglia di distanza, l'una dall'altra. Il capitano Tonietti affronta la situazione con grande senso di responsabilità e coraggio. Ha giurato ai suoi uomini di riportarli in salvo. Il 26 marzo, dopo otto giorni di traversata approda alle isole portoghesi Burling. Due giorni dopo anche D'Amico e gli altri toccano terra a Capo Sardo.

Qui si conclude l'episodio del *Prometeo* per il quale fu conferita al comandante Tonietti la medaglia d'argento al valor militare, con la seguente motivazione:

"Comandante di piroscafo, di fronte al nemico dava mirabile prova di risoluto e tenace coraggio, d'alto senso del dovere e d'abnegazione, difendendo strenuamente la propria nave e abbandonandola poi per ultimo già preda alle fiamme, dopo aver provveduto alla salvezza dell'equipaggio superstite e delle carte e valori di bordo sotto l'imperversare del fuoco avversario. Atlantico, 18 marzo 1918".

Desiderio Tonietti morì improvvisamente a Galveston, nel Texas, quindici anni dopo, il 10 maggio 1933, a bordo del piroscafo *Istria* della "Libera Triestina", di cui era da anni al comando. Molti dissero: *"E' quello del Prometeo"*. E la storia del *Prometeo*, di quella "ciabatta italiana" che non si arrese, rifece il giro degli ambienti marittimi, fu riascoltata dalle famiglie dei capitani e dei marinai.

Giuseppe Carletti

Era il 30 marzo 1894 ed il bastimento *Antonietta* dell'armatore Giuseppe Tonietti, "l'erede", carico di carbone, partendo dalla Sardegna, era diretto a Genova, sotto la guida del capitano Giuseppe Carletti, quando un temporale, con vento da Sud-Est, spinse il capitano prima a rafforzare le ancore nella baia di Pula e poi ad ordinare all'equipaggio di lasciare la nave ed attendere a terra che la tempesta calmasse.

Sebbene tranquillo sulla sorte dei suoi uomini, il capitano Carletti stette tutta la notte ad osservare la sua nave battuta dalle ondate. L'indomani la tempesta, ancor più violenta, spinse una nave greca sulla stessa baia e malgrado le segnalazioni di pericolo, questa si avvicinò all'*Antonietta* che, rotti gli ormeggi, venne spinta dai marosi verso la spiaggia.

Anche il bastimento greco non resse alla furia del temporale e si schiantò contro gli scogli della rada. Tutto l'equipaggio finì in mare e, aggrappato a mezzi di fortuna, lottò disperatamente per tutta la notte. Il capitano Carletti dette ordine ai suoi uomini di aiutare i naufraghi che non riuscivano ad avvicinarsi alla riva perché il forte risucchio li respingeva a largo. Ma quando l'opera di salvataggio presentava grossi rischi e gli uomini dell'*Antonietta* non se la sentivano di mettere in pericolo la vita ed alle osservazioni del loro capitano, rispondevano che anche loro avevano a casa i loro affetti e quindi non potevano esporsi.

Allora, malgrado l'età e l'esortazione a desistere del figlio Giovanni, il capitano Carletti, dopo aver chiesto l'aiuto di Dio, si legò una fune alla vita e, gettatosi tra le onde furiose, salvò uno ad uno i marinai greci. A terra, medicatosi alla meglio da una ferita riportata sugli scogli, dette ordine al suo equipaggio di assistere i naufraghi. Poco dopo, anche l'*Antonietta* si sfasciò sugli scogli sotto gli occhi bagnati di lacrime del suo comandante: era il loro un rapporto di amore durato venti anni.

Ritornato a casa, non chiese né onorificenze, né riconoscimenti; ma un operaio sardo, dipendente dell'azienda di carbone, che era stato

testimone oculare dell'episodio, saputo che nessuno si era fatto avanti a chiedere ricompense, si prese tutto il merito dell'impresa; dalla Capitaneria di Cagliari e dal Consolato greco, però, venne messa in luce tutta la verità. Il capitano Carletti, chiamato alla Capitaneria di Portoferraio, ribadì di aver fatto solo il suo dovere e da uomo generoso qual'era, rinunciò a procedere contro colui che si era comportato in maniera così meschina. Dopo due mesi il comandante ebbe il diploma d'onore e la medaglia di bronzo al valore.

*Da Mario Carletti - "Dall'isola d'Elba a Parigi.
Storia di un Pioniere dell'automobilismo italiano"
Firenze, Tipografia Robuffo, 1970.*



Il Capitano Giuseppe Carletti (Rio Marina 1843 - Genova 1899)

Luigi Pazzaglia

Luigi Pazzaglia era nato a Rio Marina il 29 agosto 1904 in quel palazzone di via XX Settembre che si affaccia sulla Valle del Riale.

Conversando con lui, durante l'estate, nella villetta di Bagnaia, mi parlò di una vecchia tradizione locale che imponeva, a qualcuno di casa, di affacciarsi alla finestra per trarre l'oroscopo del neonato. Mi confessò sorridendo: "Sentirono un asino tagliare e videro passare un povero straccione girovago e un prete. Dal primo ho forse preso la mia strana, ma saggia filosofia, dal secondo l'istinto zingaresco per cui ho viaggiato tutta la vita, dal terzo il senso strano della mia fantasia per cui la mia anima è sempre stata più zingara del mio stesso essere".

Un oroscopo perfettamente azzeccato. L'istinto zingaresco "Gigino" Pazzaglia lo mise in pratica molto presto, quando, giovanissimo, decise di prendere le vie del mare. Suo padre, Francesco, che aveva una piccola bottega di falegname, lo accompagnò ad Elena (un sobborgo di Gaeta) per frequentare l'Istituto Nautico - sezione macchinisti. Dopo avere conseguito il diploma e assolti gli obblighi di leva, nel 1925 prese imbarco come allievo ufficiale di macchina sul piroscafo *Moncalieri* del Lloyd Sabaudò. Ad accoglierlo a bordo con il rituale "in bocca al lupo" c'era un giovane ufficiale di coperta, Piero Calamai, l'uomo con il quale, molti anni dopo, avrebbe vissuto la tragedia dell'*Andrea Doria*.

Da quel giorno il libretto di navigazione del Pazzaglia s'infittì di nomi di piroscafi, di compagnie, di comandanti. Nel 1933 entrò a far parte degli organici della Società "Italia". Nel '38 fu promosso 2° ufficiale d.m., espletando per lunghi periodi le funzioni di grado superiore sulle navi *Conte di Savoia*, *Conte Grande*, *Rex*. Durante la seconda guerra mondiale raggiunse il grado di capitano del Genio Navale meritandosi due Croci di Guerra. Subì una lunga prigionia in Germania.

Dopo l'imbarco sull'*Andrea Doria* in qualità di 1° ufficiale di macchina a ruolo, fu in seguito apprezzato Direttore di Macchina del *Vespucci*, *Giulio Cesare*, *Augustus* e *Leonardo da Vinci*, dalla quale

sbarcò definitivamente nel 1964 per raggiunti limiti di età. Il Notiziario della Società "Italia" così lo ricordava: "Dinamico e solerte, appassionato della sua professione, cordiale, aperto a tutti i problemi umani, Luigi Pazzaglia nei lunghi anni della carriera ha sempre saputo guadagnarsi la stima e la simpatia di quanti, superiori ed inferiori, gli sono stati vicini, potendone così apprezzare le doti personali e qualità professionali".



Luigi Pazzaglia, a sinistra, con il 3° Ufficiale di macchina Lino Ravasio in una foto del maggio 1956 a bordo della T/n "Andrea Doria"

Era insignito della onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al merito della Repubblica e della Medaglia d'Onore per Lunga Navigazione.

Dopo aver letto con sua moglie alcuni articoli su Rio Marina e il suo passato, mi scrisse: "Ci siamo ritrovati istintivamente indietro di 60-70 anni, ci siamo dimenticati la nostra canizie con il peso dei tanti anni che gravano sulle nostre spalle e, fra una lacrima e un sorriso, abbiamo rivissuto, commossi, qualche momento felice della nostra primavera riese, con i sogni e le speranze di quel tempo. La vita, allora, ci era tutta davanti. Ma ringraziamo Dio di averci concesso di viverla serenamente, nel bene e nel male, senza rimpianti". Era innamorato di sua moglie. Un legame che partiva da lontano, dagli anni in cui entrambi frequentavano l'asilo dell'Istituto Sacro Cuore.

Era rimasto tenacemente attaccato a questa terra. Parlando, amava mostrare le sue ormai lontane radici riesi, voleva essere ancora uno dei nostri. E allora diceva: *il fero, la bira, la Tore*. Un modo per tornare alle origini. Sua moglie Zelia era particolarmente affezionata al paese, tanto che alla fine di ogni mia visita non mancava di dirmi: "Mi saluti Rio!", con un gesto semicircolare del braccio come per chiarire: dal Sasso a Ciotolone.

L'ultima volta che lo vidi fu nell'estate '89, a Bagnaia. In quell'occasione mi "autorizzò" a scrivere qualcosa sulla dolorosa vicenda dell'*Andrea Doria* nella notte di Nantucket. Poi, rendendosi conto dell'impegno che mi prendevo, volle tranquillizzarmi, dicendo, con molta generosità, "dai tanti tuoi articoli che ho letto sono sicuro che ce la farai".

Amedeo Muti

Una delle stradette del popoloso rione della «Pergola», quella che congiunge via della Rimembranza con le altre viuzze del fosso di S. Antonio è intitolata ad Amedeo Muti; quasi tutte le altre richiamano il Risorgimento italiano: via Castelfidardo, via Magenta, via Cavour; altre, la caratteristica della strada stessa: via Lunga, via Corta, via Scoperta, quella verso il fosso, aperta ai venti di maestrale.

La curiosità porta a chiedersi: ma chi era Amedeo Muti e perché gli è stata dedicata una strada nel rione più popolare e popolato di Rio Marina? Muti è un cognome abbastanza diffuso nel riese, insieme ai Carletti, ai Cignoni, ai Giannoni. Due targhe in marmo all'inizio ed alla fine della strada, senza nessuna indicazione. Nulla di più.

Un vecchio marinaio riese, uno di quelli che conservano nella loro memoria fatti ed avvenimenti legati alla marineria velica, mi raccontò una volta un episodio legato a questo navigatore sconosciuto. Amedeo Muti era al comando di un bastimento a vela che raggiunse l'America Latina. Durante la sosta in porto accadde una sciagura che interessò la popolazione: un terremoto od un grave incendio. Ci furono molte vittime e feriti. Il bravo marinaio riese si prodigò con slancio e generosità, riuscendo a salvare molte vite umane e a soccorrere feriti. Il governo di quel paese latino-americano chiese al nostro governo che la strada dove era nato il generoso marinaio riese venisse a lui dedicata. Lo stesso governo si impegnò al pagamento delle spese di manutenzione della strada. Fin qui il racconto del vecchio "storico". Poco o nulla di ufficiale si conosce attualmente. I fatti dovrebbero essere accaduti forse all'inizio del secolo scorso, ma nemmeno le più attente ricerche di archivio hanno portato a precise informazioni. Altre ricerche sono in corso in questi ultimi tempi presso l'archivio della parrocchia di Rio nell'Elba.

C'è da augurarsi che la pubblicazione di questa breve memoria contribuisca a chiarire meglio i meriti di questo generoso uomo di mare. Avremmo veramente piacere di dare il giusto riconoscimento al suo gesto di umanità e di altruismo. Valori che purtroppo scompaiono.

Un povero mozzo

Solitamente, quando si parla di uomini di mare, si fa riferimento a comandanti coraggiosi, capaci, umani. Gente di mare che si è prodigata in cento e cento occasioni per salvare vite umane in naufragi, azioni di guerra, sciagure. Di loro abbiamo scritto in molte occasioni. Ma, come accade in altri ambienti, non sono mancati uomini che, approfittando della loro posizione di comando, hanno riservato a subalterni, ed in questo caso a marinai e soprattutto giovani mozzi, trattamenti quasi disumani.

È proprio di questi ultimi che vogliamo interessarci. Al tempo della marineria velica riese erano molti i ragazzi, gli adolescenti che a meno di dieci anni di età, venivano avviati alla navigazione. Battista Tonietti fu uno dei tanti. Un ragazzo, o meglio un adolescente riese, che conobbe il duro lavoro del mare a soli 8 anni e mezzo. Nato nel marzo 1882, rimasto orfano del padre Giuseppe - capitano marittimo - si imbarcò nel settembre del 1890 per aiutare la famiglia.

Scrivere di lui è facile per averlo conosciuto, per avere avuto la fortuna ed il piacere di raccogliere le sue confidenze, i suoi racconti, i suoi ricordi. Il suo primo viaggio avvenne con un veliero «armato» nella rada di Rio. I festeggiamenti a bordo durarono fino a notte fonda. All'una di notte, il piccolo mozzo, esausto dall'intera giornata di lavoro, ma, tuttavia, memore delle raccomandazioni della madre, scese, per l'ennesima volta, la scala che portava in saletta, per augurare al capitano ed ai presenti, la buona notte. «*Che buona notte*», tuonò il comandante «*e chi li lava tutti questi piatti? Andrai a dormire quando avrai finito il tuo lavoro*». Secondo il racconto di Battista, il riordino della cucina terminò all'albeggiare quando si issavano le vele per far rotta verso la Spagna, mentre altre incombenze attendevano il suo lavoro di mozzo.

Non mancavano, all'epoca, capitani che, accompagnati a terra per lunghe soste nei locali notturni, pretendevano che il ragazzo, in barca, sui remi, nei pressi della banchina li attendesse fino al loro ritorno.

Un'attesa snervante, con il freddo, la pioggia, dovevano rimanere lì, a pochi metri da terra, pronti a riportare il comandante a bordo.

I racconti, le memorie di Battista, erano ricchi di riferimenti ben precisi: nomi, particolari, carattere dei personaggi. Un narrare sereno, rassegnato, senza una punta di cattiveria. «*Era così*» diceva, «*a quei tempi si viveva così*».

A fine mese il salario veniva spedito dal capitano alla famiglia. Il mozzo poteva chiedere solo qualche spicciolo per spedire magari una lettera a casa. Lo stesso Battista approfittava di questa scappatoia per disporre di qualche soldo. Ma il comandante un giorno, insospettito da tante missive, lo redarguì: «*Mi sembra che tu mandi un po' troppe lettere a casa!*».

Tra i tanti episodi, ne raccontava uno del tutto curioso che, forse, aveva colpito maggiormente la sua fantasia di ragazzo. Il capitano del veliero con cui navigava era un uomo molto particolare, burbero, chiuso, poco amante della conversazione. A bordo sapevano ben poco di lui. Qualcuno mormorava che anche i rapporti con la famiglia non fossero dei migliori. Esperto del navigare, esigeva di non essere disturbato nelle ore di riposo, che trascorreva chiuso nella propria cabina. Una notte si levò una brutta burrasca; il vento portava via le vele, il mare gonfio e minaccioso «*imballava*» il bastimento. Dopo un consulto del nostromo con i marinai, si decise di chiamare il capitano. Erano tutti lì, fermi, in attesa delle sue reazioni. L'uomo uscì di cabina, salì in coperta con passo lento, non disse nulla; la gravità della situazione era più che evidente. Prese la barra del timone, a cenni indicò altre vele da ammainare, poi, con decisione, uscì in coperta, alzò minaccioso la mano verso il mare in burrasca, e, con quanto fiato aveva in corpo, urlò: «*Mare piglia moglie!!...*». «*Io, ragazzo, - continua Battista - non capivo davvero questa imprecazione; a casa si diceva che, in caso di tempesta, per calmare il mare bisognava buttare in acqua una palma o dell'olivo benedetto, non davvero dargli moglie!...*».

Battista continuò a navigare, divenne esperto; solcò il mare con molti velieri, il *Teodoro*, l'*Ubaldo* e tanti altri. Solo successivamente passò alla marineria dell'ILVA e nel '40 navigò anche sulle «*chiatte*». La sua navigazione effettiva, nel momento in cui andò in pensione, era di quasi 50 anni. Morì a 84 anni.

Fu uomo onesto ed intelligente, che amò il mare, nonostante le esperienze negative della fanciullezza.

Ce ne furono molti come lui che, a otto, nove anni navigavano. Gente umile, modesta, che ha sofferto la lontananza dalla famiglia, dalla casa, dagli affetti. Ragazzi che non hanno avuto un'infanzia, un giocattolo. Spesso addetti a lavori ingrati e pericolosi, nell'incomprensione o, peggio, vittime di angherie, ingiustizie, soprusi.

Ricordando uno di loro, voglio ricordarne tanti, tutti coloro che umilmente non sono mai saliti alla ribalta della cronaca, facciamolo noi, almeno per una volta. E' un nostro preciso dovere.

Giuseppe Giulietti: difensore dei lavoratori del mare

Quarant'anni fa, esattamente il 25 settembre 1955, un comitato composto da Rosario Giannoni, Leopoldo Muti, Ilvo Guidetti, Giovanni Regini e Giuseppe Colombi, tutti marittimi riesi, volle onorare la memoria del capitano Giuseppe Giulietti, il famoso sindacalista rimine-



Rio Marina - Il bassorilievo dedicato a Giuseppe Giulietti nella piazzetta delle "Viste".

se, con un pregevole bassorilievo in marmo che fu posto su una facciata della palazzina delle Viste. Il bassorilievo, eseguito dal prof. Francesco Petroni di Lucca, mostra il profilo di capitano Giulietti con la caratteristica cravatta a grande fiocco, alla Lavallière, e su un lato la scritta: *I marittimi di Rio Marina al cap. Giuseppe Giulietti - 1879-1953.*

«Il capitano Giulietti - commentò il Corriere Elbano - sta ora ad indicare alle generazioni future tutta una vita trascorsa per il bene dei marittimi, e sembra sorridere agli ultimi marinai della vela riese che ancora là si raccolgono a rivivere i ricordi di una onesta esistenza vissuta su tutti i mari del mondo».

Sul palco, eretto nella piazzetta delle Impanicciate, c'era il sindaco cav. Amilcare Taddei con le autorità locali, il comandante della Capitaneria di Porto di Portoferraio, maggiore Vittorio Vignani. Dopo la benedizione della lapide, impartita da don Mario Lazzari, e gli inni suonati dalle due filarmoniche cittadine, *Pazzaglia* e *Avvenire*, l'oratore ufficiale comandante Dickens Tanini ricordò con parole semplici ma appassionate la figura e l'opera del Giulietti, l'uomo che per mezzo secolo guidò la Federazione dei Lavoratori del Mare e diede all'Italia la *Garibaldi*, cooperativa di navigazione gestita dagli stessi lavoratori nella sintesi "*dal comandante al mozzo*" e volta al benessere materiale e morale dei marittimi.

Al termine della cerimonia ci fu una regata velica, vinta dal *Paisan*, che si aggiudicò la Coppa Giulietti.

TEMPI DIFFICILI

Giuseppe Giulietti era nato a Rimini il 21 marzo 1879. Il padre, un pescatore analfabeta, volle che il ragazzo frequentasse l'Istituto Nautico della città adriatica, ove conseguì il diploma.

Del Giulietti - marinaio e sindacalista, uomo politico - si è occupato diffusamente Giulio Giacchero nel libro *Capitan Giulietti*, Sagep Editrice, Genova, 1974.

"Con questo libro - avverte l'Editore - si riaccendono le luci su una figura per molti anni al limite del mito, che appartiene alla memoria di tanti uomini di mare, da Genova, a Trieste, Palermo, Napoli, e rivela in trasparenza nella sua lunga e drammatica biografia, uno spaccato totale della storia italiana, fra la prima democrazia parlamentare e la dittatura fascista".

Giovane diplomato, Giulietti fece le sue prime esperienze di mozzo, giovanotto e marinaio su grossi velieri transoceanici, come il *Bice*, il *Maria Accame*, il *Van Loon*. Dopo il servizio militare s'imbarcò come terzo ufficiale su una nave passeggeri. Tempi difficili, per i marittimi. Scrive Giacchero: *"Era sufficiente, in qualche tardo pomeriggio, sostare a Banchi (piazzetta di Genova, n.d.r.) ed accostarsi a qualche gruppo di marittimi - gente di macchina e di coperta, talvolta assai giovane, ma già col volto stampato di rughe e il corpo impacciato dall'andatura di bordo - per raccogliere copia di sfoghi, non prolissi ma eruttati dal profondo, ed intendere l'amarrezza che logorava quegli uomini"*.

Il giovane ufficiale Giulietti è attento osservatore della vita di bordo e prende nota del comportamento di coloro che fanno muovere una



"Vecchi marittimi nella sede della FILM di Rio Marina"

nave, del trattamento disumano riservato ai naviganti. E annota nel suo diario: *"Una minestrina che è una brodaglia di acqua e di pasta acida (ben diversa da quella che vede la Commissione che visita le provviste), una*

pietanza consistente in pochi grammi di carne australiana e un vino fatto con la ricetta. Per tovaglia, le ginocchia coperte d'un pantalone inzuppato di olio e di carbone, e per tavola la coperta della nave. Il mozzo (sovente un ragazzo di appena una dozzina d'anni) deve, a sua volta, per una vile quanto malvagia consuetudine, lavorare di giorno anche durante la guardia franca; cosicché dispone soltanto di sei ore franche sulle ventiquattro".

Giulietti non ha ancora trent'anni quando sta per assumere il comando del transatlantico *Umberto I*. Ma al nuovo armatore non piace quel giovane ufficiale romagnolo che prende nota di tutto, che ha ordinato di gettare in mare la minestra dell'equipaggio, perché non buona.

Da *Il Lavoratore del Mare*, n. 6/1953, mensile della FILM fondato da Giulietti nel 1907, rileggiamo alcuni passaggi dell'editoriale e di vari articoli apparsi subito dopo la morte del sindacalista riminese, avvenuta a Roma il 20 giugno 1953.

LA «GARIBALDI»

Sbarcato dall'*Umberto I*, Giulietti trovò la marineria, salvo una sparuta minoranza, fiaccata da due disgraziate agitazioni. «Occorreva riordinare, animare, porsi alla testa di una massa umiliata, battuta e sfiduciata. Ed eccolo sui bordi, dentro le basseprore dei carbonili, nelle salette, sulle calate, sempre braccato dalla polizia. Il 1° maggio 1909 vide Giulietti segretario della FILM».

Una serie di agitazioni bloccò i porti di Bari, Genova, Livorno, Piombino, Napoli, Palermo, Venezia. Una trentina di navi bloccate e quaranta lunghi giorni di sciopero per ottenere i regolamenti organici delle società di linea e del contratto collettivo di lavoro.

Nel 1913, prima grossa battaglia, prima clamorosa vittoria: egli ottiene la fusione e la riforma delle Casse per gli invalidi della marina mercantile. Cinque anni dopo, il 18 settembre 1918, tutte le navi del porto di Genova salutarono con il gran pavese la nascita della "Cooperativa Garibaldi", che si costituì legalmente a bordo del *Giuseppe Verdi*, un piroscafo della «Transatlantica Italiana».

Scrive Giacchero: "I soci sottoscrittori erano circa sessantamila, in essi compresi quelli che per età, od altra causa, avevano abbandonato i bordi; le quote azionarie versate risultavano dell'ordine di 54 milioni".

Alcuni nomi di piroscafi della neonata cooperativa: *Mazzini, Nazareno, Mameli, Andrea Costa, Pietro Gori, Cipriani.*

Nelle elezioni politiche del '19 Giulietti è deputato per il Partito del Lavoro (socialisti riformisti autonomi).

L'11 settembre D'Annunzio scrive a Mussolini: *"Il dado è tratto. Parto ora. Domattina prenderò Fiume con le armi. Il Dio d'Italia ci assista"*.

Giulietti, che si era guadagnato la medaglia d'oro nella guerra appena conclusa, prese parte all'impresa di Fiume facendo dirottare in quel porto il piroscavo *Persia* con tredicimila tonnellate di armi e munizioni destinate a Wladivostok. D'Annunzio gli fu grato per l'appoggio materiale e morale. Più tardi, dal Vittoriale, scriverà del Giulietti: *«... con severo ardimento cancellò per sempre dalla dura fatica della Gente di Mare quel che di servile tuttavia restava dell'antica ciurma...»*.

I tempi per lui duri, dopo l'avvento del fascismo, lo trovarono povero. Scrive il *Corriere della Sera*: *"Si ritirò per un certo tempo sul monte Antola, presso Genova, a 1500 metri sul mare, in una casetta romita. A Genova fu nelle carceri di Marassi, dove si mise a studiare la grammatica latina. Poi fu al confino a Nuoro, quindi a Potenza e infine a Roma, dove visse di un impiego modesto e di altrettanto modesti sussidi. Furono questi sussidi che gli procurarono un processo politico nell'immediato dopoguerra, da cui però fu assolto con formula piena. Finalmente, nel 1946 fu possibile a Giulietti ritornare alla sua attività sindacale e riprendere nelle proprie mani sia la "Cooperativa Garibaldi", sia la Federazione dei Lavoratori del Mare"*.

ROMANTICO E DEAMICISIANO

Uno dei motivi che ci ha spinto ad occuparci di capitano Giulietti è quello di aver letto alcune lettere che l'ormai anziano dirigente sindacale scrisse, nell'immediato dopoguerra, ad un suo caro e fedele amico: il padrone marittimo Pirro Carletti di Rio Marina. Siamo pertanto grati alla figlia, Ninetta, per averci dato la possibilità di conoscere meglio il personaggio.

Pirro Carletti (gli anziani lo ricordano benissimo) era capitano sui piroscafi della società «Ilva». Convinto massone, veniva da una famiglia di marinai e piccoli armatori: suo nonno, Bonafede, cingeva spesso la fascia tricolore di giudice popolare. Uomo sincero e ricco di esperienza,

Pirro era prodigo di consigli, specie coi ragazzi al loro primo imbarco.

Dalla sua casa di via Buccari, a Roma, Giulietti inviò all'amico di Rio Marina, dai primi del '45 al dicembre 1950, una ventina di lettere. Sono quasi tutte scritte a macchina, coi segni di numerose correzioni fatte dall'improvvisato dattilografo. Una delle prime lettere è del 22 febbraio '45:

Sono alle prese con il settarismo di certi partiti, che vorrebbero controllare a modo loro il campo sindacale marinaro. Ma questi partiti sono colpevoli fino ad un certo punto, perché sono incoraggiati da pochi elementi di Napoli, impiegati in quella sezione marinara, desiderosi di accodarsi alla campagna mossami dalla Confederazione, in conseguenza dei rapporti avuti dalla Federazione e da me con il fascismo all'epoca di D'Annunzio e poi durante la mia costrizione; durante la quale, per non morire con tutti i miei, sono stato costretto a chiedere con insistenza a Mussolini il necessario per vivere, detraendo i fondi dal mucchio di quelli che il fascismo mi portò via.

Nonostante i molti problemi che lo assillano, trova il tempo di occuparsi delle pratiche di previdenza, di estratti matricola che riguardano i marittimi Eugenio Bracci e David Fedi. E conclude:

Assicura i marittimi che non li abbandonerò mai! Se essi mi saranno fedeli, sorpasseremo tutti gli ostacoli e la «Garibaldi» ritornerà a funzionare secondo il programma con il quale l'ho ideata. Abbraccio in te tutti i marittimi della tua zona. Avanti!

Nel 1948 Giulietti è segretario della FILM e presidente della «Garibaldi». Il 18 aprile è eletto nuovamente deputato, come indipendente nelle liste del Partito repubblicano. *"Portò in Parlamento - è stato scritto - le istanze della gente di mare e continuò, con l'antica risolutezza, a combattere, talvolta ricorrendo al metodo dei fermi, che gli aveva fatto buon gioco fin dagli inizi della sua carriera"*.

In una delle sue ultime lettere al Carletti, difende con passione la *Garibaldi*:

I disgraziati avversari sono capeggiati da elementi che hanno cinque mesi di navigazione come scritturali di bordo: gente che non conosce la prua dalla poppa, gente che vorrebbe mettere le mani dentro la «Garibaldi». Ognuno

faccia il proprio dovere. Da parte mia continuo inesorabilmente per la stessa direzione di quarant'anni fa, cioè verso il porto della redenzione dei lavoratori del mare.

Dopo una lunga malattia, Giuseppe Giulietti morì a Roma il 20 giugno 1953.

Scrisse l'on Di Vittorio: "*... se Giulietti ha avuto nella sua vita atteggiamenti contraddittori alcuni dei quali non abbiamo potuto approvare, si trovava però sempre il filo conduttore che spiegava queste stesse contraddizioni. Egli infatti, ha voluto sempre difendere in primo luogo la causa dei marittimi d'Italia*".

L'armatore Ernesto Fassio: "*... io ti ringrazio per tutto il bene che tu hai fatto ai marittimi. E soprattutto ti ringrazio di aver condotto gli armatori italiani, attraverso una lotta serrata, ma sempre cavalleresca, a concludere, sul piano delle civili competizioni, accordi sindacali che costituiscono, oggi, la garanzia basilare per il potenziamento della marina mercantile nel quadro della concordia nazionale*".

Questo il giudizio su Giulietti di un quotidiano milanese: "*Era un romantico. Non soltanto nella cravatta nera e svolazzante alla Lavallière, nei lunghi capelli tagliati a zazzera sulla nuca, nella voce stentorea e sempre emozionata, ma anche in quel tanto di deamicisiano che era proprio del suo temperamento conservava i segni di un passato*".

Infine un ricordo personale di Giacchero riportato nel suo libro. Nel lontano 1929, trovandosi egli imbarcato come mozzo su una nave in viaggio nel Pacifico e dovendo sistemare la propria cuccetta, rovesciò lo strapuntino che poggiava su listelle di ferro incrociate: "*In quella operazione l'occhio mi cadde sopra un W Giulietti graffito da un ignoto sulla banda metallica. Doveva esserne autore un povero ragazzo agli infimi gradi di bordo, avvertito dall'istinto che l'avventura dell'uomo non era ancora conclusa*".

La traversata dell'Atlantico in solitario

Il comandante Franco Faggioni ha partecipato alla IV edizione dell'OSTAR del 1972 con il *cutter* della Marina Militare *Sagittario*, di 15,5 metri, costruito dal cantiere triestino di Craglietto su progetto di Sciarrelli.

Su 59 partecipanti appartenenti a 12 nazioni, il *Sagittario* è giunto al traguardo settimo in tempo assoluto e terzo tra i monoscafi dopo 28 giorni e 5 ore. È il primo italiano che abbia portato a termine questa regata. Per l'occasione gli è stata conferita dal Presidente della Repubblica la Medaglia d'oro di Benemerenzza Marinaia con la seguente motivazione:

"Offertosi volontario per la regata transatlantica in solitario per l'anno 1972, partiva da Plymouth con l'imbarcazione Sagittario il 17 Giugno 1972 e giungeva a Newport (Rhode Island) il 15 luglio successivo, superando notevoli difficoltà ed ottenendo risultati altamente lusinghieri. Il Capitano di Vascello Faggioni, portando a termine la sua ardua impresa, ha dimostrato di possedere elevate doti di coraggio e rara perizia marinaresca che, ancora una volta, hanno dato lustro alla marineria italiana".

Domenica 5 giugno è partita da Plymouth l'ottava edizione di una delle più affascinanti regate del mondo: la traversata dell'Atlantico in solitario. I primi fra i 94 concorrenti che hanno tagliato la linea di partenza posta fra due boe all'estremità della baia di quella che forse è la più famosa città marinaia inglese, salutati da una miriade di tifosi disposti lungo i moli e le scogliere o imbarcati su natanti di ogni tipo, arriveranno a destinazione, Newport, Rhode Island, a nord-est di New York, prima di queste mie note. Colpa o merito dei progressi tecnologici che in questo caso tendono a risultati opposti: il servizio postale sempre più lento e le barche a vela sempre più veloci.

I favoriti sono i grossi multiscafi, catamarani e trimarani, che, molto leggeri, molto invelati, costruiti in kevlar-carbonio e con tecniche d'avanguardia, dovrebbero arrivare in un paio di settimane, se il tempo starà dalla parte loro. Si pensi che mentre sir Francis Chichester, vincitore della prima OSTAR del 1960 (con questa sigla è conosciuta la regata dalle iniziali di Observer Single Handed Transatlantic Race, essendo il giornale *Observer* il promotore della stessa), con una barca di 12 metri, il Gipsy Moth III, giunse al traguardo in 40 giorni, tempo allora considerato eccezionale. All'OSTAR del 1984, il francese Philippe Poupon ha impiegato, con un trimarano, 19 giorni, superando di un giorno il record dell'edizione precedente, anche quella vinta da un trimarano. Percorrere in così poco tempo le 3500 miglia lungo la rotta più probabile per un multiscafo, significa navigare alla velocità media di circa 8-9 nodi, il che comporta spunti anche sino a 20 nodi, velocità quest'ultima, tanto per fare un esempio a noi tutti familiare, pari al doppio di quella del traghetto *Planasia* quando attraversa il canale di Piombino.

Ma vediamo in che consiste questa prestigiosa quanto discussa regata che iniziò la serie nel 1960, fissata in seguito a scadenza quadriennale, per una semplice e amichevole scommessa fra Chichester e il colonnello Blondie Hasler, l'inventore del timone a vento, ai quali si unirono altri tre ardimentosi.

Aiutiamoci con la carta del Nord Atlantico. Con partenza da Plymouth, quasi all'estremità sud occidentale dell'Inghilterra, la meta è Newport, nota agli appassionati di vela per essere la sede abituale delle regate della Coppa d'America. Si può seguire un percorso qualsiasi. Nessun limite alla forma e alle dimensioni dello scafo (oltre a quello della lunghezza imposto a partire dalla sesta edizione) e al tipo di attrezzatura. Nessun sistema di propulsione può essere usato all'infuori della forza del vento o dei muscoli dell'equipaggio, ovviamente costituito da una sola persona, e ciò vale anche per la manovra delle vele e del timone. In teoria quindi si può andare anche a remi e c'è stato qualcuno (un sacerdote) che ha iniziato a farlo, potenza della fede, in una partenza di calma piatta. Si può tenere a bordo il motore, ma deve essere impiegato solo per la carica delle batterie necessarie per le luci e la radio (non obbligatoria). Ad ogni buon conto l'elica deve essere rimossa oppure il suo asse bloccato e piombato prima della partenza.

Nella nostra carta la fascia più scura centrale, che si protende dall'America all'Europa per poi ramificarsi alla fine in diverse direzioni,

rappresenta il verso, prevalentemente contrario, della Corrente del Golfo e di altre correnti marine. Contraria è anche la direzione dei venti prevalenti, indicati dalle frecce nere. L'aggettivo «prevalente» in questi casi è di rigore, perché la situazione rappresentata sulle *pilot charts* è quella derivata dalle rilevazioni statistiche che non possono raffigurare una realtà assoluta e immutabile.

Per quanto riguarda la direzione e l'intensità dei venti, occorre considerare la posizione dell'Alta Pressione delle Azzorre, di cui ormai sappiamo tutto dopo i ripetuti e frequenti richiami che ci fanno i colonnelli alla tivù.

In sostanza e per dirla il più schematicamente possibile, il vento ruota intorno al centro di alta pressione nel senso del movimento delle lancette dell'orologio con una specie di vortice di alcune centinaia di miglia di diametro. Si capisce quindi che se una barca a vela naviga verso Ovest, cioè dall'Europa all'America, troverà vento contrario se, passa sopra, o meglio a nord, del centro di pressione e troverà vento favorevole se passa a sud. Ma se passa a sud il percorso si allunga. E se passa nel mezzo? Non c'è scampo: calma piatta.

Nella realtà però le cose non sono mai così semplici e la situazione barica di un dato anno non è detto sia la stessa dell'anno precedente o dell'anno futuro.

Credo che quanto detto sia sufficiente a far comprendere in quali ambascie si viene a trovare il regatante che, uscendo dalla Manica, deve scegliere la rotta più conveniente per raggiungere l'altra sponda dell'Oceano nel tempo più breve.

Sulla carta sono segnate 6 rotte classiche tra le infinite possibili. A cominciare dall'alto incontriamo la rotta del Nord di 3130 miglia. È abbastanza breve, si avvantaggia di una corrente favorevole, ma passa a latitudini molto alte con il rischio di incontrare anche qualche iceberg o grosso pezzo di ghiaccio. La zona in cui erano stati segnalati ghiacci alla deriva durante l'OSTAR del '72 cui si riferisce la presente cartina, è quella tratteggiata a forma di fragola. Ambrogio Fogar, che all'Ostar del '72 aveva scelto una rotta alta, ne incontrò uno.

Scendendo più a Sud troviamo la rotta ortodromica di 2810 miglia che rappresenta il percorso più breve possibile fra due punti di una sfera. Seguendo questa rotta, oppure la successiva, cioè la lossodromica (angolo di rotta costante) un centinaio di miglia più lunga, si passa sicuramente a nord dell'Alta Pressione delle Azzorre e si incontrano



vento e mare in prua e tutte le perturbazioni che viaggiano da Ovest verso Est.

A sud della Corrente del Golfo vediamo tracciata la rotta delle Azzorre di 3530 miglia, da variare in più o in meno a seconda della posizione del centro di Alta. E' una rotta abbastanza tranquilla, ma rischia di esserlo un po' troppo se il centro dell'Alta si sposta verso Sud e allora si finisce in zona di poco vento o di calma piatta. In questo caso non resta altro da fare che rimanere in fiduciosa e snervante attesa e si fanno le foto ai delfini, mentre la corrente ti spinge indietro ma non te ne puoi accorgere. Infine c'è la rotta degli Alisei di 4200 miglia ove i favorevoli venti di NE sono abbastanza sicuri, ma così il percorso si allunga troppo. Gli Alisei, di cui il tracciato sulla carta rappresenta il limite settentrionale, sono i venti delle navi di Colombo e di tutti i velieri che dall'Europa svolgevano i traffici con le Americhe. Gli Inglesi li chiamano appunto *Trade Winds*, cioè i venti del commercio.

Al ritorno dall'America il percorso classico passava molto più a nord per sfruttare i venti di ponente causati, come abbiamo già visto, dall'Alta delle Azzorre. Se le cose stessero effettivamente come sono state delineate, il problema di decidere la rotta da fare sarebbe abbastanza facile.

Ma la realtà è diversa perché il Padreterno non ascolta i bollettini meteo e, per dirla come dicevano i nostri vecchi, "*tempo e c... fan come gli pare*" e le sorprese, limitandoci a quelle meteorologiche, non mancano. La scelta della rotta viene fatta anche in funzione delle caratteristiche della propria barca e del rischio e dello stress fisico che si è disposti a sostenere. Con una barca di struttura robusta a stabilità di peso (non planante) potrebbe essere conveniente la rotta ortodromica o losodromica perché le più brevi, ma il rischio di farsi gran parte della traversata zigzagando in bolina stretta in un mare duro, a volte tempestoso, sicuramente freddo, è forte. E' la rotta dei duri che vogliono soffrire ad ogni costo, ma anche di molti fra i vincitori delle passate edizioni, da Tabarly a Geoffrey Williams, quando i dominatori erano gli scafi tradizionali a dislocamento, con i pluriscafi che cominciavano ad affacciarsi minacciosi.

Se invece si dispone di una barca leggera e planante o di un multiscafo, allora è forse preferibile seguire una rotta più a sud, cercando di compensare l'allungamento del percorso con un aumento della velocità. In questo caso c'è il rischio di non indovinare la situazione barica

(posizione dell'Alta delle Azzorre) che potrebbe costringere lo skipper a scendere troppo a sud o di incappare in una zona di calma. Le barche plananti e in maggior misura i multiscafi, per poter rendere al massimo devono navigare con vento reale largo. Una delle cause di questa esigenza è determinata dalla loro forte velocità di avanzamento che comporta una rotazione verso prua del vento apparente (quello che si avverte a bordo e sul quale si regola l'andatura), per cui la barca, pur navigando con vento reale largo viene ad avanzare in bolina stretta. I multiscafi, catamarani o trimarani, possono navigare a 20-25 nodi e anche più, per la diminuita resistenza che incontrano sull'acqua quando riescono a far emergere lo scafo sopravvento. Se non esistesse la resistenza sull'acqua le barche che navigano di bolina raggiungerebbero una velocità teoricamente infinita, mentre se navigano in poppa non potrebbero mai superare la velocità del vento. Ma il discorso, abbastanza familiare per i velisti, può diventare un po' astruso per i non addetti, che magari desiderano conoscere qualcosa di più sull'OSTAR.

Il fascino di questa regata sta nel fatto che essa non impone regole vincolanti la fantasia e l'estro del concorrente, il quale può quindi scegliere la barca a misura di ciò che si sente di poter fare, in una visione realistica di quello che può accadergli. Non è una questione di disponibilità di danaro perché oggi, e questo è forse l'aspetto deteriore di tutto lo sport, è abbastanza facile trovare lo sponsor disposto a non lesinare i fondi pur di imporre il nome della propria ditta sulla fiancata di uno scafo capace di suscitare interesse e fare notizia, indipendentemente dai risultati della regata. Anche il nome delle regate si è dovuto arrendere dinanzi all'incalzare delle esigenze pubblicitarie. Da quest'anno non si chiama più OSTAR ma C-STAR, essendo la birra Carlsberg subentrata al settimanale *Observer*.

Naturalmente questa libertà nella scelta delle dimensioni e della forma della barca, motivata dalla volontà dei primi organizzatori di favorire lo sviluppo della navigazione a vela di altura, il che è regolarmente avvenuto, ha portato a una esasperante tendenza a regatare con barche sempre più lunghe. Infatti ogni barca, finché non plana e cioè fino a quando non esce parzialmente dall'acqua, ha una propria velocità limite imposta dalla sua lunghezza al galleggiamento. Così, quando all'OSTAR del '76, Alain Colas, già vincitore dell'edizione precedente con un trimarano, si presenta e partecipa con un monoscafo, il *Club Méditerranée*, lungo ben 72 metri, gli organizzatori hanno giustamente

pensato di porre un limite alla lunghezza dello scafo fissandola in 17 metri. Da quel momento i monoscafi tradizionali a dislocamento pesante sono stati tagliati fuori dalla competizione e i concorrenti più smaniosi di vittoria, hanno puntato tutto sui pluriscafi o sulle barche leggerissime in grado di planare e quindi capaci di sottrarsi alle leggi idrodinamiche della velocità limite imposta dalla lunghezza dello scafo.

A questo punto la regata ha aumentato la sua pericolosità, perché le barche leggerissime plananti e soprattutto i pluriscafi, se vogliono procedere ad alta velocità, devono navigare sul filo del rasoio dell'equilibrio, tra una eccezionale prestazione e una grave situazione di capovolgimento, dal momento che i pluriscafi hanno una forte stabilità iniziale che però si annulla completamente ad appena 20-30° di sbandamento. Eppure molti sono i concorrenti disposti a rischiare e a sottoporsi a una fatica improba pur di superare il record di traversata. Uno di questi è il nostro Pierre Sicouri che è partito con lo stesso trimarano, ribattezzato *Nuova Sardegna*, che ha tagliato per primo il traguardo, la precedente edizione.

Numerosi sono i trimarani, i catamarani e le barche superleggere che sono partite da Plymouth e che hanno buone prospettive di successo se il tempo sarà favorevole. Queste barche, per la loro struttura, devono affrontare un rischio in più oltre a quelli tipici di questa regata: mare grosso, scontro con qualche nave o grosso cetaceo, nebbia quasi sempre presente nei paraggi di Newport, particolarmente nei mesi di giugno-luglio.

Ma per fortuna esiste anche chi regata per il gusto di regatare, come l'inglese Michael Richey che su *Jester*, una barca armata a giunca cinese lunga 7,5 metri, ci riprova per la sesta volta consecutiva. Il «Jester», che apparteneva all'ideatore della regata, il colonnello Hasler, ha partecipato a tutte le edizioni a partire dalla prima del 1960.

Se i vari Chichester, Tabarly (due volte), Williams, Colas, Weld, Fauconnier, ossia i vincitori delle precedenti OSTAR hanno il merito di aver dimostrato che non esistono limiti alla aspirazione dell'uomo in fatto di velocità, è ai personaggi come Richey che va la nostra ammirazione perché ci danno la prova più evidente del valore decoubertiniano dello sport per una competizione in cui la regata, intesa come ricerca della vittoria, diventa un evento di importanza secondaria.



Mare e guerra

Gli equipaggi riesi dell'Ilva

Sappiamo che, da tempi remoti, l'esistenza di una larga parte della gente elbana è stata fortemente legata alle ricchezze del sottosuolo. Vi sono preziosi reperti e testimonianze delle cave di marmo e di granito di Cavoli e di Seccheto: le grandi colonne monolitiche che adornano la basilica romana di S. Paolo, e il Pantheon, sono di granito di Seccheto. Antiche leggende cantate dai poeti parlano degli inesauribili giacimenti di minerale di ferro esistenti nella nostra isola; documenti d'insigni studiosi ci mostrano i primi rudimentali sistemi di scavo e trasporto del minerale, i forni fusori alimentati a legna che rosseggiavano sulle coste elbane. Dalle cave del versante riese e, più tardi, di Capo Calamita, furono estratti nei secoli enormi quantitativi di minerale. Tanto per citare una cifra, in tempi più recenti, dal 1900 al 1946, la produzione di minerale di ferro è stata di oltre 19 milioni di tonnellate. Una storia, quella dell'Elba, punteggiata purtroppo di aspre contese e dominazioni straniere, d'incursioni piratesche.

L'alba di questo secolo vide nascere il complesso siderurgico di Portoferraio, sorto in riva al mare nella zona delle Antiche Saline. Una scelta dettata dall'economicità dei trasporti via mare, considerata la breve distanza che intercorre dalle miniere al capoluogo elbano; altro motivo, pratico, era rappresentato dalle ottime condizioni di sicurezza che offriva la rada portoferraiese per le operazioni di carico e scarico dei materiali, minerale e carbone, e dei prodotti finiti (ghisa e ferroleghie, cemento).

LA FLOTTA DELL'ILVA

La marineria velica riese, molto attiva sul finire dell'Ottocento coi suoi 160 bastimenti per oltre 16.000 tonnellate di stazza lorda, in parte impiegati per il trasporto del minerale, non poteva certamente compe-

tere con la navigazione a vapore. La società che gestiva le miniere e gli altiforni - *Elba*, in seguito *Ilva* -, si dotò di una piccola flotta in grado di assicurare i rifornimenti sia agli impianti di Portoferraio e di Piombino sia al nuovo centro siderurgico di Bagnoli. Nel volume *ILVA Alti Forni e Acciaierie d'Italia - 1897-1947*, edito nel 1948 a cura della società genovese, c'è un interessante capitolo dedicato alla flotta:

"Nel 1932 la flotta sociale risultava di quindici piroscafi di portata variabile da 400 a 3680 tonnellate - complessivamente 26.350 tonnellate -, quattordici rimorchiatori della potenza complessiva di 3300 CV, 21 chalandi per una portata complessiva di tonn. 7800, settantacinque chiatte in legno per tonn. 11.250 complessive e 6 galleggianti per servizi vari. Negli anni successivi l'Ilva proseguì l'opera di riassetto - già intrapresa anche in altri settori - per portare la sua flotta in condizioni di rispondere meglio alle nuove esigenze. [...]."

Sono gli anni in cui gli equipaggi di questa flotta, dal capitano al mozzo, sono formati quasi esclusivamente da esperti marinai riesi. Sugli alti fumaioli dei piroscafi e dei rimorchiatori spiccano due grandi lettere bianche: una S sovrapposta alla I, la sigla della società armatrice. Quando i piroscafi passano "su Rio", oppure si staccano dal Ponte d'Oro e dalle funicolari del Portello e di Rio Albano, per portare il carico a Bagnoli o a Sestri, si odono i rituali tre fischi di saluto; e i "vaporini", che si dondolano pigramente alla banchina del porto, rispondono, uno dopo l'altro, a quel saluto. Molti giovani marittimi riprendono a studiare. I comandanti incoraggiano coloro i quali vogliono progredire, sono larghi di consigli e forniscono ai loro uomini i libri di cultura marinara per prendere "i fogli" da Padrone. E' la patente, come si legge in un vecchio manuale, che abilita al comando di navi *"da capo a capo, lungo le coste, senza perder di vista la terra; si richiede quindi la conoscenza delle coste, delle rade, dei golfi, dei fondi, delle correnti, dei venti dominanti"*.

Non di rado i capitani riesi si portano a bordo dei ragazzotti che hanno appena "staccato" il libretto in Capitaneria. Li seguono con un paternalismo talvolta un po' rude, ma efficace, spesso li sgridano. Si racconta che il capitano Pirro Carletti, notissima figura di marinaio, amico fraterno del sindacalista romagnolo Giuseppe Giulietti, un giorno chiamò in saletta il mozzo figlio di un suo vecchio amico. Pirro aveva saputo che il ragazzo frequentava "certi posti" e rientrava tardi a bordo. Dopo averlo sgridato, minacciando di sbarcarlo, gli disse di tornare al suo lavoro. Mentre quello se ne usciva mogio mogio, Pirro, voltandogli le

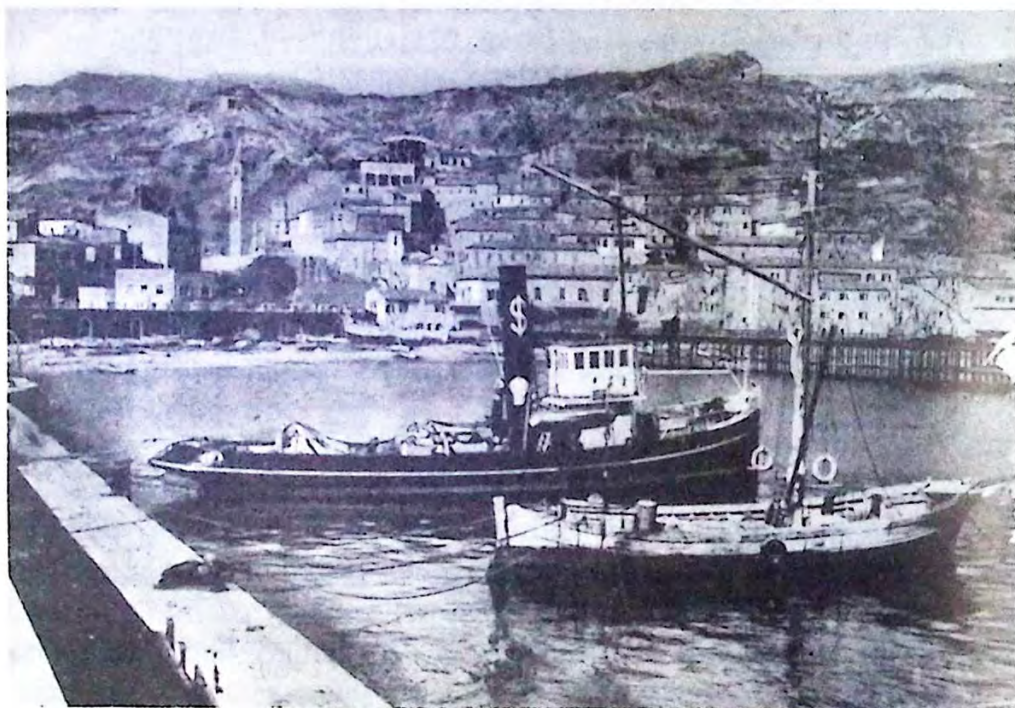
spalle ma intuendo ciò che passava per la testa del mozzo, gli sparò la botta finale: "Te e màmmeta!".

Nei punti di carico e scarico degli stabilimenti i marittimi riesi sono di casa: al ponte Hennin di Portoferraio e a Portovecchio di Piombino, al nuovo pontile di Bagnoli, che è lungo 580 metri con 4 giganteschi ponti

La flotta ILVA anteguerra

PIROSCAFI	T.S.L.	Affondato	Ricostruito
La Foce	2.436,73	18/12/43	
Nina	2.212,15	20/02/44	
Bolzaneto	2.219,71	20/06/43	
Orione	1.143,64	15/01/44	
Palmaiola	1.879,94	02/12/42	
Polluce	1.049,24	25/05/43	
Castore	1.015,87	17/07/44	1.015,87
Persia	804,41	17/05/44	804,41
Georgia	797,44	21/08/44	
Jason	532,55	15/03/44	532,55
Ape	359,37	24/04/45	359,37
Elba			2.486,00
Palmaiola			1.542,37
	<hr/>		<hr/>
	14.451,05		6.740,57
RIMORCHIATORI			
Arco	25,87	28/04/44	
Bagnoli	246,34	31/12/41	
Elsa	45,73	/09/43	
Lampo	119,78	11/04/44	
Priamar	61,54	10/11/42	
Teresa	72,91	09/09/43	
Urano	45,73	08/09/43	
Vittoria Ilva	57,54	/01/44	
Arno	106,06	/05/44	106,06
Oceania	40,65	22/01/44	40,65
Orfano	40,65	22/01/44	40,65
Po	186,82	17/05/44	
Sabastia	33,54	17/06/44	33,54
	<hr/>		<hr/>
<i>Totale T.S.L.</i>	1.1.05,11		429,67
GALLEGGIANTI MINORI	<u>6.330,03</u>		<u>1.191,36</u>
<i>Totale T.S.L.</i>	<u>7.435,14</u>		<u>1.621,03</u>

scaricatori, a quelli di Servola, Savona, Sestri. Capitani e macchinisti, marinai e ingrassatori, cuochi e ragazzi di cucina puoi trovarli in piazza Banchi a Genova, a Mergellina o a Coroglio, in piazza Unità d'Italia a Trieste. Molti di essi si sposeranno felicemente con giovani donne conosciute nella passeggiata a mare di Nervi, o davanti a Nisida.



L' "Arno" un rimorchiatore della Soc. ILVA ormeggiato a Rio Marina

LA GUERRA SUL MARE

Allo scoppio della seconda guerra mondiale la flotta dell'Ilva era costituita da 11 piroscafi e 13 rimorchiatori, oltre ad una cinquantina di galleggianti minori (pontoni e chiatte, cisterne, bette, un motoveliero). Al termine del conflitto essa risultava totalmente distrutta, come si può notare nel prospetto riprodotto che fa parte del volume edito dall'Ilva. Andarono perduti i piroscafi e i rimorchiatori, gran parte dei quali furono

autoaffondati; pure i galleggianti minori subirono tutti gravi danni.

Il primo piroscafo che risulta affondato (2 dicembre 1942) è il *Palmaiola* di 1879 t.s.l., attaccato in navigazione a circa 60 miglia da Tripoli da quattro aerosiluranti inglesi. Al comando c'era Giuseppe Mazzei che, alcuni mesi dopo, il 29 giugno del '43, subirà anche l'affondamento del *Bolzaneto*, nei pressi di Bonassola, cittadina nella Riviera di Levante.

Prima d'iniziare il racconto di quello che fu l'ultimo viaggio del *Palmaiola*, riteniamo doveroso ringraziare alcuni superstiti, e loro familiari, che hanno reso possibile la ricostruzione di questo episodio di guerra sul mare. Essi sono: Mario Carletti, classe 1910, all'epoca 2° ufficiale di coperta, che da molti anni vive con la moglie e la figlia ad Acqui, in Piemonte. Proprio la figlia, Mirka, ci ha portato una lucida, dettagliata "relazione" del naufragio subito dal padre; i figli del 1° ufficiale Appio Falanca, Flavio e Gianni, entrambi stimati capitani di Lungo Corso, per le notizie e i ritagli di giornali d'epoca. Un grazie infine a Ninetto Travison.

Il piroscafo era stato requisito dalla Regia Marina tre mesi prima. L'equipaggio era formato da circa 30 persone, di cui 13 elbani (dodici riesi e uno di Porto Azzurro); un maresciallo di marina e due militari erano addetti alla mitragliatrice posta sul ponte di comando. La nave, dopo avere lasciato Trieste, sostò a Venezia dove fu caricato materiale bellico (carri armati e autocarri, cannoni, mitragliatrici).

All'equipaggio si unirono alcuni militari tedeschi addetti al carico. Il piroscafo proseguì per Bari per completare il carico di generi alimentari, indumenti militari e diversi fusti di benzina che furono posti sopra la coperta. Dopo una breve sosta a Messina, la nave partì per Bengasi seguendo la rotta di sicurezza. Durante la navigazione il radiotelegrafista ricevette un fonogramma con l'ordine di dirottare per Navarino, in Grecia, perché Bengasi era accerchiata dalle truppe inglesi. Ulteriori disposizioni, ricevute all'alba del giorno seguente, ordinavano di dirottare per Tripoli.

Dal 23 ottobre al 4 novembre c'era stata infatti la grande battaglia di El-Alamein, con gravi perdite per l'armata italo-tedesca. Era scattata l'"operazione Torch", che prevedeva l'invasione del Nord Africa occidentale; nel settore orientale, Montgomery costringeva l'*Afrika Korps* di Rommel e le superstiti divisioni italiane al ripiegamento verso la Tunisia.

“UNA SCENA TERRIFICANTE”

Navigazione tranquilla, con venti a regime di brezza e mare quasi calmo.

“Improvvisamente”, racconta Mario Carletti, “mentre eravamo a circa 60 miglia da Tripoli, il piroscafo venne attaccato da quattro aerosiluranti inglesi che, decollati da Malta, iniziarono a lanciare siluri a cui rispondemmo facendo uso della mitragliatrice, ma con scarso successo. Due siluri colpirono il fianco destro del piroscafo, che sbandò da quel lato e cominciò ad inabissarsi. La velocità con cui il piroscafo affondava impedì di mettere in mare le lance di salvataggio. Fortunatamente, le tre zattere che erano sul cassero sopra il ponte restarono a galla e le potemmo utilizzare. Frattanto i piloti degli aerei, non paghi di aver silurato e affondato la nave, sganciarono altre bombe che colpirono i fusti di benzina che galleggiavano. La benzina prese fuoco e il mare venne in gran parte invaso dalle fiamme: molti naufraghi erano circondati da anelli di fuoco e morirono carbonizzati, altri decedettero colpiti dalle bombe. Una scena terrificante. Il silenzio era rotto oltre che dal sibilo delle bombe, dai lamenti dei feriti e dalle richieste di aiuto”.

Il Carletti, nonostante le gravi ferite riportate alla gamba sinistra e al polso del braccio destro, con la forza della disperazione e grazie al giubbotto di salvataggio che aveva addosso, riuscì a raggiungere una zattera libera dalle fiamme, sulla quale erano già saliti altri naufraghi, fra cui alcuni riesi.

“A circa 15 metri da me, il marconista, accerchiato dalle fiamme, in uno spettacolo da inferno dantesco, si lamentava e chiedeva inutilmente un aiuto che ero impossibilitato ad offrigli. Il bilancio delle vittime fu elevato. Con certezza ricordo che morirono il Direttore di macchina, il 1° e 2° macchinista, il marconista, il 1° cuoco, il commissario, i militari tedeschi. Tra i deceduti c'era purtroppo il giovane nostromo, Cesarino Barioli di Rio Marina”.

Il drammatico racconto del Carletti coincide perfettamente con le notizie fornite dai figli di Appio Falanca, al quale fu conferita la Medaglia di bronzo al Valor Militare, con la seguente motivazione:

“Primo ufficiale di piroscafo requisito, colpito con siluro e incendiato da aerei nemici, si prodigava, incurante del pericolo, con instancabile attività nell'opera di salvataggio del personale imbarcato. Costretto ad abbandonare la nave in corso di affondamento, cedeva con slancio ed

abnegazione il proprio salvagente al comandante che ne era privo e raggiunte a nuoto le zattere in preda alle fiamme riusciva a spegnere l'incendio e a porre in salvo su di esse numerosi naufraghi, dimostrando nella critica circostanza sereno coraggio, spirito di iniziativa ed elevato senso del dovere". (Determinazione 1° marzo 1943-XXI).

Il giorno dopo, 3 dicembre, i naufraghi erano ancora sulle tre zattere, alla deriva. Travison ricorda che il 1° ufficiale Falanca chiamava ad alta voce i naufraghi cercando di non perdere il contatto. Per fortuna il mare era calmo, il tempo buono, la temperatura abbastanza mite nonostante fosse dicembre.

"Nel pomeriggio", continua il 2° ufficiale Carletti, "le zattere su cui erano accasciati, o seduti, uomini che ormai disperavano di salvarsi, vennero sorvolate da un aereo, probabilmente inglese, che volava a bassa quota. Credevamo fosse giunta la fine, ma anziché mitragliarci, il pilota telegrafò a Malta, e Malta alla Croce Rossa Internazionale. Dopo 42 ore di permanenza in mare, in parte feriti, tutti stremati e disperati, fummo salvati dalla nave-ospedale italiana Meta, che ci condusse a Zuara, nei pressi di Tripoli. Il comandante della nave ci comunicò, in seguito, di aver ricevuto l'ordine di soccorrerci dalla Regia Marina, tramite la Croce Rossa. Io, che ero il ferito più grave, il giorno seguente fui trasportato all'ospedale militare di Tripoli, gli altri superstiti furono rimpatriati. Anche se sono passati tanti anni, è un episodio che ha segnato la mia esistenza e che non potrò mai più dimenticare, anche perché, ancora oggi, ne porto i segni visibili: la mia gamba sinistra, operata ed ingessata in modo approssimativo e frettoloso a Tripoli, in un ospedale affollato di feriti ed accerchiato, e poi una seconda volta a Napoli, dove fui trasportato con la nave-ospedale Gradisca, e nel cui policlinico rimasi due anni, si è accorciata di parecchi centimetri, per cui da allora zoppico vistosamente".

Ninnetto Travison ricorda quando giunsero a Zuara. *"Fummo ristorati, il giorno dopo eravamo a Tripoli, dove ci servirono un rinfresco. Lì trovammo il nostro paesano Mario Poggetti, militare in marina. Dopo quattro giorni ci portarono a Napoli, poi proseguimmo in treno per l'Elba. Trovammo il paese in subbuglio, perché il comandante aveva telefonato dicendo che eravamo tutti salvi, meno uno. Non aggiunse altro".*

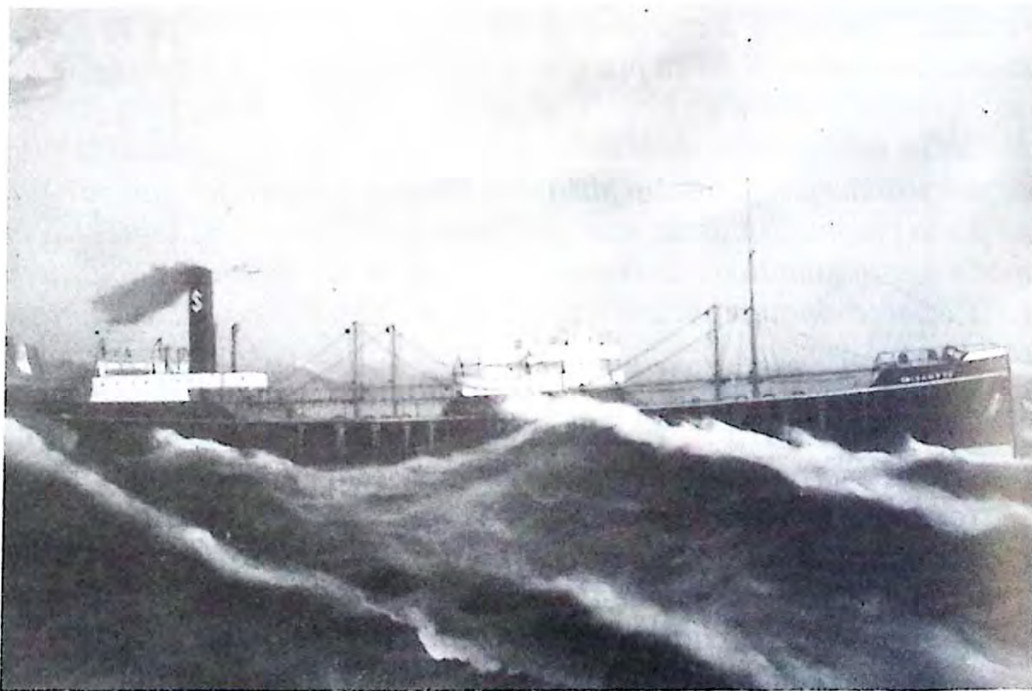
Questi i superstiti elbani del Palmaiola: Giuseppe Mazzei, comandante; Appio Falanca e Mario Carletti, rispettivamente 1° e 2° ufficiale; Giuseppe Mandorini, Elbano Mazzei, Bruno Scalabrini, Giuseppe Ghenda, fuochisti; Ninnetto Travison, marinaio; Aldo Bandinelli, giovanotto;

Lido Carletti, 2° cuoco; Eugenio Carletti, cameriere, tutti di Rio Marina; il carbonaio De Angeli di Porto Azzurro.

Si conclude qui il racconto di un lontano episodio del tempo di guerra, che la precisa, accorata testimonianza del marittimo Mario Carletti ci ha mostrato in tutta la sua drammaticità. Un episodio doloroso, che abbiamo voluto rievocare anche per un commosso tributo alla memoria del giovane, sfortunato nostromo Cesarino Barioli e di tutti i marittimi che non tornarono.

L'AFFONDAMENTO DEL "BOLZANETO"

Nel periodo dal 1930 al 1940, con l'intensificarsi dei trasporti dei minerali via mare dall'isola d'Elba agli impianti siderurgici, dia ghisa e di altri materiali tra i diversi stabilimenti, la società ILVA di Genova provvide a sostituire il vecchio naviglio con altro più efficiente, riuscendo così a dotarsi di una flotta in grado di soddisfare l'aumento dei traffici verificatosi in quegli anni.



Il Piroscalo "Bolzaneto" (2.219 T.S.L.) della Soc. ILVA.

Il *Bolzaneto*. Acquerello di proprietà del capitano marittimo Boris Giannelli, eseguito intorno al 1930 da un pittore estemporaneo di Napoli dopo avere ascoltato dai marinai del piroscalo il racconto di una fortunosa traversata da Bona (Algeria) a Bagnoli.

Allo scoppio della seconda guerra mondiale questa flotta era costituita da undici piroscafi, per complessive 14.451 tonn.s.l., oltre ad una sessantina di mezzi minori - rimorchiatori, pontoni e chiatte - impiegati nei traffici locali, all'Elba e presso i vari stabilimenti.

Nel dicembre del '43, tre anni e mezzo dopo l'inizio delle ostilità, risultavano affondati quattro piroscafi: *Palmaiola*, *Polluce*, *Bolzaneto*, *La Foce*. Gli altri sette: *Georgia*, *Nina*, *Persia*, *Jason*, *Ape*, *Orione*, *Castore* si trovavano nei porti di Genova, Piombino e Portoferraio. Anch'essi però, così come gli altri mezzi minori, dovevano successivamente subire la stessa sorte in seguito ad azioni belliche (attacchi aerei, mine, sottomarini), o per autoaffondamento. Il piroscafo più piccolo, l'*Ape*, di 359 t.s.l., sarà l'ultimo ad essere affondato (24 aprile 1945).

* * *

Nella tarda mattinata del 29 giugno 1943, poco meno di due miglia al largo di Bonassola (piccolo centro della Riviera di Levante in provincia di La Spezia), il piroscafo *Bolzaneto* fu colpito da due siluri lanciati da un sommergibile nemico, che stava appostato in immersione, sotto-costa. I siluri centrarono, sulla dritta, la stiva n. 3, a poppavia della plancia. Il carico di ghisa della contigua stiva n. 4, spostandosi verso il centro della nave, provocò il rapido impennarsi della poppa, che s'innalzò perpendicolarmente. Subito dopo il piroscafo colò a picco su un fondale di circa 50 metri.

Nell'affondamento del *Bolzaneto* persero la vita undici membri dell'equipaggio, tutti riomarinesi, oltre ad alcuni militari della Regia Marina (cannonieri e segnalatori), anch'essi imbarcati sul piroscafo. Nove furono i superstiti, compreso il comandante Giuseppe Mazzei.

La notizia del tragico episodio gettò nello sconforto i familiari delle vittime, tra i quali vi erano anche dei bambini in tenera età. Tutta la popolazione, già duramente provata dagli eventi bellici, fece sentire la sua solidarietà ai congiunti dei marittimi periti nell'affondamento.

Il sacrificio di questi marinai è ricordato anche in una corrispondenza da Rio Marina apparsa il 10 luglio 1943 sul quotidiano *Il Telegrafo* di Livorno, sotto il titolo "*Eroi della marina mercantile*", che riportiamo integralmente:

Il contributo di sangue che ha dato la Marina Mercantile nella attuale guerra è grande, ma certamente il nostro Comune è tra i centri marinari dove la proporzione è molto elevata.

Undici suoi figli avevano già versato il loro generoso sangue nella lotta

titanica; ora, alla già numerosa schiera, se ne sono aggiunti altri undici che hanno immolato la loro vita per la grandezza della Patria.

Eroi oscuri che giorno e notte affrontano le insidie del nemico, col solo desiderio di poter giungere e depositare il prezioso carico delle loro navi a destinazione. Questi Eroi, che non hanno la gioia del combattimento, che non possono mai affrontare il nemico ad armi pari perché spesso si presenta sotto le forme più insidiose e micidiali, come mine subacquee e sottomarini, questi Eroi sanno che di fronte a tale nemico possono qualche volta per la perizia dei loro Comandanti evitarlo, ma mai vincerlo.

Eppure le navi, quando lasciano i porti, sono complete di equipaggio perché gli uomini che hanno sempre trascorso la loro vita sui mari, non temono sul mare la morte. A questi Eroi purissimi va il nostro pensiero commosso e riverente; alle famiglie colpite nel loro grande affetto inviamo il nostro sentito cordoglio. Ecco i gloriosi nomi degli ultimi Caduti: 1° ufficiale Carletti Fortunato di Ottavio; 2° ufficiale Falanca Gino di Giuseppe; nostromo Silvietti Luigi di Attilio; ingrassatore Caffieri Mario di Giuseppe; cameriere Giannoni Francesco di Stefano; fuochista Innocenti Romeo di Vincenzo; carbonaio Soldani Mario di Primo; marinai Regini Dagoberto di Romolo, Pietrini Ilmano di Ubaldo, Giannoni Luigi di Lorenzo; mozzo Braschi Otello di Orlando.

* * *

Quel giorno il *Bolzaneto* (2.219 tonn.s.l., secondo, dopo *La Foce*, in ordine di stazza) era diretto a Genova con un carico di "pani" di ghisa che aveva imbarcato al pontile dello stabilimento ILVA di Portoferraio, da cui era partito il giorno prima.

A questo punto sentiamo il racconto di ciò che accadde nei momenti che seguirono il siluramento, fattoci qualche tempo fa da due marittimi riesi, che insieme a pochi altri riuscirono a salvarsi: Giuseppe Baccetti, 83 anni, terzo macchinista, deceduto nel febbraio '83; e Garibaldo Mancusi di 74 anni, marinaio.

"Quando fummo colpiti - ricordava il Baccetti - mi trovavo fuori della saletta da pranzo, perché faceva molto caldo. Appena udito il colpo, mi gettai in mare. Quando tornai a galla, mi accorsi che il piroscafo era già affondato. Immediatamente il forte risucchio mi trascinò sotto, per due o tre volte; solo per la mia abilità nel nuoto riuscii finalmente a vincere la forza dell'acqua. Mi guardai intorno e vidi una zattera di salvataggio, sulla quale era salito uno dei militari della Regia Marina: un giovane poco pratico del mare e che

per puro caso si salvò. Poco dopo mi raggiunsero due altri sopravvissuti, il comandante Mazzei e il fuochista Martorella. In quel momento avvertii un forte dolore all'anca; ero stato ferito da un boccaporto che mi aveva urtato mentre venivo su".

Ascoltiamo ora il Mancusi, il quale, dopo quarant'anni, ricorda con molta lucidità l'accaduto.

"Quella mattina avevo lasciato il timone alle 8, tra l'isola del Tino e la Palmaria. Smontando, mi sostituì il marinaio Alfonso Giordani. Con lui era rimasto sul ponte il comandante. Navigavamo con mare calmo. Dopo circa tre ore, verso le 11, fummo improvvisamente colpiti sulla dritta da due siluri, a poppavia della plancia. Prima di lanciarmi in mare da poppa, sulla dritta, provvidi insieme a "Peppetto" Baccetti, a Martorella e al Pierangioli a fissare col gancio la porta del corridoio che portava verso prora, per consentire agli ufficiali e ai marinai di salire in coperta e salvarsi.

Raggiungemmo la spiaggia aiutati da un peschereccio e da un motoscafo della Capitaneria di Porto. Fummo subito accompagnati in casa dello spedizioniere di Bonassola, signor Delfino, ove potemmo rifocillarci dopo esserci cambiati gli abiti.

Oltre al comandante ed al Baccetti, riuscirono a salvarsi Aldo Bandinelli (giovannotto), Fiorenzo Martorella (fuochista), Alfonso Giordani (marinaio), il signor Nota (direttore di macchina), Vincenzo Pierangioli (caporale di macchina) e il marinaio Buroni, di Portoferraio.

La sera di quello stesso giorno salimmo su un treno per fare ritorno all'Elba. Ma le mie peripezie non erano finite: diciannove anni dopo, nel '62, subii un secondo naufragio, nell'Oceano Indiano, con una petroliera che si spezzò in due".

L'affondamento del *Bolzaneto* è uno dei tanti episodi di cui furono protagonisti i marittimi dell'ILVA. Tuttavia esso è da considerarsi tra i più gravi, per la perdita di vite umane che fece registrare.

Rievocarlo, dopo quarant'anni, è un doveroso omaggio a tutti i riesi che sul mare affrontarono le insidie e i pericoli del tempo di guerra.

L'autoaffondamento del "Castore"

Nel novembre '84 ho compiuto 88 anni di età, 40 dei quali di effettiva navigazione. In quel lungo periodo (con due guerre mondiali in mezzo) ne ho viste di cotte e di crude.

Cominciai a navigare nel lontano 1913 in qualità di mozzo ed ho concluso la mia carriera nel 1956 come comandante. Durante il mio servizio mi sono capitati molti casi significativi, uno dei quali mi è rimasto impresso nel ricordo, e cioè l'autoaffondamento del *Castore* avvenuto nel porto di Savona il 9 settembre 1943. Il piroscafo, di cui ero al comando, apparteneva alla Società Ilva di Genova.

Il 3 settembre eravamo partiti da Bagnoli con un carico di 1.500 tonnellate di acciaio destinato allo stabilimento Ilva di Savona. Dopo un viaggio travagliato, con brevi soste a Civitavecchia, Piombino e La Spezia, arrivammo a Savona la sera del giorno 7.

Nella notte tra l'8 e il 9 settembre, verso le due, si affiancò una motobarca della Capitaneria. Un ufficiale mi comunicò che l'Italia aveva firmato l'armistizio. Disse che io ero arbitro di attuare qualsiasi decisione: prendere il largo e raggiungere navi Alleate issando un segnale già convenuto tra le autorità marittime; oppure dirigere verso l'isola d'Elba. Altra soluzione, aggiunse, poteva essere l'autoaffondamento del piroscafo.

Verso le quattro del mattino tutto l'equipaggio (17 persone) si trovava in coperta. Pensavo di raggiungere i mezzi Alleati, ma avevo fatto i conti senza l'oste, perché nel deposito c'era carbone sufficiente solo per poche ore di marcia. Incaricai il primo ufficiale Oreste Leoni di andare alla direzione dello stabilimento a cercare un gruista che potesse caricare del carbone che si trovava ammucchiato sulla banchina. Il Leoni tornò poco dopo, dicendomi che non aveva trovato nessuno disposto a risolvere il nostro problema.

Con la morte nel cuore (ma con grande sollievo dell'equipaggio) decisi di autoaffondare il piroscafo. Chiamai il primo macchinista,

Angelo Tagliaferro di Marciana Marina, ordinandogli di spegnere i forni e di aprire tutte le prese a mare in modo da allagare il locale macchine e i doppifondi. Insieme all'equipaggio mi recai in Capitaneria, dove furono restituiti i libretti di navigazione. Ritirai i giornali di bordo e sbrigai le pratiche per lo sbarco dell'equipaggio.

Verso le 11 tornai sul *Castore* ormai "agonizzante". Dato che il piroscafo era attraccato a banchina, salii a bordo. Ero solo e non mi sarei più staccato da lì. In quel momento sopraggiunse un gruppetto di soldati tedeschi, gli stessi che avevano occupato il porto. Un ufficiale e due soldati salirono a bordo: vedendo che mi aggiravo sul ponte di coperta mi chiesero se facevo parte dell'equipaggio. Risposi che ero lì solo per ... curiosare. Mi dissero di andar via.

Mi recai allora dalla parte opposta del porto, sulla strada per Albisola, da dove potei assistere al momento finale dell'affondamento. Erano le 14,30. Non nego che in quel momento piansi, come se avessi perduto una persona di famiglia.

Il *Castore* giaceva su un fondale di circa 10 metri. Affioravano soltanto il ponte-lance e il castello di prora.

Virgilio Gorelli

"Timone a dritta e macchina a tutta forza!"

Era mia abitudine in navigazione non scendere mai dal ponte di comando: ci stavo giorno e notte sempre in piedi; ci sono stato anche 48 ore consecutive. Il giorno 22 luglio 1943, alle ore 10,30 circa, mentre stavo scrutando l'orizzonte, avvistai otto apparecchi nemici al largo di Anzio, con rotta Nord.

Quando gli aerei al nostro traverso fecero un'accostata di 90 gradi puntando verso di noi, ne intuì le intenzioni ed operai di conseguenza ordinando tutto il timone a dritta e macchina a tutta forza. Ancora molto lontani, essi aprirono il fuoco con le mitragliatrici ed io allora allontanai il timoniere e presi il suo posto.

La fortuna volle che quando furono al tiro ci trovammo prua con prua: sganciarono due siluri, che passarono uno a destra e l'altro a sinistra della nave, a pochi metri dalle fiancate, mentre io, in attesa dello scoppio, mi ero preso la testa fra le mani.

Frattanto la nave si era venuta a trovare con la prua verso terra ed allora decisi di portarla ad incagliare. Nel frattempo gli aerei nemici compirono un'evoluzione entro terra e ritornarono all'attacco disponendosi quattro di prua e quattro di poppa alla nave.

Anche questa volta fummo assistiti dalla fortuna, che ci fece trovare prua con prua. Gli aerei di prua erano aerosiluranti e sganciarono due siluri che passarono lungo le fiancate senza esplodere; quelli di poppa erano scorte che ci mitragliavano. Eravamo vicinissimi alla spiaggia. Mi affacciai fuori dalla timoneria e vidi che gli apparecchi si allontanavano, perciò diedi mano al timone e virai tutto a dritta. Urtammo col fianco lungo la spiaggia, lasciando una scia gialla mossa dall'elica. La nave non subì alcun danno, eccetto qualche foro in coperta.

Nel casotto della timoneria, dove mi trovavo io, non c'era né una tavola sfondata, né un vetro rotto. Ringraziammo il nostro Santo protettore per averci scampata bella.

Il 16 settembre 1943, mentre eravamo a Portoferraio per caricare ghisa, la città fu bombardata da aerei tedeschi e tutto l'equipaggio scappò e non fece più ritorno. Io rimasi a bordo perché amavo la *Foce* come fosse una persona di famiglia. Alcuni giorni dopo venne un ufficiale con il ruolino dell'equipaggio preso in Capitaneria e mi portò in cerca dei marinai fuggiti. Andammo a Porto Longone, Rio Elba e Rio Marina, ma nelle case non trovammo quasi nessuno e quei pochi che io vidi finì di non riconoscerli e perciò ritornammo a mani vuote.

Nel novembre venne un equipaggio tedesco e si prese la *Foce*. Dal mio libretto di navigazione risulta che io sbarcai per malattia il 5 novembre e con questa data chiusi la carriera di mare, mentre per la *Foce* non era ancora finita. Andò a Genova a scaricare ghisa e poi a Piombino per caricare vario materiale di magazzino, da portare a Genova. Durante il viaggio venne silurata nel golfo di Chiavari il 18 dicembre 1943. Per la *Foce* fu la fine, ma anche, come si seppe poi, per l'equipaggio tedesco, che affondò con lei.

Antonio Araldi

L'ultima traversata della "Nina"

L'8 settembre del '43, il piroscafo *Nina* (2212 t.s.l.), della Società ILVA di Genova, si trovava nel porto di Civitavecchia, di rilascio nella traversata da Piombino a Bagnoli. L'annuncio dell'armistizio ci colse di sorpresa lasciandoci nell'attesa angosciata degli eventi.

Alle 5,30 del mattino del giorno 9 il marinaio di guardia in coperta bussò alla porta della mia cabina per informarmi che la banchina era completamente presidiata da carri armati. Il tempo di vestirmi e già trovai la coperta vigilata da militari tedeschi, i quali, armi alla mano, ordinarono il raduno di tutti gli ufficiali di bordo.

Eseguito un sommario controllo, fummo inquadriati e trasferiti sotto scorta nella locale fortezza, dove fummo dichiarati prigionieri.

Il giorno 10 il comandante della nave fu trasferito al Comando Navale Tedesco, dove gli fu chiesta collaborazione per rimorchiare con la *Nina* il P/fo *Carbonello* da Civitavecchia a Cagliari, con un carico di 9.000 tonn. di materiale bellico.

Il comandante fece allora presente che con la scarsa potenza di macchina della *Nina* la velocità del rimorchio sarebbe stata talmente bassa da esporre le due navi a gravi rischi di attacco, sia da parte aerea che dei sommergibili alleati; pertanto, scartata l'ipotesi del rimorchio, il Comando Tedesco ordinò in alternativa di affiancare il *Carbonello* per rifornirlo di acqua.

Alle 17 circa dello stesso giorno eseguiamo l'ordine e ci affiancammo al *Carbonello*. Verso le 18.30 il direttore di macchina, sig. Sardi, mi informò che il comandante ed il marconista erano riusciti a tagliare la corda, eludendo la sorveglianza delle sentinelle tedesche; notizia che mi fu confermata menzora più tardi dal Pilota del porto, il quale aggiunse: "*Lei, come 1° ufficiale, prende il comando - Pronti a muovere per le ore 21 - Destinazione Tolone - Attenzione, perché sarà scortato da due motosiluranti*".

Alle 21, come stabilito, ritornò a bordo il Pilota e mollati gli ormeggi ci dirigemmo per l'uscita dal porto, dove le motosiluranti germaniche si defilarono di prora e segnarono di seguirle.

La notte era chiara e serena, il mare calmo. Provenienti dalla costa giungevano gli echi di spari. Seguivamo la rotta di sicurezza.

Verso le 23 una delle due m/siluranti invertì la rotta, mentre l'altra si dispose con rotta parallela a circa cento metri di distanza al traverso sulla nostra sinistra.

Chiamai allora sul ponte il capo cannoniere dell'aggregato personale militare per esporgli un piano che nel frattempo avevo pensato. Se con il cannone di bordo avessimo fatto fuoco sulla nostra scorta, avremmo potuto portare la nave ad incagliare sui bassi fondali della costa non distante ed avremmo potuto metterci tutti in salvo. Ma il mio interlocutore giudicò troppo rischioso per lui il mio piano e pertanto il progetto restò lettera morta.

Nel frattempo la m/silurante si avvicinò a portata di megafono ed in chiaro italiano ordinarono che tutto il personale evacuasse la piazzola del cannone. Sembrava mi avessero letto nel pensiero.

Alle 2 del giorno 11, passato da poco l'Argentario, la silurante si affiancò nuovamente per informarci che il passaggio del Canale di Piombino sarebbe stato troppo pericoloso, pertanto la nuova rotta sarebbe passata tra l'Elba e la Corsica.

Le cose a questo punto si stavano mettendo male. La mia segreta speranza era di portare la nave ad incagliare sulla costa Est dell'Elba, tra Rio Marina e Capo Pero. Quella sarebbe stata la nostra ultima opportunità per non finire internati a Tolone.

Mi consultai con il direttore di macchina, sig. Sardi e con il 2° ufficiale Pinotti per metterli al corrente degli ultimi sviluppi della situazione. Per non perdere l'ultima speranza bisognava ridurre la velocità e governare «mangiando» a dritta 10/20° in modo da essere in vicinanza dell'Elba alle prime luci del mattino.

L'operazione ebbe subito inizio e poco dopo, vedendoci allontanare, la silurante ritornò sottobordo per intimarci di seguire correttamente la nuova rotta. Trovammo la scusa che la diminuzione di velocità era dettata dalla penuria di carburante e la rotta instabile causata da anomalie magnetiche della bussola.

Verso le 5 del mattino scorgemmo un segnale verso ponente; era la nostra isola, ma la m/silurante ci precedeva di prora e noi non

potevamo rispondere con segnali di riconoscimento. Alle prime luci dell'alba la batteria di Punta Calamita aprì il fuoco sui due bersagli, non avendo avuto risposta ai segnali di riconoscimento. Le salve cominciarono a caderci intorno, per fortuna senza conseguenze, e quello per noi fu il momento più difficile.

La m/silurante, per sfuggire al fuoco della batteria, aumentò la velocità, distanziandoci rapidamente e fu allora che ordinai: "*Avanti tutta. Timone tutto a dritta, andiamo a casa*".

Mentre la *Nina* arrancava sbuffando verso la costa isolana, le salve della batteria costiera si orientarono esclusivamente verso la m/silurante che si allontanava a tutta forza. Ce l'avevamo quasi fatta, restava in noi la paura che la m/silurante, vistasi beffata, ci lanciasse un siluro; ma per fortuna i tedeschi, occupati a sfuggire alle cannonate, si allontanarono rapidamente.

Avvicinandoci alla costa, rispondemmo ai segnali di riconoscimento ed alle 8,30 potemmo ormeggiare a Porto Longone. L'equipaggio era in maggioranza isolano e per la buona sorte poteva ritornare in seno alla famiglia.

Appena ormeggiati, il capo reggente la Capitaneria mi comunicò di approntare la nave per l'autoaffondamento; ordine successivamente revocato dopo l'occupazione tedesca dell'isola.

Verso la fine di settembre fui convocato al Comando tedesco che si era insediato nella Villa di San Martino e, contrariamente alle ansie per quella chiamata, fui invitato a riarmare la nave con bandiera tedesca. I tedeschi furono comprensivi, accettando il mio rifiuto per ragioni familiari.

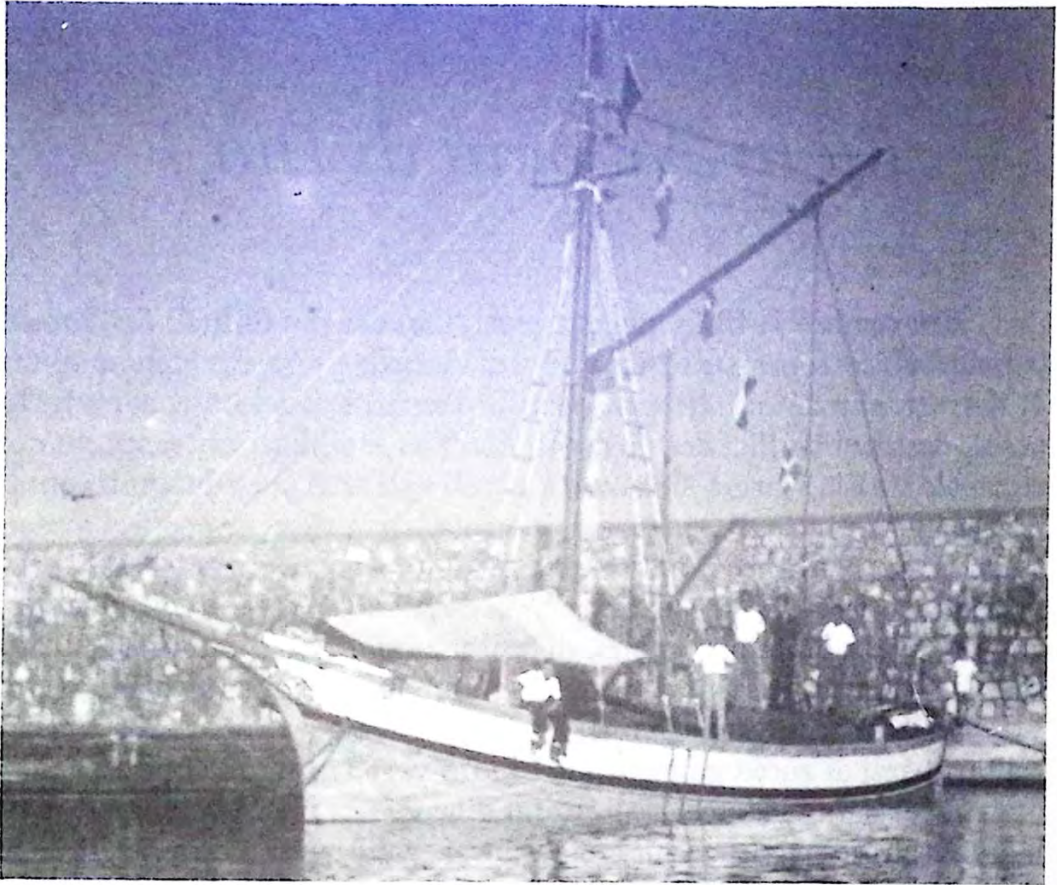
Il 3 novembre passai le consegne ad un equipaggio triestino venuto espressamente per armare la nave. Quando issarono a poppa la bandiera del Terzo Reich provai un senso di angoscia: ormai la *Nina* e la sua storia non esistevano più. Quel 3 novembre 1943 fu l'ultimo giorno.

Dino Gattoli

Fu la "Volontà di Dio"!

Il novembre 1943 fu, per noi riesi, uno dei più difficili dell'intero periodo bellico: soprattutto dal punto di vista degli approvvigionamenti di derrate alimentari. Scarsa o nulla l'agricoltura locale, vietata la pesca, cessati i traffici dei piroscafi dell'ILVA addetti al trasporto del minerale tra Rio Marina, Genova, Bagnoli e gli altri porti del continente, che permettevano agli equipaggi, in prevalenza riesi, di portare a casa qualcosa per integrare le magre razioni della tessera annonaria. Passato il periodo della frutta e della poca verdura estiva disponibile, rimaneva solo la possibilità di disporre di "zucca gialla". Ma un minestrone di zucca, solo zucca, senza pasta né condimento era quanto di peggio si potesse desiderare a sedici anni! Trovare a tavola una brodaglia con dei solitari pezzi di zucca galleggiante, fu un vero trauma!

Ricordo in modo particolare un giorno: era un vero temporale. Il mare di scirocco montava sul molo. Non si erano nemmeno avvicinate le motozattere militari tedesche che, dirette o provenienti dalla Sardegna, facevano spesso scalo nel nostro porto. I rifornimenti della farina ed altre derrate, avvenivano da Piombino con un piccolo bastimento a motore. La panificazione era garantita solo per un giorno. Da qui l'interesse di tutti a scrutare il canale in burrasca, per controllare se, l'atteso bastimento, con il carico di farina, fosse in arrivo. Nel pomeriggio, quasi all'imbrunire, la sagoma del piccolo motoveliero (35 tonnellate di stazza) fu avvistata oltre Palmaiola; si avvicinava lentamente ondeggiando paurosamente. Era la "Volontà di Dio" con i fratelli Francesco, Lelio e Piero Pennello; originari di Marina di Campo, ma riesi di adozione, da giorni in sosta a Piombino per il maltempo. Erano riusciti a forzare il "blocco" dello scirocco per portare il tanto atteso carico. La notizia del loro avvistamento si sparse in un baleno! Molti accorsero sugli "Spiazzi" per accertarsi di persona. L'oscurità scendeva e la pioggia riprese a cadere. Per un momento la barca scomparve alla vista, non prima, però, di aver notato un deciso accostamento verso terra. Riapparve dopo, sempre



Il motoveliero "Volontà di Dio" ormeggiato nel porto di Rio Marina.

ondeggiando pericolosamente, all'altezza dei ponti di Vigneria. Ormai mancava poco all'arrivo.

Decine di persone accorsero in porto ad ormeggiare la *Volontà di Dio*, alcuni, più lesti, salirono a bordo per aiutare lo sbarco del prezioso carico. Si doveva attendere il momento favorevole della "risacca" per scendere da una tavola insicura, con un sacco di cento chili in spalla. Altri, in due, sollevavano i sacchi dal bordo della barca per lanciarli sulla banchina al momento opportuno.

Alcuni capannelli di persone, intanto, si erano formati e sostavano sugli "Spiazzi" e sulle "Panicciate". Dal loro parlare sommesso si intuì che qualcosa di inconsueto era accaduto durante il viaggio. Si seppe poi che la barca, per un'avaria al motore, era stata scarrocciata verso terra nei pressi di Capo Pero, e l'equipaggio, per evitare il naufragio, era stato

costretto ad alleggerire il carico in coperta, gettando in mare diversi sacchi di farina. Qualcuno pensò bene di andare a constatare di persona questo "alleggerimento". Era ormai buio. Rientrammo tutti a casa: mancava solo zio Leonello, che, in compagnia di un fiorentino sfollato al "Sasso", aveva seguito da vicino l'intera vicenda dei fratelli Pennello. A tarda sera, un po' in apprensione, sentimmo un vociare sommesso, un tramestio per le scale. Zio Leonello e l'amico fiorentino trascinarono faticosamente su, per le scale, al secondo piano, un sacco gonfio d'acqua e di farina. Un quintale di grazia di Dio!

Il mare aveva bagnato solo un piccolo strato del contenuto lasciando intatta la quasi totalità della farina del sacco. Portammo a fatica il pesante fardello in cucina, riempimmo pentole, sacchetti, federe di guanciali. Furono fatte diverse parti del prezioso bottino, sia tra i fortunati protagonisti, che per i vicini.

All'epoca la solidarietà era un bene comune. Gli eroi del giorno, bagnati ed ansimanti per la fatica, ma felici, raccontarono di aver intuito che il carico della barca sarebbe approdato alla spiaggia di Capo Pero, ma era necessario recuperarlo prima che le onde avessero spinto i sacchi sulla scogliera. Istantivo poi fu il tuffo in mare, il faticoso recupero, poi il prezioso carico messo in equilibrio su una vecchia bicicletta, fu spinto a fatica in salita sulla strada e successivamente giù per la discesa della Ripa Bianca, fino al portone di casa.

Durante il tragitto di ritorno invitarono ed incoraggiarono altri conoscenti a correre subito sulla spiaggia a prendere i sacchi rimasti. A casa fu festa grande! Si fecero le ore piccole. Il sacco, svuotato e tagliato, fu disposto sul tavolo, ben raschiato con dei cucchiari per utilizzare anche la farina bagnata dal mare. Le piccole palline d'impasto vennero religiosamente ripulite da qualche pelo di sacco per passare poi alla "squadra" del mattarello. Nulla andò perduto; per l'intera nottata mattarelli, antiche macchine per la pasta, rimasero in funzione.

Il giorno seguente non fu minestra di zucca, ma pasta fresca, schiacciate, focaccine: solo allora mi accorsi, con sorpresa, che la tanto decantata "buona minestra di zucca" di mamma era antipatica a tutti, anche a lei. In pochi credemmo che il gesto dei fratelli Pennello fosse stato causato veramente da un guasto al motore che aveva messo in difficoltà la loro barca. Si trattò certamente di un coraggioso slancio di generosità che comportava però un grave rischio in quanto poteva essere interpretato dagli occupanti tedeschi come atto di sabotaggio.

Nessun danno invece per i panificatori locali che dovevano rispondere - agli effetti della contabilità annonaria - della farina ricevuta e non della parte del carico finito in mare. L'Ente prefettizio annonario avrebbe successivamente integrato la farina perduta. Qualcuno sussurrò: *"È stata la volontà di Dio!"*.

Del resto era il bel nome del piccolo bastimento che ondeggiando paurosamente, in quel mare in tempesta, aveva portato tanta gioia in un momento amaro e triste.

INDICE:

Presentazione	pag.	3
Introduzione	"	5

RIO E IL MARE

Con il settecento ha inizio la marineria velica (di Carlo Carletti)	"	17
Il naufragio del brigantino Inglese "Scindian" alla Ripa Bianca (di Giuseppe Leonardi)	"	23

TRE SCRITTORI RIESI

Storie di Rio (di Luigi Berti)	"	31
Tramonto sull'Elba (di Luigi Berti)	"	37
L'ultima poesia sul mare (di Mario Giannoni)	"	43
All'ombra dei Fichidindia (di Pier Luigi Luisi)	"	47

SACCHI DI VENTO E CITTA GALLEGGIANTI

Un sacco di vento: La goletta Clementina (del Capitano Pavolini)	"	53
Una città galleggiante: La turbonave Andrea Doria (di Giuseppe Leonardi)	"	57

GENTE DI MARE

Fulvio Cignoni (di Giuseppe Leonardi)	"	75
Desiderio Tonietti (di Giuseppe Leonardi)	"	81
Giuseppe Carletti (di Mario Carletti)	"	89
Luigi Pazzaglia (di Giuseppe Leonardi)	"	91
Amedeo Muti (di Carlo Carletti)	"	95
Un povero mozzo (di Carlo Carletti)	"	97
Giuseppe Giulietti: difensore dei lavoratori del mare (di Giuseppe Leonardi)	"	101
La traversata dell'Atlantico in solitario (di Franco Faggioni)	"	109

MARE E GUERRA

Gli equipaggi riesi dell'ILVA (di Giuseppe Leonardi)	"	119
L'autoaffondamento del Castore (di Virgilio Gorelli)	"	131
Timone a dritta e macchine a tutta forza (di Antonio Arnaldi)	"	133
L'ultima traversata della Nina (di Dino Gattoli)	"	135
Fu la "Volontà di Dio" (di Carlo Carletti)	"	139

I TESTI DI CUI NON È CITATA LA FONTE
SONO PRESI DALLA RIVISTA "LA PIAGGIA".

Hanno collaborato nella ricerca dei testi e delle foto:

Carlo Carletti, Lelio Giannoni, Pina Giannullo,
Marcello Gori, Giuseppe Leonardi, Pino Leoni
Lorenzo Marchetti, Anna Mery Tonietti.

UN PARTICOLARE RINGRAZIAMENTO VA

AL MONTE DEI PASCHI DI SIENA
SPONSOR DELLA PUBBLICAZIONE,

ALLA RIVISTA "LA PIAGGIA"
(EDITA DAL CENTRO VELICO ELBANO),

ALL'ASSOCIAZIONE CULTURALE
«CLUB LA VENA DEL FERRO»,

ALL'UFFICIO CULTURA E P.R.
DEL COMUNE DI RIO MARINA.

Luglio 1995

Editrice «Il Quadrifoglio» S.a.s. - Via C. Pisacane 9 - Livorno

