Maurizio Coccia

L'*Umbria* sulle acque del mondo

Geografie e storie di navi con il nome di una regione

Culture Territori Linguaggi - 20
2022

Culture Territori Linguaggi

CTL 20

Università degli Studi di Perugia

2022

Culture Territori Linguaggi

La Collana non periodica dell'Università degli Studi di Perugia «Culture Territori Linguaggi» (CTL) è costituita da volumi monografici pubblicati sia nel tradizionale formato a stampa, sia in modalità digitale disponibile sul web: una scelta, quest'ultima, concordata dal Comitato Scientifico per garantire ai contenuti la più ampia diffusione possibile e per poterne assicurare, nel contempo, la massima fruibilità.

La stessa intitolazione esprime efficacemente la natura e gli intenti della Collana, nella quale trovano spazio i più significativi risultati di studi e ricerche riconducibili ai molteplici e diversificati ambiti disciplinari afferenti alle competenze umanistiche dell'Ateneo perugino o di collaboratori a esso collegati, così da offrire l'opportunità a docenti e ricercatori, nonché ai più meritevoli dottori di ricerca e laureati, di una sede qualificata nella quale pubblicare i frutti originali del proprio lavoro.

La Collana CTL si avvale di procedura di peer review per la presentazione e la pubblicazione di monografie scientifiche (in conformità agli standard stabiliti da Thomson ISI).

La Collana pubblica monografie scientifiche in lingua italiana, inglese, francese, tedesca e spagnola. I prodotti sono corredati in appendice da abstract in lingua inglese. Il Direttore della Collana riceve ed esamina la proposta di pubblicazione, richiede il manoscritto all'autore e trasmette la documentazione al referente dell'area di competenza tematica nel Comitato Scientifico. Il referente, dopo aver eliminato dal manoscritto ogni elemento di identificazione dell'autore, provvede a inoltrarlo a due revisori (membri del Comitato Scientifico, studiosi, esperti e professionisti), almeno uno dei quali esterno all'Ateneo. I revisori inviano al Direttore della Collana e al referente un parere relativo al testo scientifico, così articolato:

- accettabile per la pubblicazione;
- accettabile dopo revisioni secondarie;
- accettabile con revisioni sostanziali e conseguente riattivazione della procedura (in tal caso, i revisori che hanno formulato il primo giudizio saranno chiamati a valutare la conformità degli adeguamenti);
- non accettabile.

Il Direttore provvederà a trasmettere all'autore il risultato della valutazione. Qualora i pareri dei valutatori risultassero contrastanti, il testo sarà inviato a un ulteriore revisore scientifico, non informato delle opinioni espresse in precedenza dai colleghi. Se il giudizio è negativo il lavoro è respinto, altrimenti è ammesso; in

tal caso seguirà una delle procedure sopra esposte. La durata totale della procedura varia in funzione della natura delle osservazioni formulate dai revisori scientifici e dalla sollecitudine con cui gli autori apportano le modifiche richieste.

Comitato scientifico

Moreno Barboni — Marco Bastianelli
Andrea Bernardelli — Giuseppina Bonerba
Paolo Braconi — Alberto Calderini
Donata Castagnoli — Manuela Cecconi
Lucio Fiorini — Erminia Irace
Natascia Leonardi — Franco Lorenzi
Donato Loscalzo — Francesco Marcattili
Giancarlo Marchetti — Massimiliano Marianelli
Riccardo Massarelli — Marco Mazzoni
Lorenzo Medici — Laura Melelli
Alessandra Migliorati — Marco Milella
Massimiliano Minelli — Francesco Musotti
Sergio Neri — Maria A. Panzanelli Fratoni
Paola Paolucci — Giovanni Pizza
Mirko Santanicchia — Massimiliano Tortora

Direttore

Fabio Fatichenti

Con il patrocinio di

Associazione Italiana Insegnanti di Geografia, Sezione Umbria

Accademia Fulginia di Lettere Scienze e Arti, Foligno

Copyright © 2022
Tutti i diritti riservati

Università degli Studi di Perugia
Collana Culture Territori Linguaggi
www.ctl.unipg.it

ISBN 9788894469745

Immagine di copertina: Antonio Coccia

Maurizio Coccia

L'*Umbria* sulle acque del mondo
Geografie e storie di navi con il nome di una regione

A.D. 1308
unipg
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

Indice

Premessa

17 L'Umbria nell'onomastica navale
23 Quadro sinottico e comparativo delle navi in ordine cronologico di varo

Parte prima
Le navi *Umbria*

31 Sull'*Umbria* con Garibaldi
41 L'*Umbria* della *Cunard*: la nave dei record
61 Sulla scia della *cunarder*: i pescherecci canadesi e inglesi
71 Sui Grandi Laghi del Nord America
93 L'ariete torpediniere *Umbria*: una stazionaria in giro per i mari e i fiumi del mondo
107 Un cargo con quattro bandiere
111 Il piroscafo *Umbria* sulla via dei migranti
129 L'*Umbria* (ex *Bahia Blanca*): un mistero in fondo al mare
145 Il veliero di Chioggia: un trabaccolo?
151 Lo *yacht* del Massachusetts: un veliero da diporto

Parte seconda
Altra onomastica navale legata all'Umbria

155 *Umbra, Umbre, Umbría*: onomastica ingannevole
157 Acqua alle truppe: le cisterne *Nera* e *Velino*
163 L'accordo Laval-Kaufmann e la classe città
165 La nave *Orvieto*
170 La nave *Foligno*
177 La nave *Todi*
180 La nave *Assisi*
183 La nave *Terni*
190 La nave *Spoleto*
193 Le straniere col nome umbro
193 La nave *Perugia*: una "civetta" inglese

198 L'HMAT *Orvieto*: un mito australiano
205 Le navi dei santi
205 *San Francesco*
205 I *San Francisco de Asís* nella marineria spagnola
208 Il *San Francesco d'Assisi*, un brigantino maltese
208 La nave-ospedale *Saint-François d'Assise*
214 Il *Saint Francis of Assisi*: un elegante RO-RO nelle Filippine del dopo rivoluzione
218 Il cargo panamense *San Francesco d'Assisi*
228 Sul *San Francisco de Asís* a gran velocità
222 *San Benedetto*, *Santa Rita*, *Santa Chiara*
224 Sui fiumi e i canali di Germania con il *Clara von Assisi*
226 La petroliera *San Ubaldo*
229 La motonave *San Valentino*

Parte terza
Sulle acque umbre: la navigazione sul Trasimeno

223 Il pirovapore dei marchesi
239 Le motonavi della Provincia di Perugia

243 Conclusioni provvisorie con lo spirito della curiosità

Apparati

245 Glossario

Indice analitico
253 Nomi di persona
261 Nomi di luogo
272 Nomi di navi, compagnie, cantieri

281 Crediti iconografici

Fonti utilizzate e sigle

I dati statistici contenuti nei registri che le varie marinerie hanno preso progressivamente a stendere sull'esempio di quello della compagnia inglese di assicurazioni *Lloyd's* (1764) sono fonte particolarmente preziosa per ricostruire l'evoluzione storica di alcune navi, a partire dall'armatore e dal cantiere, con l'anno di varo, le misure, l'equipaggiamento, i servizi offerti e i vari passaggi di proprietà. Sigle e abbreviazioni di questi registri – così come avviene per tutte le altre – sono sempre sciolte al loro primo utilizzo nel testo; si fornisce comunque qui il breve elenco di quelle che più comunemente si incontrano.

Registri navali

LR — Lloyd's Register
È il primo registro navale conosciuto nella storia. Redatto inizialmente come quaderno di curiosità da Edward Lloyd, proprietario di una caffetteria in Lombard Street a Londra, diviene nel 1760 un registro ufficiale a beneficio dei clienti del locale e degli armatori londinesi che lì si riuniscono. Fornisce note utili all'assicurazione e al nolo delle navi, uscendo regolarmente sino ai giorni nostri. Consultabile per annualità, i navigli vi sono ordinati per tipo (vapori, motonavi, velieri) e in ordine alfabetico.

MNL — Mercantile Navy List
La lista delle navi appartenenti alla Marina Mercantile inglese viene pubblicata per la prima volta nel 1849. Insieme al Registro delle navi dei *Lloyd's* è il più prezioso elenco di dati statistici sulla marineria inglese, ma mentre l'LR si interessa solo delle navi superiori a cento tonnellate di stazza lorda, indipendentemente dal loro Paese di immatricolazione, l'MNL registra tutte le navi britanniche stazzanti almeno un quarto di tonnellata, compresi i traghetti e le imbarcazioni da diporto. La sua pubblicazione è annuale e contiene informazioni anche sui comandanti, l'equipaggio, i piloti con licenza, i segnali navali e le varie comunicazioni ufficiali.

BBAS — Blue Book of American Shipping
Nei Paesi anglosassoni, per "Libro Blu" si intende un almanacco contenente statistiche e informazioni su una serie di beni e servizi che

vanno dall'istruzione all'edilizia, dalla tecnologia all'informazione, dalla letteratura allo sport, dalla politica ai trasporti. Il termine risale al XV secolo, quando i registri delle riunioni del Parlamento del Regno d'Inghilterra erano rilegati in fodere di velluto azzurro. Oltre al normale servizio di ricerche che li fa assomigliare alle nostre *Pagine Gialle*, i *Blue Books* si rendono particolarmente utili per i dati storici. Quello navale esce dalla fine dell'Ottocento e raccoglie notizie schematiche sulle navi registrate nel mondo anglosassone, con misure, proprietà e passaggi di mano, cantieri e servizi effettuati. La versione americana, in tal senso, risulta persino più utile dell'*American Bureau of Shipping* (il registro navale statale statunitense).

RINA — Registro Italiano Navale
Questo storico registro viene istituito in Genova nel 1861 (è il terzo in Europa, dopo quello dei *Lloyd's* e il *Bureau Veritas* francese). Come per gli altri, l'intento è quello di classificare le navi per valutarne la copertura assicurativa. Unitosi nel 1910 al *Registro Nazionale* (espressione degli armatori privati) e nel 1921 al *Veritas Adriatico* (erede postbellico del registro austro-ungarico), anch'esso contiene notizie e dati su differenti navigli ordinati alfabeticamente e per anno (nome, classificazione, revisioni e visite, apparato propulsore).

Altre sigle

AIDMEN — Associazione Italiana Documentazione Marittima e Navale

DBI — Dizionario Biografico degli Italiani, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma

HMAT — Her/His Majesty's Australian Transport (sigla relativa alle navi mercantili affittate dal governo del Commonwealth durante le due guerre mondiali per trasportare oltreoceano le truppe dell'Australian Imperial Force)

HMS — Her/His Majesty's Ship (sigla in uso in tutto il Commonwealth ad indicare le navi militari "di sua maestà", a seconda rispettivamente che al trono sia in carica una donna o un uomo)

HP	Horsepower (unità che nei Paesi anglosassoni indicava all'inizio dell'era industriale la potenza dei motori; non più in uso negli attuali *standard* inernazionali, ma ancora comunemente diffusa, corrisponde a circa 1,014 cavalli-vapore europei)
HSDG	Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts Gesellshaft
IRI	Istituto per la Ricostruzione Industriale (1933-2002)
NGI	Navigazione Generale Italiana
RMS	Royal Mail Ship (sigla internazionale indicante una nave a vapore abilitata al trasporto della posta)
SITMAR	Società Italiana Trasporti Marittimi
SS	Steamship (sigla internazionale indicante una nave a vapore)
USSM	Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina Militare Italiana, Roma

(★) I termini marinareschi contrassegnati dalla stella trovano spiegazione nel glossario in appendice.

Ringraziamenti

Per la ideazione e realizzazione grafica dell'immagine di copertina, un grande senso di riconoscenza va all'artista Antonio Coccia; lo stesso sentimento a Patrizia Mancini per la pazienza profusa nella lettura del testo.
Per le preziose indicazioni fornite sul veliero *Umbria* di Chioggia, si ringraziano Maria Lucia De Nicolò (Direttore del Museo della Marineria "Washington Patrignani" di Pesaro), Luigi Divari (cultore della storia di Chioggia), Massimo Bonaldo (Lega Navale Italiana, sezione di Chioggia), Miriana Mantoan (Archivio Storico del Comune di Chioggia).
Per i dati desunti dal Registro Italiano Navale, Roberto Rossi (Ufficio Tecnico RINA Services); per quelli tratti dall'USSM, Franco Senatore.
Per la consultazione di alcune notizie sul cargo *Umbria* in servizio sul Lago Superiore, si ringrazia la paziente collaborazione di Julie Kapke, responsabile della Sezione Locale (*Local Collections*) della Duluth Public Library (Minnesota).
Per la gentile concessione alla pubblicazione dei disegni di Aldo Cherini sull'incrociatore *Umbria* della Règia Marina e altre navi, un sentito ringraziamento a Corrado Cherini, che alla memoria del padre ha dedicato la cura e la digitalizzazione di centinaia di opere grafiche ancora inedite che ripercorrono vasta parte della storia della marineria europea e mondiale.
Per aver messo a disposizione foto e immagini dalla cartellonistica del fondo "Italianliners" di Trieste, si ringrazia Maurizio Eliseo; per la cortese disponibilità a fornire immagini e schemi dal proprio archivio storico fotografico delle produzioni navali della *Fincantieri*, si ringrazia Ladi Minin dell'ISANAV di Trieste (Istituto per lo Studio delle Attività Navalmeccaniche).
Per la possibilità di consultazione del volume di Francesco Ogliari, *La navigazione sui laghi italiani. I laghi minori*, si ringraziano la Segreteria dello Sportello del Cittadino della Provincia di Perugia e Massimo Zuccotti di Pavia (cultore di storia della navigazione).
Per aver permesso la fruizione del documentario *Umbria, la nave che non c'è*, si evidenziano la generosa disponibilità di Salvatore Braca (Pandataria Film) e Daniele Foconi (archeologo subacqueo).
Per i dati su alcune navi *Umbria*, particolarmente utile è stato il contributo del compianto Giorgio Spazzapan e dell'Associazione Italiana Documentazione Marittima e Navale (AIDMEN), che da anni raccolgono in un *data base* (il cosiddetto "Lessico del naviglio d'Italia e Austria-Ungheria") notizie su navi d'epoca che sono il risultato di una lunga ricerca. Il "Lessico" non è stato ancora dato alle stampe ed è in continuo aggiornamento.
Un ringraziamento speciale va ai professori Fabio Bettoni e Alberto Melelli, per tutto quello che mi hanno insegnato; e al professore Fabio Fatichenti, per l'interesse dimostrato verso quest'opera e per averla ospitata nella Collana da Lui diretta.

Ai migranti di ieri e di oggi.
A chi ha viaggiato,
per scelta o per necessità.
Ai naviganti in genere.
Perché lasciare la propria terra
è un atto di dolore.

Un marinaio in mezzo al mare
con una barca ed un cannone.
È andato là per fare la sua guerra
ad un nemico che non ha mai visto.
Con sé ha portato il ritratto di una donna,
con qualche lettera, con i suoi sogni.

Un marinaio in mezzo al mare
con un nemico da mandare a fondo.
Gli han detto che il nemico è uno strano essere,
che non ha cuore, che non sa sognare.
Gli han detto che chi ha dei sogni da difendere
deve combattere contro il nemico.

Un marinaio in mezzo al mare,
il suo nemico ormai è andato a fondo.
Però qualcosa è rimasto sulle onde
e lui va a vedere cosa mai può essere.
Trova il ritratto di una donna e qualche lettera:
i sogni di un uomo andato a fondo.

Luigi Tenco, *Ballata del marinaio*, 1964.

Quando arrivai, verso sera, l'imbarco degli emigranti era già cominciato da un'ora, e il Galileo, congiunto alla calata da un piccolo ponte mobile, continuava a insaccar miseria: una processione interminabile di gente che usciva a gruppi dall'edifizio dirimpetto, dove un delegato della Questura esaminava i passaporti. La maggior parte, avendo passato una o due notti all'aria aperta, accucciati come cani per le strade di Genova, erano stanchi e pieni di sonno. Operai, contadini, donne con bambini alla mammella, ragazzetti che avevano ancora attaccata al petto la piastrina di latta dell'asilo infantile […]. Di tratto in tratto passavano tra quella miseria signori vestiti di spolverine eleganti, preti, signore con grandi cappelli piumati, che tenevano in mano o un cagnolino, o una cappelliera, o un fascio di romanzi francesi illustrati, dell'antica edizione Lévy. Poi, improvvisamente, la processione umana era interrotta, e veniva avanti sotto una tempesta di legnate e di bestemmie un branco di bovi e di montoni, i quali, arrivati a bordo, sviandosi di qua o di là, e spaventandosi, confondevano i muggiti e i belati coi nitriti dei cavalli di prua, con le grida dei marinai e dei facchini, con lo strepito assordante della gru a vapore, che sollevava per aria mucchi di bauli e di casse.

Edmondo De Amicis, *Sull'oceano*, 1889

Premessa

L'Umbria nell'onomastica Navale

"L'Umbria cuore d'Italia, come una nave in un mare verde" è un paragone usato da tanta letteratura odeporica. Il mare, come noto, in Umbria non c'è. Di quel popolo che Erodoto chiamava *Ombrìkoi* (i "bagnati", perché più antichi del diluvio)[1] «la memoria ci giunge come il suono delle campane di una città sprofondata nel mare»[2] e l'affaccio all'Adriatico che l'ordinamento della Roma augustea aveva sancito per la *Regio sexta* è un ricordo vecchio di venti secoli. Ma chi arriva nell'unica regione dell'Italia peninsulare senza sbocchi costieri lo fa avendo in qualche modo il riflesso delle onde negli occhi (che venga dalla Toscana, dall'Emilia-Romagna, dalle Marche, dall'Abruzzo o dal Lazio). Ed ecco allora che al visitatore il Cuore d'Italia appare con altre maree: quelle dell'erbe e delle colture nelle valli («Il cammino sino a Foligno è stata per me una delle più belle e amene passeggiate ch'io abbia fatto in vita mia. Son quattro buone ore lungo il fianco d'una montagna, con a destra una fertile e ben coltivata valle»)[3]; quelle degli olivi nei colli («Come fiamme anelanti di salire, / sorgon gli ulivi dalla torta sponda»)[4]; e dei boschi nei monti («Questo manto di lecci, duro, quasi metallico, d'un verde nerastro, con a tratti riflessi ramati, ha i luccichii d'un fossile»)[5]. Chi vi abita, forse per quella naturale tendenza umana al desiderio di ciò che non ha, al mare agogna; i contrafforti naturali che cingono la regione, d'altronde, rappresentano una barriera tutt'altro che invalicabile. Eppure quest'Umbria senza mare ha – incredibile a pensarsi – prestato il proprio nome ad oltre quindici navi battenti le bandiere di diversi Paesi. Il nome *Umbria*, insomma, è nella storia della marineria. Si può anzi dire che una significativa parte delle vicende storiche (italiane e non solo) dell'ultimo secolo e

---

[1] Bernardino Lattanzi, *Gli Umbri*, in "Bollettino Storico della Città di Foligno", II (1978), p. 87; Piero Lai, *Ritratto dell'Umbria*, in "Bollettino Storico della Città di Foligno", XXXV-XXXVI (2012-2013), p. 188.

[2] Il paragone è del noto storico tedesco Theodor Mommsen e contenuto in *Römische Geschichte*, monumentale trattazione di metà Ottocento sulla Roma antica in più volumi (qui è tratto dall'edizione italiana curata, tradotta e annotata da Antonio Quattrini: T. Mommsen, *Storia di Roma*, vol. 1, *Dalla preistoria alla cacciata dei re da Roma*, Roma, Aequa stampa, 1938, p. 196).

[3] Johann Wolfgang von Goethe, *Viaggio in Italia* (traduzione italiana di Antonio Masini), Firenze, Salani, 1965, p. 183.

[4] Gabriele d'Annunzio, *Le città del silenzio, Assisi (Laudi del Cielo del Mare della Terra e degli Eroi, Libro II, Elettra)*, in *Tutte le opere di Gabriele d'Annunzio* (a cura di Egidio Bianchetti), V*ersi d'Amore e di Gloria*, vol. II, Milano, Arnoldo Mondadori, 1950, p. 522.

[5] Guido Piovene, *Viaggio in Italia*, Milano, Baldini Castoldi Dalai, 2007, p. 340 (ed. or. 1957).

mezzo possa leggersi negli avvenimenti accaduti sui ponti e nelle stive di vapori e transatlantici, di torpedinieri e piroscafi e pescherecci e cargo e velieri e battelli che viaggiavano le acque dolci salmastre salate dei laghi delle lagune dei fiumi e dei mari di tutto il mondo, col nome *Umbria* sulle murate o sulla prua o sulla poppa. Marinai, armatori, industriali, pescatori, pittori, filantropi, migranti, diplomatici, politici, città e porti marittimi, lacuali e fluviali di mezzo globo, innovazioni tecniche, incidenti, attentati, sequestri, guerre, avventure, affondamenti, misteri legano in qualche modo le loro vicende a questi navigli.
Non senza sorprese, una indagine sulla nomenclatura delle navi delle marinerie italiane e straniere dall'Ottocento ad oggi ci porta a scoprire che per ben sedici volte il toponimo *Umbria* è servito a dare il nome a una imbarcazione. Si tratta di circostanze talvolta intrecciate tra loro, talaltra di coincidenze e sovrapposizioni che oggi – per nuove disposizioni – verrebbero evitate, ma che nel complesso stuzzicano la curiosità e meritano un approfondimento.

Ma perché tanti riferimenti navali a una regione terrestre? L'uomo ha sempre dato nomi alle navi, come è testimoniato sin dai tempi degli Egizi[6]. E se l'Iliade e l'Odissea nulla dicono su come si chiamassero le barche achee e troiane, i miti greci sono comunque pieni di riferimenti all'onomastica navale (dall'*Argo* di Giasone e dei suoi compagni alle sacre triremi ateniesi *Paralo*, *Salamina*, *Delias* e *Ammonias*, protagoniste di racconti tra leggenda e storiografia)[7]. Similmente avviene nella Sicilia greca, in Fenicia, a Cartagine, nell'Europa romana (le imbarcazioni imperiali traggono sovente il nome da deità pagane, mentre Virgilio narra nell'Eneide la gara tra le navi troiane *Chimera, Centauro* e *Scilla* e quelle della flotta di Trapani)[8], e poi ancora in tutte le civiltà e nei secoli a venire, sino ai giorni nostri. Nel nome, è noto, si propizia il destino.

> Ciascuna nave possiede un'anima individuale, donde la naturale tendenza ad imporle un nome. […] Il nome della nave parla alla immaginazione del marinaio con voce altrettanto eloquente quanto quella che si sprigiona dalla bandiera. Esso è un imponderabile suscitatore di eroismo, un prezioso fattore della tradizione navale[9].

[6] Si veda la voce "Navigazione" nel *Dizionario Larousse della Civiltà Egizia*, Roma, Gremese, 2002, p. 216.
[7] Sulle navi sacre ateniesi e i loro nomi, si veda Jordan Borimir, *The Athenian navy in the classical period: a study of Athenian naval administration and military organization in the fifth and fourth centuries b.C.*, Berkeley, University of California Press, 1975 (in particolare, le pagine 153 e seguenti); riferimenti sparsi anche in Tucidide, *La guerra peloponnesiana*, II.55, III.33 e 77, VIII.73-74 (sulla nave *Paralo*); I.73 e 112 e 137, II.93-94, III.17 e 51, VIII.94 (sulla nave *Salamina*); e in Aristotele, *Costituzione degli Ateniesi*, LXI (sulla nave *Paralo*).
[8] Publio Virgilio Marone, *Eneide*, V, 123-154.
[9] Udalrigo Ceci, *I nomi delle nostre navi da guerra*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1929, p. XIX.

Queste parole di Jack la Bolina[10] svelano nel lessico di uno dei padri della letteratura marinaresca di fine Ottocento quella retorica tipica dell'Italia postunitaria alla ricerca di una identità nazionale ancora da definire; infatti, oltre a risentire dei gusti e delle tendenze del momento, dal Risorgimento in poi l'onomastica navale partecipa in Italia alla costruzione della saldezza e dell'unità della patria. È una tendenza che solo in parte si riscontra nella storia dei trasporti. Nelle ferrovie, ad esempio, l'abitudine di dare nomi (geografici, storici, patriottici) alle locomotive comincia a scemare con la statalizzazione della rete (intorno ai primi anni del Novecento)[11]. Nella marina mercantile, invece, ciò avviene di sovente e più a lungo

[10] Jack la Bolina (1842-1932), pseudonimo di Augusto Vittorio Vecchi, nasce a Marsiglia dall'esule ascolano Candido Augusto Vecchi (mazziniano, volontario nella Prima Guerra per l'Indipendenza, quindi a Roma nel 1849 – dove anche diviene deputato della neonata Repubblica –, con Garibaldi nell'Impresa dei Mille, eletto infine nel Parlamento del Regno d'Italia per le prime due Legislature). Influenzato dapprima dalle idee del padre, La Bolina si appassiona ben presto al mare e alla navigazione: allievo nella Scuola di Marina di Genova, protagonista nella battaglia di Lissa sulla fregata *Principe Umberto*, promosso luogotenente di vascello, fonda a Genova nel 1879 il Regio Yacht Club Italiano, il più antico circolo velico del Mediterraneo. Proprio agli anni Settanta dell'Ottocento risale l'inizio di un fecondo e lungo periodo di scrittura, che porterà alla pubblicazione di numerosi libri di avventura e saggistica, per lo più a contenuto marinaro e con l'intento di ispirare nei giovani l'amore per la navigazione. L'attività letteraria incessantemente volta alle cose navali ne farà per decenni il campione della letteratura marinaresca nazionale; anche la fondazione della Lega Navale Italiana (nel lungo processo che dai primi anni Novanta giunge a compimento alla Spezia nel 1897, colla redazione dell'omonimo periodico "La Lega Navale", considerato il più antico giornale navale non militare) è nell'intento di La Bolina utile a sensibilizzare l'opinione pubblica italiana sulle potenzialità della marina, delle acque interne, della pesca. Morirà novantenne a Forte dei Marmi, nella villa regalatagli dalla Lega Navale Italiana in omaggio alla sua opera di divulgazione.

[11] Sin dall'impianto nell'Italia preunitaria della prima ferrovia (la borbonica "Strada di Ferro da Napoli a Nocera e Castellammare", del 1839-42), le locomotive vengono accompagnate da un nome proprio, anziché da un numero (come sarà invece tendenza in quasi tutta la storia ferroviaria postunitaria, anche per motivi pratici): talvolta a scopo onorifico (*Bayard*, in ossequio all'ingegnere progettista, e *Longridge*, dal nome della fabbrica delle prime unità), talaltra con toponimi (*Vesuvio, Sorrento, Pompei*, *Parigi*, *Etna*, *Partenope*) o infine richiamanti la velocità del nuovo mezzo (*Aquila*, *Freccia*, *Veloce* e *Lampo*). Similmente accade qualche anno dopo (1840) sulla "Imperiale Privilegiata Strada Ferrata da Milano a Monza", dove le prime due locomotive in servizio hanno nel nome un omaggio ai luoghi: *Milano* e *Lombardia*. Altra onomastica rimarchevole nella storia ferroviaria italiana è quella relativa: alle locomotive delle "Strade Ferrate Secondarie della Sardegna" (SFSS), attive dal 1886 al 1921 con nomi dedicati a città sarde e italiane, a fiumi italiani e a luoghi teatro di battaglie risorgimentali; e alle locomotive della prima serie della "Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali", fondata nel 1862 dal conte Pietro Bastogi e con dediche ai fiumi *Enza* e *Rodano*. Particolarissimo è il caso delle locomotive della "Ferrovia Suzzara-Ferrara (FSF)", in attività dal 1888, prodotte dalla *Maffei* di Monaco di Baviera e distinte in tre gruppi di nomi: città (per servizio merci): *Sermide*, *Villafranca*, *Ferrara*, *Mantova*, *Belfiore*; fiumi (per servizio viaggiatori): *Secchia*, *Panaro*, *Reno*, *Mincio*, *Po*, *Piave*; gruppo poeti (servizio misto): *Virgilio*, *Ariosto*, *Dante*, *Petrarca*. Note approfondite sulle vicende ferroviarie in questione si trovano nell'opera enciclopedica di Francesco Ogliari in trentotto volumi (ai quali si aggiungano quelli sulla navigazione, di cui oltre si dirà) che ripercorre in tutte le aree geografiche della Penisola e delle colonie la *Storia dei trasporti italiani*; sulla FSF, Alessandro Muratori, *Ferrovia Suzzara-Ferrara: passato presente futuro in cento anni di esercizio*, Rivoltella, Editoriale del Garda, 1988.

nel tempo; ed è prassi addirittura sistematica in quella militare, che in Italia (ma si riscontra anche Oltralpe) «è forza indispensabile e presidio sicuro della Nazione»[12]. L'onomastica navale ha insomma tra gli ultimi decenni dell'Ottocento e i primi del Novecento un compito di «elevazione educativa e spirituale […per] mantener vivo il ricordo dei sommi geni della stirpe, degli uomini insigni che onorarono l'Italia nelle scienze, nelle arti, nelle lettere, nella politica, nel governo della cosa pubblica, nelle imprese marittime e militari, nelle battaglie terrestri e navali», come scrive Udalrigo Ceci in epoca fascista[13]. Con quelli di Jack la Bolina e Giulio Cesare Zimolo (di quest'ultimo, in particolare, interessa qui *I nomi delle navi da guerra italiane illustrati*, uscito a Venezia nel 1914 per i tipi di Bertotti), i testi di Ceci[14] sono fondamentali nella comprensione della retorica onomastica e ricordano come la scelta e l'assegnazione dei nomi seguano ancora sul finire degli anni Venti del Novecento queste direttive: «integrare i concetti di indipendenza e di unità dello Stato, rinsaldando i sentimenti di fedeltà e di devozione alla Dinastia e al Regime; esaltare le glorie civili, militari e patriottiche di tutti i tempi, con particolare tributo di onore ai Martiri e agli Eroi; rendere omaggio alle patriottiche regioni della Penisola [ecco il punto!] ed alle maggiori città dell'Italia marittima, interna e coloniale»[15]. Nel 1931 Guido Almagià, che è al tempo Capitano di Vascello e Capo dell'Ufficio Storico della Règia Marina[16], pubblica persino uno *Studio di massima per l'assegnazione dei nomi alle unità della nostra Marina militare*, con lo scopo di dare ordine alla sequela nomenclatoria già in uso e suggerire nuove assegnazioni laddove mancanti o in disuso. Nel suo *Studio*, Almagià (col contributo dell'Ammiraglio di squadra Ernesto Burzagli) riprende, ampliandole solo leggermente, le direttive di Ceci, premettendo la necessità di evitare l'errore per cui, «per il passato l'assegnazione dei nomi alle nuove unità venne effettuata con criteri saltuari, spesso in base a sollecitazioni e ad opportunità d'indole regionale od elettorale, senza norme definite, e talvolta senza adeguata corrispondenza fra l'importanza del nome e quella della nave»[17].
Nell'onomastica navale, allora, il nome *Umbria* assolve, almeno in parte, alle funzioni di patriottica memoria e onore che dall'Unità giungono al Primo Dopoguerra. Ma se questo può spiegare la fortuna del coronimo nella marineria italiana, diverso è il caso del suo uso (per nulla episodico) all'estero. Interviene qui piuttosto, come

[12] Udalrigo Ceci, *I nomi*, p. XXII.
[13] Ivi, pp. XXI e XXII.
[14] Udalrigo Ceci, già Capitano di Porto a Brindisi durante la Grande Guerra e ad Ancona negli anni Venti del Novecento (qui promuove tra le altre cose una sezione del *Comitato Nazionale per il famedio del Marinaio Italiano in Pola in onore dei Marinai morti per l'Italianità dell'Adriatico*), dirige per tutti gli anni Trenta l'Ufficio Storico del Capo di Stato Maggiore della Règia Marina.
[15] Udalrigo Ceci, *I nomi*, p. XXII.
[16] Guido Almagià (1877-1948), fiorentino di nascita e discendente da una famiglia ebrea, militare di carriera nella Règia Marina, raggiunto il grado di Capitano di Vascello nel 1934 e dopo la pubblicazione di una lunga serie di studi storici sulla Marina Militare italiana, è costretto al congedo in seguito all'entrata in vigore delle leggi razziste nel 1938. Morirà a Roma dieci anni più tardi.
[17] Guido Almagià, *Studio di massima per l'assegnazione dei nomi alle unità della nostra marina militare*, Roma, Tipografia dell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, 1931, p. 3.

si vedrà, quella tendenza all'italofilia classicheggiante che pervade in special modo la cultura ottocentesca (anche marinara) d'oltremanica e oltre Atlantico, permettendo al nome *Umbria* di girare le acque del mondo.
Nel 1883, infatti, la ditta di navigazione inglese *Cunard Line*, tra le maggiori al mondo, ordina ai cantieri *Elder* di Glasgow due navi gemelle★ per il servizio transatlantico da Liverpool a Nuova York: coi nomi *Umbria* ed *Etruria* questi piroscafi si fregiano di più di un primato. Si apre con essi una tradizione che pervade la marineria inglese, canadese e statunitense per diversi decenni.
Il nome che la compagnia *Cunard* sceglie per le navi gemelle si deve alla diffusa italofilia che contagia ancora l'aristocrazia e l'alta borghesia inglesi nel XIX secolo. È infatti un omaggio alla classicità italiana (e in particolare alle regioni storiche romane) voluto da Emily Arbuthnot, moglie di John Burns, primo barone di Inverclyde, armatore in proprio e presidente della *Cunard Mainship*. I Burns (capostipite è James, fondatore a Glasgow col fratello minore George della *J. & G. Burns*) avviano nella prima metà dell'Ottocento un servizio commerciale marittimo tra la Scozia e Liverpool. Entrati in partenariato con la *Cunard* sulla rotta transatlantica, è poi con John, figlio di George, che la società ha una svolta. Entrato nell'impresa di famiglia nel 1850 e divenuto presidente della società di Southampton nel 1878, egli avvia un drastico rinnovo della flotta, abbandonando le navi in legno a pale e sostituendole con scafi a elica, prima in ferro e poi in acciaio (l'antesignana nel 1881 è la nave *Servia*, vero e proprio mito della marineria mercantile britannica). Con la moglie Emily (1840-1901), John Burns acquista e abita il castello scozzese di Wemyss e lo arricchisce nello stile e nelle collezioni; nelle sale di questa dimora, alla consorte è spesso demandato dal marito il compito di scegliere il nome delle nuove navi varate dalla *Cunard*. La passione della donna per la classicità romana emerge nella serie di *Cunarder* omaggiata col nome di antiche regioni italiane: *Umbria* ed *Etruria* (1884), *Campania* e *Lucania* (1893). Un ossequio alla storia italiana che nel Regno Unito non è una novità assoluta e anzi si pone nel solco delle arti visive e applicate. Per quanto riguarda la navigazione, pur tenendo conto della vasta presenza di servizi inglesi nelle acque del Mediterraneo (ma non è il caso dell'*Umbria*, che come detto fa servizio transatlantico), presenza che potrebbe dunque in parte giustificare l'utilizzo dei toponimi italiani per le imbarcazioni inglesi, serva questa lista dei vapori attivi per la compagnia *Cunard* dalla metà dell'Ottocento ai primi del Novecento a confermare questa italofilia (tra parentesi, l'anno di varo): *Etna* (1854), *Stromboli* (1856), *Calabria* (1877), *Umbria* ed *Etruria* (navi gemelle, 1884), *Campania* e *Lucania* (navi gemelle, 1893), *Pavia* (1897), *Brescia* (1903), *Feltria* (1917). Come si può constatare, significativo nella scelta dei nomi risulta proprio l'utilizzo di toponimi storici. Ulteriore riprova emerge dai registri delle navi uscite dai cantieri del Clyde (il Fiume che attraversa Govan e Glasgow e che ha visto il varo di centinaia di navi dalla metà dell'Ottocento ai primi del Novecento): l'*Italy* (varato nel 1870), il *Liguria* (1874), l'*Arcadia*, l'*Utopia* e il *Cerberus* (1891), il *Croton* (1898), il

Roman (1900), l'*Horatio* (1906) sono tutte navi che hanno nel nome un chiaro riferimento alla classicità o alla toponomastica italiana[18]. Ma, come già accennato e come si approfondirà, tanto grande sarà il successo in particolare della nave *Umbria* che tra Regno Unito, Canada e Stati Uniti sarà un proliferare di altre barche con quello stesso nome.

Un'ultima precisazione giovi al lettore prima di intraprendere il viaggio: l'attuale normativa sulla nomenclatura, che prevede mancate sovrapposizioni, si rifà al Regio Decreto n. 327 del 30 marzo 1942; esso introdusse il Codice della Navigazione, poi aggiornato nel 2006. Agli articoli 140 e 141 si stabilisce che tutte le navi maggiori, ma anche quelle minori (di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque in ogni altro caso) e le navi della navigazione interna in servizio pubblico di linea devono essere contraddistinte da un nome; esso deve essere diverso e dissimile da ogni altro già registrato in qualsiasi matricola della Repubblica; l'imposizione e il cambiamento del nome sono sottoposti all'approvazione del ministro dei Trasporti. Per quanto riguarda le navi della Marina Militare, inquadrate nella Squadra Navale, hanno apposizioni che richiamano la loro funzione (incrociatori, fregate, ausiliarie, idrografiche, anfibie, cacciamine, ecc.) e vengono denominate ufficialmente usando il termine *Nave* seguito dal nome dell'unità (ad esempio, *Nave Umbria* o *Nave Lombardia*) oppure in forma sintetica col solo nome dell'unità preceduto dall'articolo maschile (ad esempio, l'*Umbria* o il *Lombardia*). Qui, ove non occorra diversa specificazione, ci si è attenuti a queste indicazioni, usando per la nomenclatura di tutte le navi (militari e mercantili) la forma sintetica, il genere maschile e la grafia in carattere italico. Ugualmente in italico appaiono le classi di appartenenza, le compagnie di navigazione e i cantieri navali.

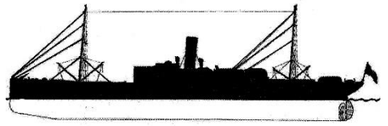
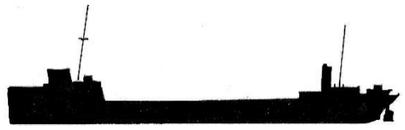
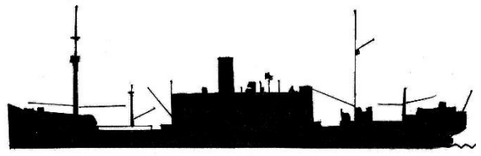
[18] Dei pescherecci *Umbria* ed *Etruria*, pure varati in questi cantieri, si dirà oltre. Per il cargo *Messina* (1895, destinato al *Lloyd Austriaco*) e i traghetti *Lampedusa*, *Ustica* e *Pantelleria* (1911, destinati alla Società Anonima di Navigazione *La Sicania* di Trapani per i servizi di collegamento alle Isole), tutti varati a Govan, non vale quanto appena detto, perché il nome è scelto dai committenti italiani.

Quadro sinottico e comparativo delle navi trattate in ordine cronologico di varo

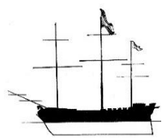
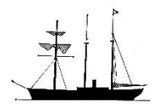
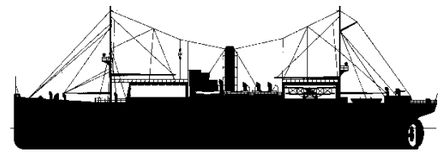
Navi Umbria

Nome e numero ufficiale	Varo	Bandiera	Cantiere	Compagnia, armatore, compartimento	Propulsione	Servizio	Misure in metri	Velocità in nodi	Stazza in tonnellate	Destino	Profilo in scala 1:3.000
Piroscafo *Umbria*	1864	Italia	Agostino Briasco (Sestri Ponente)	Raffaele Rubattino, Genova	Vapore (con ruote laterali e vele ausiliarie)	Trasporto passeggeri (da Civitavecchia alla Sardegna; poi da Napoli a Capri e Ischia; infine sullo Stretto di Messina)	Lung.: 49,5 Largh.: 6 Prof.tà: 3,5		244 (289 dal 1881)	Affondato in porto a Messina nel 1886 per esplosione caldaia	
Cargo *Umbria* (ex *Trevelloe*, ex *Odisseo*) 81679	1884	Regno Unito, Grecia, Italia, Spagna	John Redhead & Co. (South Shields)	Edward Hain, St. Ives; poi Fratelli Theophilatos, Itaca; poi Francesco Carnevali, Ravenna; poi Soc. Hullera Española, Barcellona	Vapore	Trasporto carbone	Lung.: 79 Largh.: 11 Prof.tà: 5		1.466	Affondato per collisione al largo di Cabo Finisterre nel 1902	
Royal Mail Ship *Umbria* 91159	1884	Regno Unito	Elder (Govan, Glasgow)	Cunard Line, Southampton/Liverpool	Vapore (e vele ausiliarie)	Trasporto passeggeri e posta (dalle Isole Britanniche all'America Settentrionale); trasporto truppe in Sud Africa.	Lung.: 158 Largh.: 17 Prof.tà: 12,5	19	7.718 (8.128 dal 1890)	Smantellato il 4 marzo 1910	
Rimorchiatore *Umbria* 92658	1889	Canada	Abbey Brothers (Port Dalhousie)	James Murray, Port Dalhousie, Ontario.	Vapore	Rimorchiamento sui Grandi Laghi e sui canali di collegamento.	Lung.: 17,5 Largh.: 4,5 Prof.tà: 1,8		43	Registrato fino al 1940	
Piroscafo *Umbria*	1890	Italia		Giacinto Guglielmi	Vapore con ruote laterali	Trasporto passegeri sul Lago Trasimeno (da Tuoro all'Isola Maggiore)					
Peschereccio *Umbria* 100771	1890	Canada	Prima registrazione a Chatham (Nuovo Brunswick)	Philip Rive, Caraquet	Vele	Pesca sull'Atlantico			11	In attività fino al 1897	
Ariete torpediniere *Umbria*	1891	Italia, Germania, Haiti	Fratelli Orlando (Livorno)	Règia Marina Italiana	Vapore (e vele ausiliarie fino al 1905)	Nave stazionaria per missioni diplomatiche.	Lung.: 80 Largh.: 12	18,8	2.452	Radiato nel 1909; venduto alla Marina di Haiti; rottamato nel 1921.	
Peschereccio *Umbria* 99198	1891	Regno Unito	Mackie & Thomson (Govan, Glasgow)	The Grimsby Union Steam Fishing, Grimsby	Vapore (e vele ausiliarie)	Pesca con la rete	Lung.: 30,5 Largh.: 8 Prof.tà: 4		155	In attività fino all'ottobre del 1904	

30 metri

Nome e numero ufficiale	Varo	Bandiera	Cantiere	Compagnia, armatore, compartimento	Propulsione	Servizio	Misure in metri	Velocità in nodi	Stazza in tonnellate	Destino	30 metri **Profilo in scala 1:3.000**
Peschereccio *Umbria* 109010	1898	Regno Unito	Cochrane , Hamilton, Cooper & Schofield (Beverley)	Williams, Edward J. & Co. Hull	Vapore (e vele ausiliarie)	Pesca con la rete	Lungh.: 34,5 Largh.: 6,5 Prof.tà: 3,5	11	183	Affondato il 13 novembre 1898 al largo del North Yorkshire	
Goletta *Umbria* 112947	1900	Regno Unito	Isola di Random, Terranova e Labrador	Augustus F. Goodridge, St. John's, Terranova e Labrador	Vele	Pesca			19	Registrato fino al 1920	
Piroscafo *Umbria*	1902	Italia	Fratelli Orlando (Livorno)	Navigazione Generale Italiana, Genova	Vapore (e vele ausiliarie)	Trasporto migranti verso le Americhe; trasporto truppe in Albania e Libia	Lung.: 122 Largh.: 14	15,5	5.600	Rottamato nel 1932	
Cargo *Umbria* 200747	1904	Stati Uniti d'America	American Ship Building Company (Cleveland)	Acme Transit, Cleveland	Vapore	Trasporto merci sui Grandi Laghi	Lung.: 128 Largh.: 15 Prof.tà: 8,5	15,5	4.803 (4.077 dal 1916)	Rottamato nel giugno 1959	
Veliero *Umbria*	1909	Italia	Rodolfo Poli (Chioggia)	San Marco Società Anonima, Chioggia	Vela	Trasporto merci sull'Adriatico	Lung.: 32 Largh.: 6,5		180	Il RINA lo classifica come scaduto nel 1920	
Piroscafo *Umbria* (ex *Bahia Blanca*)	1912	Germania, Argentina, Italia	Reiherstieg Schiffswerfte (Amburgo)	Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellshaft, Amburgo; poi Armada argentina; poi Lloyd Triestino	Vapore (e vele ausiliarie)	Trasporto migranti verso le Americhe; trasporto merci; trasporto truppe e armamenti in Africa Orientale, Spagna, Libia, Albania.	Lung.: 154 Largh.: 18	12	6.236	Autoaffondato il 10 giugno 1940 al largo di Port Said	
Motonave *Umbria*	1963	Italia	Papette (Venezia)	Provincia di Perugia	Motore diesel	Trasporto passeggeri sul Lago Trasimeno.	Lung.: 21 Largh.: 4,5	10	65	In funzione	
***Yacht Umbria* 60144**	2009	Stati Uniti d'America	Sabre Yachts (Raymond, Maine)	Lisa K. Burke, Georgetown, Massachusetts	Vele e motore diesel auiliario	Diporto	Lung.: 12 Largh.: 4 Prof.tà: 1,7		13	In funzione	

Altre navi con nomi legati all'Umbria

Nome e numero ufficiale	Varo	Bandiera	Cantiere	Compagnia, armatore, compartimento	Propulsione	Servizio	Misure in metri	Velocità in nodi	Stazza in tonnellate	Destino	Profilo **in scala 1:3.000** 30 metri
San Francisco de Asís	1767	Spagna	Real Astillero (Guarnizo)	Armada Real, Bilbao	Vele	Nave da guerra	Lung.: 55,5 Largh.: 14,5		1.600	Affondato dopo la battaglia di Trafalgar nel 1805	
Brigantino *San Francesco d'Assisi* 55622	?	Regno Unito (Malta)	?	Felice Vella, Marsala; Giovanni Battista Mallia Pulvirenti, La Valletta	Vele	Trasporto merci			49	Registrato dal 1880 al 1895	
Nave-ospedale *Saint François d'Assise*	1900	Francia	De la Brosse & Fouché (Prairie au Duc, Nantes)	Société des Oeuvres de Mer	Vele e vapore	Nave ospedale, ausiliaria guardacoste, avìso, nave passeggeri	Lung.: 46 Largh.: 8,5		600	Demolito in Danimarca nel settembre 1926	
Piroscafo *Perugia*	1901	Regno Unito	D. & W. Henderson (Glasgow)	Anchor Line, Glasgow.	Vapore	Trasporto migranti dall'Italia agli Stati Uniti; nave civetta durante la Prima Guerra Mondiale	Lung.: 114 Largh.: 14 Prof.tà: 9	13	4.348	Affondato da *U-Boot* tedesco nel 1916	
Piroscafo *Orvieto*	1907	Germania, Regno Unito, Usa, Francia, Italia	Blohm e Voss (Amburgo)	HSDG, Amburgo; Kaiserliche Marine; Royal Navy; Uss Navy; Chargeurs Réunis, Le Havre; Règia Marina Italiana	Vapore	Trasporto merci e passeggeri; alloggio idrovolanti; trasporto truppe	Lung.: 138 Largh.: 16,7 Prof.tà: 7	11	7.400 (poi 13.900 come portaerei)	Autoaffondato dall'esercito tedesco nel porto di Marsiglia (agosto 1944)	
Piroscafo *Orvieto*	1909	Regno Unito	Workman & Clark (Glasgow)	Orient Line, Belfast.	Vapore	Trasporto passeggeri dalla Gran Bretagna all'Australia; trasporto truppe, posamine, nave ausiliaria durante la Prima Guerra Mondiale	Lung.: 163 Largh.: 19,5 Prof.tà: 1,7	15	12.130	Rottamato nel 1931	
Nave cisterna *Nera*	1914	Italia	Società Esercizio Bacini (Riva Trigoso di Sestri Levante)	Règia Marina Italiana	Vapore (poi diesel)	Trasporto acqua	Lung.: 32 Largh.: 6 Prof.tà: 2,5	8,5	280	Affondato a Portolago (Lero) nel 1943 da bombardamento aereo	

Nome e numero ufficiale	Varo	Bandiera	Cantiere	Compagnia, armatore, compartimento	Propulsione	Servizio	Misure in metri	Velocità in nodi	Stazza in tonnellate	Destino	Profilo in scala 1:3.000 30 metri
Piroscafo *Foligno* (ex *Bourges*)	1919	Francia, Italia	Forth Shipbuilding & Engineering (Alloa)	Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orleans (PO), Parigi; Società Ligure di Armamento, Genova	Vapore	Trasporto carbone	Lung.: 99 Largh.: 13,5	9	2.910	Autoaffondato dall'esercito tedesco in ritirata a Port-St. Louis-du-Rhône (20 agosto 1944)	
Piroscafo *Todi* (ex *Rabelais*)	1921	Francia, Italia, Regno Unito	Ateliers & Chantiers Maritimes de Sud-Ouest (Bordeaux)	Les Affrétteurs Reunis, Rouen	Vapore	Trasporto merci	Lung.: 118 Largh.: 16 Prof.tà: 7,6	12	5.140	Affondato nel 1961 presso l'Isola Koshiki mentre è al traino verso Nagasaki per rottamazione	
Petroliera *San Ubaldo*	1921	Regno Unito	Standard Shipbuilding (Shooters Island, Nuova York)	The Eagle Tanker Company	Vapore	Trasporto petrolio	Lung.: 125 Largh.: 16 Prof.tà: 9,5		5.999	Scartato nel 1955	
Pirocisterna *Assisi* (ex *Vendémiaire*)	1929	Francia, Germania, Italia	Ateliers & Chantiers de Bretagne (Nantes)	Compagnie Nationale de Navigation, Parigi	Vapore	Trasporto petrolio				Demolito nel 1965	
Piroscafo *Terni* (ex *Azrou*)	1939	Francia, Italia	Ateliers & Chantiers de Bretagne (Nantes)	Compagnie de Navigation Paquet, Marsiglia; Tirrenia, Napoli	Turbine alimentate a vapore o a nafta	Trasporto passeggeri, merci, truppe e armi	Lung.: 100 Largh.: 13 Prof.tà: 8	15	2.998	Affondato dal sottomarino *Unison* il 16 giugno 1943	
Cargo *Spoleto* (ex *Calédonien*)	1931	Francia, Italia	Société Provençale de Constructions Navales (La Ciotat)	Compagnie Générale Transatlantique, Parigi	Motore diesel	Trasporto merci e munizioni	Lung.: 144 Largh.: 19 Prof.tà: 12	16	7.960	Affondato per attacco aereo nel porto di Biserta (maggio 1943)	
Motonave *San Valentino*	1939	Germania, Italia	Schichau (Königsberg)	Alilauro GRUSON, Sorrento	Due motori diesel FIAT AIFO	Rimorchiamento in cantiere e trasporto passeggeri	Lung.: 32 Largh.: 6,5 Prof.tà: 2,7		96	In funzione	

Nome e numero ufficiale	Varo	Bandiera	Cantiere	Compagnia, armatore, compartimento	Propulsione	Servizio	Misure in metri	Velocità in nodi	Stazza in tonnellate	Destino	Profilo in scala 1:3.000 30 metri
Nave cisterna *Velino*	1940	Italia	Navalmeccanica (Castellammare di Stabia)	Règia Marina Italiana	Motore diesel	Trasporto acqua e posamine	Lung.: 57	10,5	1.429	Rottamato nel 1958	
Cargo *San Francesco d'Assisi* (ex *Bellona*) 5040031	1950	Panama	Bremer Vulkan (Brema)	*DG Neptun*, Amburgo; Blue Coast e Credit Cargo Shipping, Panama	Vapore	Trasporto merci	Lung.: 83 Largh.: 12	12	1.389	Smantellato nel 1978	
Motonave *Clara von Assisi*	1950	Germania	Schmidt (Oberkassel)	Vari armatori tedeschi	Motore diesel	Trasporto passeggeri nelle acque interne tedesche	Lung.: 25 Largh.: 5			In funzione sul Fiume Elba	
RO-RO *Saint Francis of Assisi* 74019966	1975	Giappone, Filippine	Hayashikane (Nagasaki)	Terukuni Yusen, Tokyo; poi Kansai Kisen, Osaka; poi Negros Navigation, Manila	Due motori diesel Mitsubishi-MAN	Trasporto merci, passeggeri e mezzi gommati.	Lung.: 140 Largh.: 18,5	24	6.801 (5.873 dopo ristrutturazione)	Rottamato dopo incendio nel 1999	
Traghetto veloce RO-RO *San Francisco de Asís*	2001	Spagna, Venezuela	Rodriquez (Pietra Ligure)	Baleària, Dénia; Conferry, Pampatar	Quattro Motori Caterpillar	Trasporto merci, passeggeri e mezzi gommati.	Lung.: 115 Largh.: 17 Prof.tà: 11	38,3	5.637	In funzione	

Parte prima

Le navi *Umbria*

SULL'*UMBRIA* CON GARIBALDI: *dalla Maddalena a Civitavecchia; il ritorno a Caprera; i funerali di Garibaldi; la Compagnia Rubattino; la Compagnia Florio e la NGI; il terremoto di Ischia del 1883; a Messina: scoppia la caldaia.*

L'*UMBRIA* DELLA *CUNARD*. LA NAVE DEI RECORD: *il prestigio della Cunard; i Cantieri Elder; Umbria ed Etruria, navi da record; il servizio postale; il nastro azzurro; Fred Gaisberg a bordo…; …e migranti a migliaia; nel "Grande Gioco"…; …e per rappresentanza; avventure e incidenti; vela o vapore?; il Natale del 1892; verso il Sud Africa: il conflitto Anglo-Boero; c'è una bomba a bordo!; il Cunard Daily Bullettin; l'ultimo viaggio; la fama.*

SULLA SCIA DELLA *CUNARDER*. I PESCHERECCI CANADESI E INGLESI: *a pesca di gamberi; nebbia e vele; tra incidenti ed esperimenti: traffico di cavi e navi; la flottiglia dell'Humber; l'Umbria di Grimsby; l'Umbria di Hull; controversie in Islanda: prodromi delle "Guerre del Merluzzo"; l'ultimo viaggio.*

SUI GRANDI LAGHI DEL NORD AMERICA: *lo specchio d'acqua più pericoloso al mondo; l'area industriale più grande al mondo; un cargo; la tempesta del 1905; l'uragano bianco; un caso da giurisprudenza; l'Umbria diventa Mac Gilvray Shiras; The Tewksbury disaster; demolizione ad Hamilton; un rimorchiatore; il rimorchiatore Umbria e il ponte La Salle.*

L'ARIETE TORPEDINIERE *UMBRIA*. UNA STAZIONARIA IN GIRO PER I MARI E I FIUMI DEL MONDO: *la Classe Regioni; il Cantiere Orlando di Livorno; i grandi viaggi dell'Umbria; Cina e Giappone; Centro e Sud America; Marocco, Sud Amertica, Antille; il periplo dell'America; Ubi navis ibi patria; cannoneggiamento a Pender Island; all'expo di Portland; per le salme della nave Lombardia; incaglio a Kingston; come nave sussidiaria; sulle pagine di Emporium; l'Umbria diventa Consul Grosstück; Cipriano Castro e la Dottrina Monroe; il Consul Grosstück diventa Ferrier.*

UN CARGO CON QUATTRO BANDIERE: *il Trevelloe; Odysseus, Odisseo, Umbria; l'Hullera Española: carbone nel destino; affondamento, con l'Alonso.*

IL PIROSCAFO *UMBRIA* SULLA VIA DEI MIGRANTI: *il protezionismo nella marina mercantile italiana e la NGI; un'altra Classe Regioni; lo Scalo Umbria di Livorno; il piroscafo Umbria; i primi viaggi; la guerra Italo-Turca; l'Umbria diventa San Paolo; nella Grande Guerra e con gli Arditi; a Costantinopoli: collisione.*

L'*UMBRIA* (EX *BAHIA BLANCA*). UN MISTERO IN FONDO AL MARE: *il Bahia Blanca: da Amburgo all'America; emigrare in Sud America; per l'Armada argentina; in Italia come rottame. Anzi no!; trasporto truppe e coloni; coi ventimila; in Albania; l'ultimo viaggio; l'autoaffondamento; la testimonianza del primo ufficiale di coperta; l'inchiesta, i dubbi, la risoluzione; nel relitto, nuova vita.*

IL VELIERO DI CHIOGGIA. UN TRABACCOLO? *Chioggia e il suo ruolo nella navigazione; il trabaccolo e il suo uso.*

LO *YACHT* DEL MASSACHUSETTS. UN VELIERO DA DIPORTO

Sull'*Umbria* con Garibaldi

Dalla Maddalena a Civitavecchia

Giuseppe Garibaldi mette mano alle proprie *Memorie* a partire dal "secondo esilio" del 1849 e a più riprese le rivede, fino alla loro compiutezza nella quiete di Caprera tra il 1871 e il '72. Solo allora, sessantatreenne e malato, depone definitivamente le armi, reduce da poco dalla campagna di Digione, in quella appendice repubblicana della guerra franco-prussiana che era continuata dopo la sconfitta di Napoleone III a Sedan e la destituzione dell'Impero francese (2-4 settembre 1870). Nella sua opera, pubblicata postuma, non v'è traccia del vapore *Umbria* della compagnia *Rubattino* che fa la spola tra il Lazio e la Sardegna e sul quale si imbarca certamente e a più riprese tra il 1875 e il '76[19]. Il 15 novembre 1874, Garibaldi viene eletto deputato nella XII Legislatura per la circoscrizione di Roma I[a]; è la quinta esperienza parlamentare, dopo quelle nel Regno di Sardegna (nella I[a] Legislatura del 1848 e nella VII del 1860) e nelle legislature VIII (1861-65), e X (1867-70) del Regno d'Italia[20]. Dopo aver rifiutato per lettera una rendita e una pensione per un totale di 100mila lire annue, si imbarca sul vapore *Umbria* dalla Maddalena il 23 gennaio 1875, alle nove del mattino, in compagnia del figlio Menotti[21] e dei patrioti Giovanni Battista Basso[22] e Andrea Sgarallino[23] per accettare l'incarico. Dopo sedici ore

---

[19] Le Memorie autobiografiche di Giuseppe Garibaldi escono nel gennaio del 1888 coi tipi della casa editrice fiorentina di Gaspero Barbèra. Di quell'edizione è stata curata nel 1982 la ristampa anastatica dall'editore Giunti (G. Garibaldi, *Memorie autobiografiche*, presentazione di Giovanni Spadolini, Firenze, Giunti Reprint, 1982, 489 pp.); una appendice alla versione del 1872, aggiunta dallo stesso Garibaldi nel '75 e recentemente ripubblicata da Giunti (G. Garibaldi, *Memorie autobiografiche*, presentazione di Giovanni Spadolini, Firenze, Giunti, 2011, 512 pp.), non colma la lacuna temporale che separa il testo dai fatti che qui ci interessano. Cenni sull'*Umbria* sono nella cronologia della vita nell'edizione delle *Memorie* curata da Daniele Ponchiroli, Torino, Einaudi, 1975, pp. 463, 466.

[20] Le numerazioni delle Legislature del Regno d'Italia si pongono in continuità con quelle del Regno sabaudo (che vanno dalla I del 1848 alla VII del 1860), per cui la prima (febbraio 1861-settembre 1865) ha il progressivo VIII. Si veda Francesco Bartolotta (a cura di), *Parlamenti e governi d'Italia dal 1848 al 1970*, 2 voll., Roma, Vito Bianco Editore, 1971.

[21] Menotti Garibaldi (1840-1903) è il primogenito di Giuseppe e di Anita Garibaldi. Venuto alla luce in un campo di battaglia nel Rio Grande do Sul, durante la Guerra dei Farrapos (il tentativo di secessione della Repubblica Riograndese dall'Impero del Brasile), viene educato dal padre al repubblicanesimo laico e anticlericale. Segue il genitore in diverse campagne militari, da quella dei Mille fino a Digione. Dopo l'Unità, è a più riprese eletto deputato (ma solo a partire dalla XIII Legislatura del 1876, per cui quando si imbarca sull'*Umbria* lo fa solo in qualità di accompagnatore del padre). Si veda la voce a lui dedicata da Giuseppe Monsagrati nel DBI, vol. 52 (1999).

[22] Giovanni Battista Basso (1824-1884), nizzardo di nascita, è stato amico di Garibaldi sin dalla gioventù. In camicia rossa ha partecipato alla spedizione dei Mille e alla Terza Guerra per l'Indipendenza. Fungendogli spesso da segretario, ha infine seguito il Generale anche negli ultimi anni di Caprera. Notizie su Basso si trovano nel *memorandum* sulla Spedizione dei Mille del patriota Giuseppe Bandi, recentemente edito in Firenze: Giuseppe Bandi, *I Mille. Un toscano al fianco di Garibaldi*, Firenze, Polistampa, 2010.

[23] Andrea Sgarallino (1819-1887), livornese, da giovane si fa mazziniano; lungamente esule, lo troviamo impegnato in tutte le vicende che portano all'unificazione italiana: Prima Guerra per l'Indipendenza, Guerra di Crimea, Impresa dei Mille, Seconda Guerra per l'Indipendenza. È ancora con

di traversata, l'*Umbria* attracca a Civitavecchia, dove, nonostante l'ora tardissima, una folla entusiasta accalca la banchina illuminata. Dal 25 gennaio è a Roma e si batte per la sistemazione idraulica del Tevere e dell'Agro Romano.

Deluso dalla politica: sull'Umbria per Caprera

Alla fine di maggio del 1876, deluso dall'esito di quel suo progetto e dal dibattito parlamentare, lascia la capitale e si imbarca nuovamente sull'*Umbria*, come attesta, non senza vena polemica, un cronista del quindicinale gesuita *La Civiltà Cattolica*:

> Garibaldi se ne è andato alla Caprera, partendo da Roma, la mattina del 30 maggio, alla volta di Civitavecchia, dove non si soffermò punto né poco, ma andò difilato ad imbarcarsi sull'Umbria, della Compagnia Rubattino. Alcuni credono ch'egli tenga il broncio a quel democratico Municipio, per essersi divulgata la lista delle enormi spese pei lauti pranzi e pei copiosi simposii che il locandiere si fece pagare dal Municipio, dopo aver goduto 1'onore, l'anno scorso, di ospitare l'Eroe nella stagione dei bagni di mare. Altri credono che l'indifferenza di quei cittadini per la persona dall'Eroe, cresciuta a dismisura dopo che l'ebbero ben conosciuto, e che li distolse dal rinnovare inviti, abbia spinto l'Eroe a passare di là più che di fretta. Fatto sta che, mentre esso stava a Viterbo, ciarlando e sedendo al posto d'onore nei succulenti banchetti, i suoi giornali trombarono che i Municipii di Pozzuoli e d'Ischia si contendeano l'onore di possederne la preziosa persona ai bagni. Ma non ne fu nulla. Se egli volea andarvi, stava bene; ma bisognava che pensasse a farsi le spese. Tanta grettezza gli die' sui nervi; e, non potendosi più vedere a Roma dove s'annoiava e soffriva molto, s'andò rintanare alla Caprera. Lì dica pure: *Hic manebimus optime*! Là almeno niuno andrà a molestarlo, come faceano a Roma, il Venturi, il Depretis, il Macchi ed altri cotali[24].

I funerali di Garibaldi

Sbarca a Caprera alle 10 del mattino del primo giugno 1876. Dalle vicende garibaldine si evince come la compagnia *Rubattino*, proprietaria del vapore *Umbria*, abbia destinato la nave alla spola tra la costa tirrenica e la Sardegna (una linea che l'armatore genovese aveva in appalto dal 1851, con servizio postale da Genova a Porto Torres e approdo settimanale alla Maddalena – bisettimanale dal '61). Se ne ha conferma in una cronaca di qualche anno successiva e che in qualche modo ha ancora Garibaldi come protagonista. Siamo nella tarda primavera del 1882 e il Nostro si è appena spento a Caprera (2 giugno); cinque giorni più tardi le autorità di tutta

---

Garibaldi dopo l'Unità: in Aspromonte (1862), in Polonia (1864), in Trentino durante la Terza Guerra per l'Indipendenza (1866), a Mentana (1867). A Sgarallino venne intitolato (1930) un piroscafo per la linea Piombino – Porto Ferraio, silurato dagli inglesi con somma strage nel settembre '43, battendo allora la bandiera nazista. Sulla nave, Giuliano Giuliani, *L'Andrea Sgarallino. Storia di un affondamento*, Portoferraio, Cosmo Radio, 1990; su Sgarallino, la voce del DBI compilata con quella del fratello Jacopo da Alessio Petrizzo, vol. 92 (2018).

[24] *Cronaca contemporanea*, in "La Civiltà Cattolica", XXVII (1876), vol. X, Serie IX, p. 744. Questo quindicinale era nato per opera dei gesuiti napoletani a metà Ottocento proprio con l'intento di arginare le idee liberali e massoniche nel Risorgimento italiano. Garibaldi, come noto, ha sempre manifestato invece idee anticlericali.

Italia accorrono a centinaia a Civitavecchia per imbarcarsi verso l'Isola, dove debbono tenersi le esequie. Dopo lunghe discussioni e contravvenendo infine alle volontà dettate dallo stesso Garibaldi, la salma non viene cremata né le ceneri disperse in mare, ma tumulata con solenne cerimonia entro un'urna di granito grezzo. Dal porto di Civitavecchia è ancora l'*Umbria* con altre cinque navi a collegare la Penisola con la Sardegna, ma il mare quell'8 giugno del 1882 è in burrasca e il piroscafo non può approdare a Caprera, costringendo i convenuti a guardare le coste sarde dalle navi per diverse ore[25]. Sarà uno degli ultimi viaggi del piroscafo su quella tratta.

La Compagnia Rubattino

Il vapore a pale laterali *Umbria*, 244 tonnellate di stazza lorda (portate poi a 289 nel 1881), fa parte in effetti della flotta della compagnia *Rubattino* dal 1864, anno del suo varo. E da quel tempo congiunge Civitavecchia con La Maddalena, Caprera, Terranova Pausania e Capo Figari[26], oltre a compiere la tratta tirrenica per il servizio postale. Impostato a Sestri Ponente nel cantiere *Fratelli Cadenaccio* (già *Agostino Briasco*)[27], l'*Umbria* ha due ruote laterali, una caldaia a vapore e una capacità di carico di 24 passeggeri in prima classe, 33 in seconda e 105 in terza. Gli strumenti

[25] Si veda Giulio Sardi, *Garibaldi fu scolpito… una dedizione patria*, in "L'Ancora", n. 27 (2002).

[26] Terranova Pausania è l'attuale Olbia (il piccolo villaggio marittimo di Terranova, approdo favorevole per il riparo delle coste e dotata di un porto attrezzato per i piroscafi dal 1870, ebbe l'appellativo Pausania – dal nome della prima sede vescovile in Gallura – per regio decreto nel 1862 a scopo di disambiguazione; si chiama Olbia dal 1939, con regio decreto che ristabilisce l'antico nome romano); il vicino porto di Capo Figari (oggi Golfo Aranci, comune autonomo dal 1979), collegato a Terranova da una linea ferroviaria voluta dalla Compagnia reale e dal Ministero della Marina, è il principale punto di collegamento della costa gallurese con la Penisola dal 1882 fino al dicembre del 1919, quando una sollevazione popolare guidata dalla locale Camera del Lavoro convinse le autorità a riportare a Terranova il traffico mercantile.

[27] Il cantiere da cui viene varato l'*Umbria* ha già un'impronta storica negli anni Sessanta dell'Ottocento: installato sulla spiaggia di Sestri nel 1815 da Agostino Briasco, maestro d'ascia e figlio d'arte (anche il padre Luigi aveva avuto una lunga esperienza nella piccola cantieristica), può considerarsi il primo scalo attrezzato di grandi dimensioni del Genovese. Sestri Ponente non è che un pugno di case intorno al Grand Hotel quando da quel cantiere cominciano a uscire le grosse navi in legno a scopo commerciale. Passato ai Fratelli Cadenaccio a metà del secolo, avviata la produzione con ossatura in ferro e fasciame in legno, è il primo cantiere italiano a varare più di trenta navi all'anno, toccando il record di 59 bastimenti nel 1859. Nel periodo di impostazione dell'*Umbria*, grazie all'impulso arrivato con l'Unità d'Italia, il cantiere è dunque all'apice della produttività e impiega diverse centinaia di operai. L'installazione nei suoi pressi di un altro grande cantiere (quello dei *Fratelli Wastermann*, poi passato alla *Odero* nel 1872), attira commesse, infrastrutture e lavoratori. Nel 1886 la *Ansaldo* di San Pier d'Arena acquista la *Cadenaccio* e vi avvia la produzione di grandi navi in ferro (una tradizione che arriva sino alle notissime transatlantiche *Giulio Cesare*, *Littorio*, *Impero*, *Duilio*, *Rex*, *Andrea Doria*, *Cristoforo Colombo*, *Leonardo da Vinci*, *Michelangelo* e continua con l'attuale proprietà, passata alla *Fincantieri* nel 1966). Nel 1926, nel frattempo, Sestri, ormai polo industriale di prim'ordine, aveva cessato di essere un comune autonomo ed era stata inglobata nell'amministrazione genovese. Notizie sui *Cantieri Cadenaccio*: Pierangelo Campodonico, *Tra storia della tecnica e storia della marineria: i piani di costruzione navale dei Cantieri Cadenaccio*, in "Bollettino dei Musei Civici Genovesi", XII (1990), pp. 73-87; su Sestri e la sua storia cantieristica: Aldo Caterino, *Storia del Cantiere Navale di Sestri Ponente*, Genova, Il Portolano, 2012.

di navigazione sono opera della ditta di Riccardo Ferro, storico artigiano in Genova[28]. Il nome è scelto dalla compagnia *Rubattino* col proposito (incompiuto) di mettere in mare l'Italia unita. Un proposito, si vedrà, che altre compagnie di navigazione poi perseguiranno. Raffaele Rubattino (Genova, 1810-1881), figlio di un commerciante (di cui però rimarrà orfano a vent'anni), aveva avuto alterne fortune nel mondo dell'armamento navale commerciale, dapprima come noleggiatore e assicuratore, gestendo tra l'altro il servizio postale tra Genova e Milano con i Rebizzo (facoltosi parenti della madre), quindi cercando sempre di mantenere stretti rapporti tra la propria compagnia di navigazione e lo Stato (quello Sabaudo,interessanto a dare slancio alle attività del porto di Genova; e quello unitario italiano). Col passaggio dalla mera assicurazione marina alla costituzione di una propria compagnia di navigazione (sulla scorta di quanto avvenuto già a Trieste con i *Lloyd's*)[29], Rubattino si dota di una serie di "pironavigli", battelli che sfruttavano già la propulsione a vapore, mentre la navigazione, specie nel Regno di Sardegna, era ancora pressoché totalmente a vela[30]. Il primo, entrato in funzione nel 1838, è varato col nome *Dante*, patriottico e beneaugurante. Raffaele Rubattino, infatti, aveva sin da giovane manifestato idee progressiste in virtù dei suoi studi filosofici e delle sue frequentazioni (era in contatto con Giuseppe Mazzini, Nino Bixio e Jacopo Ruffini, genovesi come lui). Diverse successive imbarcazioni avranno nomi legati alla storia unitaria. E Rubattino, certo per spirito imprenditoriale (un'Italia unita e senza dazi avrebbe significato un gran vantaggio per la sua compagnia), ma anche per le amicizie cui è legato, mette a disposizione i propri navigli per la causa patriottica: nel '49 un suo piroscafo soccorre gli esuli della Repubblica Romana; nel '57 è sulla sua nave *Cagliari* e per l'intercessione di Mazzini che Pisacane raggiunge Sapri; nel '60, infine, è sui suoi piroscafi *Piemonte* e *Lombardo*, con la mediazione del suo dipendente Giovanni Battista Fauché, che Garibaldi e i Mille si imbarcano da Quarto alla volta di Marsala. Prendendo in prestito le parole di Roberto Giulianelli, a permettere a Rubattino «una gloriosa resurrezione fu l'Unità

[28] La *Riccardo Ferro Genova*, ditta per la fabbricazione di strumenti nautici (bussole soprattutto), nasce nel 1828 per iniziativa del macchinista navale Riccardo Ferro. Di proprietà della famiglia per generazioni, passa nel 1950 all'ingegner Sartorio, figlio di una Ferro. L'officina di produzione ha loco nei fondi di Santa Maria di Castello e vi rimane sino al 1968, anno in cui è trasferita nel Palazzo Celario di Via del Campo. Il negozio per la vendita (cronometri, sestanti, orologi, barometri, telegrafi, carte nautiche) è invece in Via San Lorenzo. Qui, nel retro bottega, all'angolo con l'omonima piazza, è anche un piccolo laboratorio per la messa a punto e la riparazione. Il locale è noto agli ufficiali di marina genovesi e di altri porti per il salottino dove si beveva e si scambiavano impressioni di viaggio in attesa di ricevere gli strumenti.

[29] L'approccio di Rubattino con la navigazione, come nota giustamente Giorgio Doria, *Debiti e navi. La Compagnia di Rubattino (1839-1881)*, Genova, Marietti, 1990, non avviene attraverso il "vettore", ma dall'esperienza nell'azienda commerciale paterna, quindi attarverso la "merce", con la conseguente determinante facoltà di percepire da "utente" le problematiche del nolo, della puntualità, delle assicurazioni, del traffico portuale.

[30] Come scrive Roberto Giulianelli, nella voce a lui dedicata nel DBI, vol. 89 (2017), Rubattino «all'ingresso nel settore armatoriale affiancò la scelta, innovativa per la Genova dell'epoca, di puntare con decisione sul vapore anziché sulla vela».

nazionale. Nel neonato Regno d'Italia fece subito appello all'antica amicizia con Cavour e Balduino[31], quindi rivendicò il ruolo rivestito nei tre [succitati] passaggi fondamentali del Risorgimento». Il reale coinvolgimento di Rubattino nell'impresas garibaldina è, rimanendo al giudizio di Giulianelli, «complesso da interpretare»[32]. Certamente, il *Lombardo* aveva rappresentato nel 1845 la svolta della flotta dell'armatore genovese, essendo dotato di un motore inglese all'avanguardia (con i suoi 220 HP muoveva due ruote a pale) e di una capacità di carico notevole (729 tonnellate). Sulla scia del patriottismo di buon auspicio, i nuovi piroscafi di cui la compagnia si doterà, avendo ormai una solida esperienza nelle tratte verso la Sardegna (dal 1851, grazie all'interessamento di Cavour), avranno i nomi di personaggi storici, mari, fiumi, laghi, città e regioni d'Italia: oltre ai già citati *Piemonte* (radiato nel 1861) e *Lombardo* (naufragato nel 1864), troviamo il *Sardegna* (varato nel 1854), il *Sicilia* (1855), il *Liguria* e il *Lombardia* (1862), il *Piemonte* e il *Toscana* (1863). L'*Umbria*, come si nota, è l'ultimo della serie, essendo stato varato nel 1864, quando il nuovo Regno è ormai una realtà. Nel 1870 la *Rubattino* diviene la prima compagnia italiana proprietaria di un porto fuori dalle acque nazionali (la Baia di Assab, in Dancalia, sul Mar Rosso), avviando così, dopo averlo ceduto al governo nell'82, la politica coloniale italiana in quell'area dell'Africa[33].

---

[31] Su Domenico Balduino si veda la voce di Gian Paolo Nitti nel DBI, vol. 5 (1963).

[32] Giulianelli, *Rubattino, Raffaele*, in DBI, vol. 89 (2017), dove si legge anche: «Fra il 4 e il 5 maggio 1860 i piroscafi Lombardo e Piemonte erano stati prelevati da Bixio e dai suoi nel porto di Genova, quindi condotti a Quarto, infine fatti salpare la notte seguente alla volta di Marsala. Alcune fonti suggeriscono che egli fosse all'oscuro dell'iniziativa, ma questa tesi pare poco credibile: Rubattino non poteva non sapere della spedizione, di cui nei giorni precedenti si era parlato diffusamente a Genova e della quale è lecito supporre avesse ricevuto quantomeno delle anticipazioni da Bixio, o da Agostino Bertani, o dallo stesso Garibaldi, cui lo legavano da tempo amicizia e condivisione delle idee. In ogni caso, fu pronto a cogliere l'occasione che gli si offriva, presentandosi al nascente Stato unitario come colui che aveva fornito i vapori ai Mille. Dopo avere licenziato Fauché e incassato le lodi di Garibaldi per il suo spirito patriottico, oltreché il cospicuo rimborso (1.200.000 lire) per le navi perdute in occasione della spedizione siciliana e nello sfortunato tentativo di Pisacane, riprese il pieno controllo della propria compagnia. Interpellò poi Cavour affinché si rinnovasse nel Regno d'Italia la prassi sabauda delle sovvenzioni pubbliche».

[33] L'acquisto dei primi 36 chilometri quadrati sulle coste del Mar Rosso, avvenuto il 15 novembre 1869, all'indomani dell'apertura del Canale di Suez, portava la firma dell'esploratore Giuseppe Sapeto, già missionario dell'ordine di san Lazzarto mendicante, che agiva per conto del governo italiano ma con la formale assunzione da parte di Rubattino: così volle il presidente del Consiglio Luigi Federico Menabrea, per eludere eventuali controversie internazionali. Rubattino aveva anche finanziato il libro di Sapeto, *Assab e i suoi critici*, edito da Pellas a Genova nel 1879, con lo scopo di accendere l'interesse italiano in quell'area, interecettare le sovvenzioni statali e veder decollare, senza peraltro riuscirci a pieno, i suoi traffici sul Mar Rosso. Sulla questione nel suo complesso, anche in virtù dei futuri sviluppi, Angelo Del Boca, *Gli italiani in Africa orientale. Dall'Unità alla marcia su Roma*, I, Roma-Bari, Laterza, 1976.

La Compagnia Florio e la NGI

Un anno prima, nel 1881, la compagnia genovese (con una flotta di ben ventinove vapori, compreso l'*Umbria*) aveva perfezionato la fusione con l'altro colosso del commercio marittimo italiano: la *Florio* di Palermo. Fondatore di questa impresa è agli inizi degli anni Quaranta dell'Ottocento Vincenzo Florio (1799-1868). Figlio di un droghiere di origini calabresi ma trapiantato a Palermo, Vincenzo, alla morte del padre e dello zio (da cui eredita il negozio, aumentato notevolmente nella fortuna grazie al commercio della polvere di china contro le febbri malariche), inizia a diversificare gli interessi in altre attività: navigazione, filande, banche e assicurazioni, alimenti (edifica diverse tonnare e implementa quella di Favignana, avviandovi la concia del pesce sott'olio; rompe il monopolio inglese nell'esportazione del vino Marsala), miniere (dalle sue solfare produce e commercializza acido solforico[34]) e siderurgia (acquista la fonderia *Oretea* di Palermo)[35]. Nel campo della marineria, in particolare, Vincenzo ottiene i maggiori profitti. Centrale in questo quadro è il ruolo degli imprenditori inglesi stabilitisi già ad inizio Ottocento nell'Isola. Nel 1840, quando acquista i suoi primi vigneti a Marsala, Florio impianta infatti la propria cantina tra i bagli inglesi di Ingham-Whitaker e di Woodhouse. Un baglio è una proprietà fondiaria, tipica della colonizzazione nobiliare (potremmo dire "feudale") delle campagne siciliane, in cui una fattoria fortificata circonda un ampio cortile quadrangolare a dominio dei latifondi circostanti. Con Benjamin Ingham, uno dei pionieri inglesi dell'industria enologica siciliana, nasce dunque una collaborazione che dal Marsala passa presto alla navigazione (che del commercio del vino è comunque conseguenza). Nello stesso 1840, Florio e Ingham avviano la *Anglo-Sicilian Sulphur Company Limited* (per lo sfruttamento dello zolfo) e una società di battelli coll'intento di rompere il monopolio napoletano della navigazione nel Regno delle Due Sicilie. Pur attento alle aspirazioni siciliane all'indipendenza da Napoli (durante la Rivoluzione del 1848 è nella Guardia Nazionale), Florio sotto i Borbone si mette in proprio e accresce i guadagni della compagnia di navigazione, ottenendo appalti (trasporto truppe e posta) e varando nuovi piroscafi. Col nuovo Regno d'Italia (auspicato dagli imprenditori inglesi di Sicilia), Florio deve rinegoziare le commesse, ottenendo però in breve una convenzione di quindici anni per il servizio postale e commerciale (merci e viaggiatori) sulla rotta Palermo-Napoli (mentre la *Rubattino*, come detto, aveva la tratta dalla Penisola alla Sardegna). Eletto senatore nel 1864, Vincenzo Florio muore nel '68 come uno degli uomini più

[34] Portate al massimo produttivo da Vincenzo Florio, la estrazione e lavorazione dello zolfo in Sicilia conosceranno condizioni di lavoro durissime (come emerso nel 1876 dall'inchiesta degli allora parlamentari della destra storica Leopoldo Franchetti e Sidney Sonnino – una relazione che verrà poi data alle stampe un anno dopo con il titolo *La Sicilia nel 1876*). Subiranno poi in una lenta e progressiva crisi all'inizio del Novecento, stante la mancanza di innovazione e l'ascesa della concorrenza statunitense, tecnologicamente più efficiente. Sulle condizioni dei lavoranti nelle solfare siciliane sono ben note le pagine lasciate da alcuni grandi autori: Guy de Maupassant (*Viaggio in Sicilia*, del 1883); Giovanni Verga (*Rosso Malpelo*, del 1878-80); Luigi Pirandello (*Ciàula scopre la luna*, del 1907; *I vecchi e i giovani*, del 1913); Leonardo Sciascia (*L'antimonio*, del 1960).

[35] Simone Candela, *La Fonderia Oretea di Palermo*, in "Nuove effemeridi. Rassegna trimestrale di cultura", IV (1991), n. 16, pp. 80-85.

ricchi d'Italia[36]. Il figlio Ignazio[37] rileva le sue attività, implementandole ulteriormente (sua l'acquisizione dell'Isola di Favignana nel 1874 colla ristrutturazione della tonnara nello stile per cui è ancora oggi nota). La *Navigazione Generale Italiana* (*NGI*), che nasce nel 1881 dalla fusione tra la flotta di Ignazio Florio e quella di Raffaele Rubattino, annovera dunque anche l'*Umbria* tra le sue oltre cento navi e si pone come la maggiore compagnia di navigazione italiana del tempo. Raffaele Rubattino morirà di malaria di lì a qualche mese e verrà sepolto a Staglieno tra mille onori; il piroscafo *Umbria* non gli sopravvivrà di molto. Sotto le insegne della *NGI* (il *leo bibens* della famiglia Florio e la croce di San Giorgio di Rubattino), l'*Umbria* col passare degli anni viene infatti dirottato su servizi meno lunghi e impegnativi.

Il terremoto di Ischia del 1883

Dapprima, dall'ottobre del 1882 al luglio del 1884, è spostato sulla rotta da Napoli alle Isole dell'Arcipelago campano; quindi, dall'84 all'86, collega la Sicilia alla Calabria. Del periodo napoletano, durante il quale come accennato fa la spola tra il Capoluogo, Ischia e Capri, è degno di nota il suo servizio del 29 luglio del 1883. La sera prima, infatti, Casamicciola Terme, nota località turistica sull'Isola d'Ischia, è stata colpita da uno dei più catastrofici terremoti della storia italiana. Già verso la mezzanotte si diffondono notizie tragiche. Le autorità si mettono in moto, invero lentamente e tra molte difficoltà, per soccorrere gli ischitani. La mattina seguente, sul far dell'alba, tutte le navi della *NGI* sono a servizio dei soccorsi e fanno la spola per trasportare feriti e vittime dall'Isola agli ospedali di Napoli. I superstiti si sono ammucchiati nella piazzetta della marina e attendono i piroscafi. Alla fine, tra Casamicciola, Lacco Ameno, Forìo e altri piccoli centri limitrofi, si contano oltre 2.300 morti (una cifra enorme, considerando la popolazione dell'epoca; si pensi che a Casamicciola rimase agibile solo una abitazione! Molti erano i villeggianti sull'Isola per le vacanze estive)[38]. Tra le vittime, l'intera famiglia di Benedetto Croce, che villeggiava proprio a Casamicciola Terme; il futuro filosofo, estratto vivo dalle macerie, ricorderà quella serata nel libro delle sue memorie: «Eravamo a tavola per la cena io, la mamma, mia sorella ed il babbo che si accingeva a prendere posto. Ad un tratto come alleggerito, vidi mio padre ondeggiare e subito in un baleno sprofondare nel pavimento stranamente apertosi, mia sorella schizzare in alto verso il tetto. Terrorizzato cercai con lo sguardo mia madre che raggiunsi

[36] Per approfondire la vita di Vincenzo Florio, si veda la voce compilata da Candela nel DBI, vol. 48 (1997); dello stesso autore la minuziosa monografia *I Florio*, Palermo, Sellerio, 1986; di recente pubblicazione, Orazio Cancila, *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2019. Marsala ha intitolato lo scalo civile dell'aeroporto che condivide con Trapani (ai più noto come Trapani-Birgi) proprio a Vincenzo Florio; quello militare (l'impianto nasce a uso militare, ma col tempo si è aperto al traffico civile) è invece intitolato a Livio Bassi.

[37] Ignazio Florio *Senior* (1838-1891), verrà anch'egli eletto senatore (nel 1883), ricoprendo la carica sino alla morte. Seguiranno le sue orme gli eredi Ignazio *Junior* e Vincenzo, noto alle cronache sportive per i suoi trascorsi da pilota di auto e per aver dato avvio alla "Targa Florio", una corsa automobilistica tra le più note al mondo e organizzata sulle strade di Sicilia dal 1906 al '77.

[38] Roberto De Marco, Sergio Castenetto, Elena Cubellis, Marcella Rebuffat, *Il terremoto del 28 luglio 1883 a Casamicciola nell'Isola d'Ischia*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1998, p. 10 e *passim*.

sul balcone dove insieme precipitammo e io svenni»[39]. Tra le diverse testimonianze, quella del filologo Woldemar Kaden che giunge da Napoli (dove al tempo insegna Lingua e Letteratura Tedesca), ricorda anche il ruolo della nave *Umbria*:

> Un vero orrore si diffuse per la città sgomenta, fra centinaia di case e di famiglie che sapevano che i loro parenti e amici in quei momenti erano a Ischia, ritornò il lamentoso timore: «O Dio, fa che il mio caro sia rimasto in vita!». L'egoismo del dolore si manifestò in pieno. Tutti si precipitarono ai telegrafi, il collegamento con la località distrutta era interrotto, le autorità non hanno ancora alcuna notizia. […] E così cominciò un pellegrinaggio, un pellegrinaggio di dolore verso l'approdo dei piroscafi dell'isola; in preda alla disperazione centinaia di persone andavano vagando presso la riva del mare, guardando ad occidente con occhi spalancati se i piroscafi ritornavano, se portavano notizie. Tutte le navi disponibili della Società Florio-Rubattino: Palermo, Elettrico, Umbria, e i piroscafi dell'isola: Isolano, Nuova Risposta, Regina Margherita, Leone, e altri avevano acceso i motori e per la metà erano già partiti di mattina presto. E arrivavano anche delle truppe, sebbene poche, una parte in equipaggiamento da campo con tende e ambulanze, pronte per il tragitto, un'altra moltitudine di persone si accalcavano e facevano ressa. […] Appena tutto è sistemato, appare anche il primo piroscafo all'altezza del golfo... esso si avvicina… ha issato la bandiera a mezz'asta: morti a bordo. Chi trepida per la vita di un suo caro comprende la febbrile agitazione di coloro che aspettano con ansia sulla spiaggia. Centinaia di volti impallidiscono, molte donne piangono a dirotto, sconvolte dall'angoscia. Ecco la certezza: dispersi o salvi. Dal piroscafo sventolano dei fazzoletti, di chi sono? Alte grida, nomi, cari nomi riecheggiano in domande e in suppliche con risposte evasive e inafferrabili. Quelli che sbarcano si vedono quasi schiacciati, soffocati, da domande irruenti, alle quali essi non sanno dare una risposta, singhiozzano, tremano, odono nomi: «Federico?» «Morto!» «Ed Enrico?» «Morto» – «Maria, Elena, Anna?!» «Morti, morti, tutti morti, schiacciati sotto le macerie»[40].

A Messina: scoppia la caldaia

La cessazione della navigazione dell'*Umbria* sulla linea Napoli-Ischia-Capri avviene esattamente un anno più tardi, quando la *NGI* destina il pirovapore al servizio di passaggio dello Stretto di Messina. Dal luglio dell'84 al febbraio dell'86, così, la nave fa la spola tra Messina, suo nuovo porto di compartimento, e Reggio di Calabria. È una tratta breve ma problematica, già oggetto di disservizi e interrogazioni parlamentari. E proprio a Messina, il 12 febbraio 1886, la nostra nave affonda definitivamente per lo scoppio della caldaia. Il devastante incidente, con note di

---

[39] Benedetto Croce, *Memorie della mia vita: appunti che sono stati adoprati e sostituiti dal "Contributo alla critica di me stesso"*, Napoli, Istituto Italiano per gli Studi Storici, 1966.

[40] Woldemar Kaden, *L'isola d'Ischia nei suoi aspetti naturali, topografici e storici del passato e del presente*, 1883 (Traduzione dal tedesco di Nicola Luongo, Ischia, La Rassegna d'Ischia, 2006), pp. 60-61; ed. or.: *Die Insel Ischia in Natur-, Sitten- und Geschichts-Bildern aus Vergangenheit und Gegenwart* von Woldemar Kaden Professor in Neapel mit 4 Illustrationen und 1 Karte, Luzern, Verlag von C. F. Prell's Buchhandlung, 1883.

cronaca riportate dall'Agenzia Stefani, provoca la morte di quattro marinai e colpisce notevolmente l'opinione pubblica, tanto da divenire oggetto, l'indomani, di una interrogazione parlamentare da parte dell'avvocato messinese Vincenzo Picardi, a quel tempo deputato nella XV Legislatura; ecco la risposta del ministro dei Lavori Pubblici, Francesco Genala:

> È scoppiata la caldaia del piroscafo *Umbria,* riducendo in frantumi lo scafo. Sono rimaste vittime i due fuochisti, un cameriere ed un giovane. Si attribuisce questo disastro all'imperizia dei due fuochisti, tanto più che risulta come il macchinista e il comandante si trovavano a terra. Immediatamente fu spedito un'ispettore [*sic*], e sarà fatta un'inchiesta per accertare come il fatto è seguito. Il servizio dello stretto fu continuato col vapore *Ricasoli*[41].

Il *Barone Ricasoli* non è un vapore molto più giovane dell'*Umbria* (è varato nel 1865, cioè solo un anno dopo), ma è di fabbricazione britannica (è ordinato dal genovese Carlo Alberto Pellas ai cantieri *Lawrie* di Glasgow per la linea Genova-Savona, poi passa alla *Florio*, alla *NGI* e infine alla *Società Siciliana di Navigazione* per il servizio sullo Stretto); e dunque ha già una concezione diversa, senza ruote laterali ma con propulsione a due eliche; siamo d'altronde negli anni in cui la navigazione con scafi in legno e ruote a pale è ormai al tramonto. Si impongono tecnologie più affidabili e veloci e la *NGI* avrà in Italia, come vedremo, un ruolo di gran rilievo nel rinnovamento della flotta nazionale. In tale rinnovamento, altre navi *Umbria* avranno la loro parte. Ma prima occorrerà vedere cosa nel frattempo succede al di là della Manica.

[41] *Atti Parlamentari*, Camera dei Deputati, Legislatura XV, I Sessione, Discussioni, Tornata del 12 febbraio 1886, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, p. 16.754. Su Francesco Genala (1843-1893) lombardo di Soresina, esperto di questioni ferroviarie, al tempo esponente della sinistra del Governo Depretis VII (29 giugno 1885-4 aprile 1887), si veda la voce a lui dedicata da Mario Di Napoli nel DBI, Vol, 53 (2000); su Vincenzo Picardi, si veda Antonio Cicala, *Messina dall'Unità al fascismo: Politica e amministrazione (1860-1926)*, Messina, Il Grano, 2016, p. 38.

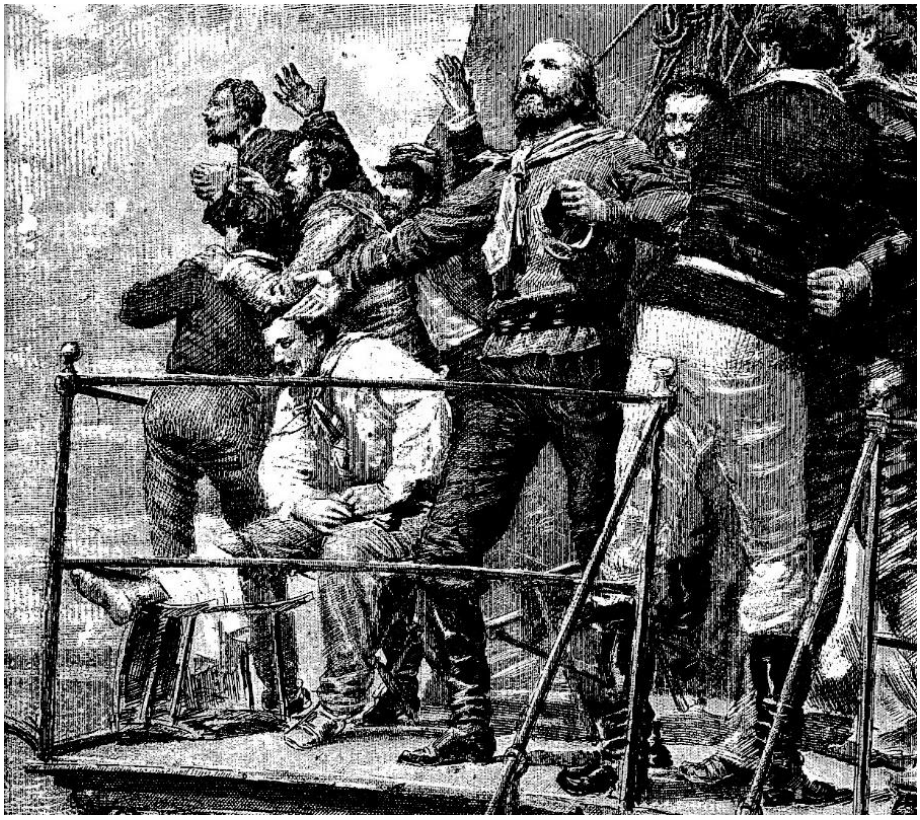


Figura 1: Garibaldi alla prua di un vapore. Tratto da Giuseppe Garibaldi, Memorie, Giulio Einaudi, 1975, copertina.

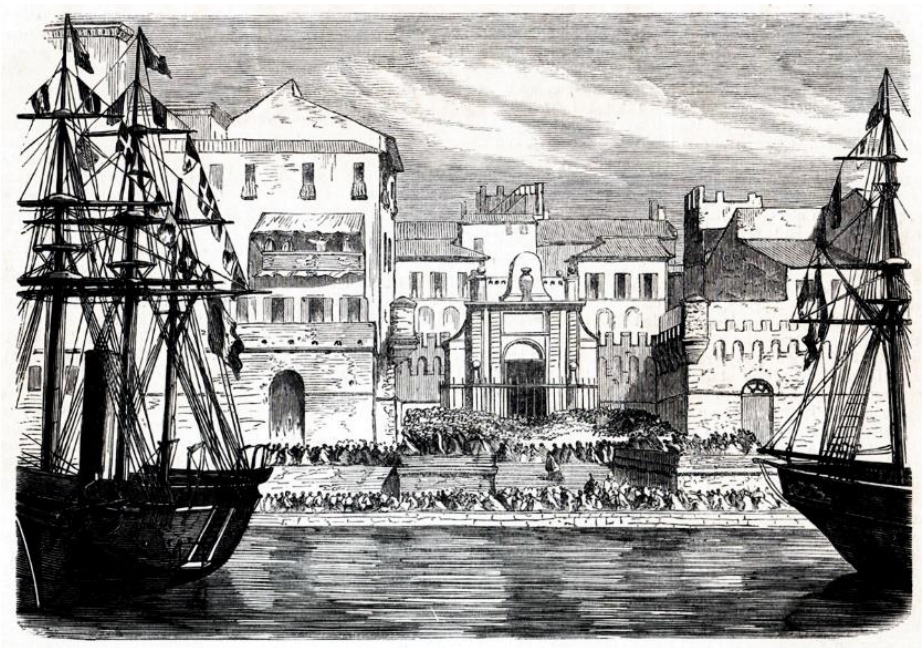


Figura 2: Civitavecchia, il porto nel 1861.

L'*Umbria* della *Cunard*: la nave dei record

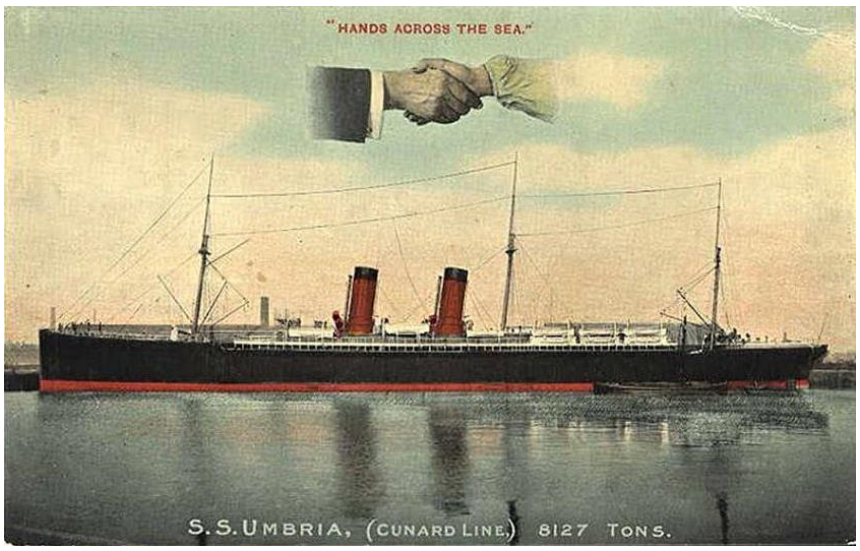


Figura 3: la stretta di mano tra vecchio e nuovo mondo, tra capitale e lavoro, simbolicamente rappresentata dalla nave Umbria, in una cartolina dei primi del Novecento.

Il prestigio della Cunard

È questa la prima nave non italiana della nostra serie. Ordinata nel 1883 dalla prestigiosa compagnia *Cunard Line* agli altrettanto celebri cantieri *Elder* di Glasgow e varata un anno dopo (il 25 giugno 1884, con gran clamore da parte della stampa inglese), è considerata la regina di quella flotta transatlantica che fornisce i servizi postale e passeggeri tra le Isole Britanniche e Nuova York sul finire dell'Ottocento. La *Cunard* è una compagnia di Southampton fondata dall'omonima famiglia di armatori. La sua storia affonda in realtà le radici al di là dell'Atlantico. Gestita con successo da Samuel (1787-1865), figlio di commercianti canadesi di Halifax (Nuova Scozia), la ditta di trasporti marittimi della famiglia Cunard (da cui tra l'altro discenderà, rinnegando le fortune del nonno, Nancy Clare Cunard – 1896-1965 –, scrittrice, poetessa, anarchica, antirazzista e antifascista, musa ispiratrice delle avanguardie letterarie e artistiche europee e americane) è dagli anni Dieci dell'Ottocento impegnata nel commercio tra il Canada e i Caraìbi; la svolta si ha nel 1839, quando Samuel si aggiudica dal governo britannico il monopolio del trasporto postale sulla tratta Inghilterra-Stati Uniti. In breve, la *Cunard Steam Ship* diviene la più prestigiosa compagnia di navigazione britannica. La concorrenza di altri giganti della navigazione (come la *White Star*), le continue innovazioni nella tecnica

navale, gli eventi storici costringono la *Cunard* a dotare il proprio parco vapori di vettori con dimensioni, velocità e affidabilità sempre maggiori[42].

I Cantieri Elder

Così avviene con il nostro *Umbria*, per la cui costruzione vengono mobilitati i cantieri *Elder*. Si trovano a Govan, sobborgo operaio di Glasgow sul fiume Clyde. Sono fondati dai fratelli Alexander e John, figli dell'ingegnere navale David Elder. In particolare, John (1824-69) dimostra la stessa propensione del padre, brevettando diverse innovazioni che aumentano l'efficienza meccanica e motoristica delle navi a vapore. Dapprima impiegato nei cantieri *Napier* a Glasgow (dove lavora anche il

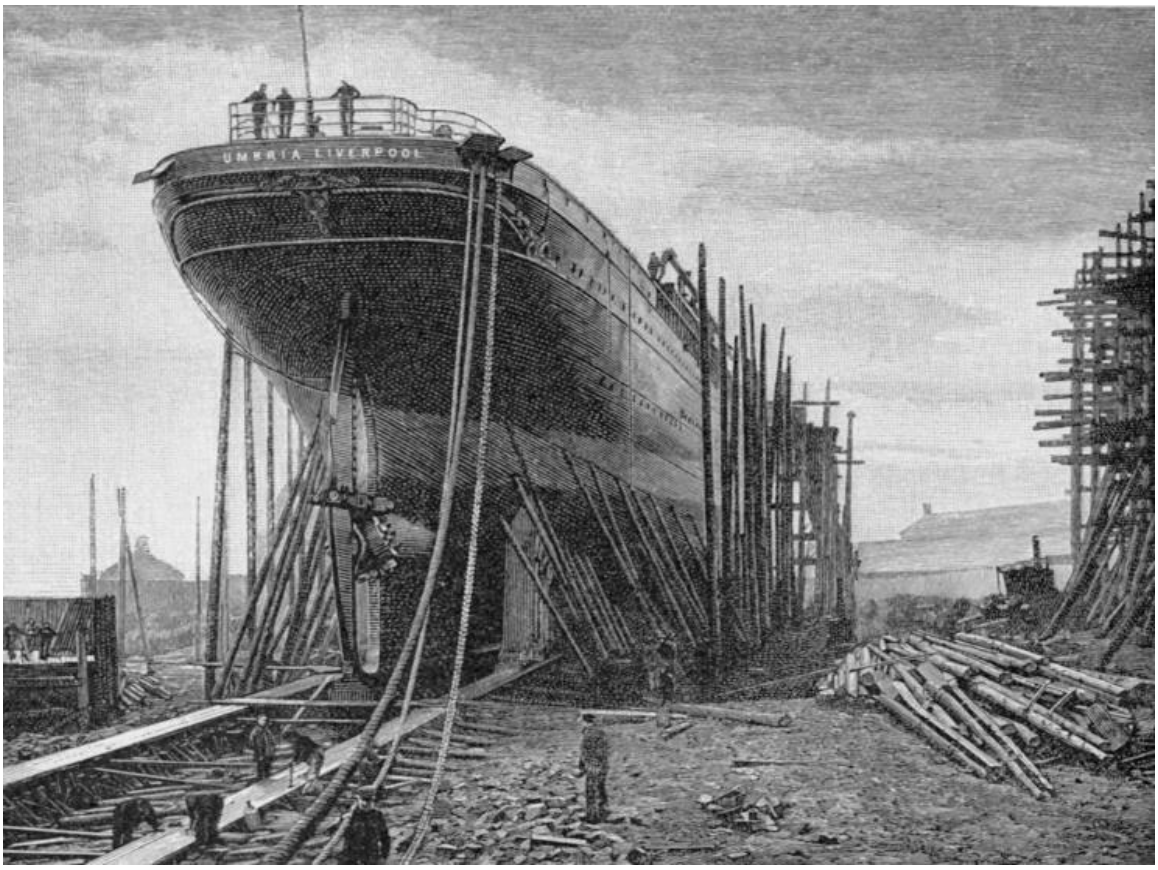


Figura 4: l'Umbria in costruzione nei Cantieri Elder di Govan, poco prima del varo. Litografia del 1891.

[42] Penalizzata dalla Grande Depressione, la *Cunard* potrà tuttavia godere di ingenti prestiti provenienti dal governo inglese negli anni Trenta del Novecento. Ciò permetterà la costruzione di transatlantici sempre più grandi, che omaggeranno la Corona con nomi di regine (*Queen Mary* e *Queen Elizabeth*). Sempre in quegli anni arriverà la fusione con la *White Star* (fusione avallata dal governo britannico per unire le uniche compagnie inglesi in grado di battere la nascente competizione statunitense, tedesca, francese e italiana sull'Atlantico). Trascinatasi lungo la crisi del trasporto passeggeri via mare, dovuto alla crescente concorrenza aerea, la *Cunard* continuerà a fornire servizi fino ai nostri giorni, riducendo però la sua flotta un tempo florida a pochi esemplari. Sulla famiglia Cunard e la loro epopea come armatori, Phyllis R. Blakeley, *Cunard, Sir Samuel*, in *Dictionary of Canadian Biography*, vol. 9, University of Toronto-Université Laval, 2003; C.R. Vernon Gibbs, *Passenger liners of the Western Ocean. A record of Atlantic steam and motor passenger vessels from 1838 to the present day*, New York, John De Graff, 1957, pp. 52–92.

genitore), quindi riconvertendo alla cantieristica la ditta meccanica *Randolph* (*Randolph-Elder* dal 1852), infine aprendo col fratello un nuovo cantiere nel 1858, John Elder rivoluziona la storia della navigazione, risolvendo il problema della combinazione di alta e bassa pressione nei motori delle navi, brevettando i motori marini a triplice e quadruplice espansione★, riducendo i costi, aumentando potenza e velocità e facendo la fortuna della compagnia *Cunard*, che ai suoi cantieri si rivolge regolarmente. Morto a quarantacinque anni per una malattia al fegato, John Elder è ricordato in Scozia come un genio dell'ingegneria, il padre della moderna cantieristica navale integrata e un imprenditore sensibile alle crescenti istanze della classe operaia[43].

Umbria ed Etruria, navi da record

Dagli stessi avanguardistici Cantieri *Elder*, con l'*Umbria* esce nello stesso anno anche la nave gemella★ *Etruria*. Entrambe hanno una stazza lorda di 7.718 tonnellate al momento del varo (l'*Umbria* la vedrà poi aumentata a 8.128 tonnellate dopo i lavori di restauro compiuti nel 1890) e possono considerarsi imbarcazioni da record. Per la propulsione montano il nuovo sistema a motori refrigerati che azionano un'elica, anziché i grandi rotori a pale tipici della generazione precedente

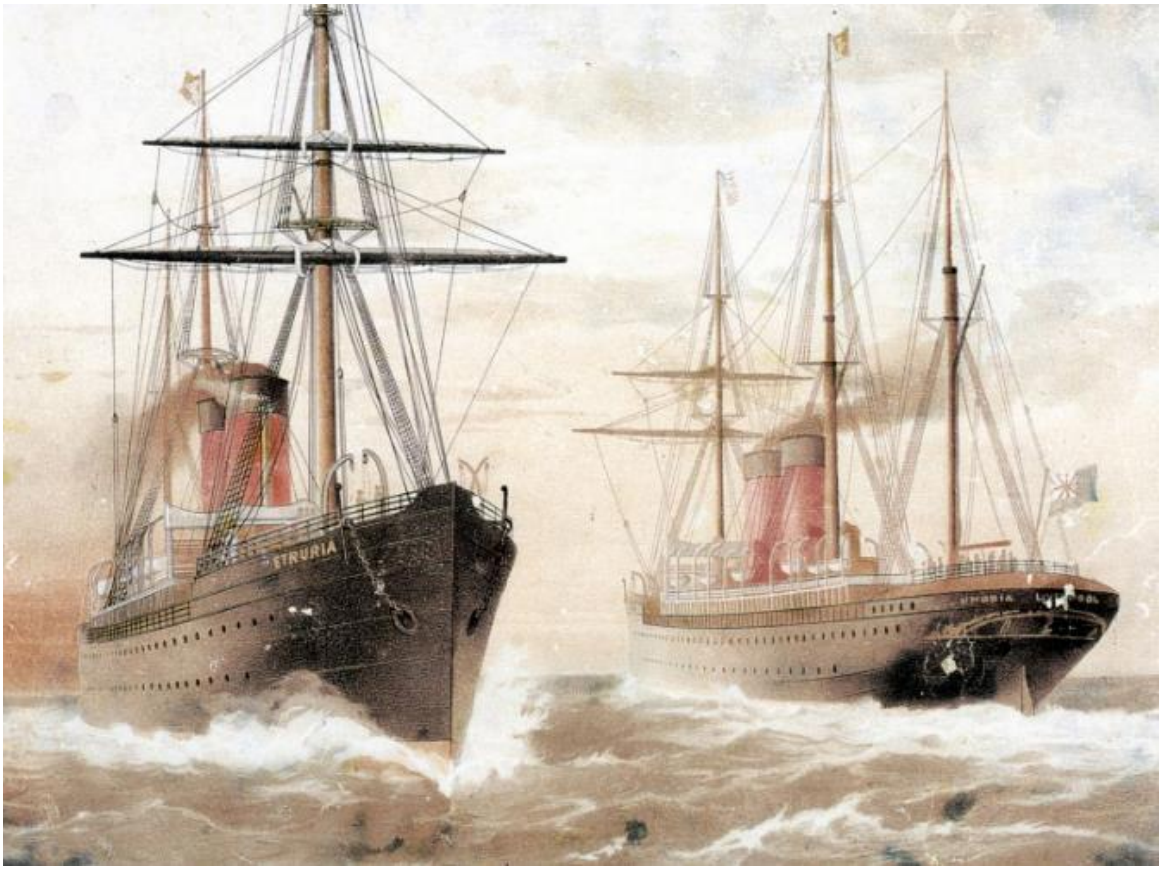


Figura 5: Etruria e Umbria si incrociano in mare lungo la tratta Liverpool - Nuova York.

[43] Su di lui si veda la *Scottish Engineering Hall of Fame*, <http://www.engineeringhalloffame.org/profile-elder.html>.

(come trovavansi ancora nell'*Umbria* di Rubattino). Due enormi fumaioli e tre alberi in acciaio rendono l'*Umbria* e l'*Etruria* gli ultimi due *Cunarder* "sussidiari", dotati cioè di sistema misto di navigazione vapore-vela.
In quel periodo, d'altronde, si è nel pieno di una vivace polemica tra i sostenitori della navigazione lenta (considerata più sicura) e quelli della navigazione a vapore[44].

Il servizio postale

Già detto dell'origine dei nomi (legati al *revival* classicheggiante: si veda la *Premessa*) vale precisare come a essi si debba per completezza anteporre la sigla RMS (acronimo che sta per *Royal Mail Ship*, "nave postale del Regno"), svolgendo le navi, per conto della *Royal Mail*, anche servizio postale statale. Questo è al tempo affidato spesso alle compagnie private di navigazione, ben attrezzate per le traversate oceaniche. La *Cunard Line* ha in tal senso dagli anni Quaranta agli anni Settanta dell'Ottocento un ruolo di monopolista nel trasporto della posta dal Regno Unito agli Stati Uniti e al Canada. Molte delle navi transatlantiche della sua compagnia, dunque, si fregiano della sigla RMS anteposta al nome[45]. La *Cunard* affida alle due gemelle grandi aspettative; esse rappresentano all'epoca i due maggiori piroscafi transatlantici in circolazione, secondi per dimensioni solo alla enorme *Great Eastern*[46], e per coprirne almeno in parte le ingenti spese di costruzione la compagnia di Southampton aliena ai cantieri *Elder* due navi minori della propria flotta: il *Batavia* nel 1882 e il *Parthia* nel 1883. Particolare cura è data nell'*Umbria* agli alloggi di prima classe, tappezzati in velluto e arredati a *bric-à-brac*, mentre gli spazi comuni (sala per la musica, sale fumatori e fumatrici, sale da pranzo di prima e seconda classe) hanno mobili in legno intagliato, secondo il lussuoso stile vittoriano pienamente vigente.

Figure 6-8: gli interni dell'Umbria (da sinistra: cabina di seconda classe a quattro cuccette; sala da pranzo di seconda classe; sala fumatori di seconda classe).

[44] Una polemica, come vedremo, che si protrarrà nel tempo.
[45] Tra le compagnie rivali della *Cunard* che emergono a fine secolo nel servizio postale va annoverata almeno la *White Star Line*, che utilizza la sigla RMS per il celeberrimo *Titanic* nel suo fatidico viaggio inaugurale. Tale dicitura non dovrebbe essere usata quando la barca effettua solo servizio passeggeri o merci, allorché il corretto prefisso diventerebbe SS (*Steam Ship*, cioè semplicemente "nave a vapore"); ma di fatto, specie nelle rotte transatlantiche, i trasporti postali e passeggeri sono inevitabilmente accomunati.
[46] La *Great Eastern*, varata nei cantieri londinesi di Millwall nel 1854 su ordinazione della omonima compagnia inglese, è fino al suo smantellamento nel 1890 la più grande nave al mondo: con una stazza di 32mila tonnellate e una lunghezza di 211 metri, è equipaggiata con un motore a vapore che alimenta due enormi rotori a pale e un'elica. Monta, in più, sei alberi per le vele.

Il Nastro Azzurro

Le aspettative, comunque, saranno ampiamente ripagate. Entrambe le navi si fregiano ad esempio del *Blue Riband*: il Nastro Azzurro dell'Atlantico è un premio che viene all'epoca attribuito alla nave passeggeri che compia la traversata atlantica senza scali nel minor tempo.

Il riconoscimento, mutuato dalle corse ippiche e dal 1910 consistente proprio nell'assegnazione di un nastro azzurro (ai tempi dell'*Umbria* ci si limitava invece a un quadretto commemorativo), si basa sul calcolo della velocità media di attraversamento delle rotte Europa-America o viceversa; è difficile, infatti, assegnarlo in base al tempo, compiendo le navi rotte differenti. Generalmente, comunque, sono le grandi navi transatlantiche sulla tratta Liverpool - Nuova York (via Irlanda) ad aggiudicarselo. La velocità media viene calcolata a partire dall'ultimo porto su una delle due sponde dell'Atlantico, fino al primo lembo di terra sulla costa opposta; sulla rotta Regno Unito-Stati Uniti coperta dalla compagnia *Cunard*, il riferimento per la partenza è generalmente lo scalo irlandese di Queenstown (Cóbh) e per l'arrivo le dune sabbiose di Sandy Hook all'imbocco della Baia di Nuova York; questo primo tratto è il più prestigioso, in quanto compiuto in direzione contraria alla Corrente del Golfo. Su questa distanza, nel 1885, l'*Etruria* aveva coperto la traversata con una media di 18,73 nodi (34,71 Km/h); l'*Umbria* due anni dopo (dal 29 maggio al 4 giugno 1887), infrange il record della gemella con una media di 19,22 nodi (35,62 Km/h). Il primato durerà fino al 2 giugno 1888, quando l'*Etruria* se lo riprenderà, giungendo a Nuova York con una media di 19,56 nodi (36,25 Km/h)[47].

Figura 9: il quadretto celebrativo della vittoria del Blue Riband nel 1887.

Fred Gaisberg a bordo…

L'*Umbria* negli anni continua a servire la propria compagnia con efficienza, imbarcando decine e decine di migliaia di passeggeri (è capace di caricare oltre 1.400 persone a viaggio: 550 in prima classe e 800 in seconda, fino al 1892; 500 in prima,

[47] L'ultima nave a fregiarsi del nastro Azzurro (e della conseguente fascia azzurra dipinta sul fumaiolo spettante al vincitore) sarà la statunitense *United States* nel luglio del 1952, dopodiché il declino della navigazione transatlantica veloce per passeggeri segnerà anche la fine del premio. In un predominio pressoché totale delle compagnie inglesi, statunitensi e tedesche, l'unico transatlantico italiano a conquistare il nastro è stato il *Rex* della compagnia *Italia Flotte Riunite* nel 1933 (da Gibilterra al faro newyorchese di Ambrose, con una velocità media di 28,29 nodi – 53,59 Km/h). L'*RMS Mauretania* (dal 1909 al '29) e l'*RMS Queen Mary* (dal 1938 al '52), entrambe della compagnia *Cunard*, sono state le navi che hanno detenuto il Nastro per il maggior numero di anni consecutivi. Si vedano a proposito Frank O. Braynard, *Il nastro azzurro. Storia del primato di velocità dei transatlantici dal 1838 al 1952*; tavole a colori di G.S. Tamaro, Milano, Mursia, 1982; e l'Enciclopedia Treccani *on-line*, <http://www.treccani.it/enciclopedia/nastro-azzurro/>.

160 in seconda e 800 in terza dal '92 al 1910; a questi si aggiunga un equipaggio di oltre 550 membri).

I registri della compagnia annotano tra i viaggiatori molti uomini d'affari e turisti, che dall'America del Nord raggiungono settimanalmente l'Europa e vi fanno poi rientro dopo un periodo più o meno lungo. Ci sono anche diversi nomi noti. Tra le altre, scegliamo la storia di Frederick (Fred) William Gaisberg, legata non solo all'*Umbria*, ma utile in generale a cogliere l'avanzamento dello sviluppo tecnologico di quell'epoca. Gaisberg, che passerà alla storia della tecnica del suono per aver intuito e potenziato le qualità del grammofono, quando nel luglio del 1898 si imbarca sull'*Umbria* per raggiungere l'Europa è un venticinquenne promettente pianista di Washington DC, figlio di immigrati tedeschi e appassionato di registrazioni. Negli anni della sua gioventù s'è fatto notare in vari locali, accompagnando al pianoforte interpreti di successo e provando a registrarne le voci. All'inizio degli anni Novanta è assunto alla *Gramophone* di Nuova York, la ditta diretta da Emile Berliner, altro tedesco naturalizzato americano che negli anni immediatamente precedenti ha segnato il passaggio del suono registrato dai vecchi cilindri al disco ed è considerato il padre del grammofono. Siamo agli albori della tecnica, quando ancora le registrazioni delle voci e delle musiche non sono più di una divertente novità. Berliner invia Fred Gaisberg in Inghilterra per aprire una filiale della *Gramophone* e soddisfare le richieste del mercato europeo. Fred si imbarca sull'*Umbria* il 23 luglio 1898: «Il mio bagaglio consisteva nell'attrezzatura completa per registrare, una bicicletta da 25 dollari con pneumatici, e un taccuino farcito di indirizzi e consigli»[48]. Alle 9,00 la nave lascia il porto di Nuova York, per approdare a Liverpool. Già durante il viaggio intreccia relazioni d'affari: incontra ad esempio il comico Bert Pastore e gli strappa la promessa di registrarne la *performance* una volta stabilito lo studio a Londra. La visita in Europa, che durerà tre anni e includerà l'Italia, sarà molto proficua per Gaisberg. Tornerà negli Stati Uniti con le registrazioni di Enrico Caruso, del

Figura 10: Fred Gaisberg (primo a sinistra) a bordo dell'Umbria.

[48] Traduzione dal diario autobiografico di Fred Gaisberg parzialmente disponibile al sito <https://soundofthehound.com/category/people/engineers/>. Laddove non diversamente specificato, le traduzioni dei testi stranieri sono da ritenersi dell'Autore.

soprano australiano Nellie Melba e con la consapevolezza delle enormi potenzialità del grammofono. Negli anni a seguire, ormai ricco e famoso, registrerà nel suo studio artisti di fama internazionale (tra gli italiani, Adelina Patti, Francesco Tamagno, Beniamino Gigli; lo stesso Caruso gli rimarrà a lungo fedele) e studierà ingegneria, arrivando per primo a superare le difficoltà del passaggio dalla registrazione acustica a quella elettrica[49].

...e migranti a migliaia

Se la tratta Nuova York - Liverpool annovera personalità notorie, il viaggio dall'Europa è invece percorso in netta maggioranza da migranti europei in cerca di una nuova vita nell'America del Nord. La navigazione transatlantica a vapore su navi veloci come l'*Umbria* sta infatti rendendo meno disagevole quell'enorme flusso migratorio dall'Europa agli Stati Uniti e al Canada che caratterizza la seconda parte dell'Ottocento, spinto com'è dalle crisi agrarie di inizio secolo e dall'aumento demografico nel Vecchio Continente, favorito infine dalle politiche di "accoglienza" americane[50]. Pur andando incontro a diverse avventure, la nostra nave ha viaggiato senza sosta, quasi esclusivamente lungo la tratta Liverpool - Nuova York via Queenstown[51] e ritorno (compiuta per 145 volte), fino al suo smantellamento nel marzo del 1910, bruciando mediamente dodici tonnellate di carbone all'ora e necessitando di duecentotrenta galloni di olio per la lubrificazione delle

---

[49] Del viaggio di Gaisberg sull'*Umbria* fornisce cenni lo stesso G. nell'autobiografia *The music goes round,* New York, The Macmillan Company, 1942, *passim*; dell'esperienza italiana, del tentativo di registrare la voce di papa Leone XIII e dell'incontro con Caruso, oltre che nella stessa biografia (pp. 47-48), ampia trattazione è data nella tesi di laurea di Alessandra Bergagnini, *Enrico Caruso. La biografia di un divo alle origini dell'industria culturale*, relatore Prof. Paolo Pinamonti, Anno Accademico 2012/2013, corso di laurea specialistica in Musicologia e Beni Musicali, Università Ca' Foscari di Venezia, pp. 48-50, disponibile in formato pdf all'indirizzo <http://dspace.unive.it/bitstream/handle/10579/4385/805082-9167.pdf?sequence=2>.

[50] Si ricordi qui dapprima il *Redemptioner System*, il sistema di lavoro a riscatto (un sistema al limite dell'asservimento), che promette ai migranti europei il rimborso del viaggio all'arrivo nel nuovo Paese, in cambio dell'impegno anticipato al lavoro; il contratto è da stipularsi già a bordo della nave, col capitano a fare da garante. Verso la metà dell'Ottocento tale sistema viene sostituito con il *Remittance System*, che invece anticipa il rimborso al momento della partenza. Si veda Klaus J. Bade, *L'Europa in movimento. Le migrazioni dal Settecento ad oggi*, Roma, Laterza, 2001, p. 34 e *passim*.

[51] Queenstown è all'epoca il toponimo inglese della città irlandese di Cóbh. Situata in ottima posizione all'interno del fiordo di Cork, la città si va sempre più caratterizzando negli anni della nostra ricerca per l'attività cantieristica e come scalo portuale lungo la rotta Liverpool - Nuova York. Mentre in precedenza il suo porto serviva come punto di raccolta dei deportati britannici verso i bagni penali d'oltremare (soprattutto verso l'Australia), ora esso serve l'entroterra popoloso offerto da Cork e dal resto dell'Isola: in genere migranti. Nel 1849, a seguito di una visita della regina Vittoria, la città viene appunto ribattezzata Queenstown, salvo riprendere l'originale toponimo Cóbh nel 1922, all'indomani dell'indipendenza della Repubblica d'Irlanda dal Regno Unito. Proprio a Queenstown, il 20 dicembre 1891 si imbarca la quindicenne Annie Moore, che all'arrivo a Nuova York dopo 12 giorni di navigazione sarà con i due fratelli minori il primo passeggero registrato attraverso la neonata stazione di immigrazione di Ellis Island. A lei e ai fratelli la città di Cóbh ha innalzato una statua in porto nel 2014: un omaggio ai 4 milioni di irlandesi emigrati negli Stati Uniti tra il 1820 e il 1920.

macchine[52]. Dalla lettura delle cronache del tempo, tratte anche dai diari di bordo, è possibile ricostruire le vicende delle traversate e i differenti servizi cui l'*Umbria* viene talvolta temporaneamente dirottato; il tutto nel contesto storico di quel quarantennio in cui opera. Per il suo viaggio inaugurale (Liverpool - Nuova York, il primo novembre 1884) e nei suoi primi mesi di servizio è comandata dal capitano Theodore Cook; l'anno successivo ha come quarto ufficiale Arthur Rostron, che passerà alla storia della navigazione nel 1912 per aver salvato come capitano del *Carpathia* diversi superstiti del *Titanic* in affondamento. L'*Umbria* copre la distanza Europa-America in sei-otto giorni, a una media vicina ai 19 nodi orari. Una volta arrivata a Nuova York, la nave riparte per Liverpool il sabato successivo dal Molo 40 sull'Hudson, all'altezza di Clarkson Street. I prezzi del viaggio oscillano dai 315 dollari della prima classe ai 40 per una cabina di seconda (la terza classe con cuccette più simili a bauli che a letti verrà aggiunta nel 1892); viaggiano gratis i bambini al di sotto dell'anno di vita. Per i viaggiatori dell'*Umbria* senza documenti americani, come per tutti quelli delle transatlantiche che portano migranti dal vecchio al nuovo mondo, la permanenza sulla nave non termina tuttavia coll'approdo al molo 40 di Nuova York. La *Cunard* è responsabile di qualsiasi immigrato tenti di sbarcare clandestinamente. Quelli di prima e seconda classe vengono controllati per primi e il tutto si conclude a bordo. Quelli di terza sono trattenuti nelle cabine o sui ponti per diverse ore, talvolta un giorno intero (con disappunto anche della compagnia, che deve nutrire centinaia di persone con almeno altri due pasti), fino a quando non finiscano le ispezioni degli agenti di dogana e dei dottori (che verificano che tutti siano vaccinati contro il vaiolo – i medici a bordo delle navi transatlantiche provvedevano alle inoculazioni qualche giorno prima dell'arrivo, per evitare la quarantena ai viaggiatori non vaccinati); quindi vengono accodati a terra, i loro bagagli ammucchiati in disparte (per essere esaminati alla ricerca di oggetti di contrabbando) e infine trasbordati su una chiatta con destinazione Ellis Island. L'America appena toccata, la terra della libertà salutata dalla statua da poco installata sul piedistallo all'imbocco del porto, torna a essere subito un miraggio. L'Isola di Ellis al largo di Manhattan, infatti, non può apparire propriamente ai migranti come terra d'accoglienza. Qui, un enorme magazzino ligneo in pino di Georgia (brucerà in un incendio nel 1897, venendo quindi sostituito con quello in mattoni rossi tutt'ora esistente) ingoia migliaia di viaggiatori al giorno ed è il teatro di scene che si ripeteranno identiche per decenni e decenni: le lunghe file, le attese, le voci, la paura di essere espulsi dopo tanto viaggio, il deposito dei bagagli, gli appelli, la visita medica, le difficoltà a comprendere le disposizioni, la separazione tra i malati e i sani, i fraintendimenti, gli interpreti, la mensa, le coperte, il freddo, le camerate, i documenti da ultimo in regola, il cambio della moneta in dollari, il traghetto per Nuova York, il marciapiede, l'America finalmente!

[52] *Notes*, in "The Marine Record", 18 luglio 1895, p. 9.

Figure 11 e 12: porto di Liverpool, arrivo e partenza dell'Umbria da e verso Nuova York

Nel "Grande Gioco"…

I passeggeri di terza classe dell'*Umbria*, provenienti da tutta Europa, vivranno questa trafila per anni. Trascorsi appena pochi mesi dal viaggio inaugurale, tuttavia, la nave – insieme alla gemella *Etruria* – viene già requisita (aprile-settembre 1885) dal Ministero della Marina inglese e armata a mo' di incrociatore per l'aggravarsi di quella crisi con la Russia lungo la frontiera afghana che passa alla storia come "Grande Gioco" e sembra possa sfociare proprio in quella primavera in una guerra imminente[53]. Ristabiliti gli equilibri col gioco, appunto, delle diplomazie, l'*Etruria* viene immediatamente restituito alla compagnia, mentre l'*Umbria* dovrà attendere qualche settimana per riprendere il servizio mercantile.

…e per rappresentanza

Tornato alla *Cunard*, è rimesso sulla rotta transatlantica, ma anche funge da nave di rappresentanza: nel maggio del 1889 è in gran pavese★ per il *Queen's Birthday* (il 24 maggio il Regno Unito celebra il settantesimo genetliaco della Regina Vittoria); nel luglio dello stesso anno, alla fonda a Liverpool al molo Alexandra sul Fiume Mersey, è visitato dallo Scià di Persia, che si trova in Europa per un giro che comprende anche l'Esposizione Universale di Parigi[54].

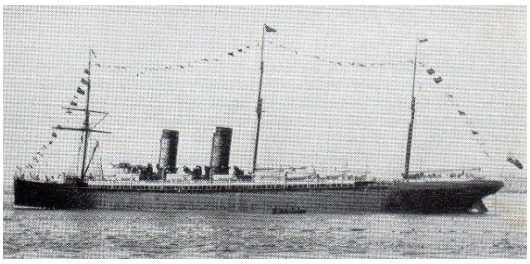
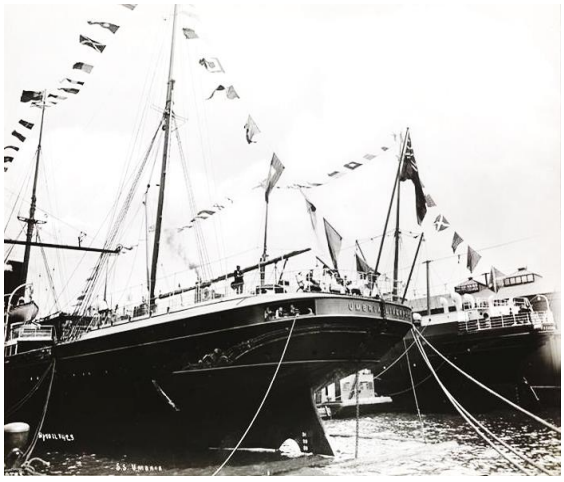



Figure 13 e 14: in alto, in gran pavese per il Queen Victoria's Birthday (24 maggio 1889); a destra, alla fonda nel porto di Nuova York, ancora in gran pavese. Sulla elegante poppa si legge chiaramente "Umbria – Liverpool" in caratteri d'ottone (gelatina d'argento del 1897)

[53] Il cosiddetto *Grande Gioco* (*The Great Game* o *Tournament of Shadows*) definisce le tensioni politiche e diplomatiche (non di rado sull'orlo di scatenare una guerra) tra gli Imperi britannico e russo in Medio Oriente e Asia Centrale per tutto il XIX secolo. Il testo più completo in italiano è l'edizione di Adelphi di Peter Hopkirk, *Il grande gioco. I servizi segreti in Asia centrale*, Milano, 2004, tradotto da Giorgio Petrini (ed. or. 1990).

[54] Sulla visita all'*Umbria* di Nasser al-Din Shah Qajar (1831-1896), scià per quasi cinquanta anni, protagonista di uno dei regni più longevi della storia persiana, si vedano le tavole commemorative, in "The Illustrated London News", 27 luglio 1889, p. 103; e in "The Graphic", 27 luglio 1889, p. 112.

Avventure e incidenti

La nave è a quel tempo affidata al comando del capitano Mac Mickan, uno scozzese che la letteratura elogia per la sua affabilità e gentilezza nei confronti dell'equipaggio[55]. Guida l'*Umbria* per lunghi anni e lo porta nel giugno del 1887 a sfondare per la prima volta nella storia della navigazione il limite dei 19 nodi di media oraria nella tratta atlantica, consentendogli di conquistare, come già detto, il prestigioso Nastro Azzurro, strappato alla gemella *Etruria*[56]. Qualche settimana più tardi, il 5 settembre 1887, la nave è protagonista del salvataggio dell'equipaggio del peschereccio statunitense *Lihan Baxter*, naufragato al largo di Terranova[57]. Il 26 febbraio 1888, mentre è in viaggio verso Nuova York, è colpita da un'onda anomala che ferisce diversi passeggeri. Nel novembre dello stesso anno, è protagonista di un grave incidente: il capitano Mac Mickan sta manovrando per l'entrata nel porto di Nuova York attraverso una fitta nebbia; ha appena superato la nave francese *Normandie*, ma all'improvviso gli appare di fronte la sagoma di un altro vapore: è l'SS *Iberia*, un mercantile della compagnia francese *Fabre*. Nonostante la velocità fosse stata rallentata poco prima (ma si procedeva comunque, a quanto riportano le cronache, a oltre 15 nodi) e nonostante il repentino ordine di invertire i motori a tutta forza, la collisione è inevitabile. La prua dell'*Umbria* entra nell'*Iberia* all'altezza del cassero di poppa★, tranciandolo di netto dal resto della nave. Pur spettacolare, l'incidente non causa che danni materiali (ingenti per il mercantile, che perde la poppa con il carico di datteri e caffè e salva la prua con 840 balle di lana; lievi per l'*Umbria*, risolti con un rapido intervento alla prua nel porto di Nuova York)[58]. Dall'indagine che ne segue, la compagnia *Cunard* viene considerata responsabile dell'accaduto (troppo alta la velocità della propria nave) e costretta a risarcire la *Fabre* con 125mila dollari. Sull'episodio esiste una buona letteratura[59], non solo per il clamore creato (se ne è occupata anche la Corte di Giustizia Federale, con una sentenza che ha fatto giurisprudenza)[60], ma anche perché l'incidente rimette in discussione la sicurezza dei viaggi veloci a vapore.

---

[55] Gjenvick-Gjønvik Maritime Archives, <http://www.gjenvick.com/SteamshipArticles/SteamshipCaptains/TransatlanticSteamshipCaptains/1886/CaptainWMc Mickan.html#axzz4OMHJmxFs>.

[56] Si veda *supra*.

[57] Per questa impresa, il capitano Mac Mickan viene insignito della medaglia d'oro al valor civile dal governo degli Stati Uniti, come si legge nell'articolo dal titolo *Capt. M'Mickan's watch; a present from this country for the rescue of american sailors*, in "New York Times", 24 dicembre 1887, p. 1.

[58] Bradley Sheard, *The end of the tramp steamer Iberia*, in *Lost Voyages. Two Centuries of shipwrecks in the approaches to New York*, New York, Aqua Quest Publications, 1958, pp. 61-64.

[59] Si veda, tra le altre fonti, *The collision between the S/S Umbria and the S/S Iberia in 1888*, in "Harper's Magazine", 24 novembre 1888 (disponibile una trascrizione *on-line* del dicembre 2004 a cura di Børge Solem, http://www.norwayheritage.com/articles/templates/great-disasters.asp?articleid=91&zoneid=1).

[60] Per i dettagli della sentenza 166 U.S. 404 (1897), che stabilisce la intera colpa a carico dell'*Umbria*, non valutando come attenuante il fatto che la nave trasporti posta e sia dunque portata a tenere una alta velocità, si veda <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/166/404/>.

Figure 15 e 16: la collisione tra l'Umbria e l'Iberia (Harper's Weekly, 24 nov. 1888); il capitano W. Mac Mickan.

Vela o vapore?

Sulla diatriba tra fautori e oppositori dell'alta velocità in mare, interviene lo stesso capitano dell'*Umbria*, Mac Mickan, nel numero di giugno del 1889 della *North American Review*, schierandosi apertamente per il vapore, in polemica, nella stessa intervista, con il collega Frangeul della compagnia *French Line*:

> I am of opinion that the fast steamer is the safest. Wherever there is danger, the sooner you are out of it the better. By exercising care in foggy weather, and slowing down to a moderate speed, you have the same degree of safety as a slow ship, and a great advantage over her when it clears. On the other hand, we are more exposed, making two passages for a slow ship's one. But taking the two making the same voyage, the fast ship has decidedly the advantage[61].

La supremazia della navigazione a vapore, comunque, era già in atto. Prova ne sia questa testimonianza, ancora legata all'*Umbria*, presente nell'*incipit* di pagina 8 della rivista inglese *The Illustrated London News*:

> A stirring story of the sea, such as has often delighted the admirers of Mr. W. Clark Russell, could be framed on the experiences of the Cunard steamship

[61] «Sono dell'opinione che il piroscafo veloce sia anche il più sicuro. Laddove vi sia pericolo, tanto prima si è in grado di scamparlo, tanto è meglio. Procedendo con attenzione nella nebbia, e rallentando a una velocità moderata, si ha su una nave a vapore lo stesso grado di sicurezza che su una nave lenta, ma un gran vantaggio su quest'ultima quando le condizioni migliorino. D'altro canto, le navi a vapore [essendo più veloci] sono maggiormente esposte ai pericoli, facendo due passaggi [dell'Atlantico] invece che un solo passaggio di una nave lenta [facendo cioè il vapore la rotta andata e ritorno nello stesso tempo in cui la nave a vela copre la sola andata]. Ma compiendo entrambe lo stesso viaggio, la nave veloce è decisamente avvantaggiata». Tratto da Robert Henry Thurston, *The Last Days of the Steam-Engine*, in "North American Review", vol. 148, n. 391 (giugno 1889), p. 697.

> Umbria, which safely reached New York, after considerable anxiety for her safety, early on Saturday morning, Dec. 31 [1892]. In these days of rapid voyages across the "herring-pond", the fact that the Umbria left Queenstown on Dec, 18 and only reached New York thirteen days later is an occasion for alarm; twenty years ago it would have been a cause of wonder![62].

Il Natale del 1892

Mentre dunque ci si meraviglia che una nave come l'*Umbria* abbia impiegato "tanto" tempo a percorrere l'Atlantico, si ha la conferma di quanta fiducia la stampa e l'opinione pubblica ripongano nella navigazione a vapore. Eppure queste grandi macchine, prototipi delle grandi navi da crociera di oggi, smettevano ogni tanto di funzionare. Il ritardo dell'*Umbria* in quella traversata natalizia si spiega infatti colla rottura dell'albero motore avvenuto la sera del 23 dicembre 1892 al largo di Terranova. Forti venti di burrasca soffiano da nord-ovest e la nave si trova a rollare e beccheggiare★ in balìa del mare mosso. Dopo aver dato l'allarme, l'*Umbria* capitanata da Horatio Mac Kay riceve soccorso la sera stessa dal piroscafo *Bohemia*, che accetta di trainarla fino a Nuova York. Nel mezzo della tempesta, però, la gomena di traino si stacca (si scoprirà poi che era stata tranciata da qualcuno del *Bohemia*) e l'*Umbria* si trova ancora sola alla deriva. Altre navi di passaggio (tra cui il *Gallia*, sempre della compagnia *Cunard*) non portano aiuto, tanto che sarà poi aperta anche un'inchiesta (l'*Umbria* aveva tra l'altro caricato a Liverpool e a Queenstown centinaia di pacchi postali che dovevano assolutamente giungere in America per Natale). I comandanti delle navi di passaggio dichiareranno che l'*Umbria* non ha richiesto soccorso, ma si è limitata a segnalare le riparazioni in atto. Dopo l'intervento dei meccanici, comandati dall'ingegnere Tomlinson, l'albero motore viene in effetti riparato[63]. La nave entra a Nuova York il 31 dicembre, attesa da una folla festante. Il racconto del Natale a bordo dell'*Umbria* sarà motivo di curiosità per molti giorni. Diversi giornali in tutto il mondo dedicano ampi servizi

---

[62] «Una storia marinara emozionante, degna di deliziare gli ammiratori di William Clark Russell, potrebbe basarsi su quanto accaduto al piroscafo Umbria della compagnia Cunard, che raggiunse Nuova York sano a salvo – dopo molta apprensione – solo la mattina di sabato 31 dicembre [1892]. In questi tempi di viaggi veloci attraverso lo "stagno di aringhe" [così è scherzosamente chiamato in gergo marinaresco l'Atlantico del Nord, per la nutrita presenza di pesci], il fatto che l'Umbria avesse lasciato Queenstown il 18 dicembre e avesse raggiunto Nuova York solo tredici giorni più tardi, fa suonare un campanello d'allarme; vent'anni fa ciò sarebbe stato motivo di meraviglia!». Tratto da *The tale of the Umbria*, in "The Illustrated London News", LII (1893), n. 1 del 7 gennaio 1893, p. 8.

[63] I dettagli dell'ardita operazione meccanica, con tanto di schema dell'albero motore, sono contenuti in: *How the Umbria's shaft was repaired*, in "Marine Review", 12 gennaio 1893, p. 9; e in *Repaird to the Umbria's shaft*, ivi, 19 gennaio 1893, p. 9. Ingegneri e ufficiali impegnati nelle riparazioni verranno pagati nell'aprile del 1893 dalla *Cunard* con un assegno premio di 6mila dollari. Si veda a proposito la notizia senza titolo in fondo alla prima pagina di "Marine Review", VII (1893), n. 15.

all'avventura e vengono in particolare elogiate dalle cronache la perizia dell'equipaggio e del comandante e la serenità d'animo delle donne, che hanno animato i giorni di panne con tè e incontri conviviali[64].

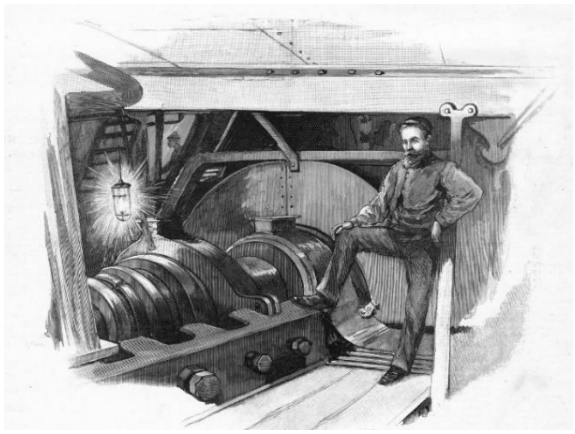


Figure 17-19: in alto, l'ingegnere Tomlinson, in un'immagine che segue di qualche anno l'episodio; in basso, due momenti del Natale del '92, con l'Umbria alla deriva visto dal ponte del Gallia e la sala macchine in riparazione (tratto dal "The Graphic" del 14 gennaio 1893).

Soccorrere una nave in difficoltà è una pratica non solo doverosa, ma piuttosto frequente nella navigazione transatlantica di fine Ottocento; nell'aprile del '90, come già accaduto tre anni prima, l'*Umbria* si trova ancora ad assistere un equipaggio in balìa del mare: quello del veliero norvegese *Magdalena* che, con a bordo il capitano Guderson e otto marinai, sta imbarcando acqua dopo la collisione con un iceberg.

Ma le cronache inglesi e americane continueranno ancora a occuparsi dell'RMS *Umbria*. Nel maggio del 1896, all'ingresso del porto di Nuova York, il piroscafo britannico *Vedra* collide e affonda la chiatta *Andrew Jackson*, che trasporta carbone. Nulla avrebbe a che fare questo incidente con la nostra nave, se non fosse che un mese più tardi l'*Umbria* colpisce il relitto della chiatta e rimane incagliato. L'intervento congiunto di sette rimorchiatori e della marea crescente libera il vapore dopo diverse ore, consentendogli, non senza un'accurata ispezione alla chiglia tramite sommozzatori, di riprendere la via dell'Atlantico con a bordo, tra gli altri, i canottieri di Yale, diretti in Inghilterra per la sentitissima regata di Henley sul Tamigi.

[64] *Ibidem*. Sulla vicenda, si vedano anche le cronache sui quotidiani americani di venerdì 30 dicembre 1892: *Umbria not yet in*, in "The Milwaukee Journal", XI (1892), p. 2; *Spoke the Umbria*, in "The Chicago Daily Tribune", LI (1892), p. 1 (con corredo di immagine); ma la vicenda supera i confini continentali: *The end of a perilous atlantic voyage. The Umbria safe in dock*, in "New Zealand Herald, XXX (1893), 25 febbraio 1893, p. 2.

Verso il Sud Africa: il conflitto Anglo-Boero

Nell'ottobre del 1899 riprende in Sud Africa il sanguinoso conflitto tra l'Impero Britannico e gli stati fondati dai coloni olandesi. Noto col nome di Guerra Boera e scoppiato nel 1880 per la politica britannica di annessione delle colonie olandesi del Sud Africa, il primo conflitto si era risolto un anno dopo con la formale difesa dell'autonomia da parte dei Boeri e la supervisione britannica sul Transvaal; nel 1899, con la scoperta dell'oro in quella regione, l'arrivo di migliaia di coloni inglesi e i contatti tra gli olandesi e le vicine colonie tedesche dell'Africa del Sud-Ovest, le crescenti tensioni sfociano appunto nello scoppio di un secondo conflitto. Due mesi dopo la dichiarazione inglese di guerra, l'*Umbria* – ancora una volta assieme alla gemella *Etruria* – viene noleggiato dal governo britannico per le operazioni di trasporto truppe e armamenti verso il Sud Africa. Il primo viaggio avviene da Southampton nel gennaio del 1900, con a bordo truppe del Warwickshire, del Derbyshire e della Contea di Duôam. Dopo 18 giorni di navigazione, il vapore sbarca le milizie a Port Elizabeth e accoglie i feriti per il rientro in Inghilterra. Ancora un trasporto avviene in aprile, giusto in tempo per arrivare in Sud Africa quando le truppe britanniche rompono l'assedio di Mafeking[65]: l'*Umbria* è all'ancora a Port Natal, l'odierna Durban, dove imperversano i festeggiamenti inglesi. Il conflitto, salvo ripetute azioni di guerriglia da parte dei Boeri nei due anni successivi, si sta concludendo con la supremazia britannica. Il piroscafo della *Cunard* lascia definitivamente Città del Capo il 7 giugno 1900, con a bordo 600 soldati feriti. Il ritorno a Southampton, 19 giorni più tardi, segna la fine dell'utilizzo militare della nave: dopo un veloce restauro, torna alla compagnia di navigazione e riprende i viaggi verso Nuova York già il 21 luglio.

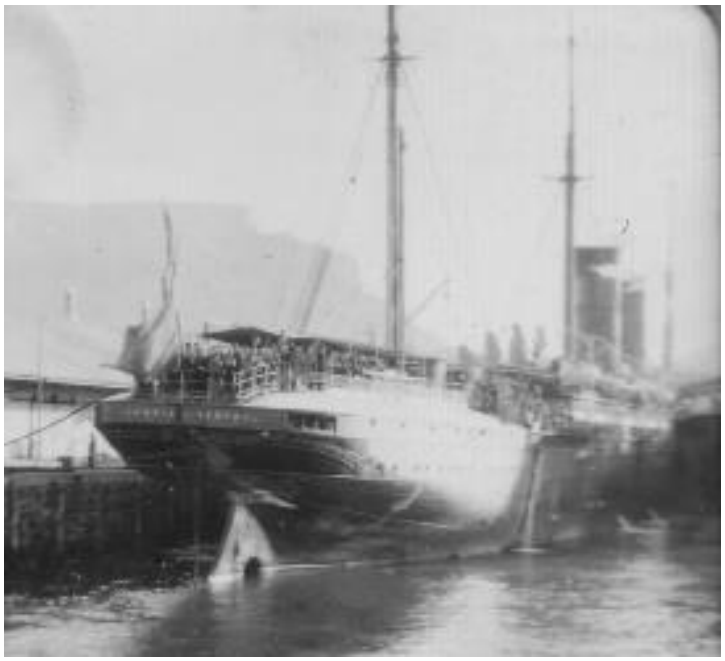


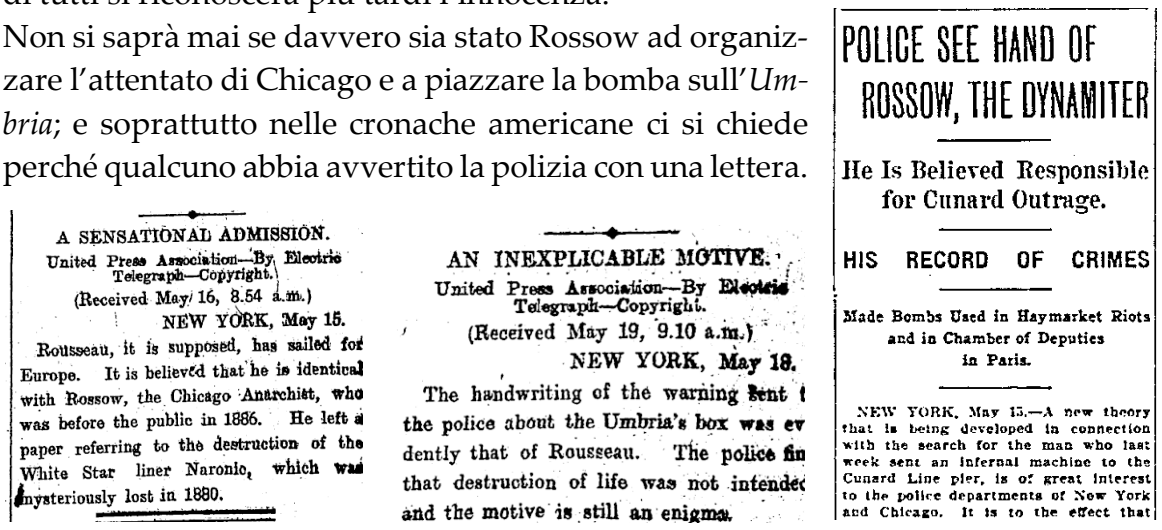
Figura 20: una rarissima immagine dell'Umbria che sbarca le truppe in Sud Africa.

[65] Il villaggio di Mafeking (oggi Mafikeng), edificato da coloni inglesi nell'estremo entroterra sudafricano, è in Inghilterra sinonimo di eroismo: l'assedio delle truppe della Repubblica del Transvaal ai britannici lì asserragliatisi, durato sette mesi (dall'ottobre 1899 al maggio 1900) e costato quasi tremila morti, si conclude infine col successo inglese. Enorme sarà l'eco nell'opinione pubblica d'oltre Manica. Sulle articolate vicende dell'assedio e della guerra nel suo complesso, si veda nell'edizione italiana Thomas Pakenham, *La guerra anglo-boera*, Milano, Rizzoli, 1982.

C'è una bomba a bordo!

Nel 1903 è la cronaca nera a occuparsi dell'*Umbria*: il 9 maggio, il dipartimento di polizia di Nuova York riceve una lettera che segnala una bomba a bordo. L'ordigno, spiega la missiva, sarebbe stato destinato alla nave *Oceanic* della compagnia inglese *White Star*, altro colosso della navigazione transatlantica con la *Cunard*, ma l'alto numero di donne e bambini sulla lista di imbarco aveva poi fatto propendere per un cambio di programma. La bomba, effettivamente, viene rinvenuta: già pronto a salpare per Liverpool, l'*Umbria* è sequestrato e perquisito, fino al rinvenimento nella passerella di prima classe di una scatola contenente 45 kg di dinamite con innesco. Il poliziotto che scova il pacco sospetto lega l'involucro a una corda e lo immerge in acqua, prima di aprirlo e constatarne la pericolosità. L'*Umbria* può riprendere il mare solo una settimana più tardi. Numerose cronache riportano l'accaduto, anche perché le indagini proseguono per diversi giorni alla ricerca del dinamitardo. La scoperta che le batterie per l'innesco provengono da Chicago mette gli inquirenti sulle tracce di un uomo che nei giorni precedenti l'attentato aveva lavorato come carpentiere nell'Illinois. Sentiti i compagni di lavoro e verificati i suoi ultimi domicili, si scopre che si chiama Ro[u]sseau, ma si sospetta si tratti di John Rossow, divenuto noto in tutto il mondo per aver organizzato un attentato alla Camera dei Deputati a Parigi, ma soprattutto quello più famoso di Haymarket a Chicago. Questo episodio, al termine del quale Rossow aveva fatto perdere le proprie tracce, rimane una delle pagine più nere della storia americana ed è entrato in quella del proletariato: dal primo maggio 1886 (data che diverrà simbolica) gli operai di Chicago sono in sciopero per ottenere migliori condizioni di lavoro; il 4 maggio ad Haymarket Square al presidio operaio si affianca l'appoggio degli anarchici. Durante il comizio, l'esplosione di un ordigno provoca la morte di un poliziotto. La forza pubblica spara sulla folla uccidendo sette agenti (colpiti da fuoco amico) e cinque scioperanti. Nei giorni seguenti, i circoli anarchici vengono setacciati. Al processo che ne segue vengono condannati a morte otto immigrati tedeschi. Quattro verranno impiccati, uno si suiciderà in carcere, tre verranno graziati; di tutti si riconoscerà più tardi l'innocenza.

Non si saprà mai se davvero sia stato Rossow ad organizzare l'attentato di Chicago e a piazzare la bomba sull'*Umbria*; e soprattutto nelle cronache americane ci si chiede perché qualcuno abbia avvertito la polizia con una lettera.



A SENSATIONAL ADMISSION.

United Press Association—By Electric Telegraph—Copyright.

(Received May 16, 8.54 a.m.)

NEW YORK, May 15.

Rousseau, it is supposed, has sailed for Europe. It is believed that he is identical with Rossow, the Chicago Anarchist, who was before the public in 1886. He left a paper referring to the destruction of the White Star liner Naronic, which was mysteriously lost in 1880.

AN INEXPLICABLE MOTIVE.

United Press Association—By Electric Telegraph—Copyright.

(Received May 19, 9.10 a.m.)

NEW YORK, May 18.

The handwriting of the warning sent t the police about the Umbria's box was ev dently that of Rousseau. The police fin that destruction of life was not intende and the motive is still an enigma.

POLICE SEE HAND OF ROSSOW, THE DYNAMITER

He Is Believed Responsible for Cunard Outrage.

HIS RECORD OF CRIMES

Made Bombs Used in Haymarket Riots and in Chamber of Deputies in Paris.

NEW YORK, May 15.—A new theory that is being developed in connection with the search for the man who last week sent an infernal machine to the Cunard Line pier, is of great interest to the police departments of New York and Chicago. It is to the effect that

Figure 21-23: The Star, n. 7707 (16 maggio 1903), p. 4; ivi, n. 7709 (19 maggio 1903), p. 2; The Washington Times, n. 3260 (15 maggio 1903), p. 1.

Ma l'identificazione di due italiani legati alla mafia newyorkese nei mesi successivi e il ritrovamento di un ulteriore biglietto in cui Ro[u]sseau-Rossow dichiara di aver affondato nel 1893 la nave *Naronic* della *White Star*[66] fanno sospettare il nesso con la malavita organizzata e dunque l'intento dell'atto: sabotare gli interessi della navigazione britannica in America[67].

Il Cunard Daily Bullettin

A cavallo tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, la tecnologia conosce una avanzata senza precedenti. Nei mesi finali del 1904 arrivano sulle navi della *Cunard* i marconigrammi. Stabilizzate ormai le telecomunicazioni tra Europa e Stati Uniti attraverso il telegrafo senza fili di Marconi, l'equipaggio e i passeggeri possono usufruire di un servizio di notizie molto simile a quello cui siamo abituati oggi. Da Poldhu (Cornovaglia) e dalla Terranova, le onde eteree raggiungono i marconisti in mezzo all'Oceano, permettendo loro di essere informati regolarmente su quanto accada nel mondo. Il *Cunard Daily Bullettin*, che sostituisce il vecchio foglio note stampato in quattro pagine e in unica edizione alla fine di ogni viaggio, può uscire dunque ora quotidianamente a bordo dell'*Umbria* (dall'ottobre 1904), dell'*Etruria*, del *Campania* e del *Lucania*: le sue dodici pagine di cronaca (per lo più noterelle spicciole, poesie, intrattenimento) sono apprezzatissime dai viaggiatori in grado di leggere. Una testimonianza di quella stagione ricca di novità è fornita da Henry (Herry) Phare, telegrafista inglese di Torquay, impiegato della *Marconi Company*[68] dal 1903 al 1904 e poi per anni a bordo dei transatlantici *Tunisian* e *Umbria*[69].

Figura 24: il Cunard Daily Bullettin n. 5, creato e distribuito a bordo dell'Umbria.

[66] Il *Naronic*, partito da Liverpool e diretto a Nuova York, affonda effettivamente nel febbraio-marzo (?) 1893 in pieno Atlantico senza lasciare testimoni. Alcuni messaggi in bottiglie ritrovati sulle spiagge americane nei giorni seguenti, indicanti nello scontro con un iceberg la causa del naufragio, non sono stati considerati attendibili.

[67] Notizie sull'accaduto: *Rossow may be dynamiter*, in "Pittsburgh Post-Gazette", XX (1903), n. 134 (15 maggio), p. 3; *The Umbria incident*, in "The Star", n. 7707 (16 maggio 1903), p. 4; *An inexplicable motive*, in "The Star", n. 7709 (19 maggio 1903), p. 2; *Police see and of Rossow, the dynamiter*, "The Washington Times", n. 3260 (15 maggio 1903), p. 1.

[68] A quel tempo la *Marconi's Wireless Telegraph Company* (già *The Wireless Telegraph & Signal Company*, infine *The Marconi Company* dal 1963) si occupa di produrre dispositivi di trasmissione radio a partire dalle innovazioni in quel campo portate dalla telegrafia senza fili. Fondata da Guglielmo Marconi nel 1897 a Chelmsford (grosso centro industriale nell'Essex), avrà ramificazioni in vari settori e Paesi. In Italia, la *Marconi* in epoca fascista darà vita all'*Unione Radiofonica Italiana*, antesignana della RAI.

[69] Ne scrive la storia il nipote Alison Trowell in *The extraordinary life of an ordinary man. Harry Phare (1879-1966)*, Lulu.com, *self edition*, 2010.

L'ultimo viaggio

Nei primi anni del Novecento il nostro transatlantico è ormai alla fine del suo lungo servizio. Nel 1908 se ne decide lo smantellamento, ma la compagnia *Cunard*, avendo contemporaneamente fuori uso sia l'*Etruria* che il *Lucania*, concede all'*Umbria* ancora due anni di navigazione. L'ultimo viaggio inizia il 12 febbraio del 1910 e termina il 4 marzo lungo la consueta linea Liverpool - Nuova York - Liverpool, già compiuta centinaia di volte nei suoi ventisei anni di servizio; all'arrivo a Liverpool è immediatamente privato delle rifiniture di pregio, quindi venduto a peso di ferro per 20mila sterline alla compagnia *Forth*, che lo porta a Bo'ness[70] per smantellarlo definitivamente[71].

La fama

Della nave resterà intatta per anni la fama: tra fotografie e stampe, poster e materiali promozionali, si contano decine e decine di diverse rappresentazioni; due pittori la immortalano. Del primo, Fred Pansing, sappiamo che è un americano di origine tedesca[72] e che si era perfezionato nella rappresentazione di navi transatlantiche per una committenza alto borghese appassionata del tema o spinta da questioni affettive legate a una particolare nave (un viaggio verso l'Europa? l'arrivo di una persona cara? un ricordo della famiglia immigrata?); il filone, evidentemente redditizio, aveva al tempo attirato le attenzioni non solo della *Cunard* e della *White Star*, che chiedevano a Pansing materiale da riprodurre nei manifesti pubblicitari, ma anche della *Major & Knapp*, una nota casa editrice newyorkese di litografie a tema marittimo (che riprodusse infatti il quadro con l'RMS *Umbria* in procinto di navigare l'East River all'altezza di Brooklyn Heights). Le misure insolitamente grandi dell'olio su tela originale (80x160 cm), dipinto nel 1884 e poi finito all'asta per *Christie's* nel giugno 2008 con base di 40mila dollari, fanno pensare a una committenza particolarmente facoltosa.

---

[70] Bo'ness (Borrowstounness, nella toponomastica corrente), è una città sulla costa orientale della Scozia; al tempo era un attivo porto con strutture cantieristiche.

[71] Così si legge nelle note storiche relative all'*Umbria* del sito ufficiale della compagnia *Cunard*: «Umbria retired from Cunard service in 1910, having been well and truly eclipsed in size, speed and luxury by newer tonnage. She was scrapped in Scotland», in <http://www.chriscunard.com/umbria.php>. L'eclissi subìta dall'*Umbria,* di cui alla nota storica sul sito della *Cunard,* si giustifica con l'avvento nella navigazione transatlantica proprio nei primi anni del Novecento della propulsione con turbìne a vapore. La *Cunard* aveva varato infatti nel 1906 due enormi transatlantici destinati a fare la storia della navigazione oceanica: il *Mauretania* e il *Lusitania* (ben noto quest'ultimo per essere stato affondato da un sottomarino tedesco durante la Prima Guerra Mondiale – episodio che sarà il pretesto per l'ingresso degli Stati Uniti nel conflitto).

[72] Fred Pansing, (1844-1912), nativo di Brema, è stato un marinaio sin da giovanissima età. Lasciata la navigazione, si stabilisce poco più che ventenne a Hoboken, nel New Jersey, dove mette in pratica il suo talento di pittore ritrattista. Si specializza ben presto in vedute marine e scorci portuali con navi, che divengono noti per la luminosità e la qualità del dettaglio. Dopo il trasferimento a Nuova York, si impiega come illustratore di copertine di dischi e decoratore di scafi navali (sui quali soprattutto dipinge i nomi con caratteri speciali). A Brooklyn, però, entra anche in contatto con le grandi compagnie di navigazione e con l'industria cromolitografica, particolarmente interessate al suo estro artistico.

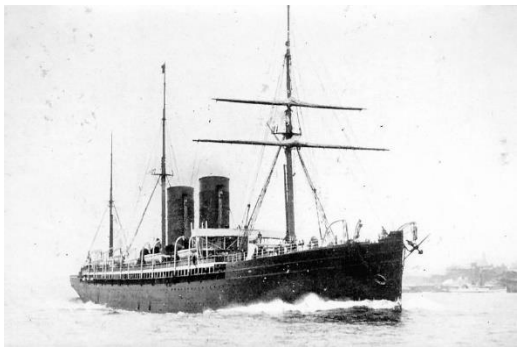
Il secondo è William Stott of Oldham, inglese, allievo di Jéan-Léon Gérôme e tra i protagonisti della colonia di pittori d'Oltremanica approdati in Francia a fine Ottocento. Sul filone dell'Impressionismo, è un paesaggista che non disdegna però il ritorno al classicismo e ai temi allegorici. Di natura impressionista è il suo pastello "SS Umbria", rappresentazione di una traversata atlantica a bordo del piroscafo, eseguita un anno prima di morire in mare (1899) e nella quale ritrae le signore della prima classe intente a prendere aria sul ponte di passeggiata*, sotto i tipici tendalini* parasole[73].

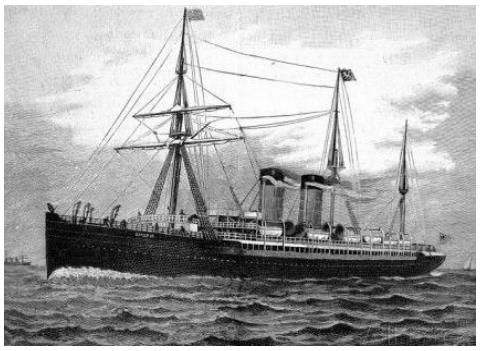
Figura 25: Fred Pansing (1857-1900), "The Cunard Liner R.M.S. Umbria off Brooklyn Heights", olio su tela, 1884, 80x160.

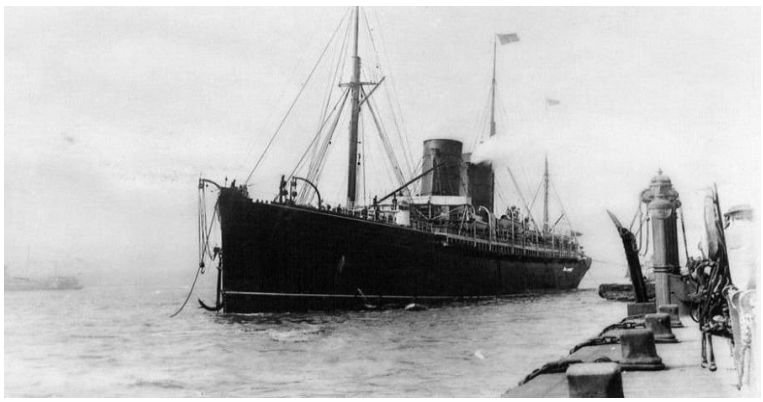
Figura 26: William Stott of Oldham (1857-1900), "S.S. Umbria", pastello, 1899, 31x38.

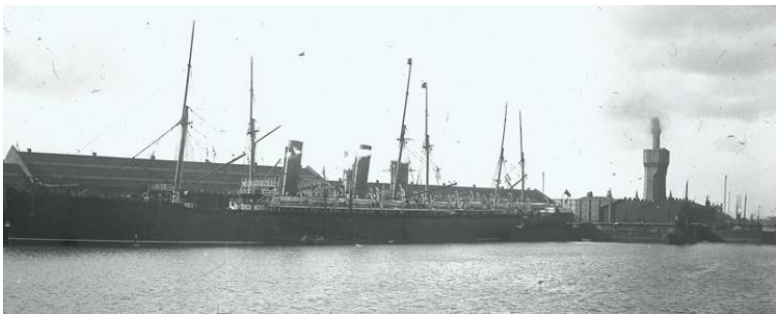
[73] William Stott of Oldham (1857-1900) dopo aver frequentato le scuole d'arte in patria (a Manchester e a Oldham nel Lancashire, la città natale della quale mantiene l'orgoglioso ricordo nel cognome, anche per distinguersi dall'omologo e quasi omonimo Ara Edward Stott), trova una certa fortuna in Francia, dove espone regolarmente ai *salons* parigini. Rientrato in Inghilterra negli anni Novanta dell'Ottocento, muore prematuramente durante una traversata marina sul battello che da Londra lo conduce a Belfast.

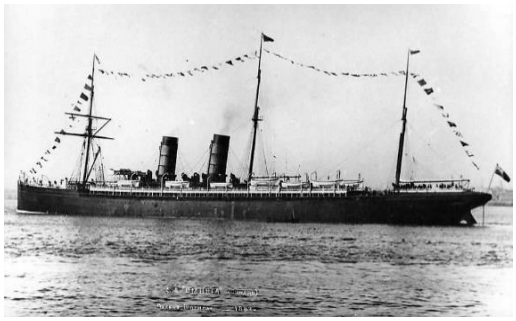
Figure 27-36: da sinistra a destra, dall'alto in basso, sul Mersey e in pieno oceano; arrivo e partenza da Liverpool; ancora a Liverpool; in gran pavese per la regina; cartoline acquarellate per i viaggiatori.

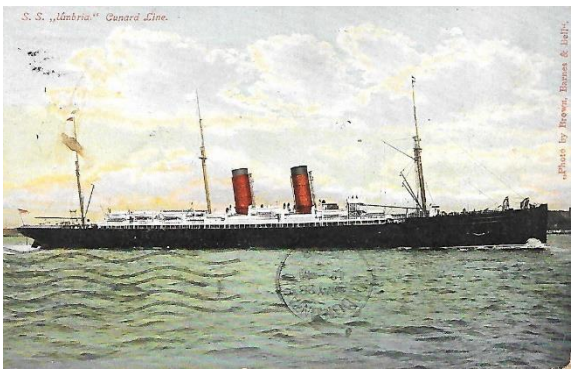












Sulla scia della *cunarder*: i pescherecci canadesi e inglesi

A pesca di gamberi

Quando, sul finire dell'Ottocento, l'RMS *Umbria* è ancora nel pieno della sua attività e accresce la sua fama di nave transatlantica tra le più grandi, veloci e confortevoli al mondo, succede che in Inghilterra, negli Stati Uniti e in Canada, lungo le coste toccate appunto dai viaggi della *Cunard Line*, alcuni armatori ne omaggino il mito chiamando *Umbria* le loro imbarcazioni. Lo si apprende non solo dall'MNL, ma anche dai cosiddetti *Registrar General of Shipping*, un sistema di registrazione delle navi del Regno Unito e del Canada (la Confederazione Canadese è al tempo ancora un *dominion* britannico; otterrà la piena indipendenza nel 1931) che nel 1855 era stato riorganizzato in modo che ogni nave avesse un numero ufficiale unico. Non mancando i casi di omonimia o di cambiamento di nome, il numero ufficiale seguiva sempre la nave e serviva a contraddistinguere lo scafo lungo tutta la sua esistenza[74]. Alla classificazione progressiva mediante numero ufficiale, avviata dalla nave inglese *Goole* nel porto di Londra, si adegueranno poi anche gli Stati Uniti.

Sappiamo così che un piccolo peschereccio a vela (undici tonnellate di stazza lorda, tre membri di equipaggio), di proprietà del pescatore canadese Philip Rive, viene registrato col nome *Umbria* nel 1890 col numero ufficiale 100771 nel compartimento di Chatham, ma risulta attivo più tardi in quello di Caraquet. Si tratta in entrambi i casi di due piccoli porti del Nuovo Brunswick (nel Canada Francese), affacciati rispettivamente sul Fiume Miramichi e sulla baia dei Calori, entrambi prospicenti sul Golfo del San Lorenzo. Alla fine del XIX secolo, la pesca in quei tratti di mare riparati, ma soggetti a flussi di marea tra i più alti al mondo, è l'attività principale per gli abitanti costieri. Soprattutto, gamberi, granchi e aragoste hanno col tempo alimentato una fiorente industria che ha oggi proprio in Caraquet il centro del commercio col resto del Canada e degli Stati Uniti. Ma allora pescare gamberi era un mestiere duro e soggetto a imprevisti, specialmente per piccoli velieri come l'*Umbria*, tanto da necessitare del sostegno statale. Nel 1895, infatti, il Dipartimento della Marina e della Pesca del Canada stila il consueto *report* annuale sugli incentivi ai pescatori e da esso si evincono i premi a beneficio dei natanti di Caraquet: all'*Umbria* è assegnato un *bonus* di 29 dollari e 70 Centesimi[75]. È forse questo anche un modo per tenere a freno quel territorio francofono così distante dal Canada

[74] La registrazione delle navi mercantili, cioè di quelle navi ad uso civile che imbarcano merci o persone, era già al tempo richiesta dal diritto internazionale: ogni Paese doveva perciò provvedere a immatricolare la nave e assegnarle la bandiera nazionale, sotto la quale essa poteva viaggiare anche in acque extraterritoriali. Il Paese di appartenenza della bandiera aveva l'obbligo, come accade ancora oggi, di provvedere a regolari ispezioni, alla certificazione delle apparecchiature e al controllo dell'equipaggio. L'organizzazione che gestiva e gestisce l'*iter* – in genere un'agenzia governativa, ma talvolta anche privata – prende pure il nome di "Registro".

[75] Si veda il *Twenty-eighth annual report of the Department of Marine and Fisheries 1895*, stampato nel 1896 sotto gli auspici del Partlamento canadese e della Corona inglese.

"utile"[76] e profondamente segnato da tensioni separatiste. Notizie sull'*Umbria* si hanno fino al 1897, quando è probabilmente cancellato dai registri[77].

Nebbia e vele

Sempre in Canada, qualche anno dopo (1900), una goletta col nome *Umbria* e col numero ufficiale 112947 è armata a Random Island, un lembo di terra incastrato tra le penisole di Bonavista e di Avalon, nella provincia di Terranova e Labrador. Il proprietario è Augustus F. Goodridge[78], che assegna la piccola barca a vela (19 tonnellate di stazza) al compartimento di St. John's, capoluogo della provincia e maggior centro dell'Isola di Terranova. Nota in Italia come San Giovanni di Terranova, colonia inglese di vecchia fondazione (qui si stabilirono i primi europei giunti nel Nuovo Mondo negli anni Venti del Cinquecento; qui arrivarono più tardi coloni francesi e olandesi)[79], la città è al tempo un grosso centro peschereccio in un'area particolarmente vocata e ben protesa verso il mare aperto. Le correnti del Golfo (calda) e del Labrador (fredda), che proprio al largo di San Giovanni si incontrano, e la concomitanza di bassi fondali (i cosiddetti Grandi Banchi di Terranova, formati dallo scivolamento in mare dei detriti glaciali) in cui il rimescolamento favorisce la risalita di sostanze nutritive, donano a quelle acque una pescosità straordinaria; lì passano i grandi banchi di salmoni che dall'oceano risalgono il San Lorenzo e gli altri fiumi canadesi per riprodursi e sempre lì prendono il mare gli esemplari giovani; in più, sulle coste frastagliate e rocciose, battute dai freddi venti artici (o avvolte dalle nebbie, al cessare di questi), prolificano le foche. Oggi quella stessa pesca che richiamò i primi europei in Canada è stata consumata dalle marinerie straniere d'altura (specie europee) e non contribuisce che in minima parte al reddito nazionale (pur rappresentando ancora un'economia di sussistenza per le zone costiere), ma agli inizi del Novecento, quando la goletta *Umbria* fa parte della flotta del suo porto, St. John's è un centro in fase di sviluppo e una base per il commercio di aringhe, foche e salmoni cogli Stati Uniti. La stazza non eccessiva ma nemmeno ridottissima (19 tonnellate rappresentano comunque una dimensione quasi doppia rispetto al veliero di Caraquet) fanno dell'*Umbria* una barca particolarmente adatta a quei climi e a quelle acque mosse dalle correnti, battute dai venti e dalle piogge o coperte dalle nebbie. Quella che qui abbiamo tradotto con "goletta" ("*schooner*", come l'*Umbria* appare nei registri inglesi, adattato spesso

[76] Per Canada "utile" si intende qualche centinaio di chilometri di territorio a settentrione del 49° parallelo nord (cioè a ridosso del confine statunitense). Qui, attorno ai Grandi Laghi e lungo il fiume San Lorenzo, si concentrano le maggiori attività e si registra la più alta densità di popolazione del Paese.

[77] Note sulla nave (anno di varo e di cancellazione dai registri) si trovano agli Archivi Nazionali di Ottawa, Atti della Camera di Commercio e Affini (*The National Archive, Records of the Board of Trade and of successor and related bodies* [BT 110/691/74]); e sull' MNL, 1896, p. 705.

[78] MNL, 1904, p. 808.

[79] Paul O'Neill, *The Oldest City: The Story of St. John's, Newfoundland, St. Philip's (Canada)*, Boulder Publications, 2003.

in italiano in "scuna" o "scuner") è d'altronde la tipica barca da pesca e da trasporto in grado di bilanciare un buon carico e un buon traino con una discreta manovrabilità e velocità. Dotata di più alberi (la goletta in genere due; la scuna vera e propria anche tre, con quello di prua più basso degli altri) e vasta velatura, eccelle nelle andature di bolina*, come sono necessarie lungo le ventose coste di Terranova. Viene spesso affiancata nella pesca da un veliero più piccolo, maneggevolissimo, veloce e capiente: il *dory*, che è calato in acqua direttamente dalla goletta. I *dory*, con le loro caratteristiche vele colorate antinebbia, si distinguono dalle coste di Terranova durante le battute di pesca su quelle acque ribollenti di pesce. Così come descrive Rudyard Kipling nel 1897 (proprio gli anni dell'*Umbria*) all'inizio dell'ottavo capitolo del suo famoso *Capitani coraggiosi*, in riferimento alla flottiglia di Terranova:

> Harvey non dimenticò più quello che aveva visto. Il sole aveva appena rischiarato l'orizzonte che non vedevano da quasi una settimana e la sua luce rossa e fioca illuminava le vele di fonda di tre flottiglie di golette ormeggiate: una a nord, l'altra a ovest, e una a sud. Dovevano essere quasi un centinaio, di tutti i tipi e, lontano, c'era un bastimento francese a vele quadre. Tutti si inchinavano per salutarsi a vicenda. Da ognuna di quelle imbarcazioni i dory venivano calati e si allontanavano come api da un alveare troppo affollato. E il clamore delle voci, lo sbattere dei cavi e dei bozzelli* e lo sciacquio dei remi si propagavano per molte miglia attraverso le onde del mare. Le vele si accesero di mille colori, nere, bianche e grigio-perla, mentre il sole sorgeva e altre barche si avvicinavano sbucando dalle nebbie a sud. I dory si raggruppavano, si separavano, si riunivano ancora e si allontanavano di nuovo, ognuno nella propria direzione, mentre gli uomini si salutavano, fischiettavano, cantavano e l'acqua si chiazzava di oggetti gettati dalle barche. – È una città – disse Harvey. – Disko aveva ragione. È proprio come una città![80]

Tra incidenti ed esperimenti: traffico di cavi e navi

Nebbie e vele, dunque, nella descrizione di Kipling. Le coste di Terranova sono rischiose anche per le insistenti brume e i ghiacci vaganti. Proprio l'incontro di correnti calde e gelide nei Grandi Banchi a bassa profondità favorisce, con la risalita del plancton, il condensarsi dell'umidità. Nella terribile nebbia della costa atlantica settentrionale dell'America (il porto di Nuova York non dista che qualche centinaio di chilometri ed è soggetto a fenomeni simili) era incappato, come abbiamo visto, anche l'RMS *Umbria* e una sorte simile (con esiti drammaticamente diversi) toccherà all'*Andrea Doria* nel luglio del 1956, speronata tra le nebbie estive di Nantucket dalla nave svedese *Stockholm* e andata a fondo[81]. Precisamente al

[80] Rudyard Kipling, *Capitani coraggiosi,* Torino, Basic, 2010, p. 122 (ed. or. 1896).

[81] Su quella tragica vicenda, che costò la vita a oltre cinquanta persone e sulle cui responsabilità non si fece immediata chiarezza, si vedano: Maurizio Eliseo, *Andrea Doria: cento uno viaggi*, Milano, Hoepli, 2006; e Alvin Moscow, *Andrea Doria. Un naufragio pieno di misteri*, Milano, Arnoldo Mondadori Editore, 2006.

largo di Terranova affonderà nell'aprile del 1912 anche il *Titanic*, urtando un iceberg[82]. Questa costa si trova d'altronde lungo la cosiddetta rotta ortodromica, cioè la linea più breve che unisce il continente europeo con quello americano. Non a caso qui approdano i grandi fasci di cavi elettrici sottomarini, posati già nel Secondo Ottocento tra l'Inghilterra e il Nord America; e sempre qui nel 1901 Guglielmo Marconi piazza (proprio a San Giovanni di Terranova, il porto che nello stesso anno già ospita il nostro peschereccio *Umbria*), il capo americano della stazione ricevente (l'altro capo, come accennato nel capitolo dedicato all'RMS *Umbria*, è a Poldhu, in Cornovaglia) per quel suo famoso esperimento che rivoluziona la storia delle telecomunicazioni, dimostrando oltre ogni scetticismo che è possibile trasmettere onde radio attraverso l'Atlantico e superare la curvatura della terra.
Va da sé che questo "breve" tratto di mare sia caratterizzato da un traffico intenso: pescherecci, grandi transatlantici, navi da guerra e mercantili da carico vi si incrociano ogni giorno. Al punto da rendere necessaria l'approvazione già nel 1914 di una "Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare"[83]. Nel traffico di navi, esperimenti, cavi sottomarini, naufragi, tra le flottiglie di golette e *dory* e il ribollire dei pesci dobbiamo immaginare in quegli anni anche il nostro *schooner Umbria*; almeno fino al 1920, anno in cui ancora compare nei registri dell'*Alphabetical List of British Registered Sailing Vessels*[84]: Labrador e Terranova sono infatti al tempo province sotto il diretto controllo della Corona britannica; aderiranno alla Confederazione Canadese solo nel 1949.

La flottiglia dell'Humber

Dall'altra parte dell'Atlantico, non inferiore è il giro di traffici e affari dei porti inglesi sull'Humber. Come si legge in uno di quei tipici compendi di geografia che circolano nel XVIII e XIX secolo ad uso di viaggiatori, studenti e curiosi, «il nome di Humber si dà propriamente a quel vasto confluente, ove vanno a riunirsi molti considerabili fiumi che fertilizzano le parti centrali dell'Inghilterra. […] Si può riguardare l'Humber come il tronco di una quercia maestosa, che a similitudine di questo albero dilata i suoi rami in una direzione orizzontale»[85].
Anche in questa «quercia maestosa», questo vasto estuario che unisce nei suoi sessanta chilometri l'industre Inghilterra Centrale al Mare del Nord, fondamentale

[82] I pescatori dell'Isola raccoglieranno nelle settimane e nei mesi successivi al naufragio, a terra e in mare aperto, i resti in mogano ed ebano delle sale interne del transatlantico.
[83] La "*Safety of Life at Sea*" (SOLAS) è la convenzione internazionale voluta dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), in seguito al clamore suscitato dalla tragedia del *Titanic*, per tutelare la sicurezza della navigazione mercantile.
[84] I dati dei registri sono stati accuratamente raccolti in un *database* chiamato Crew List Index Project (Clip: <http://www.crewlist.org.uk/>) e contenente notizie un tempo destinate ai "*Board of Trade*" inglesi (corrispondenti alle nostre camere di commercio), che dovevano appunto registrare i traffici commerciali delle navi, con dati sul nome, sul numero ufficiale, sull'equipaggio, sulle misure, sul carico, sugli armatori e sui compartimenti di appartenenza.
[85] John Pinkerton, *Geografia Moderna. Osia descrizione storica, politica, civile e naturale di tutte le parti della terra*, traduzione italiana di Luigi Galanti, Tomo II, Roma, Stamperia Perego Salvioni, 1805, p. 365.

dunque negli sviluppi commerciali dell'area, si segnalano navi pescherecce chiamate *Umbria*; il fatto che nei registri del porto di Grimsby siano presenti pescherecci chiamati *Etruria*, *Campania* e *Lucania*, che come si ricorderà facevano parte della flotta *Cunard* di quegli anni, rende plausibile si tratti dell'ennesima nominazione sulla scia emotiva delle famose *Cunarders*.
Le *Umbria* dell'Humber sono navi da pesca a vapore con scafo in ferro, dotate di un equipaggio più nutrito e di un tonnellaggio ben maggiore rispetto ai modesti velieri canadesi. Sono inoltre gestite da compagnie, piuttosto che da piccoli proprietari come in Canada, ed effettuano pesca con la rete in ampi tratti del Mare del Nord e dell'Atlantico Settentrionale: acque che hanno fornito aringhe, merluzzi e sgombri in enormi quantità, sino al sovrasfruttamento odierno e sino alle contese di cui diremo[86]. I porti di riferimento sono quello di Grimsby, appunto, e quello di Hull. Grimsby è proprio nella parte più larga dell'Humber, praticamente allo sbocco in mare, e nel periodo in parola avremmo visto il suo porto brulicare di imbarcazioni (la letteratura inglese lo indica come il porto di riferimento della flotta peschereccia più imponente al mondo). Hull è invece un toponimo che merita una disambiguazione: il piccolo Fiume dello Yorkshire, navigabile e tributario dell'Humber, dà infatti il nome alla grande città che sorge alla sua foce, tanto che Kingston upon Hull è meglio nota semplicemente come Hull. Anche in questo grande porto sull'Humber l'economia della pesca è radicata. Una nutritissima flottiglia, cantieri, stabilimenti per la conservazione e lo stoccaggio del pesce sono andati crescendo nei decenni, fino alla crisi degli anni Settanta del Novecento e alla susseguente riconversione industriale.

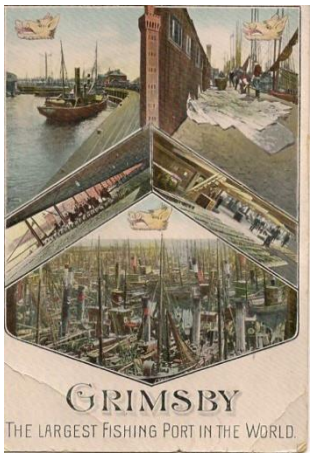
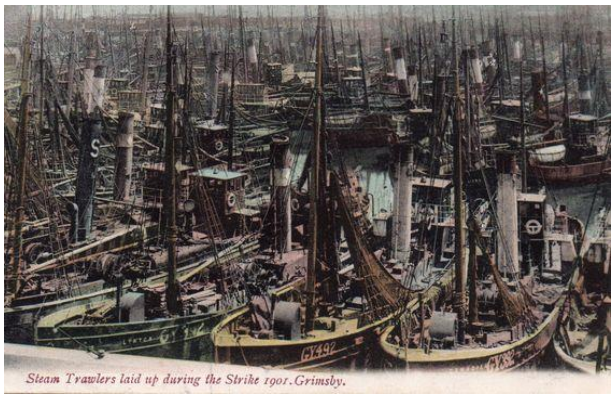


Figure 37 e 38: cartolina a motivo della vocazione di Grimsby: "Il più vasto porto peschereccio del mondo"; pescherecci nel porto di Hull.

[86] Un interessante studio dell'Agenzia Europea dell'Ambiente ha valutato l'impatto della pesca con la rete, dell'innalzamento delle temperature e delle perforazioni petrolifere sulla fauna e flora (compresi plancton e benthon) nel Mare del Nord. Esso è reperibile in Italiano in formato pdf a cura dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Lombardia, con la traduzione di Daniele La Rosa e Angela Sulis, all'indirizzo internet <http://ita.arpalombardia.it/ita/console/files/download/33/cap5.pdf >.

L'Umbria di Grimsby

Nel compartimento di Grimsby è registrato il peschereccio *Umbria* col numero ufficiale 99198 e la sigla GY 420 sullo scafo[87]. Costruito nel 1891 nei cantieri *Mackie & Thomson* di Govan (specializzati dal 1888 nella costruzione di cargo e pescherecci), varato nel novembre dello stesso anno, l'*Umbria* monta un impianto a vapore delle officine *Muir & Houston* di Glasgow, capace di sopportare una stazza lorda di 155 tonnellate. Con uno scafo in ferro di oltre trenta metri di lunghezza per otto di larghezza massima[88], è impostato per la pesca con la rete e appartiene alla *Grimsby Union Steam Fishing*, una delle varie compagnie che escono nel Mare del Nord e nell'Atlantico. Sempre a Grimsby è registrato l'*Etruria*, un peschereccio molto simile all'*Umbria* per tipo e dimensioni (esce un anno dopo dallo stesso cantiere di *Mackie & Thomson*), ma appartenente a una compagnia di Hull (la *Great Northern Steam Fishing*)[89]. Se l'*Umbria* compare nei registri fino al 1908, salvo poi essere smantellato e venduto all'estero per i rottami di ferro, l'*Etruria* gli sopravvive più a lungo: fino al 1913 lavora a Grismby, poi è ceduto a una compagnia francese, che lo rinomina *Cobra* e lo tiene in attività fino agli anni Trenta. Questa flottiglia dell'Humber col nome di regioni italiane si completa coi pescherecci *Campania* (in attività dal 1894 al 1903) e *Lucania* (1894-1904). *Umbria*, *Etruria*, *Campania* e *Lucania*, ricompongono la flotta della *Cunard*, rievocando dunque il mito delle navi ammiraglie di quella compagnia transatlantica che proprio in quegli anni sta dando lustro alla navigazione inglese.



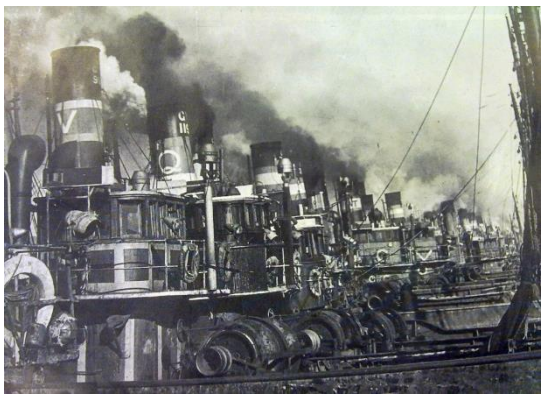


Figure 39 e 40: brulicare di pescherecci nel porto di Grismby nei primi anni del Novecento. A destra, la fila di quelli della compagnia Grimsby Union Steam Fishing cui appartiene anche l'Umbria.

[87] GY è la sigla del compartimento di Grimsby, dove alle navi, come in qualsiasi altro porto al mondo, sono assegnati numeri di matricola progressivi da esporre in evidenza sullo scafo (in genere con vernice bianca sullo sfondo nero delle fiancate; e spesso a sola indicazione di riconoscimento, essendo nei pescherecci assente il nome).

[88] MNL, 1892, p. 283.

[89] Ivi, 1896, p. 111.

L'Umbria di Hull

Sempre sulle rive dell'Humber, ma appartenente al compartimento di Hull, troviamo in quegli stessi anni un altro peschereccio dal nome *Umbria* (numero ufficiale 109010)[90]. Simile per linea a quello di Grimsby (i pescherecci dell'Humber si somigliano tutti, con il fumaiolo centrale sulla cabina dei comandi e due alberi con velatura ausiliaria), la sua storia non dura però che qualche mese: uscito agli inizi 1898 dai cantieri *Cochrane, Hamilton, Cooper & Schofield* di Beverley, nell'entroterra di Hull, è fuori uso già nel novembre dello stesso anno. Eppure, la breve vicenda non manca di aneddoti. Scafo in metallo (183 tonnellate di stazza lorda, 34,5 metri di lunghezza per 6,5 di larghezza), propulsione a vapore (con motore a triplice espansione combinata della nota *Charles D. Holmes & Co.* di Hull[91], capace con i suoi 60 HP di raggiungere gli undici nodi), il peschereccio appartiene a una compagnia (la *William, Edward J. & Co.*) che ne affida la gestione a nove membri di equipaggio capitanati da Joseph Rust.

Controversie in Islanda: prodromi delle Guerre del Merluzzo

La prima disavventura si data all'agosto del 1898, quando l'*Umbria* è sequestrato al largo delle Isole Vestmann. Di questo piccolo Arcipelago situato poco a sud della costa islandese, solo Heimaey, l'isola maggiore, è abitata. La pesca (merluzzi e aringhe) è l'unica attività economica praticabile e la difesa delle acque utili, sollecitata dalla concorrenza dei pescherecci britannici (fortissima sin dal Quattrocento), è al tempo perseguita con vigoria dalla Danimarca. Fino al 1918 l'Islanda appartiene infatti alla Corona danese (la piena autonomia arriverà solo col *referendum* del giugno 1944). Così, quando l'11 agosto del 1898 l'*Umbria* si trova a ridosso delle acque territoriali islandesi, l'incrociatore danese *Heimdal*[92], che è in navigazione presso le Vestman, lo intercetta e lo sequestra. L'equipaggio viene immediatamente sottoposto a processo a bordo della

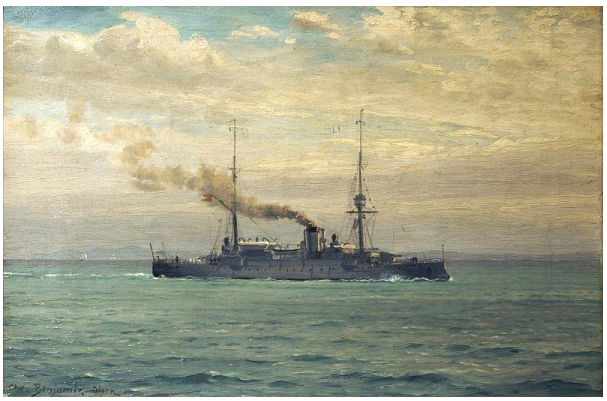


Figura 41: l'incrociatore danese Heimdal in un quadro di Christian Benjamin Olsen del 1915.

[90] Ivi, 1899, p. 367.

[91] La *Charles D. Holmes*, dal nome del fondatore che l'ha impiantata a Hull nel 1869, è una società di ingegneria navale dalla lunga storia. Nata come fabbrica di motori a vapore, si è poi andata specializzando nei diesel per i pescherecci della flotta dell'Humber. Negli anni Sessanta del Novecento è arrivata a raggiungere i quattrocento dipendenti, acquisendo altri cantieri limitrofi e fornendo anche rimorchiatori alla *Royal Navy*, alla *British Petroleum* e al governo iraniano. Nel 1975, dopo essere stata acquistata dal gruppo *Drypool*, la *Charles D. Holmes* è andata in liquidazione.

[92] L'*Heimdal*, varato nel 1894, fa parte della *Gejser Class* della *Royal Danish Navy* (*RDN*). La classe, in realtà, comprende oltre all'*H.*, solo l'incrociatore *Gejser* da cui trae il nome. Si tratta di due piccole cannoniere che servono alla Danimarca per il controllo dei territori d'oltremare (oltre all'Islanda, le colonie caraibiche delle Indie Occidentali Danesi, fino alla loro cessione agli Stati Uniti nel dicembre del 1916). Dopo la Prima Guerra Mondiale, essendo sporadicamente impegnato per la neutralità danese, *l'Heimdal* è una delle poche navi della RDN a rimanere in attività.

nave militare. Da Reykjavík è fatto giungere un magistrato che accetta la testimonianza dei danesi e rigetta le difese dei pescatori di Hull (che reclamano la loro convinzione di pescare in acque internazionali). Le attrezzature da pesca e le reti vengono distrutte e gettate in mare, il pescato è sequestrato e viene imposta una multa di 65 sterline.

Possono intravvedersi in episodi come questi i prodromi delle cosiddette "Guerre del Merluzzo": una serie di incidenti e reciproci cannoneggiamenti occorsi dopo l'indipendenza islandese tra la marineria di Reykjavík, bisognosa di allargare i confini delle proprie acque territoriali (portati oltre le quattro miglia nel 1952 e a dodici miglia nel '58), e i pescherecci inglesi, invocanti il rispetto di una vecchia risoluzione col governo danese che dal 1901 limita a meno di quattro miglia lo spazio di pesca islandese. Dopo gli iniziali successi inglesi, la controversia riprende negli anni Settanta, a seguito del forte calo del pescato dovuto alla cattura intensiva dei pesci grandi e alla scarsa capacità riproduttiva dei piccoli. Si giunge così a una nuova risoluzione unilaterale islandese che allarga ulteriormente le acque territoriali, richiamando la zona di rispetto già proposta alla Commissione Onu sul Fondo Marino nel 1973. L'accordo con Londra, favorito dalla mediazione della Comunità Economica Europea e ancora in vigore, è raggiunto nel 1976: attualmente il limite di pesca esclusiva per gli islandesi è di duecento miglia[93].

L'ultimo viaggio

Ripresa l'attività, l'*Umbria* termina la propria breve esistenza su un banco di sabbia a sud della Baia di Robin Hood[94], di ritorno da una fruttuosa battuta di pesca alle Isole Fær Øer. Quel 13 novembre al largo del North Yorkshire soffia un alito di vento dalle Cleveland Hills e le condizioni di navigazione non sono particolarmente avverse, se non fosse per qualche banco di nebbia. Pescherecci come l'*Umbria* sono dotati di bussola[95] e un equipaggio che conosca quelle coste dovrebbe saper evitare alcune ben note secche. Per questo, dopo che la nave si incaglia, finendo per diventare inservibile, i nove membri dell'equipaggio – tutti in salvo – vengono subito chiamati a processo per stabilire le responsabilità del controverso incidente e verificare le condizioni di assicurazione. L'inchiesta è aperta dal *Board of Trade* e avviene al Municipio di Hull tra il 29 novembre e il primo dicembre del 1898. Al termine dell'istruttoria, l'incagliamento dell'*Umbria* viene addebitato, senza ulteriori conseguenze per i marinai, all'incuria del nostromo John Smith

[93] Sulle Guerre del Merluzzo e sul ruolo fondamentale di questo pesce nell'economia dei Paesi rivieraschi del Nord Atlantico, si veda Mark Kurlansky, *Il merluzzo. Storia del pesce che ha cambiato il mondo*, Milano, Mondadori, 2009; sulla fine delle *Cod Wars*, come vengono chiamate dagli inglesi, si veda nello specifico *Now, the Cod Peace*, in "Time", CVII (1976), n. 25 (14 giugno 1976), p. 37.

[94] L'origine del toponimo di Robin Hood's Bay deriverebbe dalla ballata inglese che racconta la storia del salvataggio da parte del leggendario Robin Hood delle barche e del pescato dalle scorrerie di pirati francesi.

[95] A bordo dell'*Umbria* addirittura ve ne sono tre: una sul tetto della timoniera; una nella chiesuola*, nei pressi del timone; un'altra di riserva nella stiva.

Bartlett («Having failed to keep a proper look-out»)[96], in compartecipazione col capitano Jospeh Rust («For not having given sufficient instruction to the mate when he took charge of the watch on the evening of the 12th of November, nor when he the master, left the bridge at about 11 p.m. the same night»)[97]. I ripetuti sondaggi col piombo, la navigazione a vista, il mare calmo hanno in effetti convinto il capitano a lasciare il commando al secondo, colla sola istruzione di puntare sul faro di Whitby (a meno di quindici miglia dall'estuario dell'Humber) e raggiungerlo verso la una. A notte fonda una pioggia brumosa inizia a scendere, non tanto fitta però da impedire di vedere le luci del faro da quattro miglia. Alla corte, il nostromo ha dichiarato di aver visto delle luci bianche e rosse, presumibilmente di una grossa nave a vapore. I giudici sono convinti che fossero in realtà le luci di Whitby. Alle 4:00, dentro una fitta nebbia, l'*Umbria* finisce su un banco di sabbia (un fenomeno piuttosto frequente in quelle basse coste caratterizzate da maree amplissime). L'urto squarcia lo scafo, che si riempie d'acqua. Sei marinai sono soccorsi alle prime luci dell'alba; il capitano e i nostromi raggiungeranno la spiaggia col minimo di marea, riuscendo a salvare parte del pescato. Durante il dibattimento, i periti dell'assicurazione sollevano una questione: come mai un equipaggio che naviga quelle acque non si dota di un orologio per controllare i flussi di marea? Pare che tra i pescatori dell'Humber sia pratica diffusa quella di utilizzare un solo orologio e scambiarselo[98]. Evidentemente quella notte non tutto è andato per il meglio. Ma gli incidenti in quella baia sono stati così frequenti da rappresentare un incubo per i marinai inglesi. I pescatori dell'Humber hanno anche provato a darsi spiegazioni plausibili. Si legge infatti in un saggio di Robin Lidster sulla Robin Hood's Bay, che riporta anche la storia del peschereccio *Umbria* e che qui si propone in uno stralcio in lingua originale, non essendo ancora stato tradotto in Italiano:

> The rocks on this coast have been responsible for the demise of many boats and ships, and some trawler captains believed that the high iron content of the rocks at Ravenscar affected the ships compasses and resulted in a number of strandings. One of these was the Hull steam trawler *Umbria* that ran aground in thick fog in 1898. The crew of eight were rescued by the first Robin Hood's Bay RNLI lifeboat, the *Ephraim & Hannah Fox*[99]. Within ten years, another six

---

[96] «Non avendo mantenuto la giusta attenzione», in *Wreck Report for 'Umbria'*, 1898, Londra, Board of Trade, 30 dicembre 1898; disponibile in versione pdf all'indirizzo <http://www.plimsoll.org/images/69024_tcm4-295311.pdf>.

[97] «Per non aver fornito sufficienti istruzioni al secondo al cambio della guardia, la sera del 12 novembre, e quando egli, che era il capitano, lasciò il ponte verso le 23:00 quella stessa notte», *ibidem*.

[98] *Ibidem*.

[99] La sigla RNLI sta per *Royal National Lifeboat Institution* ed è il maggior ente britannico di salvataggio marino; esso serve le coste del Regno Unito, dell'Irlanda, delle Isole del Canale e dell'Isola di Man, nonché alcune vie navigabili interne, attraverso una serie di stazioni di salvataggio. Quella sulla Baia di Robin Hood era già attiva dal 1830; la RNLI la rileva nel 1881 e vi costruisce una più ampia darsena (inaugurata il 26 settembre di quello stesso anno). In oltre un secolo di storia, prima

trawlers foundered in this location, and it was claimed at a Board of Trade enquiry that «magnetism in the rocks affects the compass». By way of a contrast, in the same location, The RAF air-sea rescue helicopter has sometimes been called in to rescue visitors stranded by the incoming tides[100].

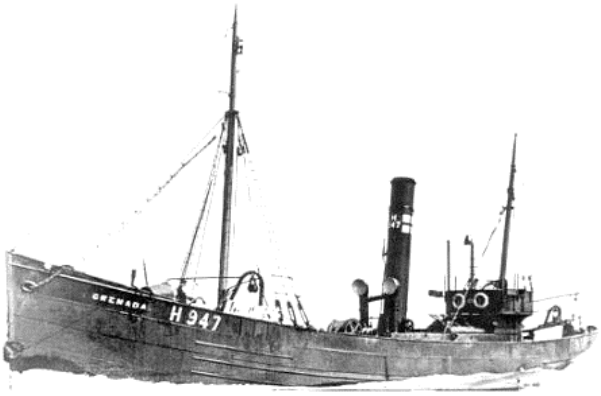


Figura 42: il tipico peschereccio attivo nel compartimento di Hull a cavallo tra Otto e Novecento: l'Umbria, di cui non si hanno immagini, doveva avere una struttura simile a questa.

Figura 43: l'installazione di un motore Holmes come quello dell'Umbria in un peschereccio di Hull.

di essere chiusa nel 1931, ha salvato la vita a 91 persone durante decine di naufragi. Ha sempre funzionato con leggere lance a vela, pronte ad accorrere in caso di naufragio. L'*Ephraim & Hannah Fox* è entrato in servizio con la statalizzazione della stazione nel 1881 ed è frutto di una dedica ai coniugi Fox da parte dei figli. In attività fino al 1902 – poi sostituito dal *Mary Ann Lockwood* – ha salvato la vita a ventiquattro persone in undici operazioni diverse.

[100] «Le rocce in questa costa sono state responsabili della fine di molte barche e navi, e alcuni capitani di pescherecci credevano che l'alto contenuto di ferro delle rocce a Ravenscar influenzasse le bussole delle navi e fosse la causa di numerosi incagliamenti. Uno di questi fu il peschereccio a vapore *Umbria* di Hull che incappò in una fitta nebbia nel 1898. Gli otto membri dell'equipaggio furono tratti in salvo dal primo battello di salvataggio della RNLI della Baia di Robyn Hood, l'*Ephraim & Hannah Fox*. Nell'arco di dieci anni, altri sei pescherecci affondarono in quel luogo, e in un'inchiesta del *Board of Trade* è stato affermato che 'il magnetismo nelle rocce influenza le bussole' [ma non si tratta, come si sarà intuito, dell'inchiesta che riguarda l'*Umbria*]. È anche vero però che nello stesso luogo l'elicottero del soccorso aero-marino della RAF [*Royal Air Force*] è stato qualche volta chiamato al salvataggio dei turisti rimasti bloccati nella sabbia per i flussi di marea»; in R. Lidster, *Robin Hopd's Bay and Fylingthorpe trough time*, The Hill, Stroud, Gloucestershire, Amberley Publishing, 2013, s.i.p. Andata in crisi la pesca, un tempo effettuata coi *coble*, piccole barche di proprietà dal fondo piatto, gli abitanti di Robin Hood's Bay vivono oggi essenzialmente di turismo. I visitatori sono qui attratti dalle spiagge e dai fossili che copiosamente emergono dalle scogliere erose dal mare. Le ampie maree rendono però rischiose le passeggiate litoranee.

Sui Grandi Laghi del Nord America

Lo specchio d'acqua più pericoloso al mondo

Gli americani lo chiamano *The Glove*, "il guanto", per la sagoma che complessivamente richiama a guardare la carta geografica: quello dei Grandi Laghi del Nord America è un enorme sistema di acqua dolce che forma una sorta di mare interno collegato all'Oceano Atlantico. Scavati dall'erosione glaciale sullo scudo canadese (nel suo margine meridionale, detto Tavolato Laurenziano), i cinque laghi principali (Superiore, Michigan, Huron, Erie e Ontario, da ovest a est, secondo lo scorrere della corrente) formano un unico bacino i cui dislivelli sono colmati da cataratte naturali o canali artificiali. La navigazione lungo i 2800 km che corrono dall'estremità occidentale del Lago Superiore alla foce del San Lorenzo (la cosiddetta *Saint Lawrence Seaway*) è una conquista della tecnica e un incentivo all'antropizzazione: bacini minerari e impianti siderurgici, porti ed entroterra, città e canali a chiuse sono collegati in un unico reticolo, eccezionale per grandezza e complessità. Con un solo vincolo che sinora la natura ha insuperabilmente posto all'uomo: il clima rigidissimo per i venti glaciali che soffiano dal Polo Nord, non interrotti da alcun rilievo e capaci di gelare la superficie dei laghi per diversi mesi all'anno.

Figura 44: il sistema dei Grandi Laghi e il Fiume San Lorenzo, con gli Stati canadesi e americani che vi si affacciano.

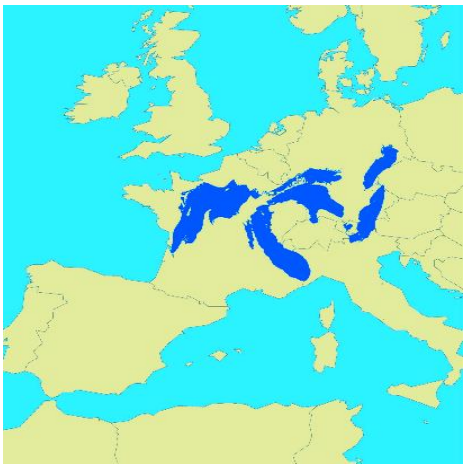


Figura 45: la superficie dei Grandi Laghi in raffronto con quella del continente europeo.

Così, a proposito, il noto romanziere statunitense James Oliver Curwood, all'epoca ancora cronista, definisce l'ambiente dei Grandi Laghi nel 1905:

> Is the most dangerous piece of water in the world. Here winter falls in autumn, and until then late spring it is a region of blizzards and blinding snowstorms. The coast are harborless wildernesses with...reef and rocky headlands that jut out like knives to cuts ships in to two[101].

[101] «È lo specchio d'acqua più pericoloso al mondo. Qui l'inverno cade in autunno, e fino alla tarda primavera è una regione di bufere e tempeste di neve accecanti. Le coste sono selvagge e non consentono approdi per ... scogliere e promontori rocciosi che sporgono come coltelli in grado tagliare

Un cargo

L'area industriale più grande al mondo

Sui Grandi Laghi del Nord America sono due le navi che si chiamano *Umbria*. Proprio nel 1905, una di queste è protagonista di una storia degna di un romanzo. Per conoscerla, occorre risalire indietro di un anno. Quando nel giugno del 1904 lascia il porto di Marquette, nel Michigan, per affrontare il proprio viaggio inaugurale, l'*Umbria* è il cargo più grande che sia stato mai visto su quelle banchine, dove arrivano in gran quantità il ferro e l'ematite estratti dalle vicine miniere. L'estrazione del carbone dall'entroterra dei laghi Michigan, Huron e soprattutto Erie e quella dei minerali di ferro nei pressi del Lago Superiore alimentano già da qualche anno una fiorente economia siderurgica e del trasporto via acqua dolce. Ci sono poi i vasti campi di cereali del Minnesota, dell'Illinois, dell'Indiana e dell'Ohio, immediatamente a sud dei Grandi Laghi. E di conseguenza si è avviata l'industria della cantieristica e dell'armamento di navi cargo. Anche l'*Umbria* è figlio di questa economia.

È stato varato appena da quattro mesi dall'*American Ship Building* di Cleveland, il cantiere più importante di tutto il bacino dei Grandi Laghi[102], è capitanato da C.M. Seph, l'ingegnere a bordo si chiama Anthony Ward[103], appartiene a Henry A. Hawgood, magnate dell'armamento mercantile di Cleveland che ha già nella sua flotta il cargo *Etruria* (ed ecco che si ricompone sotto diverse insegne la coppia resa famosa dalla *Cunard*)[104] e sta in quegli anni aumentando notevolmente i propri interessi nel trasporto di ferro, grano, cemento e carbone. Le costruzioni di nuovi

---

le navi in due». La citazione è tratta da Kurt Brown, *So terrible a storm. A Tale of Fury on Lake Superior*, McGregor (Minnesota), Voyageur Press, 2008, p. 9; Curwood, nativo di quelle zone e che da lì a qualche anno (1909) dedicherà un libro proprio ai Grandi Laghi (*The Great Lakes. The vessels that plough them: their owners, their sailors, and their cargoes*, New York - London, The Knickerbocker Press), è con Jack London il cantore di quegli immensi spazi tra Stati Uniti, Canada e Alaska. L'epopea dei protagonisti dei suoi romanzi, frutto di una produzione che va dagli anni Dieci ai Trenta del Novecento, ha poi ispirato circa duecento film.

[102] Nata nel 1853 come fonderia e giunta alla cantieristica navale negli anni Settanta dell'Ottocento attraverso una serie di fusioni e acquisizioni, l'*American Ship Building* si specializza nella costruzione di cargo per il trasporto di ferro e carbone sui Grandi Laghi. Oltre a Cleveland, ha stabilimenti anche nella vicina Lorain, altro centro siderurgico e cantieristico sul Lago Erie. Tutta la produzione cesserà dopo la Seconda Guerra Mondiale.

[103] Charles Moore, John H. Goff, *The Saint Marys Falls Canal. Exercises at the Semi-centennial Celebration at Sault Sainte Marie, Michigan, August 2 and 3, 1905, together with a history of the canal and papers relating to the Great Lakes,* Michigan Lake Superior canal semi centennial celebration commission, 1905.

[104] Dura pochi mesi la convivenza di *Umbria* ed *Etruria* nella flotta di Hawgood (che di lì a qualche anno assumerà tra l'altro il nome di *Acme Transit*, con sede sempre a Cleveland): il 18 giugno 1905, l'*Etruria* entra in una fitta nebbia al largo di Presque Isle (città a nord est di Cleveland, sul Lago Erie), collide con l'*Amasa Stone* (un cargo pesante per il trasporto di grano, minerali e carbone fra Duluth, Chicago e Buffalo) e affonda.

cargo si susseguono e con l'*Umbria* viene impostata la nave gemella *Edwin F. Holmes*, messa in acqua dall'arsenale di Lorain qualche settimana prima della Nostra (dicembre 1903)[105]. Il destino di tutti questi vapori è appunto quello di prelevare metalli e carbone (ma anche cemento e granaglie) e portarli verso le acciaierie di Duluth, Milwaukee, Chicago, Detroit (dove Henry Ford già produce in grande serie il *Modello T*), Toledo, Cleveland, Buffalo. Oggi è all'apice di una lunga crisi (gli americani la chiamano *rust belt*, la "cintura della ruggine", ad evidenziare l'abbandono dell'industria pesante)[106], ma quando il 26 giugno 1904 l'*Umbria* parte da

[105] La sorte di questa nave è non meno avventurosa di quella dell'*Umbria*: inizialmente lanciata come *Edwin Francis Holmes*, in onore di uno dei maggiori azionisti della società di Hawgood (l'operazione di dedicare il nome delle navi lacustri a magnati e armatori è piuttosto comune; l'*Umbria*, come si sarà intuito, è un'eccezione), dopo aver attraversato indenne le tempeste del 1905 e del '13, cambia più volte proprietà, nome (si chiama *E.C. Collins* dal 1916 al '56 e *J.B. Ford* fino all'85) e servizio (trasporta carbone per decenni e negli ultimi anni della sua ultrasecolare vita è adibita a nave cementiera stazionante nell'area di Chicago). Nel 2010, all'atto del suo smantellamento, si costituisce un comitato per la salvaguardia delle storiche *lakers*: l'iniziativa, pur aprendo un vivace dibattito sulla memoria del trasporto lacustre, non salva il cargo dal definitivo smantellamento, avvenuto nel luglio del 2014.

[106] Nell'economia americana si usa di sovente il termine *belt*, "cintura", a indicare una fascia caratterizzata da stessi livelli di sviluppo economico e incentrata sulla produzione di uno o pochi beni specialistici. Nata in agricoltura (dove la *belt* è una fascia monocolturale intensiva), nel nostro vocabolario potrebbe corrispondere al concetto di distretto economico. La *rust belt* è un'ampia regione che da Nuova York percorre come una cintura, appunto, tutta l'area a sud dei Grandi Laghi. Giocando con amara ironia con un termine un tempo immediatamente legato a ricchezza e pieno impiego, esso trasforma la *dairy belt* alimentare e la *manifacturing belt* in fascia della ruggine (quella di fabbriche dismesse e ciminiere spente), indicando così il declino economico, la perdita di popolazione e il degrado urbano conseguenti alla crisi industriale della seconda metà del secolo scorso. Si calcola che la sola area di Detroit abbia perso un milione di residenti negli ultimi sessanta anni (ben nota nella memoria americana è la cosiddetta *Detroit Riot* o *12th Street Riot*, una sommossa scoppiata nel 1967 per futili motivi, all'apice di un periodo di fortissime tensioni sociali, e conclusasi dopo cinque giorni con 43 morti e quasi 1.200 feriti). Tra le cause di tale contrazione economica, il progressivo trasferimento di grossa parte della produzione siderurgica più a ovest, una maggiore automazione e il generale declino della competitività statunitense nel mercato globale dell'acciaio e del carbone. Nell'ultimo trentennio, alcune aree della *rust belt* hanno ripreso vigore, spostando verso i servizi e l'alta tecnologia la loro produzione; nella maggior parte dei casi, però, povertà e declino industriale sono progressivamente aumentati. Secondo alcuni analisti, nella vittoria di Donald Trump (o, se si preferisce, nella sconfitta dei democratici di Hillary Clinton) alle elezioni presidenziali del novembre 2016 sarebbe stato decisivo (certamente anche per il gioco dei Grandi Elettori) proprio il voto di protesta di vasti settori (soprattutto gli operai bianchi) della fascia della ruggine (si veda l'articolo di James O. Goldsborough, disponibile sul sito <http://www.limesonline.com/cartaceo/anatomia-elettorale-del-fenomeno-trump?prv=true>). Anche alle ultime elezioni del novembre 2020, la *rust belt* è a suo modo risultata decisiva. Infatti, l'analisi condotta dal geografo della politica John Agnew, *Narrazioni geografiche riguardanti le elezioni presidenziali americane del 2020*, in "Ambiente Società Territorio. Geografia nelle Scuole", LXV (2020), n. 4, pp. 9-15, dimostra come proprio alle «narrazioni geografiche» sia necessario guardare per comprendere la vittoria di Joe Biden alle recenti presidenziali; in particolare, non più le consuete dicotomie Stati rossi (Repubblicani) / Stati blu (Democratici) o ambienti rurali / ambienti urbani, ma l'indagine «del luogo di residenza degli elettori», dacché «la Presidenza degli Stati Uniti d'America si vince ottenendo il numero di voti giusto al posto giusto» (pp. 9, 10). Sebbene Trump abbia battuto Biden soprattutto

Marquette per il suo viaggio inaugurale, carico di 6.847 tonnellate di ferro, quella attorno ai Grandi Laghi sta avviandosi a divenire l'area industriale più grande al mondo.

Il sistema economico dei Grandi Laghi

Carb: giacimenti di carbone **Cu**: giacimenti di rame Canali navigabili

Fe: giacimenti di ferro Principali porti e aree industriali

Quasi 130 metri di lunghezza (420 piedi, ben più di un campo di calcio), una stazza lorda di oltre 4.300 tonnellate, un motore a vapore a triplice espansione capace di generare 1.500 HP, questo cargo ha la forma tipica di tutte le navi da trasporto del "mare interno" americano: statunitensi e canadesi le chiamano *lakers*, "lacustri", e si caratterizzano per una cabina a prua, necessaria al personale di bordo per fare

nelle aree rurali, continua Agnew, «ha perso per un soffio nelle aree urbane e in quelle suburbane. […] Trump ha incontrato le maggiori criticità nel Michigan e, in misura minore, in Pennsylvania e Wisconsin, dove gli elettori dei sobborghi di Philadelphia, Pittsburgh, Detroit e Milwaukee si sono presentati in massa per votare il suo avversario. In sintesi, l'esito delle elezioni presidenziali del 2020 non è stato deciso nelle città o nelle campagne, ma nei sobborghi delle principali città dei tre stati in bilico» (p. 12). Un po' come nel 2016, ma con esiti opposti.

manovra nelle chiuse dei canali, e una a poppa, in corrispondenza del motore. La parte centrale dello scafo, sproporzionatamente allungata, ha un'enorme capacità di carico. L'acqua dolce dei laghi rende queste imbarcazioni poco soggette alla corrosione e quindi piuttosto longeve. Ma il problema sui Grandi Laghi è un altro. Si accennava poco sopra al rigidissimo e ventosissimo inverno che gela l'acqua per diversi mesi all'anno. È un fenomeno tipico soprattutto del Lago Superiore (quello più settentrionale), ma non solo, e che più volte nell'ultimo secolo e mezzo si è presentato sotto forma di tregenda.

Figure 47 e 48: l'Umbria in navigazione sui Grandi Laghi (di prua e di poppa).

La tempesta del 1905

Le due tempeste più drammatiche sono quella del 28-30 novembre 1905 (anche detta del Ringraziamento o del *Mataafa*, e vedremo perché) e del 7-11 novembre 1913 (detta *White hurricane*, "Uragano bianco"). In entrambi i casi, la nostra *Umbria* è nel pieno della navigazione sui laghi, quando una serie particolarissima di eventi (lo scontro di due ampi sistemi depressionari, uno freddissimo dal Canada e uno caldo e umido dagli Stati Uniti) genera tempeste con venti fino a 130 chilometri orari, onde gelide alte diversi metri e consistenti accumuli nevosi sui porti delle coste. Pur abituati a fenomeni estremi, gli abitanti dei Grandi Laghi non ricordano niente di simile, né gli archivi conservano memoria di fatti peggiori, almeno risalendo ai cento anni precedenti. Oggi, con la strumentazione a disposizione, le due tempeste si sarebbero potute prevedere con anticipo, ma sia nel 1905 che nel '13 seminano morte e distruzione in un'area vastissima. La tempesta del 1905, un ciclone con minimo depressionario che ruota attorno al centro del Wisconsin, è conosciuta dai rivieraschi del Lago Superiore (ché questa è la zona che maggiormente colpisce) come *Mataafa storm*, dal nome della nave che l'impeto del vento e delle

onde spezzano in due a pochi metri dalla banchina del porto di Duluth (Minnesota)[107].

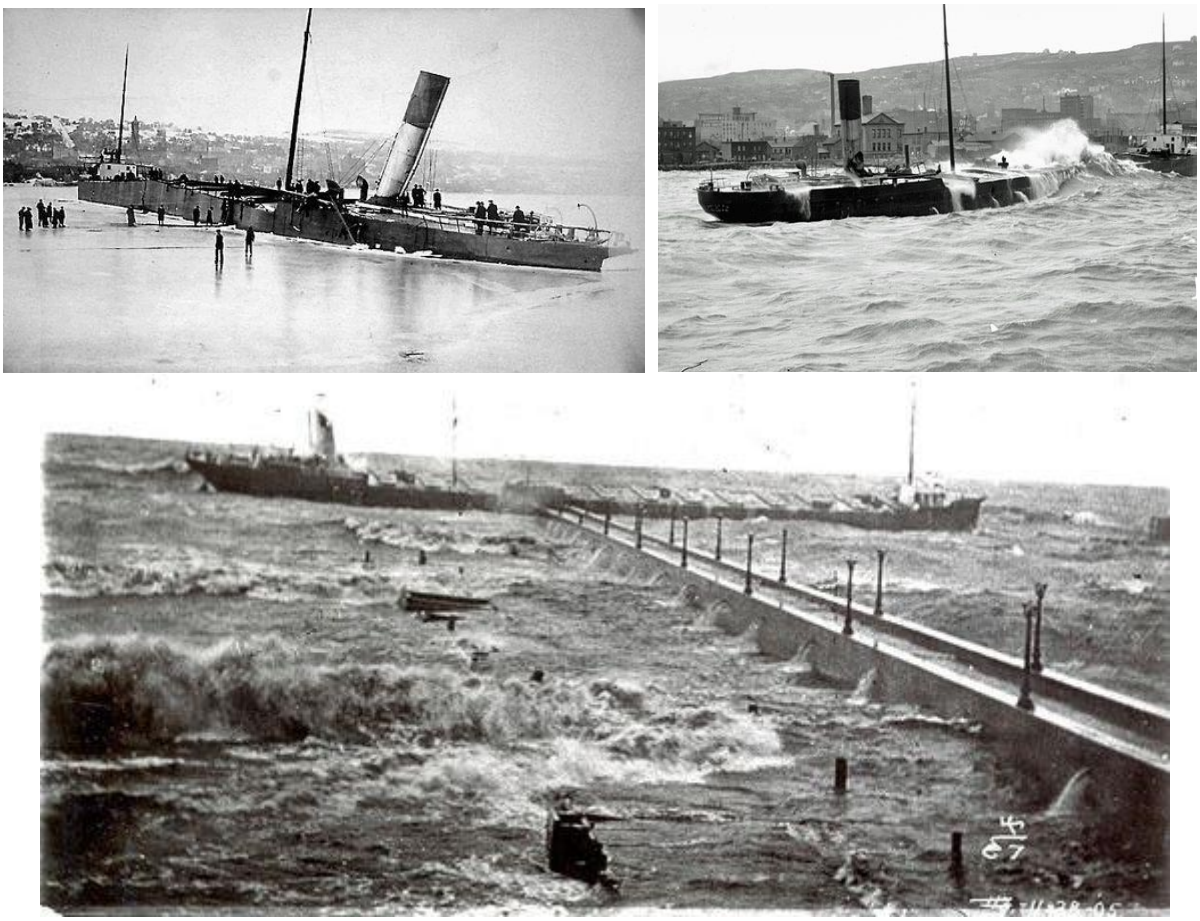


Figure 49-51: il Mataafa ritratto dai fotografi l'indomani della tragedia.

[107] Duluth, che oggi conta circa 90mila abitanti (280mila con l'area metropolitana), deve il repentino passaggio da piccolo villaggio a città industre (71 abitanti nel 1860, 3.500 nel 1880, 34mila nel 1890) allo sviluppo del traffico carbonifero di fine Ottocento e alla presenza delle vicine miniere di ferro (in particolare, quella di Mesaby Iron Range a Hibbing, la più grande a cielo aperto del mondo, dove trovarono lavoro anche i nonni di Bob Dylan – nato proprio a Duluth e che nella canzone *Girl from a north country* del 1963 pare proprio evocare la solitudine e la povertà dei suoi antenati – immigrati dall'Ucraina nello stesso anno in cui l'*Umbria* approdava in porto). In posizione ottimale (esattamente all'estremità meridionale del Lago Superiore, sulla foce del fiume Saint Louis, nel punto in cui strade e ferrovie si inoltrano verso il Mississippi, le Grandi Pianure e il *Midwest* americano, luogo di scambio del carbone della Pennsylvania e dell'Ohio con il ferro del Minnesota), la città è cresciuta intorno al proprio porto: dapprima qualche isolata banchina per lo scarico del carbone, come il vecchio *Boston Coal Dock* (consueto luogo di approdo della nostra *Umbria*), quindi l'ampliamento fino a includere in un'unica struttura le banchine della vicina città di Superior (che però è già in Wisconsin), formando i cosiddetti *Twin Ports* ("Porti Gemelli"), ben protetti da un cordone sabbioso verso il Lago e ai quali si accede per un ampio canale. Per rendere l'idea dello sviluppo del traffico portuale, ecco alcuni dati: nel 1886 il porto di Duluth ha visto scaricare oltre 735.000 tonnellate di carbone; dieci anni più tardi 2,5 milioni di tonnellate; nel 1910 8,3 milioni di tonnellate; nel '21 a Duluth si contano ventidue bacini per lo scarico del materiale; il picco dell'economia carbonifera si ha nel 1923 (12,6 milioni di tonnellate e 5.000 addetti nei periodi di punta).

In tutto simile alla nostra *Umbria*, per forma e dimensioni, questo *laker* è passato alla storia della navigazione sui Grandi Laghi per l'impotenza degli uomini di fronte alla furia degli elementi: partito da Duluth la sera del 28 novembre 1905 carico di ferro, deve tornare indietro per la forza del vortice di vento; giunto all'imbocco del canale portuale, in piena tempesta, è costretto a indietreggiare fino al molo esterno, dove le onde lo scaraventano con violenza sulla diga foranea. La chiglia è aperta in due parti e i soccorritori dell'*US Life Savers* non possono intervenire (sebbene la nave non sia che a qualche decina di metri dalla banchina). Dal porto, centinaia di cittadini assistono inermi al terribile spettacolo. La mattina seguente, con le acque più calme e una visibilità maggiore, i soccorritori troveranno nella nave quindici superstiti; nove marinai, invece, non ce l'hanno fatta, morti annegati o congelati.

Due giorni dopo, il primo dicembre, entra nello stesso porto l'*Umbria*, navigando a fianco del relitto del *Mataafa* e reduce anch'essa da una notte da romanzo: ha la cabina di prua completamente divelta e i marinai, sfiniti da quaranta ore di tempesta, devono manovrare da poppa. I dettagli di quell'avventura si possono leggere in un saggio storico costruito proprio in forma di romanzo: Curt Brown, l'autore del testo (*So terrible a storm: a tale of fury on Lake Superior*), traendo da note di cronaca e fatti documentati, dedica un intero capitolo (*The Umbria*) al vero incontro tra la cronista Mary Mac Fadden[108], a caccia di notizie sulla tempesta per il *Duluth News-Tribune*, e Andrew Cornaliusan di Cleveland, secondo ufficiale di coperta del

[108] La vicenda biografica di Mary Mac Fadden è emblematica di tanta storia degli Stati Uniti d'America: nasce nel 1874 nella provincia canadese del Nuovo Brunswick e vive l'infanzia al seguito dei genitori, immigrati irlandesi in cerca di terre da coltivare. Pionieri in Graceville, Minnesota, i Mac Fadden sono una famiglia numerosissima; quando Mary ha diciassette anni, sua madre muore dando alla luce il suo tredicesimo figlio. La giovane affronta anni di duro lavoro e fa da madre ai suoi fratelli, ma non rinuncia allo studio e si iscrive all'Università del Minnesota. Dal 1898 alterna l'impiego di stenografa nella capitale St. Paul a quello di giornalista al *Minneapolis Times*. Fattasi notare per le sue cronache sagaci, si sposta a Duluth, città in enorme espansione, dove viene assunta dal *Tribune-News* come prima reporter a tempo pieno. Sul giornale tiene una rubrica settimanale, il cui titolo (*Sabbath Diversions*) nasconde dietro una patina di leggerezza una grande sostanza: inchieste, approfondimenti, poesie, temi lontani dal perbenismo borghese che imperversa in quegli anni si alternano ai fatti di cronaca più spiccioli. Anche il racconto della lotta dell'*Umbria* contro la tempesta del 1905, poi ripreso da Curt Brown, è da leggersi in quest'ottica. La relativa libertà di cui gode dalle sue colonne (ancora maggiore quando diviene capo redattrice) è utilizzata per portare alla luce le profonde disuguaglianze della società americana, in particolare nel trattamento delle donne. Le sue cronache femministe e suffragiste (provenienti per giunta da una donna che ha scelto il celibato) scandalizzano la società bianca minnesotiana di inizio Novecento (per rendere l'idea della tensione che cresce in quell'area dal convulso sviluppo industriale, si ricordi tra l'altro che Duluth è ricordata nelle cronache internazionali di inizio secolo per una serie di assassinî e tumulti ai danni di immigrati giunti dal Sud per lavorare nell'industria dell'acciaio: l'episodio più tristemente noto è il linciaggio nel giugno 1920 di tre circensi afroamericani, accusati di stupro dopo un processo-farsa e immortalati in foto e cartoline dopo essere stati uccisi e appesi dalla folla a un lampione). La storia di Mary è stata scritta da Heidi Bakk-Hansen per il giornale digitale "Zenith City Online", <http://zenithcity.com/archive/people-biography/mary-mcfadden/>, 2012.

nostro cargo. L'*Umbria*, proveniente da Cleveland, è carica di 7mila tonnellate di carbone da scaricare a Duluth (zona di miniere, ma anche di acciaierie). La nave fa la spola per la *H.A. Hawgood Company* tra il Minnesota (dove si riempie di minerali ferrosi sfusi) e i porti carboniferi del Lago Erie (dove scarica il ferro per le acciaierie dell'Ohio e carica il carbone proveniente dai ricchi giacimenti della Pennsylvania). Il trasporto è economicamente vantaggioso, perché almeno in un tratto il carbone per le caldaie della nave è tratto dal carico.

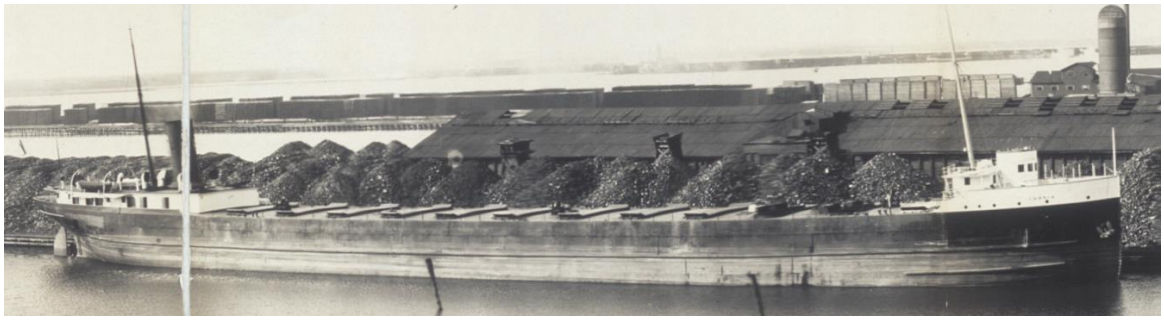


Figure 52 e 53: l'Umbria in uno dei suoi consueti scarichi di carbone al Boston Coal Dock di Duluth.

Alla guida dell'*Umbria* che viaggia verso nord-ovest c'è il capitano C.M. Seph, di Prairie View, nei pressi di Chicago: «"Our captain, God bless him", Cornaliusan said. "If ever there was a man worth dying for, it's him, and every man jack of us will say the same"»[109]; ha ventidue uomini d'equipaggio, quasi tutti americani (di Cleveland soprattutto, ma anche di Milwaukee, Detroit e Nuova York) ed europei (svedesi e norvegesi gli addetti al ponte, irlandesi i fuochisti). Risaliti i Laghi Erie e Huron, alle nove di sera di domenica 26 novembre 1905 la nave si lascia a poppa le città gemelle di Sault Sainte Marie, sulle omonime chiuse che consentono di risalire il dislivello di sette metri tra il Lago Superiore e l'Huron ed evitare le rapide[110]. La notte è stellata e placida. La navigazione prosegue regolare e in venti-

[109] «"Il nostro capitano, Dio lo benedica", disse Cornaliusan. "Se mai ci sia stato un uomo per il quale sia valsa la pena dare la vita, è lui, e ogni membro del nostro equipaggio dirà lo stesso"», in C. Brown, *So terrible a storm: a tale of fury on Lake Superior*, Minneapolis, Voyager Press, 2008, p. 233.
[110] Sault Sainte Marie è il nome di due città che si guardano dalle opposte sponde (quella canadese, nella provincia dell'Ontario, e quella del Michigan, sulla punta settentrionale della Penisola Superiore) del Fiume St. Marys. Le rapide che si formano in quello stretto passaggio colmano il dislivello tra i laghi (*Sault* in Francese significa proprio cascata), ma dalla fine del XVIII secolo vi consente il passaggio delle navi una serie di chiuse a doppia corsia (una sul lato canadese, l'altra, più ampia,

quattro ore la nave percorre quasi completamente le fredde acque del Lago Superiore. Ma alle nove di sera di lunedì 27 novembre, tra le Isole Eagle e Outer nell'Arcipelago degli Apostoli, una tempesta sorprende l'equipaggio. Duluth non è lontana, eppure la forza incessante del vento non consentirà all'*Umbria* di approdarvi. Le onde sono alte come montagne, riportano le cronache, e il vento gelido impedisce ogni manovra. La cabina di prua viene addirittura strappata e con essa vanno fuori uso il timone, la bussola, la luce verde di segnalazione e i serbatoi. Il capitano, predicando sangue freddo a un equipaggio esperto ma atterrito[111], ordina di spostarsi nella cabina di poppa, risparmiata dalla furia, e infilare le onde, piuttosto che continuare a dare loro il fianco. Ma senza il timone manovrabile da prua (tanto utile nelle navi che devono muoversi negli stretti canali dei laghi), l'*Umbria* è ingovernabile ed è necessario allora agganciare il timone ai comandi di poppa. L'operazione, in un vento che gela immediatamente gli spruzzi dell'acqua, è quanto di più ardito si possa immaginare in navigazione: «We owe our lives to the bravery and endurance of the wheelmen, watchmen, and the forward crew. […] I never expected that we would live to see it done, for the ship was rolling horribly»[112]. Cornaliusan e Richardson (il primo ufficiale, un esperto marinaio di Cleveland), dopo quattro ore di tentativi e ripetuti rischi di congelarsi o cadere in acqua (un finlandese, Ellis Nyman, è sbalzato fuori dalle onde, ma Richardson lo afferra e lo salva), riescono con i loro uomini ad agganciare il timone. Nelle successive trentasei ore, dalla una di martedì alla notte di mercoledì 29, l'*Umbria* lotta contro la furia della tempesta, ma è finalmente governabile. Si dirige a nord-ovest, controvento, e raggiunge Grand Marais (sulla sponda opposta del Lago, rispetto alle Isole degli Apostoli), anche grazie all'incessante lavoro dei tre fuochisti irlandesi. Quando giovedì 30 riprende la navigazione per Duluth in acque finalmente calme, l'equipaggio è più morto che vivo. «No one can realize the value […] and the good it does a man in the face of death unless he has passed through the deep waters and faced the grim monster as did the crew of the *Umbria*»[113].

---

su quello statunitense). Le chiuse di Sault Sainte Marie (*Soo Locks* in Inglese) sono ancora un punto obbligato di passaggio per i navigli che vogliano interamente percorrere la *Saint Lawrence Seaway* fino ai porti minerari di Thunder Bay e Duluth. Interdette al transito da gennaio a marzo, per il gelo, vengono continuamente manutenute e sono state negli anni oggetto di ampli lavori di adeguamento al transito di navi sempre più grandi, fino a ospitare oggi (almeno sul lato americano del canale) i cargo "millepiedi" (lunghi cioè 1.000 piedi – oltre 300 metri – , il che equivale a una misura più che doppia rispetto alla nostra *Umbria*, che con i suoi 420 piedi era all'inizio del secolo scorso tra le imbarcazioni di maggiori dimensioni sui Grandi Laghi).

[111] Il secondo ufficiale Cornaliusan è al suo ventesimo anno di navigazione sui Grandi Laghi (dove aveva svolto a lungo il ruolo di inserviente al ponte e sentinella), ma nessuna tempesta lo ha mai avvicinato alla morte come allora (in C. Brown, *So terrible a storm*, pp. 230-231).

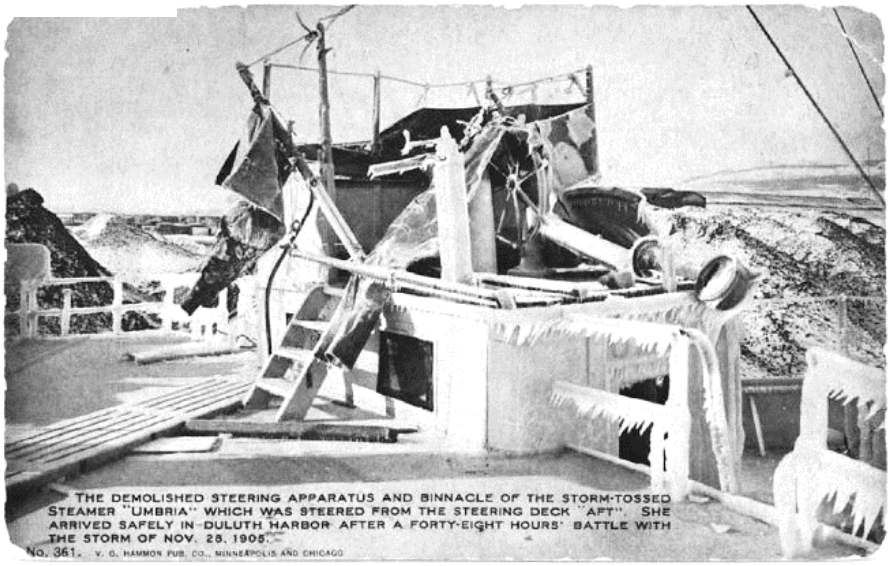
[112] «Dobbiamo la nostra vita [racconta Cornaliusan] ai timonieri, alle sentinelle e a una ciurma sicura. […] Non mi aspettavo che saremmo sopravvissuti fino a vederlo [l'agganciamento del timone], perché la nave rollava orribilmente», in C. Brown, *ibidem*.

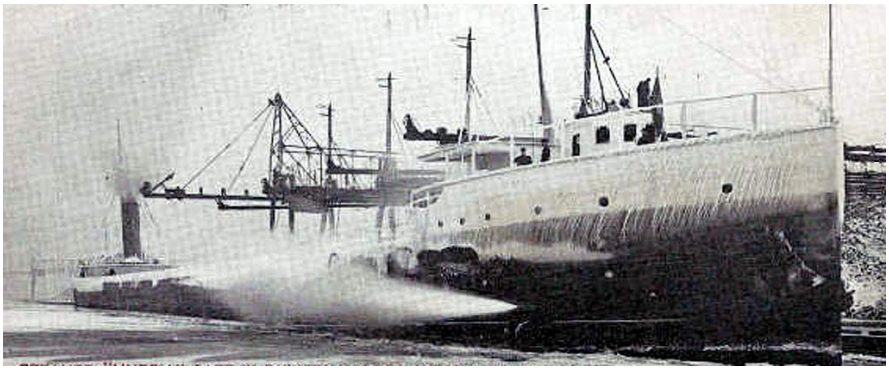
[113] «Nessuno può capire il valore e il bene di un uomo di fronte alla morte a meno che non sia passato attraverso acque tanto profonde e mostruose come ha fatto l'equipaggio dell'*Umbria*», ivi, pp. 233-234

Figura 54: il faro di Split Rock.

L'*Umbria* riporta un danno di 2mila dollari, ma è salvo. Nessuno dei suoi uomini ha perso la vita; ed è andata bene. In quella stessa tempesta, che propizierà la costruzione del famoso faro di Split Rock[114], si contano infatti 29 navigli affondati o seriamente danneggiati (per un totale di oltre tre miliardi e mezzo di dollari di danni!) e 36 marinai deceduti[115].

Figure 55-56: la cabina di prua dell'Umbria divelta dal vento e dalle onde; la nave in riparazione a Duluth dopo la tempesta.





[114] Lo Split Rock Lighthouse, terminato nel 1910, si erge su una falesia di 40 metri nei pressi di Silver Bay (Minnesota) e per la sua forma ottagonale è considerato uno dei fari più belli degli Stati Uniti. La sua utilità su quelle acque poco sicure è durata fino al 1969, quando ha terminato il servizio per diventare un'attrazione turistica; dal 2011 è monumento storico nazionale. Alcune note storiche sul faro, ma soprattutto sul suo ultimo custode, in Mike Roberts, *The last keeper at Split Rock*, Saint Cloud (Minnesota), North Star Press, 2010.

[115] I danni sono calcolati in dollari americani del 1905: C.F. Schneider, *Report for November 1905: Michigan Section of the Climate and Crop Service of the Weather Bureau in Cooperation with the Michigan State Weather Service*, Grand Rapids, Michigan Weather Bureau Office, 1905, p. 4.

L'Uragano Bianco

Anche peggio andrà otto anni più tardi, quando i morti per una tempesta ben più ampia saranno 235 e le navi affondate 12. Si tratta del cosiddetto Uragano Bianco (*White Hurricane*) che coglie con imprevista brutalità soprattutto i Laghi Huron e Superiore, tra le sei del pomeriggio e la mezzanotte del 9 novembre 1913. I climatologi statunitensi e canadesi classificano ancora quell'evento come la più violenta tempesta mai abbattutasi sui Grandi Laghi. Sviluppatosi il 7 novembre, l'uragano ha il suo apice il 9, fino a spegnersi due giorni più tardi. I venti a 130 chilometri l'ora e le copiose nevicate[116] provocano danni ingenti in tutta l'area rivierasca (particolarmente a Cleveland), mentre al largo sono le onde alte oltre quattro metri a portare affondamenti e morte. Diverse navi, come solito, sono infatti in navigazione sia sull'Huron che sul Superiore. Tra esse, anche la nostra *Umbria*, che stavolta esce dalla tempesta senza particolari danni: è il *Toronto Globe* a segnalarne l'approdo sicuro il 13 novembre nel porto di Detroit, a pochi minuti dalla mezzanotte e insieme alla nave *Chicago*; poco prima, è arrivato in porto il *City of Rome*, un vecchio cargo di legno che andrà a fuoco l'anno seguente.

THE WEATHER— Tonight, fair, colder; Moderate west winds.

The Detroit News

LATEST EDITION

DETROIT, MICHIGAN, THURSDAY, NOVEMBER 13, 1913.—TWENTY-FOUR PAGES.

DEATH TOTAL ON LAKES MAY BE 273

WILSON READY TO AID REBELS

GREATEST MYSTERY IN HISTORY OF GREAT LAKES DISASTERS

DISASTER GROWS AS NEW REPORTS COME

DEAD AND MISSING ON GREAT LAKES.

Carruthers	28	Isaac M. Scott	28
Regina	23	Butters	20
McGean	28	Plymouth	7
Wexford	22	Leafield	15
Price	26	Lightship No. 82	6
Argus	26	Nottingham	3
Lafayette	12		
Hydrus	23		
Total			273

Vessel men estimate the financial loss at $3,000,000.

DEATH AND LOSS TOTALS MOUNT; MAY PROVE STORM WORST KNOWN

Mystries Still Unsolved.

THAT DEPOT LOOP SHOULD BE BUILT

WAITS TILL U.S. ENVOYS QUIT MEXICO

GIVES BLOOD TO BROTHER IN VAIN

SHIP MYSTERY IS NO NEARER A SOLUTION

Figura 57: La prima pagina del Detroit News del 13 novembre 1913, quando ancora i dettagli della tragedia non sono del tutto delineati. La foto di corredo agli articoli *si riferisce alla nave Charles S. Price (un vapore di 150 metri di lunghezza), rovesciata dalla furia della tempesta sul quadrante meridionale del Lago Huron e dove si conteranno 28 marinai morti.*

Un caso da giurisprudenza

Tra le due tempeste, l'*Umbria* entra nelle cronache per un altro paio di piccoli casi: un incidente, quando nell'aprile del 1906 si incaglia nel passaggio delle chiuse di Sault Saint Marie (tra i laghi Superiore e Huron) e due dei suoi compartimenti

[116] Sono gli esiti di quello che in meteorologia si chiama "Effetto lago" e che è particolarmente noto attorno ai Grandi Laghi del Nord America (da cui, appunto, prende il nome di "Lake Effect Snow"): l'aria gelida dal nord, quando incontra l'aria umida e più calda di un ampio bacino lacustre, si innalza trasportando l'umidità verso l'alto, salvo ricadere in abbondanti nevicate al raggiungimento delle fredde quote.

vengono allagati (alleggerito di 900 tonnellate di carbone, è presto liberato; in bacino di carenaggio a Superior, torna in acqua dopo un mese)[117]; e quando è al centro di una vertenza assicurativa: «Se un'imbarcazione lascia il bacino prima che l'assicurazione scada, ha già iniziato il suo viaggio, e nel caso in cui sia ritardata da un pericolo del mare, il viaggio può essere effettuato con il normale tasso di assicurazione e non verrà quindi effettuata alcuna spesa aggiuntiva», si legge nel *Buffalo Evening News* che cita un rappresentante dei sottoscrittori e riporta frequentemente note sulle navi in servizio nei laghi (il quotidiano ha ampia diffusione tra i marittimi e gli armatori). La questione, che fa giurisprudenza, sorge quando a Cleveland si viene a sapere che il vapore *Umbria* è alla fonda nel porto di Toledo e si teme non essere in grado di uscire prima che scada l'assicurazione regolare, per l'abbassamento dell'acqua causato da forti venti da sud-ovest che hanno immesso terra nel canale portuale per circa quattro piedi[118].

Nel 1915 l'*Umbria* cambia padrone: con il passaggio dalla *Acme* di Hawgood alla *Pittsburgh Steamship* viene revisionato nella stiva e nella stazza (il tonnellaggio lordo è ridotto a poco più di 4mila tonnellate). La compagnia cui appartiene ci consente di comprendere ancora meglio quanto fermento economico ruoti a cavallo tra Ottocento e Novecento nell'area attorno ai Grandi Laghi. Pittsburgh, la città della Pennsylvania che dà il nome alla società di navigazione, è infatti al centro di un'area carbonifera tra le più vaste e produttive degli Stati Uniti. Il fiorire dell'industria siderurgica attorno alle miniere di carbone e la centralità geografica ne fanno la capitale americana dell'acciai: i Grandi Laghi sono poco più a settentrione e il Fiume Ohio che la lambisce consente la completa navigabilità del materiale sino al Golfo del Messico, essendo tributario del Mississippi. Dalla *Steel City* cominciano la scalata diversi magnati dell'economia, in qualche caso partiti dal nulla; tutti devono qualcosa ad Andrew Carnegie, una sorta di Paperon de' Paperoni di origine scozzese e dall'enorme fiuto per gli affari (ma dedito a fine carriera anche all'attività filantropica). È proprio il rampante trentacinquenne che nel 1870 fonda a Pittsburgh il primo impianto siderurgico cittadino. Sarà poi un fiorire di acciaierie, favorite anche dall'enorme richiesta proveniente dall'industria ferroviaria (che sta gettando traversine e binari per migliaia di chilometri verso Ovest) e da quella del filo spinato per gli allevatori delle Grandi Pianure. Può sembrare banale, ma il filo spinato viene sfornato a migliaia di tonnellate dalle fabbriche della Pennsylvania mentre nell'epoca della frontiera contadini e allevatori si contendono i grandi pascoli e li chiudono, in estensioni sempre più occidentali, ai danni dei nativi e dei bisonti: chi lo produce fa affari d'oro[119].

---

[117] "Buffalo Evening News", anno XXVI, 17 aprile 1906; *Steamer Umbria released*, ivi, 18 aprile 1906; *Hutchinson and Umbria out of dry dock*, ivi, 23 maggio 1906.

[118] Ivi, anno XXXI, 1 dicembre 1911.

[119] A chi voglia farsi un'idea di cosa sia stata l'epoca della frontiera, del suo spostamento sempre più verso occidente, delle sistematiche violazioni dei trattati cui i nativi sono stati sottoposti, consiglio vivamente il bel saggio di Dee Brown, *Seppellite il mio cuore a Wounded Knee*, Milano, Mondadori, 1977, in particolare le pagine 19, 20, 22 e 23.

Dalla vendita della *Carnegie Steel Company*, una delle prime e più grandi aziende del magnate scozzese, nasce poi la corporata *United State Steel* (*USS*), un colosso tra i maggiori al mondo voluto da John Pierpont Morgan, un altro gigante dell'economia americana. Nel 1901 la *USS* di J.P. Morgan fonda la *Pittsburgh Steamship*, affidandone la dirigenza a Harry Coulby, e il cerchio magnatizio si chiude: Coulby, che diverrà lo *Czar of the Great Lakes*, riesce infatti a risolvere brillantemente la necessità che la *USS* ha di gestire una autonoma compagnia di navigazione, soprattutto acquistando nuovi vettori e modernizzando quelli già in uso. Innanzitutto, proprio negli anni in cui il nostro *Umbria* viene progettato, Coulby propone la sostituzione delle vecchie navi cargo in legno e con ponte arrotondato (in America dette *Whaleback*[★]), con nuovi profili piatti e scafi in acciaio (così come in effetti si presenta anche la Nostra e come saranno dai primi anni del Novecento tutte le *lakers*); secondariamente, ordina ai progettisti di spostare la cabina di pilotaggio sul castello di poppa (sì da liberare spazio al centro per il carico) e di predisporre una ulteriore cabina di pilotaggio a prua, necessaria, come già detto, per la manovra nelle numerose chiuse che le navi di lago incontrano nel lungo tragitto dall'Ontario al Superiore. Il successo dell'iniziativa (in termini di carico e di manovrabilità) è sancito dalla nascita di un vero e proprio modello: i cargo dei Grandi Laghi presenteranno tutti una medesima linea fino agli anni Settanta del Novecento e oltre.

L'Umbria diventa Mac Gilvray Shiras

Colla necessità sempre impellente di aumentare il proprio parco di navi, la *Pittsburgh Steamship* di Coulby riesce a entrare in possesso di una serie di vettori del rivale Hawgood: nel 1916, a seguito di una sentenza della Corte distrettuale di Cleveland, la *Acme* viene infatti riconosciuta colpevole di corruzione nei confronti di alcuni cantieri navali, al fine di ottenere nuove navi a scapito della concorrenza. La cessione di alcuni cargo è inevitabile. L'*Umbria* e la gemella *Edwin Holmes*, con altre nove, vengono alienate alla *Pittsburgh* e rinominate: la Nostra prende ora il nome di *Mac Gilvray Shiras*. Ci tornano in mente le parole che la giornalista Mary Mac Fadden dedicò all'onomastica navale una decina di anni prima:

> Mary Mac Fadden loved the boat's name: *Umbria*. Unlike so many of the new bulk freights, which bore the names of cigar-chomping steel, shipping and finance magnates, this boat took its name from the hilly central region of Italy – steeped in history, ancient and noble[120].

Col suo nuovo nome e sotto la nuova insegna, l'ex *Umbria*, dopo lavori di ristrutturazione alla stiva compiuti a Fairport Harbor, nei pressi di Cleveland, trasporta ora granaglie. Come accennato, ha una stazza ridimensionata a 4.077 tonnellate

[120] «Mary Mac Fadden amava il nome della barca: *Umbria*. A differenza di molti dei nuovi cargo, che hanno i nomi di magnati dell'acciaio, del trasporto e della finanza masticatori di sigari, questa barca ha preso il nome dalla regione collinare al centro dell'Italia – ricca di storia, antica e nobile», in C. Brown, *So terrible a storm*, pp. 227-228.

lorde e rimane di proprietà della *Pittsburgh* fino al 1944, quando la società la cede a beneficio di quel rinnovo della flotta sempre più necessario alla domanda di grano e carbone che gli eventi bellici impongono.

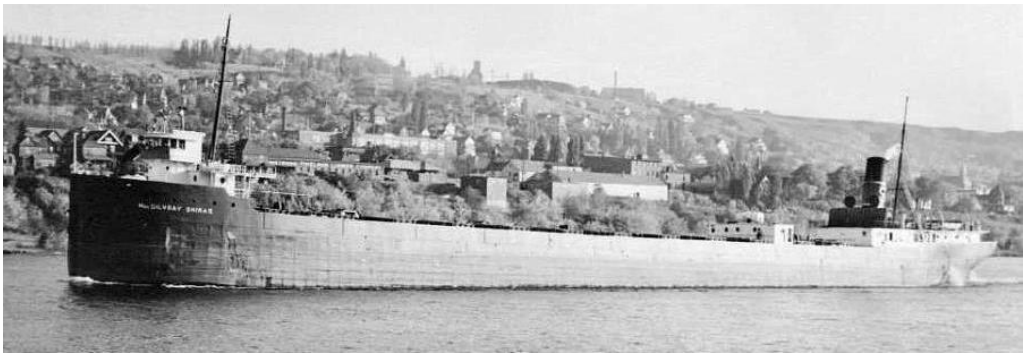


Figura 58: il Mac Gilvray Shiras, ex Umbria.

Il nostro cargo passa così alla *Kinsman Transit Company*, mantenendo il nome *Mac Gilvray Shiras*. La sua nuova compagnia, fondata nel 1901 dal nonno di George Steinbrenner – recentemente scomparso e noto per essere stato il padrone della squadra di baseball degli "Yankees" di Nuova York e uno degli uomini più ricchi del mondo – gestisce i trasporti nel *Midwest* americano, prima concentrandosi sui minerali e quindi sulle granaglie. Quando la compagnia passa a George, nel 1967, avviene la fusione con l'*American Ship Building*, sì da formare un vero e proprio colosso dell'armamento navale. Il cantiere di Lorain, proprio nel momento in cui avviene la maggior concentrazione di vettori commerciali del Nord America, viene dismesso e trasferito dalla proprietà a Tampa, in Florida, salvo chiudere definitivamente per fallimento nel 1995. Ai tempi dell'acquisizione del *Mac Gilvray Shiras*, comunque, la *Kinsman* è all'apice del successo. Come accennato, l'impegno statunitense nella seconda Guerra Mondiale va foraggiato anche a grano e il nostro cargo ex *Umbria* fa dunque la spola tra i porti di Buffalo e Cleveland.

Figura 59: il Mac Gilvray Shiras, ex Umbria.

The Tewksbury disaster

Soprattutto Buffalo è al tempo ancora un grande porto granario. Il suo sviluppo è andato crescendo dopo la costruzione del canale Erie, che dal 1825 la collega ad Albany e al Fiume Hudson fino a Nuova York, attraverso quasi 600 km e 36 chiuse che permettono di superare un dislivello di oltre 170 metri tra il Lago Erie e l'Oceano Atlantico. Enormi silos per il contenimento dei cereali punteggiano l'andamento a meandri della parte finale della via d'acqua, nel punto in cui il Fiume Buffalo entra in città, dandole il nome, e sta per gettarsi nel Lago. Il porto fluviale, anima di un'area urbana che si spinge fino alle Cascate del Niagara, conoscerà un lento declino solo nella seconda metà del Novecento, quando l'apertura del canale del San Lorenzo taglierà fuori Buffalo dai grandi traffici tra i Laghi e Nuova York[121]. Nel 1959, comunque, è ancora uno scalo trafficato e scavalcato da una fitta rete di strade che congiunge i quartieri al di qua e al di là dal fiume attraverso ponti mobili. All'andirivieni dei grandi *lakers* si impone una sosta, come già più volte s'è detto, durante la stagione fredda, quando le acque superficiali del lago e del fiume gelano. «Proporzioni colossali assumono i ghiacci fluviali nei paesi aventi inverni lunghi e rigidi. Collo sgelo i blocchi glaciali irrompono a valle in ammassi caotici, che provocano ostruzioni e devastazioni»[122]: questa notazione di Francesco Vercelli, direttore dell'Istituto Talassografico di Trieste e Accademico Pontificio dei Lincei, ci giunge quanto mai preziosa, non solo per cogliere l'andamento del congelamento e dello scongelamento nell'area dei Grandi Laghi, ma anche perché scritta nel decennio cui facciamo riferimento. Non che oggi inverni tanto rigidi siano una rarità in quella parte di America, ma certo le nuove tecnologie e le temperature mediamente più elevate[123] hanno di molto migliorato la navigazione; anche nei mesi freddi.

La sera del 21 gennaio del 1959, nel pieno di uno dei soliti inverni che costringe loro malgrado gli armatori a tenere ancorati i cargo ai moli ben riparati delle città portuali, si consuma uno degli incidenti più memorabili della storia della navigazione sui Grandi Laghi. Protagonista, ancora una volta, il nostro ex *Umbria*. Accade che il disgelo tanto desiderato da tutti i portuali avvenga in maniera tanto rapida quanto inconsueta. Ma non incruenta. L'ex *Umbria*, col nome ormai di *Mac Gilvray Shiras*, è alla fonda nel porto fluviale di Buffalo, all'altezza dei silos di Smith Street

---

[121] Nel suo tratto inferiore il Fiume Hudson si caratterizza tra l'altro per la presenza di frequenti banchi di sabbia, depositati anche dai notevoli flussi di marea cui il corso d'acqua è sottoposto; talvolta essi sono segnalati da caratteristici fari in legno posti al centro della corrente, ormai obsoleti e divenuti punti di interesse turistico. La navigazione per i cargo di grande tonnellaggio è stata dunque sempre difficoltosa.

[122] Francesco Vercelli, *Il mare, i laghi, i ghiacciai*, Torino, Utet, 1951, p. 546.

[123] Prova ne sia l'articolo del "Detroit Free Press", tradotto in italiano da Enzo Ragusa e disponibile all'indirizzo internet <http://www.attivitasolare.com/lenorme-copertura-di-ghiaccio-dei-grandi-laghi-rimasto-dal-brutale-inverno-potrebbe-portare-ad-una-estate-fredda/>, dove ci si chiede come mai la stagione fredda sui Grandi Laghi sia nel 2013 «iniziata così in fretta, la prima settimana di dicembre, e continua ancora così in ritardo», sottolineando dunque, se non proprio l'eccezionalità dell'evento, almeno la sua anomalia rispetto a recenti stagioni più miti.

(un bacino gestito dalla *Continental Grain Company*, enorme industria agroalimentare fondata nel 1813 e dal carattere multinazionale già in quegli anni), in un punto piuttosto arretrato rispetto allo sbocco verso il Lago. Più a valle, altri *lakers* attendono la primavera, affinché la copertura gelata delle acque del Fiume Buffalo e del Lago Erie sciolga la morsa. È una notte come tante, insomma, nel porto fluviale della seconda città dello Stato di New York: i ponti mobili che scavalcano il Fiume sono tutti abbassati, le navi sono agli ormeggi, il traffico dei veicoli può scorrere senza impedimenti. Intorno alle 22,00, la pioggia e il vento insolitamente tiepido che da giorni soffia da sud provocano qualche miglio più a monte l'improvviso disgelo della superficie fluviale: enormi lastroni di acqua gelata, spinti dalla corrente ormai di nuovo in moto, premono verso valle con un effetto che un'efficace locuzione americana definisce *ice jam*, "marmellata di ghiaccio". La prima nave a essere investita dalla corrente è proprio il *Mac Gilvray Shiras* che in breve divelle la bitta* dalla banchina (un'ispezione successiva dimostrerà che non era stata correttamente ancorata al suolo) e, percorrendo un paio di anse (cosa che normalmente sarebbe stata fatta con scrupolose manovre attraverso un rimorchiatore in poppa e uno in prua), lentamente ma inesorabilmente scende verso la bocca del porto, trascinando con sé tutto quello che incontra. Ogni tentativo del custode di gettare in acqua le ancore è vano. Un paio di miglia a valle, la poppa dell'ex *Umbria* sperona la prua del *Michael K. Tewksbury*, un colosso di oltre 185 metri di lunghezza, nelle fattezze molto simile al Nostro[124]. Il suo custode – consolato dalla serata placida e ignaro del destino che si appresta – è a terra a guardare la televisione in dolce compagnia (un particolare che verrà fuori al processo di appello e che non piacerà alla moglie). Anche il *Tewksbury* rompe gli ormeggi e i due cargo innescano una carambola che punta dritta al ponte di Michigan Avenue. La struttura, che al tempo ha 26 anni (gettato per la prima volta nel 1873 e rifatto nel 1933), è il classico ponte mobile sul Fiume Buffalo, dotato di due torri con ascensori che sollevano la campata al passaggio delle navi.

L'impatto con i cargo si sarebbe potuto evitare, se i guardiani fossero stati di vedetta anziché al bar. Avvertiti telefonicamente da un vigile del fuoco e da un guardiano della banchina dove il *Tewksbury* era ormeggiato, essi non intervengono che con estremo ritardo e quando il ponte è in lenta fase di sollevamento il cargo più grande aggancia comunque la struttura e la trascina con sé: l'incidente, si giustificheranno nel processo che seguirà, è avvenuto proprio nel cambio di turno. Ma si scoprirà che chi doveva essere di guardia si trovava in realtà alla *Swannie House*, la seconda più antica osteria di Buffalo e abituale luogo di ritrovo dei portuali.

Agli occhi di chi per primo accorre sul luogo di quello che passerà alla storia come "*The Tewksbury disaster*" o del "*Michigan Avenue Bridge*", allo sguardo dei primi

[124] Il *Michael K. Tewksbury*, costruito nel 1906, è un cargo a vapore di 536 piedi di proprietà della *Midland Steamship Line*, assegnato al compartimento di Wilmington (porto sul Fiume Delaware, quasi allo sbocco di questo nell'Atlantico) e adibito al trasporto dei cereali.

fotografi arrivati in mattinata a immortalare la scena[125], la torre sud e le strutture basculanti in acciaio appaiono crollate per intero sulla poppa del cargo e nel fiume; il *Tewksbury* con la prua ha urtato anche un altro *laker* attraccato sulla sponda sud: il *Merton E. Farr*; lo *Shiras* ha la poppa sconquassata nel lato di dritta e giace a premere sulla prua del *Tewksbury*. La "marmellata di ghiaccio", intanto, continua a defluire a valle alla velocità di quindici miglia l'ora e, non potendo trovare sfogo all'altezza del ponte, per la diga creatasi coi detriti del crollo e con la disposizione delle navi, genera un moto di riflusso che inonda diciotto isolati dell'Old First Ward, storico quartiere nell'area sud di Buffalo: è sorprendente che non ci siano state vittime.

Il ponte di Michigan Avenue è ricostruito entro un anno esattamente come era, ma le controversie che si susseguono all'incidente vanno oltre il decennio. Le colpe ricadono inizialmente sulla *Continental*, proprietaria del bacino cui è ancorato lo *Shiras*, per il mal funzionamento della bitta; la *Kinsman*, proprietaria dello *Shiras*, è ritenuta responsabile perché i propri uomini non hanno saputo azionare correttamente gli ancoraggi; la municipalità di Buffalo ha la colpa di non aver sollevato il ponte mobile in tempo. Ma nella serie di processi che si protraggono le responsabilità sui danni (calcolati in sei milioni di dollari) si allargano.

In appello si dimostra che né il guardiano del *Tewksbury* era a bordo quando l'incidente si è verificato né i guardiani del ponte erano al loro posto. Dalle carte delle sentenze emerge anche come il giudice abbia sottolineato l'inesperienza di George Steinbrenner, al tempo dei fatti vice presidente e tesoriere della compagnia *Kinsman*, proprietaria dell'ex *Umbria*, un ventottenne ben lungi ancora dal divenire il magnate che l'America conoscerà nei decenni successivi. Nel complesso, comunque, la sentenza definitiva su ricorso della *Kinsman* costituirà il più importante precedente sul tema della prevedibilità nel contesto della responsabilità civile e sarà usata nelle scuole di diritto per dimostrare la colpa di un comportamento negligente[126].

Figura 60: il Mac Gilvray Shiras prima dell'incidente e della conseguente demolizione.

[125] L'episodio è riccamente riportato nella cronaca e nella memorialistica; nel 2009 la municipalità di Buffalo ha ricordato il cinquantenario con una serie di manifestazioni. Per le immagini della scena, riprese nelle ore immediatamente successive all'incidente, rimandiamo a Thomas E. Leary, Elizabeth C. Sholes, *Buffalo's waterfront*, Charleston (South Carolina), Arcadia Publishing, 1997, p. 102.

[126] *Petition of Kinsman Transit Company*, 338 F.2d 708 (2d Cir. 1964).

Le immagini dell'incidente

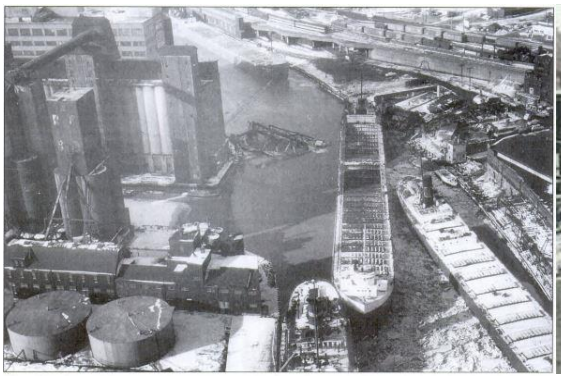


Figure 61-63: La carambola tra i cargo e la distruzione del ponte; la poppa del Mac Gilvray dopo l'impatto; nella pagina seguente: la poppa del Tewksbury tra i rottami del ponte; ancora il Mac Gilvray dopo l'incidente, in mezzo alla "marmellata di ghiaccio".

Figure 64-65: ancora il Tewksbury e ciò che resta del ponte.

Figure 66-67: il Mac Gilvray tra i ghiacci con i segni dell'urto sulla poppa.

Demolizione a Hamilton

Pur cavandosela in sede processuale, la *Kinsman* nell'incidente ci rimette la nave. La nostra ex *Umbria*, infatti, dopo quell'episodio non verrà restaurata: come annota il cronista John Bascom, il *Mac Gilvray Shiras* è avvistato il 30 maggio dello stesso 1959 sulla sponda orientale del Canale di Welland, a Humberstone, nei pressi di Port Colborne, all'uscita della via d'acqua sul Lago Erie. Il Canale di Welland è l'ennesima opera di ingegneria idraulica nell'area dei Grandi Laghi e serve a tagliare l'istmo tra l'Erie e l'Ontario e a superare con una serie di chiuse il gran balzo che il naturale scorrere delle acque, una quindicina di chilometri più a est, compie con la Cascata del Niagara. Iniziato nel 1824, più volte ampliato fino all'attuale stato nel 1932, il canale prende il nome dall'omonima località della provincia canadese dell'Ontario che si trova lungo il corso d'acqua artificiale; si compone di 8 chiuse (nel 1829 erano 40, ma i lavori di ampliamento in profondità, larghezza e lunghezza le hanno ridotte, consentendo anche ai grandi *lakers* di utilizzarle) in grado di superare un dislivello di quasi 100 metri. A Humberstone, il *Mac Gilvray Shiras* arriva trainato dai piccoli rimorchiatori a vapore *Helen Hindman* e *Port Weller*, di proprietà della *Stelco*, acciaieria e cantiere navale con sede a Hamilton[127], all'estremità sud-occidentale della sponda canadese dell'Ontario. La destinazione finale è proprio il grande impianto siderurgico, dove lo *Shiras* verrà demolito di lì a qualche settimana. Significative le parole di John Bascom, che così descrive le condizioni in cui versa la nave: «What was amazing about the *Shiras* was the huge hole in her starboard quarter; her fantail had been peeled back as if with a can opener and the cabin above was mangled at its after end»[128].

[127] Fondata nel 1910, la società ha prodotto acciaio ad Hamilton per quasi cento anni, fino alla crisi del 2004 e al passaggio nel 2007 alla *USS Steel* (per la cui storia, si veda *supra*).

[128] «La cosa sorprendente dello *Shiras* era l'enorme buco nel suo quarto di dritta; la sua coda a ventaglio era stata squartata come da un apriscatole e la cabina al di sopra della poppa era stata storpiata in maniera irreparabile», John N. Bascom, *Memories of a day at the Welland Canal*, in "The Scanner, monthly news bulletin of the Toronto Marine Historical Society", IX (1997), n. 8.

Un rimorchiatore

Qualche anno prima del cargo statunitense, un rimorchiatore canadese col nome *Umbria* viene varato a Port Dalhousie, affaccio sul Lago Ontario della popolosa città di St. Catharines e punto iniziale proprio del Canale di Welland. Qui, marinai e maestri d'ascia immigrati dalla Scozia hanno avviato già dal XIX secolo una vivace cantieristica navale, incrementatasi con l'avanzamento progressivo dello scavo del canale. L'*Umbria*, il cui nome è ancora una volta un omaggio alla ammiraglia della *Cunard*, è di proprietà di James Murray ed è messo in acqua nel 1889. Lo scafo in legno ha le misure per il traino nei canali (lunghezza: 17,5 metri; larghezza: 4,5; pescaggio: 1,8) ed è opera dei fratelli Abbey; il motore a vapore con caldaia a circolazione naturale è costruito nel 1873 a Buffalo dalla *Sutton Brother*, una officina specializzata nelle dotazioni ai rimorchiatori[129]. Queste imbarcazioni, d'altro canto, in quelle acque servono proprio ad agevolare il passaggio delle navi attraverso i canali di Welland, San Lorenzo, Erie e attraverso quello cittadino di Buffalo[130]. Fino al 1911, il *Blue Book of American Shipping* (BBAS) segnala il rimorchiatore *Umbria* ancora come appartenente ai Murray, famiglia di piccoli armatori (oltre al Nostro, posseggono altri due rimorchiatori: il *John Hunter* e lo *Shiockluna*)[131]; nel 1913 passa alla ditta di Peter Mac Callum di Toronto, che lo affianca alla sua flotta già nutrita[132] e l'anno successivo ai fratelli Fallon[133] di Cornwall (porto fluviale sul San Lorenzo, a metà strada tra Montreal e il punto in cui il fiume esce dall'Ontario), che lo tengono fino al 1940.

Al di là dei passaggi di proprietà, la nota più rimarchevole della vita ultracinquantenaria di questo rimorchiatore ce la fornisce il *British Wingh* di Kingston, un quotidiano che dalla fine degli anni Venti dell'Ottocento fa la cronaca di questo strategico centro canadese (prima storica capitale del Paese) posto esattamente sulla foce del fiume Cataraqui nel Lago Ontario e con affaccio nel punto in cui il fiume San Lorenzo diventa emissario dello stesso Ontario. Proprio al Catarqaui e a Kingston si lega la nota: il fiume, una volta giunto alla foce, ha infatti da pochi chilometri riacquistato il proprio naturale corso, definitivamente perduto poco più a monte dopo il settennio 1826-32, quando la gran massa d'acqua che scolmava dai laghi Dog e Loughborough verso l'Ontario smise di defluire in molti rapidi balzi. Bloccati questi con una serie di cinquanta tra dighe e chiuse, il Cataraqui è diventato infatti docile e navigabile e ha preso il nome di Canale Rideau, consentendo così ai

---

[129] MNL, 1890, p. 249; Jensen Trygvie, *Wooden Boats & Iron Men: history of commercial fishing in Northern Lake Michigan & Door County 1850-2005*, De Pere (Wisconsin), Paisa Publishing, 2007, p. 28.

[130] Almeno, quelle in grado di passarci: l'RMS *Umbria* della *Cunard*, ad esempio, non entra nelle chiuse del Canale di Welland per lunghezza, così come specifica il *Blue Book of American shipping: marine and naval directory of the United States; statistics of shipping and shipbuilding in America* [BBAS], Cleveland (Ohio), Marine Review Publishing, 1910, p. 576.

[131] BBAS, 1910, p. 300; 1911-12, p. 147.

[132] Ivi, 1913, p. 108.

[133] MNL, 1914, p. 585.

rimorchiatori come l'*Umbria* di trainare le grandi navi da Kingston a Ottawa e da qui a Montreal e al San Lorenzo e giù verso l'Atlantico[134]. Nel *British Wingh* si legge il 26 luglio 1913:

> The tug Umbria, owned by Fallon Bros., will leave this evening for Cornwall to bring some apparatus to be used by the new causeway being erected across the Cataraqui river. A number of temporary houses will be erected on Barriefield commons for the workmen[135].

Il rimorchiatore Umbria e il ponte La Salle

Cornwall, il porto verso cui il rimorchiatore *Umbria* è diretto per prelevare i pezzi metallici da montare sull'erigenda «causeway», si trova lungo il corso del San Lorenzo, poco a valle di un tratto di fiume inqueto (verrà infatti più tardi imbrigliato in chiuse anch'esso, in una serie di tre sbarramenti eretti tra il 1954 e il '59 a completamento della *Saint Lawrence Seaway*). Dobbiamo quindi immaginare il nostro rimorchiatore sfidare le correnti veloci del San Lorenzo, agganciare qualche pontone carico dei pezzi metallici giunti sulle banchine del porto fluviale di Cornwall dall'industre entroterra e trainarlo a ritroso controcorrente fino a Kingston. A che pro? È in corso in quegli anni la sostituzione del vecchio *Penny Bridge* sul fiume Cataraqui tra il centro di Kingston e i suoi sobborghi orientali. La struttura in legno del ponte a pedaggio, eretta tra il 1826 e il 1829, aveva a sua volta sostituito il traghetto a fune* del 1786 (sul tipo di quello leonardesco tra Imbersago e Villa d'Adda) che consentiva il passaggio del fiume in un punto strategico. A lavori terminati, nel 1917, il ponte viene intitolato a René Robert Cavelier de la Salle (esploratore francese dei Grandi Laghi negli anni Sessanta del Seicento). Oggi è una vera rarità: progettato a travatura reticolare con campate multiple dall'ingegnere Joe Strauss, lo stesso del Golden Gate di San Francisco, ospita ancora una strada sopraelevata (*causeway*) e si compone di cinque parti: tre ponti e due isolotti artificiali. I due ponti esterni fissi, già in nervature d'acciaio, sono ormai stati sostituiti da strutture in cemento armato, ma la parte centrale della *causeway* corre ancora sul ponte basculante del 1917. Un tempo comuni, queste opere di alta ingegneria sono quasi completamente scomparse da tutto il Nord America. Il ponte La Salle di

---

[134] Il *Rideau Canal*, progettato già dai primi anni dell'Ottocento a scopo bellico, ma inaugurato nel 1832, unisce Ottawa a Kingston (separate da 25 metri di dislivello), è lungo 202 chilometri (che sfruttano per la maggioranza laghi e fiumi naturalmente navigabili, ma 19 dei quali scavati artificialmente a costo di enormi fatiche e perdite di vite umane) e conta 47 chiuse, ancora oggi azionate a mano come 185 anni fa. Per le sue caratteristiche di integrità, è stato inserito dall'UNESCO nel patrimonio mondiale dell'umanità nel 2002. Arteria strategia nei secoli XIX e XX, ha oggi perso importanza (può accogliere solo piccole imbarcazioni) e funge piuttosto da volano turistico per l'area circostante. Sul canale esiste una vasta bibliografia, ma si veda in particolare Ken W. Watson: *A history of the Rideau Lockstations*, Smith Falls (Ontario), Friends of the Rideau, 2000, 120 pp.

[135] «Il rimorchiatore Umbria, di proprietà dei fratelli Fallon, partirà questa sera per Cornwall per prendere parte delle strutture da utilizzare nella costruzione della nuova strada sopraelevata attraverso il Fiume Cataraqui. Un certo numero di alloggi temporanei sarà eretto a Barriefield per gli operai», in "The British Whing", LXXXII (1913), 26 luglio, p. 7.

Kingston funziona invece come cento anni fa: si solleva al passaggio delle navi, secondo un ritmo regolato con ferrei orari dalla sala macchine posta all'estremità della struttura, per non congestionare il traffico delle 23mila vetture che ogni giorno utilizzano la sopraelevata. Il meccanismo, in ciò singolarissimo, è un arco metallico che bascula su un perno mosso da un contrappeso in cemento armato. Sebbene sia in progetto un nuovo ponte sul Cataraqui, il vecchio La Salle non corre il rischio di essere smantellato, come invece accaduto a decine di altri ponti metallici: continuerà a funzionare e conserverà il ricordo dell'alta ingegneria di un secolo fa e del lavoro degli operai e dei marinai di pontoni e rimorchiatori come l'*Umbria*.

Figura 68: il vecchio ponte di legno sul Cataraqui in un acquerello su cartone di Ella Isabel Fraser (1856–1943), conservato alla Toronto Public Library e risalente al 1900 circa. Il ponte era detto Penny Bridge, perché i passanti erano tenuti a pagare il pedaggio di un penny. La dogana si vede in primo piano.

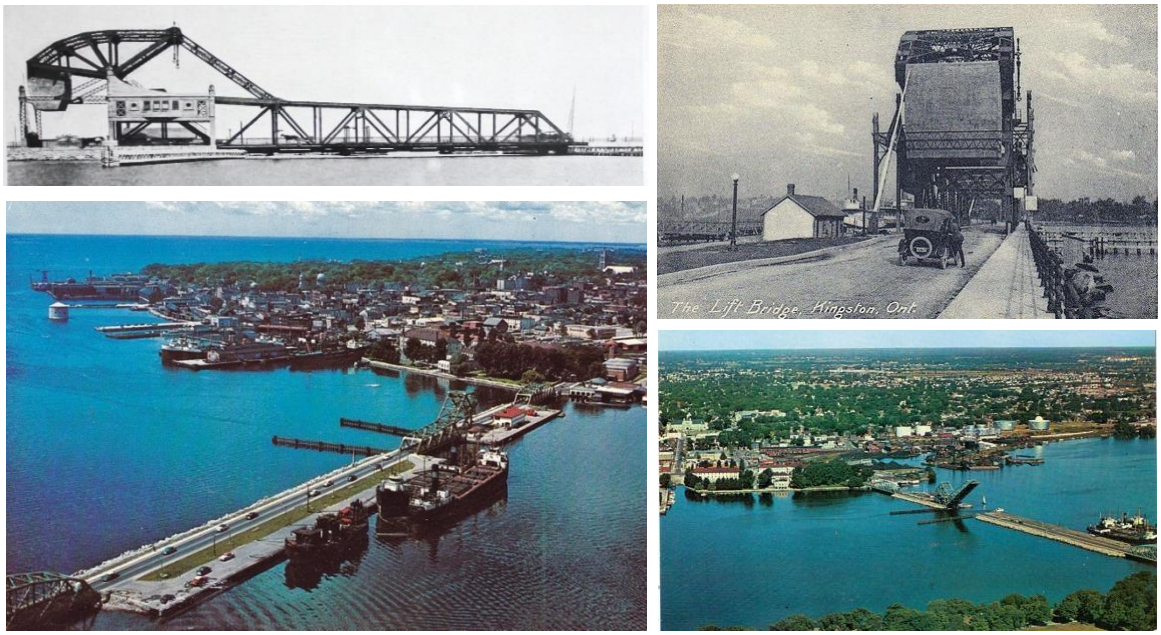


Figure 69-72: il La Salle Causeway Bridge, con la parte centrale basculante che permette ancora oggi l'ingresso delle navi dal Lago Ontario al Fiume Cataraqui e su verso il Canale Rideau e Ottawa.

L'ariete torpediniere *Umbria*: una stazionaria in giro per i mari e i fiumi del mondo

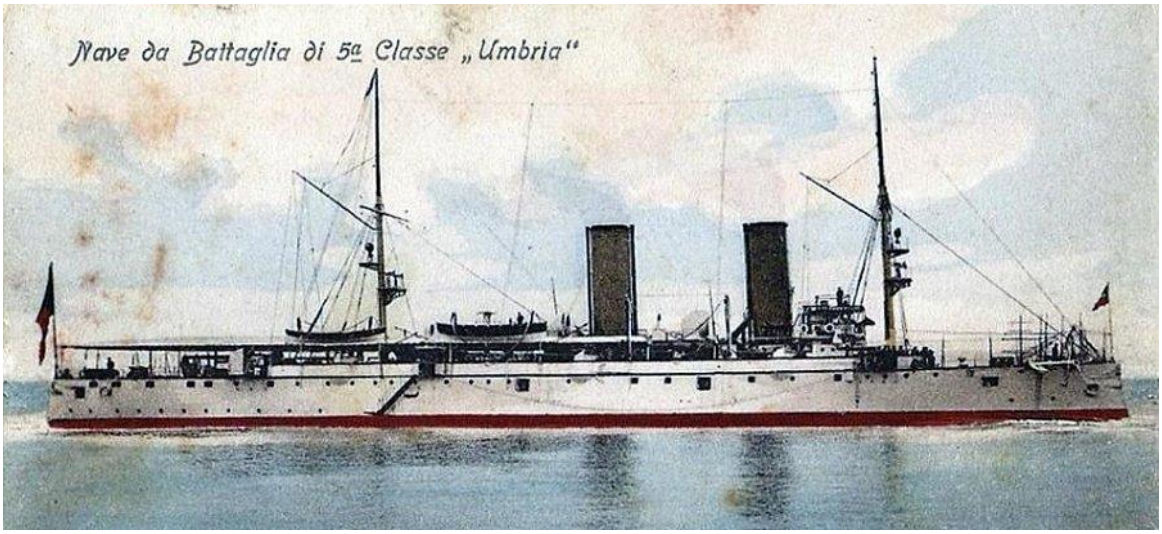


Figura 73: l'Umbria in una cartolina d'epoca; la classificazione "5^ Classe" indica un armamento leggero rispetto alle corazzate di classe superiore.

Se all'Italia fanno difetto avventure marinare degne di ambientazioni come quella dei Grandi Laghi e di romanzi come quelli di Kipling – che potremmo semmai in parte ritrovare in qualche novella di Boccaccio – è forse perché le mancano i vasti orizzonti oceanici. Quando essi si aprono, specie con l'avvento sulle acque internazionali della Règia Marina, le avventure e gli aneddoti si susseguono. Accade così all'ariete torpediniere *Umbria*, una stazionaria che gira gli oceani di tutto il mondo.
L'ossimoro di cui anche al titolo non tragga in inganno: una nave stazionaria della Règia Marina funge appunto da "stazione" coloniale oltre le acque territoriali, accompagna la diplomazia e protegge cittadini e interessi italiani fuori dalla Penisola. Appartengono a questa tipologia alcuni incrociatori corazzati varati dalla Règia Marina tra la fine degli anni Ottanta e i primi anni Novanta dell'Ottocento e in attività fino al primo conflitto mondiale (dopo il quale saranno riclassificati come navi cannoniere).

La Classe Regioni

Per la loro nomenclatura sono inquadrati in una classe detta *Regioni* o *Umbria* o *Lombardia* che incorpora sette unità. Questa prende naturalmente il nome dalle regioni, storiche o coeve, a cui la marina dedicò l'appena nata serie di navi varata in quegli anni. Nella letteratura inglese, la classe è meglio nota come *Umbria*, dal nome della prima nave impostata nel gruppo delle sette; in Italia, tuttavia, prende piuttosto il nome di *Lombardia*, perché così si chiama il primo ariete torpediniere

varato e entrato in funzione[136]. Si tratta di sette unità, si diceva, tutte – ad eccezione dell'*Elba* – accomunate da nomi di regioni italiane (oltre all'*Elba*, all'*Umbria* e al *Lombardia* vi si annoverano il *Calabria*, l'*Etruria*, il *Liguria* e il *Puglia* – quest'ultima è la ben nota nave che poi finirà a decorare il Vittoriale di d'Annunzio a Gardone Riviera). Sono costruite in tempi e luoghi diversi: a Livorno l'*Umbria* e la gemella *Etruria*; a Castellammare di Stabia il *Lombardia* e l'*Elba*; a Genova il *Liguria*; alla Spezia il *Calabria*; a Taranto il *Puglia*. Tuttavia hanno un medesimo assetto, secondo il progetto dell'ingegnere Eduardo Masdea[137] che le vuole munite di sperone collocato a prora sotto la linea di galleggiamento. Sebbene le tattiche navali e gli armamenti a lunga gittata ormai escludano la possibilità di speronare, *l'Umbria* e le sue navi sorelle sono classificate appunto come arieti torpediniere. Le differenze tra una nave e l'altra sono davvero lievi: solo il *Calabria* viene quasi subito riclassificato come incrociatore protetto. La confortevolezza delle cabine, l'abitabilità, l'autonomia, la manovrabilità e galleggiabilità anche in condizioni di mare difficilissime sono particolarmente curate da Masdea, mentre difettano nella corazzatura (che riguarda solo il ponte e il torrione, con copertura di 50 mm di spessore), nella rapidità (munite generalmente di quattro caldaie, due motori a triplice espansione, due fumaioli e due eliche, sviluppano una potenza di 7.000 HP e una velocità massima di 17/18 nodi) e nella dotazione di armi (invero limitata: quattro cannoni singoli da 152/32 mm a tiro rapido; sei cannoni singoli *Elsiwick* da 120/40 mm; otto pezzi singoli *Hotchkiss* MKI a tiro rapido da 57 mm e altri otto da 37 mm; due mitragliere; tre tubi lancia siluri B90 da 450 mm[138]. Le velature saranno trasformate in due alberature armate solo dopo il 1905). L'equipaggio è in genere formato da circa 250 uomini.

Il Cantiere Orlando di Livorno

Il Cantiere navale cui la Marina ordina nel 1888 il progetto dell'*Umbria* è quello livornese dei Fratelli Orlando. Sorto nel 1862 come arsenale statale (nel quadro di quel rinnovamento del variegato apparato costruttivo ereditato dalla situazione

[136] Mentre il Ministero della Marina differiva altrove le risorse e nei cantieri *Orlando* di Livorno si procrastinava il completamento dei lavori dell'*Umbria* nei cantieri Orlando di Livorno (pur essendo stato già impostato dal 1888), dai cantieri di Castellammare di Stabia il *Lombardia* usciva nel 1890.

[137] Eduardo Masdea (1849-1910), napoletano, ingegnere e generale del Genio Navale Italiano, direttore del Règio Cantiere di Castellammare di Stabia, partecipa a numerosi progetti per il varo di classi navali della Marina italiana tra gli anni Novanta dell'Ottocento e i primi anni del Novecento. Il primo riguarda appunto la *Classe Regioni*, nata sul tipo dell'ariete torpediniere *Dogali*, acquistato dalla Règia Marina nel 1887 nel cantiere inglese *Armstrong-Elsiwick* di Newcastle upon Tyne. Oltre all'impegno nel Genio, Eduardo Masdea è ricordato anche per aver ricoperto cariche istituzionali: è eletto senatore nella XXII Legislatura, carica che ricopre dal gennaio del 1910 fino alla morte (avvenuta nel maggio dello stesso anno). Ha una voce sul DBI redatta da Marco Gemignani, vol. 71 (2008).

[138] Fonte: "Almanacco Storico Navale della Marina Italiana", in <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/almanacco/Pagine/TUVZ/umbria.aspx>.

preunitaria[139] resosi impellente dopo la sconfitta di Lissa del 1866), poi ceduto in concessione alla famiglia siciliana di costruttori meccanici nel 1866, il cantiere *Orlando* ha da poco raggiunto i mille addetti e dai suoi scali* sono state varate le prime grandi navi militari e civili quando vengono impostati i lavori per l'*Umbria* nel 1888. I Fratelli Orlando (Luigi, Salvatore, Paolo e Giuseppe), già proprietari di una officina meccanica a Palermo, si erano trasferiti a Genova a metà del secolo a seguito dell'attività antiborbonica del capostipite[140]. In Liguria, Luigi dirige l'arsenale, maturando dunque una ottima esperienza nelle costruzioni navali. Nel 1866, dopo aver acquisito dal governo la concessione dell'arsenale militare marittimo di San Rocco (già mediceo), gli Orlando si trasferiscono a Livorno. Qui, dopo le prime grandi commissioni provenienti da compagnie private e dalle marine militari italiana (su tutte, la corazzata *Lepanto* del 1883, su progetto di Benedetto Brin) e straniere, il cantiere conosce un grande sviluppo sul finire degli anni Ottanta dell'Ottocento, arrivando a impiegare oltre mille operai (con i maestri d'ascia che vengono progressivamente sostituiti da specialisti carpentieri del ferro), ingrandendo notevolmente le strutture portuali (70mila mq) e dando vivacità alla nascente area industriale labronica. Dopo le fusioni con la *Odero-Terni* sul finire degli anni Venti[141], il passaggio all'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) negli anni Trenta[142] e l'incorporazione nell'*Ansaldo* nel Secondo Dopoguerra, il Cantiere *Orlando* si avvierà, come vedremo, verso un progressivo declino[143]. In successive donazioni, ha

---

[139] Come ben illustrato da Ezio Ferrante, *La politica delle costruzioni navali militari in Italia dall'Unità alla Grande Guerra*, in Tommaso Fanfani (a cura di), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci fra XV e XX secolo*, Napoli, Esi, 1993, pp. 429-442.

[140] Sulla famiglia Orlando e in particolare sulla avventurosa vita di Luigi, mazziniano antiborbonico, esule, rivoluzionario nel '48 a Roma, sui suoi rapporti con Cavour, Mazzini e Garibaldi, sulla sua completa attività imprenditoriale, sull'esperienza da senatore dal 1890 si veda la voce dedicata da Michele Lungonelli nel DBI, vol. 79, anno 2013.

[141] Sulla *Odero-Terni*, sull'alleanza tra gli Odero e Giuseppe Orlando, sull'acquisizione nel 1898 del controllo della società degli alti forni ternani presieduta da Vincenzo Stefano Breda, sull'integrazione tra la produzione siderurgica (militare e civile) e qualla cantieristica (col controllo delle *Officine Meccaniche Vickers-Terni* della Spezia): Franco Bonelli, *Lo sviluppo di una grande impresa in Italia: la Terni dal 1884 al 1962*, Torino, Einaudi, 1975, *ad indicem*; Giorgio Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, 2 voll., Milano, A. Giuffrè, 1969-73, *ad indicem*; sulla famiglia di imprenditori liguri Odero, da Niccolò (1824-1902) ad Attilio (1854-1945), si veda la voce compilata da Roberto Tolaini nel DBI, vol. 79, anno 2013.

[142] Si veda Marco Doria, *I trasporti marittimi, la siderurgia*, in Valerio Castronovo (a cura di), *Storia dell'IRI*, I, *Dalle origini al dopoguerra*, Bari-Roma, Laterza, 2012, pp. 360 e ss.

[143] Sull'analisi della condizione generale della cantieristica italiana nel Secondo Dopoguerra e in particolare negli anni Settanta, si legga il ricco saggio di Alberto Melelli, *L'industria cantieristica navale in Italia: evoluzione recente, problemi attuali, prospettive*, in "Quaderni dell'Istituto Policattedra di Geografia", Università degli Studi di Perugia, 4 (1982), pp.79-116. Il geografo vi individua alcune problematicità comuni alla cantieristica maggiore: la diffusa crisi economica, con conseguente stagnazione dei consumi dei prodotti petroliferi; il crollo dei noli e la diminuzione degli ordinativi di nuove costruizioni; l'obsolescenza dei vettori; la chiusura del Canale di Suez (1956-57 e 1967); le forti fluttuazioni monetarie, in particolare del dollaro; l'agguerrita concorrenza di Giappone, Corea del Sud, Taiwan, Brasile.

depositato nell'Archivio di Stato di Livorno quasi 50mila disegni e migliaia di altri documenti, fornendo agli studiosi una ingente mèsse di materiale sulla storia industriale italiana dal 1875 al 1969.

I grandi viaggi dell'Umbria

Terminata in questo cantiere la costruzione dell'*Umbria* nel 1890, dopo lunghi mesi di stasi (essenzialmente per mancanza di fondi, destinati com'erano al mantenimento della flotta esistente), il varo avviene nell'aprile del 1891, ma il completamento delle dotazioni si ha solo nel '94. L'*Umbria* è dunque pronta a unirsi al resto della flotta stazionaria italiana, utilizzata in quel periodo di relativa pace in missioni strategiche di appoggio alla diplomazia e all'economia:

> Le navi della Regia Marina [erano] impegnate sia in lunghe e faticose circumnavigazioni del globo, sia in vere e proprie missioni militari che portarono alla costituzione di vere e proprie squadre navali residenti permanentemente all'estero. Tali missioni avevano lo scopo di mostrare la bandiera nazionale nei principali porti delle Americhe e dell'Oriente, per assistere le sempre più numerose colonie di italiani, e per proteggere le navi mercantili, ma anche per mostrare la capacità stessa della cantieristica navale militare italiana. E, al tempo stesso, per formare e istruire gli equipaggi in lunghe, difficili e complesse navigazioni oceaniche, che prevedevano i rilievi idrografici dei più importanti e pericolosi passaggi costieri, la raccolta di campioni animali e minerali, la partecipazione ad azioni di contrasto contro la pirateria o a vere e proprie azioni militari, come in occasione della rivolta dei Boxer in Cina, nel 1899-1900[144].

Il 30 giugno 1894, il comandante Bertolini così scrive al Comando in capo del Primo Dipartimento Marittimo della Spezia:

> Ultimati i lavori col Cantiere Orlando, la mattina del 26 feci accendere i fuochi a due caldaie e appena pronto lasciai la darsena e il porto di Livorno dirigendo per la Spezia. Fuori il porto prima di mettere in rotta feci eseguire movimenti di macchina per accertarmi che il rimontamento di essa dopo le visite era stato fatto esattamente. Si giunse alla Spezia alle ore 12,45, ormeggiandosi alla boa N.8; più tardi, per ordini ricevuti, si entrò in arsenale, ove si spensero i fuochi in macchina. Durante la traversata si alzò il nominativo al Semaforo di Palmaria come dall'unito stato[145].

---

[144] Enrico Stumpo, *Le campagne oceaniche della Regia Marina Italiana dall'Unità al primo Novecento*, in "Mediterranea Ricerche storiche", VI (Dicembre 2009), pp. 544-545. Sulle missioni delle navi stazionarie nelle varie marinerie si veda invece Robert Gardiner, *Conway's all the world's fighting ships: 1860–1905*, London, Conway Maritime Press, 1979 (p. 349 per le notizie sull'*Umbria*).

[145] Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina Militare Italiana (USSM), fondo "Umbria, Archivio riservato dei rapporti del R° Incrociatore Umbria, anni 1894-1905", b. 2234, fasc. 11.

L'*Umbria* rappresenta da ora lo Stato. Sono quattro i grandi viaggi in cui lo troviamo impegnato dal 1894 al 1906 a vigilanza e tutela degli italiani e dei loro interessi coloniali nelle acque di mezzo mondo (da qui la necessità anche di risalire i fiumi, per raggiungere fin dove possibile le comunità italiane dell'entroterra). *Cina e Giappone*

La missione inaugurale porta l'*Umbria* in Estremo Oriente, dove dal 1892 era stata istituita la prima vera stazione permanente della Règia Marina ad opera delle navi *Volturno* e *Curtatone* e dove nel frattempo sempre più aspre si stavano facendo le contese sino-giapponesi. Al termine della sua prima fase di modernizzazione (anni Settanta-Novanta dell'Ottocento), il Giappone registra una violenta ondata di nazionalismo, accompagnato da un notevole sforzo bellico. Tale atteggiamento, sempre più diffuso nella diplomazia e nella popolazione, si manifesta nella revisione degli antichi trattati considerati "ineguali" dai giapponesi e nell'atteggiamento sempre meno favorevole verso i residenti stranieri (il che spiega la presenza delle navi stazionarie delle maggiori potenze in quei mari); ma soprattutto porta nel giugno del 1894 a forti tensioni con la Cina (nate da una rivolta autonomista scoppiata in Corea, osteggiata dalla Cina e appoggiata dal Giappone), che anziché scemare, come accaduto qualche anno prima, evolvono in un aperto quanto rapido conflitto (agosto 1894), risolto con successo dall'esercito giapponese [146]. L'*Umbria*, partito dalla Spezia il 17 ottobre del 1894 e giunto nel Mar Cinese Meridionale attraverso Suez e il Mar Rosso, il Golfo di Aden, Colombo e Singapore, staziona a Hong Kong alla fine di novembre; quindi il viaggio prosegue verso Shangai e il Giappone, come testimoniano le relazioni del comandante Bertolini:

> Nel periodo di tempo trascorso da questa Regia Nave all'ancoraggio di Shangai non si ebbero notizie politiche importanti, non solo, ma nessuno dei Consoli Generali qui residenti ha informazioni esatte di ciò che si fa a Pechino né prevede ciò che potrebbe succedere. I mezzi di comunicazione tra questa città e Pechino sono, in questa stagione, molto lenti; non occorrono meno di 15 giorni perché una lettera giunga a Pechino, e ciò perché la via di mare è soppressa causa il gelo del fiume Peiho[147]; il telegrafo è poco usato causa la spesa, quindi solo a lunghi intervalli si hanno notizie e non sempre esatte: per ora tutto sembra tranquillo[148].

---

[146] Si veda a proposito William Gerald Beasley, *Storia del Giappone Moderno*, Torino, Einaudi, 1969, pp. 193-202. Le tensioni sino-giapponesi su questioni di confine in terra e nelle acque sono poi continuate per decenni. Fino ai giorni nostri, a ben pensare: nell'agosto 2016, un vertice trilaterale (Cina-Giappone-Corea del Sud) non risolve ancora a pieno la cosiddetta questione delle isole contese (si tratta delle Senkaku) e delle acque internazionali del Mar Cinese Orientale e di quello Meridionale (si veda l'articolo su "Il Manifesto" a firma di Simone Pieranno e disponibile al sito web http://ilmanifesto.info/cina-giappone-e-corea-incontro-a-tre-per-le-isole-e-kim/). Ancora nel luglio 2021, la cronaca italiana variamente riporta – dal canale televisivo nipponico NHK – dell'ingresso di due navi militari cinesi nelle acque territoriali giapponesi, al largo delle Senkaku.

[147] Il Pei Ho è il fiume che scorre da Pechino verso Tianjin e la Baia di Po Hai.

[148] USSM, fondo "Umbria, Archivio riservato dei rapporti del R° Incrociatore Umbria, anni 1894-1905", b. 2234, fasc. 11.

E ancora:

> La mattina del 9 marzo [1895] lasciai Shangai per Nagasaki, ove giunsi all'alba del giorno 11 avendo avuto una traversata alquanto disturbata nella prima metà da mare grosso al traverso e buona nell'altra metà. Il bastimento essendo carico di carbone si comportò sempre benissimo […]. Trovai all'ancora quattro ammiragli, cioè il Vice Ammiraglio Russo, e i Conti Ammiragli Francese, Germanico e Americano, ciascuno avente un'altra nave sott'ordine e non più, per uniformarsi a quanto prescrive un'ordinanza del Governo Giapponese che non vuole per mancanza di spazio più di due navi della stessa nazione all'àncora in quel porto: gli stessi Inglesi vi hanno due sole navi; chi non vi ha voluto aderire sono i Russi che ne tengono tre e che portarono a cinque il giorno 14 coll'arrivo di due caccia torpediniere che giungevano dall'Europa per rinforzare la squadra d'oriente[149].

A maggio troviamo l'*Umbria* di nuovo in Cina (a Yentai, nella Baia di Po Hai sul Mar Giallo), mentre a giugno risale per quasi mille chilometri il Fiume Azzurro fino ad Anking. In agosto torna in Giappone (Kobe, Yokohama, Hakodate), dove l'equipaggio viene però colto da una lieve forma di colera[150] ed è costretto al ritorno anticipato alla Spezia (l'approdo è del 29 dicembre 1895).

America Latina, Antille, Marocco

La seconda missione vede impegnato l'*Umbria* dal 15 settembre del 1896 in Centro e Sud America. Le tappe del viaggio segnano stazionamenti a Gibilterra, a Buenos Aires (dal 16 novembre '96), a Montevideo (dal 16 marzo '97), in Guatemala (dal settembre '97), in Costa Rica e nelle Barbados (dal gennaio '98), e infine nel Golfo del Messico (fino all'ottobre del '98). Il ritorno in Italia (al porto di Ancona) è datato 17 dicembre 1898, non prima di due ulteriori scali a Gibilterra e a Tangeri.
Un terzo grande viaggio porta l'*Umbria* dal giugno del 1901 al giugno del 1903 ancora verso i porti del Sud America e delle Antille; tra il secondo e il terzo viaggio si segnala anche una missione in Marocco (dal 17 novembre 1898).

Il periplo dell'America

È però questo terzo viaggio molto più impegnativo e delicato. In Sud America, infatti, stazionano a più riprese le navi sorelle *Lombardia*, *Liguria* e anche il *Piemonte* (varato poco prima del gruppo della *Classe Regioni*) ed è qui che la Règia Marina,

---

[149] Ivi, foglio 27.

[150] «Non sempre […] le lunghe navigazioni erano prive di pericoli: a parte qualche problema dovuto alla scarsa conoscenza dei luoghi, alle possibilità di bassifondi dove era facile incagliarsi in questo o quello stretto, il pericolo maggiore fu dovuto proprio alle malattie infettive e, in particolare, al colera e alla febbre gialla. Il colera, ad esempio, colpì l'equipaggio del R. Ariete torpediniere *Umbria*, impegnato in Estremo Oriente tra il 1894 e il 1895, sia pur in misura contenuta, ma ne provocò il rimpatrio anticipato», in E. Stumpo, *Le campagne oceaniche*, p. 553.

oltre al solito appoggio alla diplomazia e ai coloni, offre una buona pubblicità all'industria cantieristica italiana, aprendo alle autorità locali l'accesso e la visita ai torpedinieri stazionari. Da ricordare in questa terza missione dell'*Umbria*, comandata da Leone Viale, gli stazionamenti nell'Isola di Guadalupa (gennaio 1902, con spettacolo patriottico a bordo, offerto da una compagnia teatrale italiana), a Santo Domingo (febbraio 1902), in Brasile (aprile 1902), nell'estuario del Rio della Plata (giugno 1902), in Patagonia (giugno del'02); dal febbraio all'aprile del '03, attraverso lo Stretto di Magellano, lo troviamo invece in Perù (a Callao) e in Cile (a Valparaiso); a fine aprile entra – prima nave militare italiana – nella base navale argentina di Bahìa Blanca (dal 1923 rinominata Base Naval de Puerto Belgrano). Inizia da qui la traversata di ritorno verso l'Italia (con scalo a Santa Cruz de Tenerife), che si conclude a Venezia il 20 giugno 1903.

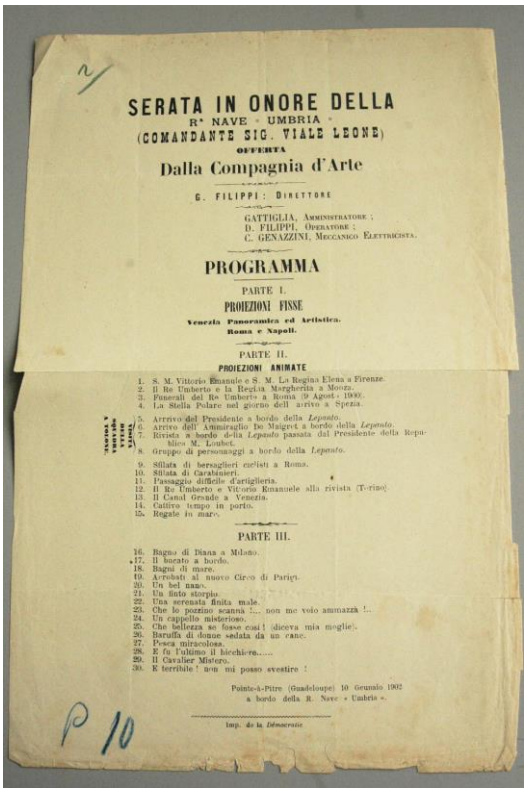

SERATA IN ONORE DELLA
R^ NAVE « UMBRIA »
(COMANDANTE SIG. VIALE LEONE)
OFFERTA
Dalla Compagnia d'Arte
G. FILIPPI: DIRETTORE
GATTIGLIA, AMMINISTRATORE;
D. FILIPPI, OPERATORE;
C. GENAZZINI, MECCANICO ELETTRICISTA.
PROGRAMMA
PARTE I.
PROIEZIONI FISSE
Venezia Panoramica ed Artistica.
Roma e Napoli.
PARTE II.
PROIEZIONI ANIMATE
1. S. M. Vittorio Emanuele e S. M. La Regina Elena a Firenze.
2. Il Re Umberto e la Regina Margherita a Monza.
3. Funerali del Re Umberto a Roma (9 Agosto 1900).
4. La Stella Polare nel giorno dell' arrivo a Spezia.
5. Arrivo del Presidente a bordo della *Lepanto*.
6. Arrivo dell' Ammiraglio Bo Magretà bordo della *Lepanto*.
7. Rivista a bordo della *Lepanto* passata dal Presidente della Repubblica M. Loubet.
8. Gruppo di personaggi a bordo della *Lepanto*.
9. Sfilata di bersaglieri ciclisti a Roma.
10. Sfilata di Carabinieri.
11. Passaggio difficile d'artiglieria.
12. Il Re Umberto e Vittorio Emanuele alla rivista (Torino)
13. Il Canal Grande a Venezia.
14. Cattivo tempo in porto.
15. Regate in mare.
PARTE III.
16. Ragno di Diana a Milano.
17. Il bucato a bordo.
18. Bagni di mare.
19. Arrivati al nuovo Circo di Parigi.
20. Un bel nano.
21. Un fiato sospetto.
22. Una serenata finita male.
23. Che lo pozzino scannà !... non me voio ammazzà !...
24. Un cappello misterioso.
25. Che bellezza se fosse così ! diceva mia moglie!.
26. Baruffa di donne sedata da un cane.
27. Pesca miracolosa.
28. E fu l'ultimo il birichino.....
29. Il Cavalier Mistero.
30. E terribile ! non mi posso svestire !
Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) 10 Gennaio 1902
a bordo della R. Nave « Umbria ».
Imp. de la Démocratie
P 10

Figura 74: manifesto col programma della "Serata in onore della R^ Nave Umbria", Point-à-Pitre (Guadalupa), 10 gennaio 1902 (Fonte: USSM)

Ubi navis ibi patria

La quarta missione (dal marzo del 1904 all'ottobre del 1906) è per l'*Umbria* quella più lunga e impegnativa: dopo cento scali e 50mila miglia percorse attraverso la doppia circumnavigazione del continente americano, giunge a Napoli e infine alla Spezia, dove resta in disponibilità, fino alla decisione della Règia Marina di radiarlo e venderlo. Questo quarto viaggio è, con gli altri, documentato anche dai bolli postali che la nave emette in quanto stazione d'oltremare[151], sempre nel tentativo da parte dello Stato liberale italiano di inizio secolo di curare gli interessi commerciali dei numerosissimi connazionali emigrati e, se possibile, di ristabilirne le connessioni con la madrepatria. Non a caso, il motto dell'*Umbria*, scoperto al momento della consegna della bandiera (cerimonia avvenuta ad Ancona

Figura 75: consegna della bandiera e del motto alla Règia Nave Umbria; La Tribuna Illustrata della Domenica, 1 gennaio 1899.

[151] Si veda Aldo Gabellone, *L'affascinante storia delle nostre navi attraverso i documenti postali*, Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI), Sezione Taranto, <http://www.anmi.taranto.it/hobby/filatelia/etruria/etruria.htm>.

nel dicembre 1898, all'indomani del suo secondo viaggio), recita *Ubi navis ibi patria*[152], suggellando in chiave patriottica, nostalgica e umanitaria la regola marinara per cui la nave è suolo del Paese di cui batte bandiera. Significativi in questo contesto risultano dunque gli stazionamenti e gli spostamenti dell'*Umbria* in quella sua ultima missione sotto il comando del capitano Corsi: Barcellona, Tangeri, Montevideo, Rio de Janeiro, Port Stanley (nelle Falkland), Punta Arenas (sullo Stretto di Magellano), l'Isola Darwin (nelle Galápagos) e l'Isola Chiloé (al largo della costa meridionale del Cile), Callao, Valparaiso (dove staziona con incrociatori tedeschi e statunitensi), gli approdi in Nicaragua, Panama, San Salvador, Guatemala, Messico e California Meridionale, la prolungata sosta sulla costa pacifica dell'America Settentrionale (Vancouver, Seattle, Tacoma, San Francisco) e i diversi fiumi risaliti (il Paranà fino a Rosario, l'Uruguay fino a Fray Bentos e il Columbia fino a Portland). Tra le tappe della missione meritano un cenno almeno quelle a Seattle, a Portland e in Brasile.

Figura 76: da una cartolina degli ultimi anni dell'Ottocento.

Cannoneggiamento a Pender Island

A Seattle, sulla costa occidentale degli Stati Uniti, quasi al confine col Canada, l'*Umbria* arriva il 14 giugno 1905 con l'intento di restare in porto qualche giorno, prima di recarsi in visita all'arsenale militare di Bremerton, dove è atteso per una visita diplomatica. Qui però il capitano Corsi riceve un dispaccio da Roma che gli chiede allarmate spiegazioni su un cannoneggiamento operato dalla sua nave ai danni dell'Isola di Pender, una colonia inglese della Columbia Britannica. Corsi si affretta a spiegare che non è scoppiata la guerra, ma che aveva semplicemente eseguito un addestramento su un'area non abitata e che, nonostante i tiri fossero risultati corti, non si sono riscontrati né vittime né danni[153].

[152] Il motto latino che tradotto sta per "Dov'è la nave, lì è la patria", oggi che l'*Umbria* non esiste più è stato fatto proprio dalla nave *Staffetta* della Marina Militare italiana. Note sulla consegna della bandiera e del motto alla Nave *Umbria* in "La Tribuna Illustrata della Domenica", VII, 1 gennaio 1899.

[153] La cronaca dell'accaduto è riportata in *'Why did you bombard?' Rome soon heard of Italian gunners' miscalculation of distance* in "The Morning Oregonian", XLV (1905), p. 5.

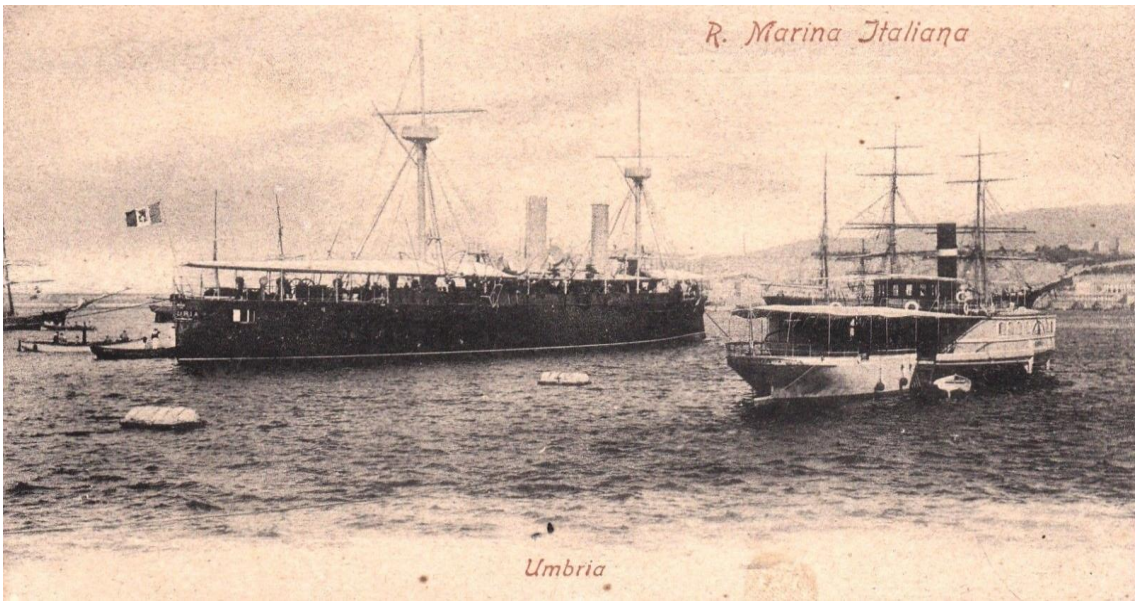


Figura 77: l'Umbria, a sinistra, con i tendalini spiegati per proteggere dal sole i marinai.

All'Expo di Portland

A Portland, grande porto dell'Oregon sul fiume Columbia, l'*Umbria* arriva qualche settimana più tardi (settembre 1905) in missione diplomatica in occasione della *Lewis and Clark Centennial Exposition*: si tratta di una rappresentanza di assoluto prestigio, in quanto l'Italia in quell'esposizione, che è considerata alla stregua di una Expo Universale sebbene non riconosciuta dal *Bureau of International Expositions*, è il Paese straniero col padiglione più ricco e grande. Durante i quattro mesi di apertura, i visitatori sono un milione e 600mila e tra i prodotti arrivati dall'Italia vengono ammirate soprattutto le statue di marmo[154].

Per le salme della nave Lombardia

Per la missione in Brasile occorre invece ritornare al 1904, quando l'equipaggio dell'*Umbria* è incaricato di controllare il buon esito del trasferimento nel mausoleo del cimitero di São Francisco Xavier a Rio de Janeiro delle 137 salme dei marinai italiani della nave sorella *Lombardia*, morti nel 1896 in seguito a una epidemia di febbre gialla e seppelliti in diverse località della costa carioca. La vicenda, che desta all'epoca molto scalpore, tanto da chiamare il ministro della Marina, Benedetto Brin, a rispondere a diverse interrogazioni parlamentari, aveva appunto visto coinvolta la nave stazionaria *Lombardia*, impegnata nel 1895 nella sua prima missione lontano dai mari europei. Quando era arrivata a Rio de Janeiro alla fine di novembre, la città brasiliana era nel pieno di una violenta epidemia di febbre gialla, che stava mietendo migliaia di vittime tra la popolazione. La nave è restata alla fonda al largo del porto di Rio (nell'Isola Grande), in quarantena. Nonostante ciò, alcuni ufficiali hanno dovuto adempiere compiti a terra, si sono offerti di portare sostegno alle autorità sanitarie e hanno contratto il contagio, diffondendolo poi in tutto

[154] Sulla esposizione di Portland, nata a celebrare l'epopea del West americano e cioè il centenario della celeberrima spedizione di Lewis e Clark voluta da Thomas Jefferson col proposito di esplorare i territori ad ovest del Mississippi, appena ottenuti dalla Francia, si veda Carl Abbott, *The Great Extravaganza: Portland's Lewis and Clark Exposition*, Portland, Oregon Historical Society Press, 2004.

l'equipaggio. Tutti i 250 marinai si sono ammalati e ben 135 sono morti (compreso il comandante Olivari). Dopo le prime veloci sepolture nei vari cimiteri della regione carioca, il Circolo Operaio di Rio e la Società Italiana di Beneficienza e di Mutuo Soccorso (enti operanti sin dalla metà dell'Ottocento a sostegno degli immigrati italiani in Brasile) hanno eretto nel 1901 un monumento ai marinai del *Lombardia* nel grande cimitero centrale di São Francisco Xavier (meglio noto come Cemitério do Caju). La traslazione completa di tutte le salme in quel mausoleo avviene appunto con l'appoggio dell'equipaggio della nave *Umbria* nel 1904. Il monumento, ancora oggi visibile, è un alto obelisco marmoreo ai cui piedi un marinaio mestamente impugna una bandiera ammainata.

Incaglio a Kingston

L'ultima disavventura si ha sulla via del rientro in Italia: l'*Umbria* si incaglia fuori dal porto giamaicano di Kingston e deve essere trainato dalla nave statunitense *Premier* per riprendere il mare. Il capitano si affretta a scrivere per minimizzare l'accaduto, come si legge in una minuta del 16 luglio 1906 da indirizzare a Roma: «Alleggerisco sempre sarò presto libero confermo nessuna avaria investimento avvenne su banco Curries Gate per erronea interpretazione indicazione causata da falsa luce e alterato suo colore […] Nessuna avaria nessuna preoccupazione presto sarò libero»[155].

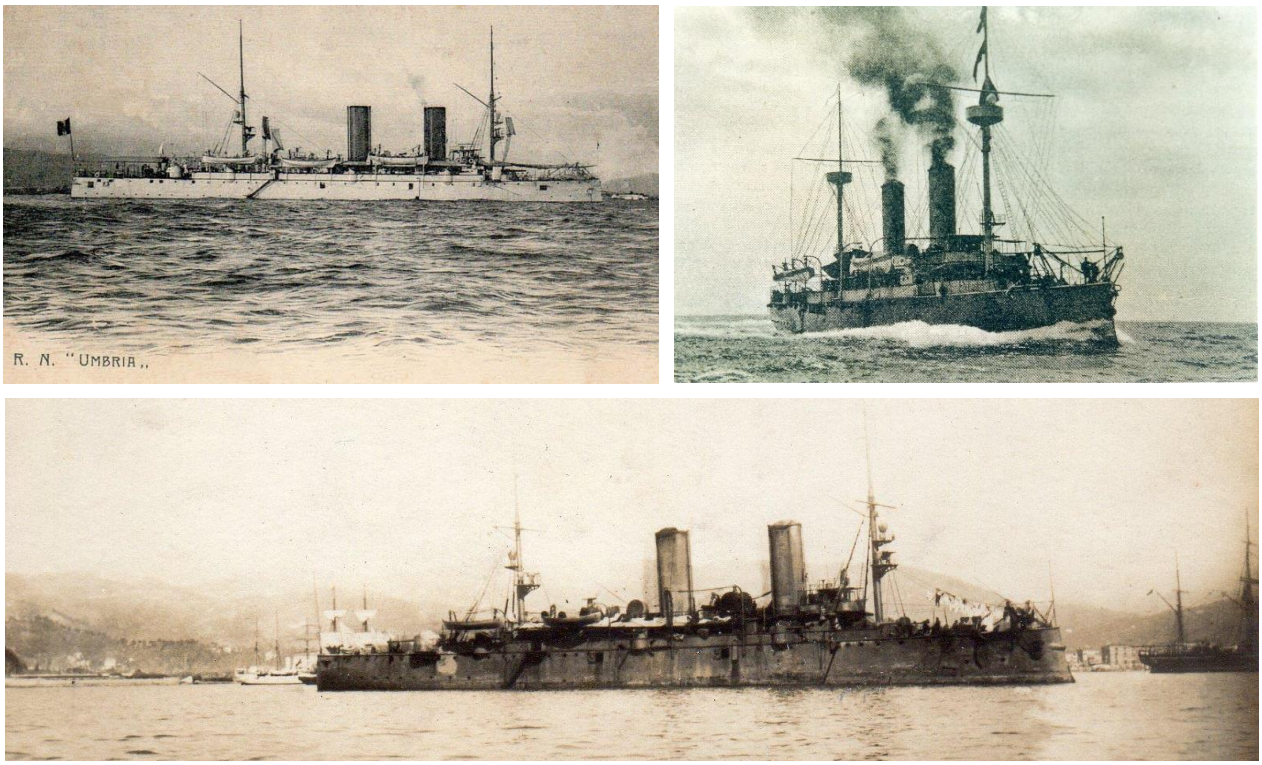


Figure 78-80: tre immagini dell'Umbria, alla fonda e in navigazione, tratte da cartoline d'epoca che i marinai utilizzavano per dare notizie a casa durante i lunghi stazionamenti.

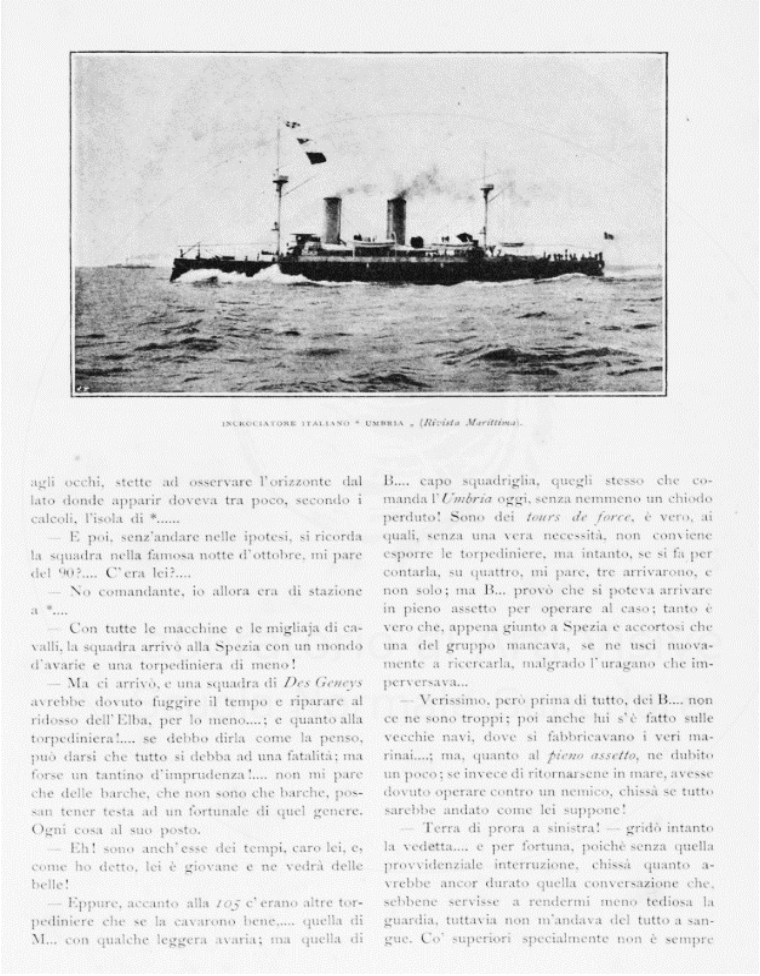
[155] USSM, fondo "Umbria, Archivio riservato dei rapporti del R° Incrociatore Umbria, anni 1894-1905", b. 2235, fasc. 144, anno 1905/06, "Incaglio".

Dopo questo viaggio, l'ariete torpediniere *Umbria* viene considerato obsoleto dalla Règia Marina. Prima della decisione finale che ne decreta lo smantellamento, serve ancora per un paio di anni come nave sussidiaria (nel porto della Spezia, fino al 1909): una sussidiaria è un'unità militare destinata a servizi speciali, spesso in appoggio all'attività combattente; in questo caso, vi è installata una scuola per cannonieri e fuochisti.

Come nave sussidiaria

Sembra prossima la fine per una nave che solo qualche anno prima (1895) aveva meritato l'encomio della letteratura marinara, tanto in voga in quei tempi di rapidi cambiamenti tecnologici e in cui sempre acceso rimaneva il dibattito vela/vapore.

Sulle pagine di Emporium



INCROCIATORE ITALIANO " UMBRIA " (*Rivista Marittima*).

agli occhi, stette ad osservare l'orizzonte dal lato donde apparir doveva tra poco, secondo i calcoli, l'isola di *.....

— E poi, senz'andare nelle ipotesi, si ricorda la squadra nella famosa notte d'ottobre, mi pare del 90?.... C'era lei?....

— No comandante, io allora era di stazione a *....

— Con tutte le macchine e le migliaja di cavalli, la squadra arrivò alla Spezia con un mondo d'avarie e una torpediniera di meno!

— Ma ci arrivò, e una squadra di *Des Geneys* avrebbe dovuto fuggire il tempo e riparare al ridosso dell'Elba, per lo meno....; e quanto alla torpediniera!.... se debbo dirla come la penso, può darsi che tutto si debba ad una fatalità; ma forse un tantino d'imprudenza!.... non mi pare che delle barche, che non sono che barche, possan tener testa ad un fortunale di quel genere. Ogni cosa al suo posto.

— Eh! sono anch'esse dei tempi, caro lei, e, come ho detto, lei è giovane e ne vedrà delle belle!

— Eppure, accanto alla *105* c'erano altre torpediniere che se la cavarono bene,.... quella di M... con qualche leggera avaria; ma quella di B.... capo squadriglia, quegli stesso che comanda l'*Umbria* oggi, senza nemmeno un chiodo perduto! Sono dei *tours de force*, è vero, ai quali, senza una vera necessità, non conviene esporre le torpediniere, ma intanto, se si fa per contarla, su quattro, mi pare, tre arrivarono, e non solo; ma B... provò che si poteva arrivare in pieno assetto per operare al caso; tanto è vero che, appena giunto a Spezia e accortosi che una del gruppo mancava, se ne uscì nuovamente a ricercarla, malgrado l'uragano che imperversava...

— Verissimo, però prima di tutto, dei B.... non ce ne sono troppi; poi anche lui s'è fatto sulle vecchie navi, dove si fabbricavano i veri marinai....; ma, quanto al *pieno assetto*, ne dubito un poco; se invece di ritornarsene in mare, avesse dovuto operare contro un nemico, chissà se tutto sarebbe andato come lei suppone!

— Terra di prora a sinistra! — gridò intanto la vedetta.... e per fortuna, poichè senza quella provvidenziale interruzione, chissà quanto avrebbe ancor durato quella conversazione che, sebbene servisse a rendermi meno tediosa la guardia, tuttavia non m'andava del tutto a sangue. Co' superiori specialmente non è sempre

Figura 81: a pagina 21 della rivista illustrata "Emporium" (vol. I, anno I, gennaio 1895), al capitolo Marina vecchia e nuova, due marinai (il primo di salda tradizione, il secondo più aperto alle innovazioni) discutono se sia meglio navigare a vela o col vapore; il giovane, che preferisce la velocità dei piroscafi, porta il torpediniere Umbria a sostegno delle proprie tesi (pp. 19-21). Una ampia fotografia dell'Umbria in navigazione compare persino come illustrazione del dialogo (p. 20).

L'Umbria diventa Consul Grosstück

È però in corso allora una serie di trattative tra le marinerie europee e quelle sudamericane e caraibiche per l'acquisto di navi corazzate nuove e usate. L'*Umbria*, attraverso un particolare giro che passa per la mediazione tra il Ministero della Marina, il Consolato tedesco di Livorno e l'Ambasciata ecuadoriana di Berlino, viene riarmato con 21 cannoni pesanti e destinato alla Marina di Haiti. È infatti rinominato *Consul Grosstück* (dal nome del console ecuadoriano a Berlino, George Grosstück) e affidato al comando del tedesco Willy Meyer. Ma proprio mentre è in corso il trasferimento da Amburgo a Port-au-Prince (giugno 1910), la nave è protagonista di un incidente diplomatico: ancora sotto la bandiera tedesca e sempre al comando di Meyer, l'ex *Umbria* arriva a Port-de-Paix, nel nord dell'Isola di Hispaniola, dove devono perfezionarsi il pagamento e il passaggio delle consegne.

Cipriano Castro e la Dottrina Monroe

Qui però la nave è scortata in porto dall'incrociatore statunitense *Birmingham*, allarmato dal diffondersi della notizia (poi rivelatasi falsa) che a bordo del *Consul Grosstück* vi sia Cipriano Castro, il deposto presidente venezolano proveniente dalla Germania e a caccia di un ritorno al potere[156]. L'indiscrezione viene definitivamente smentita solo a seguito di minuziosi controlli statunitensi. L'eco mediatica è enorme: ne scrivono tutti i giornali del mondo, anche perché si vocifera che Antoine Simon, il Presidente della Repubblica di Haiti, altro non sia che un uomo di paglia di Castro; non si dimentichi inoltre che negli anni Dieci del Novecento si è in piena "Dottrina Monroe" e l'area caraibica – così strategica per gli affari europei e americani, anche per la presenza di quel Canale di Panama che era ormai in

[156] Cipriano Castro (1858-1924) con il colpo di stato militare del 1899 inaugura per il Venezuela un cinquantennio di potere da parte dei generali andini. Arrivato alla presidenza della Repubblica dalla provincia remota, dopo un decennio di disordini seguìto alla caduta di Guzmán Blanco (che al populismo di facciata aveva ben presto sostituito un dispotismo aperto semmai alle politiche delle *élites* socioeconomiche), Castro non stravolge la linea del predecessore, ma si trova lo stesso a fronteggiare avversari interni ed esterni (spesso coalizzati). Nel 1902 sospende i pagamenti dei debiti del Venezuela nei confronti di Regno Unito, Germania e Italia. Tedeschi e inglesi rispondono con il blocco navale del porto della Guaira, provocando però l'intervento americano (siamo in piena "Dottrina Monroe" e gli Stati Uniti non vedono di buon occhio le intrusioni europee in Sud America). Poco dopo, Castro inasprisce i rapporti anche con la Francia e i Paesi Bassi. Nel 1908, mentre è in visita in Germania, viene spodestato da un colpo di stato organizzato dal suo luogotenente, il generale Juan Vicente Gómez, benvoluto dagli occidentali, coi quali rinegozia il debito e si riappacifica. Un eventuale ritorno del vecchio generale Castro, dunque, spaventerebbe anche gli americani. Non a caso, la smentita della notizia della sua presenza tra il 15 e il 16 giugno 1911 in area caraibica sulla *Consul Grosstück* trova ampia diffusione in tutti i principali giornali statunitensi. Si vedano: *Castro in Haiti alarms nations*, in "The Ogdensburg Journal", 15 giugno 1911; *Deny Castro is on Steamer Grostuck* [*sic*], in "The New York Times", 16 giugno 1911, p. 1; *Denied Castro is aboard*, in "The Washington Post", 16 giugno 1911, p. 3. Sulla perquisizione della *Consul Grosstück* ad opera dell'incrociatore statunitense *Birmingham* si veda *Government to search steamer for Castro*, in "San Francisco Call", CX (1911), n. 18, p. 67.

via di completamento – desta un particolare interesse per gli Stati Uniti e per gli europei (in particolare per francesi e tedeschi)[157].

Il Consul Grosstück diventa Ferrier

Dopo i ritardi nel pagamento e il conseguente rifiuto del capitano Meyer di condurre ulteriormente il comando[158], l'ex *Umbria* diviene infine effettivamente di proprietà del governo di Haiti. Sulla sua sorte finale, molte fonti, seguendo le indicazioni del *Conway* di Gardiner e Gray (una sorta di catalogo ragionato di navi da guerra di tutte le Marine), propendono per un quasi immediato affondamento (estate 1911) per un errore dell'inesperto equipaggio haitiano[159]. La qual cosa, però, contrasta con le note fornite dal *Navy League Annual* (un annale che raccoglie cartografie aggiornate e dati statistici con elenchi comparativi di navi, cantieri, e porti), che nell'edizione del 1913/14 annovera ancora l'ex *Umbria* tra le navi in attività col nome di *Ferrier*[160]. Secondo la ricostruzione più attendibile, dunque, il *Consul Grosstück*, già *Umbria*, viene subito ribattezzato *Antoine Simon*, in onore del presidente haitiano. Nel corso della parata che nel luglio del 1911 inaugura la rinnovata flotta militare, però, la nave ha un grave incidente: a bordo c'è anche Simon, ma l'inesperto equipaggio (l'Ammiraglio della Marina di Haiti era stato capitano su un cargo per il trasporto della frutta e non aveva mai guidato una nave da guerra; il suo secondo aveva diretto fino a poco tempo prima una latteria) centra una secca al largo di Port-au-Prince e infligge danni enormi alle strutture[161]. Eppure non affonda. Ritirato a galla e rimorchiato, l'*Antoine Simon* sul finire del 1911 è a Kingston (in Giamaica) per essere riparato. Nel frattempo, dopo un primo tentativo di colpo di stato, il generale Cincinnato Leconte, già ministro dei Lavori Pubblici e dell'Agricoltura, riesce a deporre Antoine Simon, costringendolo all'esilio. La nave al ritorno a Port-au-Prince viene dunque rinominata *Ferrier* e con questo nome viene disarmata e rottamata nel 1921, non prima di aver nuovamente legato le proprie sorti alle dinamiche vicende politiche che si susseguono ad Haiti in quegli anni: il 23 marzo del 1912, mentre è a Charleston (nella Carolina del Sud) per

---

[157] Non a caso, Haiti era stata una colonia francese e nel 1915 sarebbe stata poi occupata militarmente dagli Stati Uniti.

[158] Il capitano tedesco Willy Meyer farà ancora valere il proprio spirito battagliero qualche anno più tardi, portandosi dopo la Prima Guerra Mondiale su istanze pacifiste e polemiche, esposte in vari articoli giornalistici sulla scia dello scrittore satirico Kurt Tucholsky, che anche frequenterà. Sulla attività giornalistica dell'ex capitano Meyer, in particolare sul tentativo di portare alla luce il problema armeno in Germania, si veda Stefan Ihrig, *Justifying Genocide: Germany and the Armenians from Bismark to Hitler*, Cambridge (Massachusetts), Harward University Press, 2016, pp. 281, 282.

[159] Robert Gardiner, Randal Gray, *Conway's all the world's fighting ships: 1906–1922*, Annapolis, Naval Institute Press, 1984.

[160] *Navy League Annual*, VII (1913/1914).

[161] La notizia è tratta dal quotidiano olandese "Het Centrum" che il 12 luglio 1911 pubblica un telegramma del corrispondente a Londra del giornale tedesco "Lokal Anzeiger": è stato infatti l'*Allemania*, un mercantile tedesco, ad assistere alla scena dell'incidente e a portare i primi soccorsi. La nota, di per sé poco significativa, ha avuto una certa risonanza non solo per gli interessi europei nell'area, ma anche perché la nave era la stessa già protagonista del caso Castro. Non mancarono in effetti nuove illazioni sulle cause dell'insabbiamento.

una serie di riparazioni, il suo equipaggio si ammutina, «Because their three months term of service had expired and they had received no pay»[162].

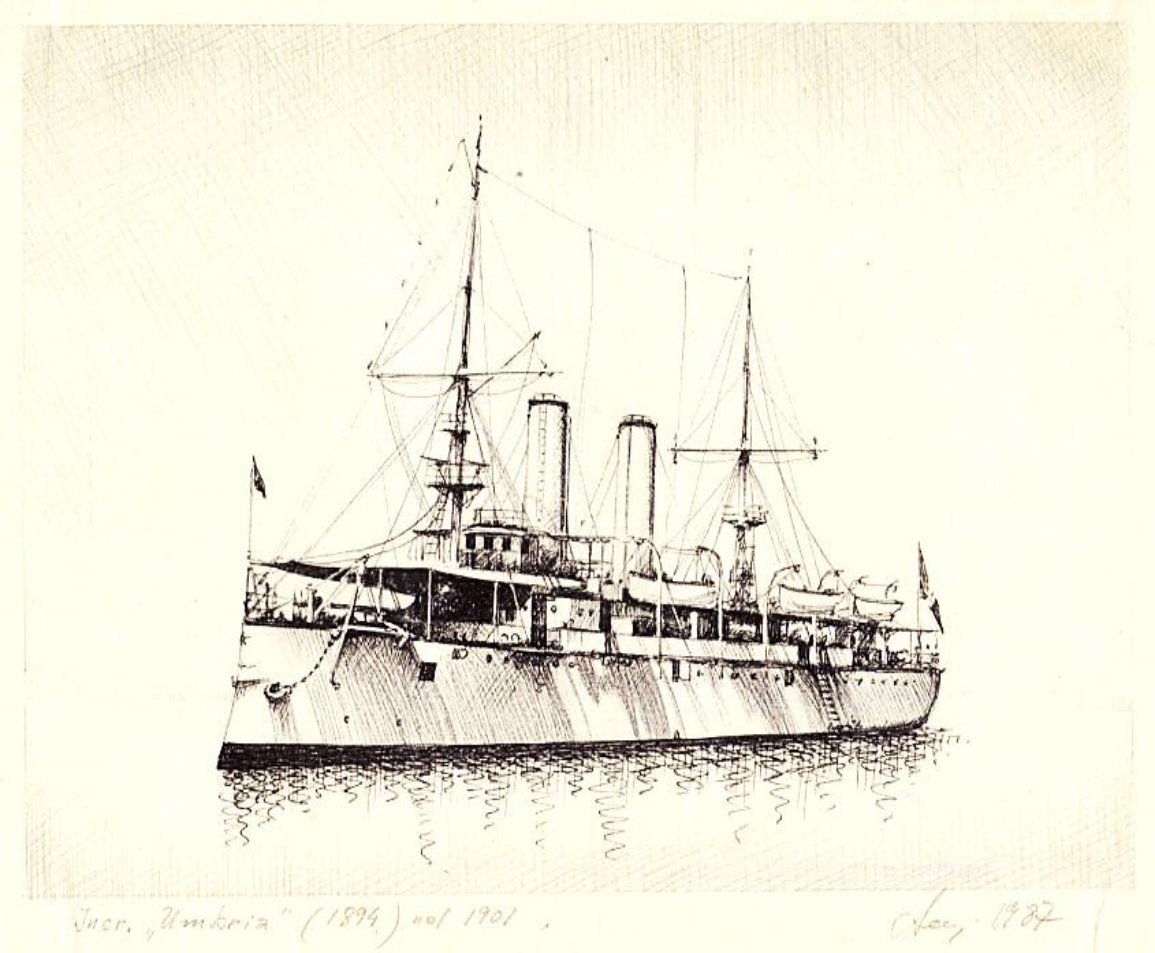


Figura 82: carboncino di Aldo Cherini del 1987 raffigurante l'incrociatore Umbria nel 1901. Per gentile concessione di Corrado Cherini.

[162] «Perché il loro contratto trimestrale era scaduto e non avevano ricevuto alcuna retribuzione»: *Mutiny at Charleston*, in "The Watchman and Southron", 27 marzo 1912, p. 5.

Un cargo con quattro bandiere

Il Trevelloe

Questa nave, una carboniera di quasi 80 metri di lunghezza e 1.466 tonnellate di stazza lorda, si chiama *Umbria* per soli due anni, dal 1897 al 1899. Prima di allora, ha cambiato due bandiere e quattro nomi; successivamente, cambierà di nuovo proprietà, bandiera e nominativo, per l'ultima volta. Una costante ne percorre la storia: il cargo ha sempre trasportato carbone. Lanciato a South Shields – contea inglese del Tyne and Wear – dai cantieri *John Redhead* per conto della *Edward Hain e Son* nel marzo del 1889, quello che sarà *Umbria* si chiama inizialmente *Trevelloe*, dal nome della omonima compagnia di trasporti gestita dai suoi committenti, Edward Hain e suo figlio. Ci sono delle affinità tra il cantiere che la famiglia Redhead impianta allo sbocco del Tyne nel Mare del Nord e l'armatore: in entrambi i casi, un capostipite – ma è storia non eccezionale nella cantieristica d'Oltremanica e in qualche caso anche in quella italiana – in principio maestro d'ascia, si trasforma in imprenditore, installando un piccolo impianto per la riparazione e la fabbrica di imbarcazioni che negli anni diventa un'industria di prim'ordine[163]. Similmente, gli Hain, che al tempo del varo del *Trevelloe* possono già vantare una tradizione quasi secolare nel commercio marittimo e nell'armamento, sono partiti come marinai nel porto peschereccio di St. Ives, in Cornovaglia, ma si segnalano già ai primi dell'Ottocento per una impresa di spedizione del pescato. Negli anni Trenta posseggono alcune navi con le quali commerciano pesce nel Mediterraneo ed importano frutta secca in Inghilterra. Negli anni Sessanta, le navi della compagnia *Hain* si ritrovano in tutto il mondo e caricano le più disparate derrate, dal caffè brasiliano allo zucchero indiano. Negli anni Ottanta, quelli di attività del nostro *Trevelloe*, la lista dei mercantili col fumaiolo nero e la grande "H" bianca ci costerebbe più di qualche riga; e non è il caso. Solo è meritevole dire che dal *Trewidden* varato nel 1878 al *Treneglos V* del 1963 la compagnia darà alle sue navi nomi di toponimi còrnici, in genere villaggi, per cui tutte le navi – compresa la Nostra, che pure come già detto coincide con la nomenclatura di una sottocompagnia della *Hain* – sono caratterizzate dal prefisso "Tre", che in lingua *Cornish* significa "Il luogo di…", "La casa appartenente a…", un po' come avviene nei nostri toponimi prediali. Molte di queste barche escono dai bacini di South Shields. La collaborazione tra gli Hain e il cantiere dei Redhead è una delle più lunghe e proficue della marineria britannica: 85 navi in 84 anni.

---

[163] I cantieri *Redhead* sono fondati da John Redhead a South Shields nel 1862. Dopo le prime esperienze con piccoli navigli, negli anni Settanta iniziano la lavorazione di rimorchiatori e cargo a vapore, tutti caratterizzati da una straordinaria longevità. Nel 1894 il cantiere impiega 1.300 lavoratori, che salgono a 1.800 negli anni precedenti la Prima Guerra Mondiale. Passati i momenti di crisi durante la Grande Depressione e la Seconda Guerra Mondiale (le incursioni aeree naziste ne limiteranno l'uso dei bacini), la *Redhead* viene rilevata da Swan Hunter nel 1968 e in seguito nazionalizzata e incorporata nella *British Shipbuilders*. Il cantiere di South Shields è definitivamente chiuso nel 1982.

Nel decennio di appartenenza alla famiglia Hain, il *Trevelloe* entra nelle cronache una sola volta, quando nel gennaio del 1894, mentre trasporta carbone da Cardiff a Sulina, scalo romeno sul delta del Danubio, si insabbia, probabilmente a causa del mal funzionamento del sistema di segnalazione luminoso del porto. L'incidente, senza conseguenze per l'equipaggio, convince la compagnia a dichiarare fuori uso la nave, che viene abbandonata per quasi sei mesi sulla secca, provocando anche diversi disagi nel trafficato tratto di mare alle bocche del grande fiume.

Odysseus, Odisseo, Umbria

Disincagliato nel giugno del '94 e rimorchiato in porto («The British steamer Trevelloe, which stranded near Sulina in January last, has floated and arrived at Sulina»[164]), è venduto alla compagnia greca *Theophilatos* per 5.300 sterline. Rinominato *Odysseus*, batte bandiera greca per tre anni. Originari di Itaca, figli di un capitano di marina, i fratelli Theophilatos fondano nella seconda metà del XIX secolo una delle più importanti compagnie di spedizione merci tra il Mediterraneo e il Delta del Danubio. Favoriti dal protettorato inglese, i Theophilatos avviano il commercio mercantile tra Cefalonia e Itaca verso i porti del Mar Nero. Nel 1871 la compagnia è la prima in Grecia a ordinare a un cantiere inglese (il *Thompson* di Sunderland) una nave in ferro a vapore (l'*Itaca*), avviando nell'armamento greco il progressivo abbandono della navigazione a vela su scafi in legno. Tra i fratelli, è soprattutto Dimitrios ad avere rapporti con gli inglesi, in particolare col porto di Cardiff, col quale commercia carbone da destinare ai porti del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero: come visto, proprio da Cardiff e con un carico di carbone arrivava il nostro *Trevelloe* quando si insabbia e quando la compagnia *Theophilatos* lo rileva.
Nel 1897 viene acquistato dalla compagnia di trasporti *Carnevali* di Ravenna[165]. Dopo aver italianizzato il nome in *Odisseo*, questa assegna quasi subito alla nave il nome *Umbria*.

L'Hullera Española: carbone nel destino

Neanche con questo armatore romagnolo, tuttavia, la nostra carboniera rimane a lungo: nel 1899 cambia di nuovo proprietà e bandiera, stavolta definitivamente. Viene acquistata infatti dalla *Sociedad Hullera Española*, che la rinomina *Hullera*

---

[164] «Il vapore britannico Trevelloe, che si è incagliato vicino a Sulina nel gennaio scorso, è stato disincagliato ed è arrivato a Sulina», *Casualties at sea*, in "Evening Express", n. 2.190, Saturday 2 june 1894, p. 3. Altre scarne note sull'incagliamento si trovano in R. Fenton, *Cornish Steam Ships and Owners: the View from England*, in "Troze" (The Online Journal of the National Maritime Museum Cornwall), <www.nmmc.co.uk>, March 2009, vol. 1, Number 3, p. 14; ma soprattutto in "The Teesdale-Mercury", XL (1894), p. 6.

[165] Alcune fonti, anche autorevoli (su tutte il *Lessico del naviglio d'Italia e Austria-Ungheria*, curato dall'Associazione Italiana Documentazione Marittima e Navale), assegnano la proprietà a tale Francesco Carnevali di Genova, del quale però non abbiamo trovato altre tracce; al contrario, la compagnia *Francesco Carnevali e C.* di Ravenna, oltre a essere più volte citata da Carlo Bruno nella sua *Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro par i Trasporti Marittimi e Ferroviari sulle condizioni della marina mercantile italiana al 31 dicembre 1914*, Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1915, pp. 207, 233, 235, 239, si segnala tra la fine dell'Ottocento e la prima metà del Novecento per una certa vivacità e il possesso di numerosi mercantili.

Española, proprio col nome dell'impresa impiantata nel 1891 a Ujo (oggi parte della comunità di Mieres del Camino, città delle Asturie a due passi da Oviedo) e impegnata in attività estrattive. Come si diceva, il carbone è nel destino di questa nave, che continua fino alla fine della sua vita a traportare minerale. In questo caso, l'ex *Umbria* lavora per l'impresa di Claudio López Bru (1853-1925), secondo marchese di Comillas, noto nelle vicende spagnole a cavallo tra l'Ottocento e i primi del Novecento per il suo attivismo patriottico (finanzia la guerra Ispano-americana del 1898), per il suo conservatorismo radicale e per la forte opposizione al movimento operaio (sia indirettamente, attraverso opere di paternalismo, che direttamente, con l'istituzione di vere e proprie milizie armate)[166]; nel 1883 eredita dal padre una fortuna in navi e ferrovie (è proprietario della *Ferrocarriles del Norte* e della compagnia marittima di trasporti *Trasatlántica Española*) e nel '91 la incrementa con l'acquisto dei giacimenti minerari della valle del fiume Aller, nella zona appunto di Ujo e Mieres, e con la fondazione dell'impresa estrattiva *Sociedad Hullera Española*. Qui, oltre a segnalarsi per alcune opere di filantropia (fa giungere da Barcellona un maestro di sartoria per fornire alle mogli dei minatori una professione che integri lo stipendio dei mariti), migliora la linea ferroviaria verso Oviedo e il porto di Avilés al fine di alimentare col carbone le navi della sua e delle altrui compagnie.

L'affondamento con l'Alonso

L'*Hullera Española* proprio allo scorcio del XIX secolo è dunque una delle navi della omonima compagnia di proprietà di López Bru. Ma lo rimarrà per poco. Alle 23,00 dell'8 gennaio 1902, mentre naviga da Avilés a Barcellona pieno di carbone (ne ha registrate 978 tonnellate, ma ne carica 2.103), in mezzo alla nebbia al largo della Penisola Iberica, a 100 miglia a sud di Cabo Finisterre e a 25 miglia dalla costa portoghese, collide il mercantile a vapore *Alonso* della società inglese *Strong, Reid & Page* di Liverpool, uscito dai cantieri *Oswald, Mordaunt & Company* di Southampton nel 1878 e simile a esso per dimensioni e stazza (1.325 tonnellate lorde). L'impatto è così violento che l'*Alonso*, infilato sulla fiancata dalla prua dell'*Hullera*, cola a picco in un minuto, non lasciando scampo alcuno all'equipaggio: su 19 marinai avrà salva la vita il solo capitano, John Burnett. La vicenda degli ultimi istanti dell'*Alonso* e del rocambolesco salvataggio di Burnett trova una certa eco nella cronaca, soprattutto di parte inglese – ma in misura minore anche in quella spagnola –, con evidente rimpallo delle responsabilità. Il *Daily Mail* dell'8 gennaio 1902, a quattro giorni dall'incidente, pubblica un resoconto dei fatti tratto dalle testimonianze raccolte dal proprio corrispondente a Porto; occorre però tenere conto della linea notoriamente patriottica del *tabloid* inglese. Similmente fa il quotidiano spagnolo *Noticias*, che il giorno seguente intervista il capitano dell'*Hullera*. Una cronaca che contiene anche la versione spagnola esce in marzo sull'*Hawera & Normanby Star*, un piccolo quotidiano della regione di Taranaki, in Nuova Zelanda; lo

[166] Si vedano Eduardo González Calleja, Fernando del Rey Reguillo, *La defensa armada contra la revolución: una historia de las guardias cívicas en la España del siglo XX*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1995, pp. 106-107.

svolgimento dei fatti vi appare chiaro, anche in virtù del raffronto tra le fonti. Su alcuni aspetti cruciali, però, i racconti divergono: l'ufficiale in seconda[167] dell'*Alonso* – vi si legge –, vedendo apparire in lontananza nella nebbia a banchi una nave, avverte il capitano, che però non fa in tempo a raggiungere il ponte. L'urto squarcia la chiglia e il comandante, finito in mare, riesce a salvarsi aggrappandosi alle catene dell'ancora dell'*Hullera*. Sarebbe stato possibile salvare altri marinai dell'*Alonso* – continua la cronaca, citando il *Daily Mail* – se l'equipaggio della nave spagnola, preso dal panico, non avesse provocato il distacco visivo delle due navi. Nell'attimo in cui l'*Hullera* scompare nella nebbia, l'*Alonso* cola a picco. Anche la nave spagnola, comunque, è seriamente danneggiata. I marinai organizzano la fuga sulle scialuppe, ma ci si accorge che esse mancano di scalmi* e imbarcano acqua. Fortunatamente, quasi tutti vengono tratti in salvo dalla goletta portoghese *Rodolfo*. Alla fine, l'equipaggio dell'*Hullera* conta una vittima su 25 membri[168]. I naufraghi, col capitano dell'*Alonso*, John Burnett, raggiungono il porto salvifico di Vigo. «In una condizione cattivissima, mentalmente e fisicamente», Burnett rientrerà poi a Liverpool lunedì 13 gennaio 1902[169]. Tutto quello che si è riusciti a capire dal suo resoconto è che deve la vita alla posizione prossima alla coperta che occupava al momento della collisione.

Quanto al capitano dell'ex *Umbria*, la sua versione conclude l'articolo dell'*Hawera & Normanby Star*: alle 11 di sera, al largo di Aviro, la sua nave avvista le luci di un'altra imbarcazione e segnala di cambiare rotta, ma la replica è negativa. Ordina così l'indietro tutta, ma è ormai troppo tardi. Dà indicazione anche di cercare eventuali superstiti dell'*Alonso*, che nel frattempo vede colare a picco in pochi istanti, ma tutto è vano. Dalla scialuppa assiste infine all'affondamento della sua *Hullera Española*, un'ora e mezza dopo la collisione[170].

[167] Si tratta di John O'Neill, *Roll of Honour of the SS Alonso*, <maritimequest.com>.

[168] *Left to their fate. Deserted by panic stricken spaniards*, in "Hawera & Normanby Star", XLII (1902), n. 7412 (15 marzo), supplement.

[169] *The sole survivor of the Alonso*, in "Rhyl Record and Advertiser", XLVI (1902), n. 1973 (18 gennaio), p. 3.

[170] *Left to their fate*, in "Hawera & Normanby Star", XLII (1902), n. 7412 (15 marzo), supplement.

Il piroscafo *Umbria* sulla via dei migranti

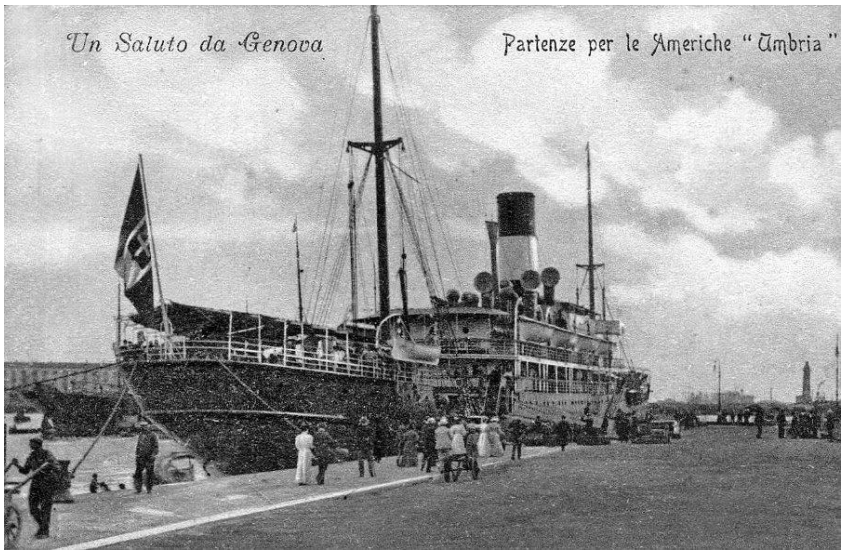


Figura 83: cartolina con l'Umbria attraccato al Molo Guglielmo di Genova.

«Nello scorso mese di settembre [agosto 1901] fu varato felicemente nel Cantiere Orlando di Livorno il nuovo grande piroscafo Umbria, costruito per conto della Navigazione Generale Italiana e destinato ai viaggi d'America». Così si legge nella cronaca de *La Civiltà Cattolica* del 1901[171], che sul piroscafo appena uscito dal porto di Livorno continua in questo modo:

> Di costruzione svelta ed elegante, secondo le idee moderne della ingegneria navale, che produssero i più grandi, i più giganteschi piroscafi, l'Umbria può competere in ogni cosa coi migliori costruiti all'estero, essendo dotato di tutti i comodi della vita moderna, ed avendo la disposizione delle sale destinate ai passeggeri di 1ª e 2ª classe nel centro del bastimento. La lunghezza del bastimento è di metri 128,30: fra le perpendicolari metri 122,22; larghezza metri 14,15; altezza di costruzione 9,25; dislocamento 9500; portata 5600 tonn. L'apparato motore, a quattro cilindri ed a quadruplice espansione, è il primo di grande potenza che sia stato costruito in Italia. I diametri dei cilindri sono: alta pressione metri 0,960; 1^ a media pressione m. 0,989; 2^ id. m. 1,416; bassa pressione m. 2,016; corsa comune m. 1,350; pressione di regime 200 libbre. Il vapore viene formato da tre caldaie principali cilindriche tubolari a ritorno di fiamma, a doppia fronte, con tre forni per ciascuna fronte, in totale vi sono 18 forni. Un'ampia caldaia ausiliaria è destinata per i servizi di bordo, quando il piroscafo sarà fermo. Esso è corredato di amplissimi locali, come sala da pranzo di 1ª e 2ª classe, sala di musica, tutte ben aereate, con ventilatori, riscal-

[171] *Cronaca contemporanea*, in "La Civiltà Cattolica", LII (1901), vol. IV, Serie XVIII, pp. 234-235.

damento elettrico, e tutto quanto è necessario per i lunghi viaggi ai quali l'Umbria è destinata. Il piroscafo porta comodamente 40 passeggeri di prima classe, 44 di seconda classe, 1342 di terza classe e 26 di terza classe distinta. Vi sono inoltre comodi ed eleganti appartamenti per il comandante, per 6 ufficiali di coperta, pei macchinisti, pel medico, ecc. La sala da pranzo di prima classe, disposta a proravia del cassero centrale, è di noce a cera, ricchissima d'intagli pregevolissimi con ornati e bassorilievi, e con 16 finestre ovali a cristalli lavorati. La sala misura come le altre m. 9 ed è dell'altezza di circa 4: quindi maggiormente sfogata di quelle degli altri piroscafi e in modo da far maggiormente risaltare l'eleganza del lavoro, che con artistica valentia è stato eseguito, e che supera tutti gli altri piroscafi della marina mercantile. Tutte le cabine di prima classe, bene aereate e ventilate, hanno un lettino staccato, un canterano, un sofà e tutto l'occorrente pel servizio di abbigliatoio; anche quelle di seconda classe hanno le stesse comodità, meno il lettino staccato, che è sostituito da eleganti cuccette. Vi sono inoltre locali a basse temperature diverse, destinati alla conservazione della carne e di tutte le altre vivande[172].

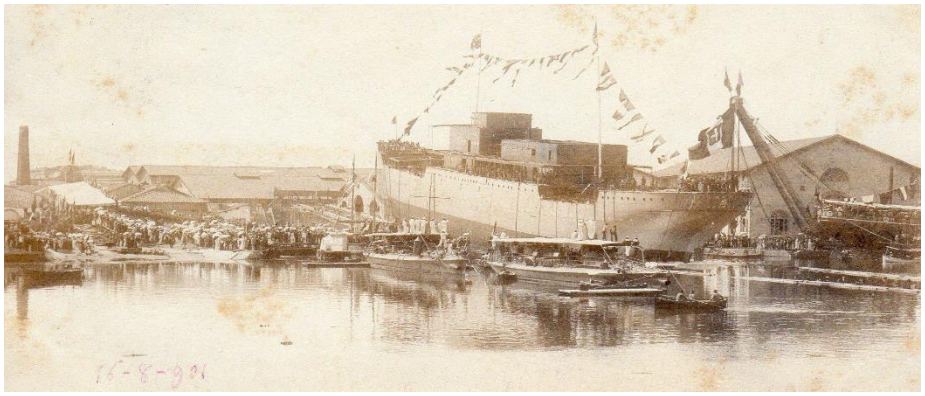


Figure 84 e 85: il varo dell'Umbria dai Cantieri dei Fratelli Orlando di Livorno (foto e cartolina commemorativa); per gentile concessione di Maurizio Eliseo.

[172] *Ibidem*.

Il protezionismo nella marina mercantile italiana e la NGI

Che il varo dell'*Umbria* abbia avuto risalto sulla cronaca nazionale non può stupire del tutto. Il nuovo secolo si apre come si era chiuso l'Ottocento: le ondate migratorie dall'Italia verso le Americhe continuano, mentre dall'altra parte dell'Oceano, soprattutto dal Nord America, è in crescita la richiesta di visitare il Vecchio Continente. Ciò basta dunque a giustificare la pressione degli armatori sui cantieri navali per ottenere in tempi rapidi nuovi piroscafi in grado di svolgere in sicurezza la rotta transatlantica. Tra le compagnie maggiormente interessate c'è naturalmente la NGI, che, come già accennato, era nata nel 1881 dalla fusione delle due maggiori società italiane di trasporti marittimi (la *Rubattino* di Genova e la *Florio* di Palermo) e che aveva già avviato un forte legame con banchieri e cantieri genovesi, sì da concentrare le risorse utili a battere la crescente concorrenza nazionale. Oltre a quelle italiane, particolarmente ghiotte in quegli anni appaiono ancora le compagnie straniere, attirate nei porti della Penisola dalla grande risorsa migratoria diretta verso le Americhe. Si consideri che, anche per convenzioni che il governo italiano ha firmato nei decenni precedenti, quasi l'85% dei migranti italiani tra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento viaggia via mare su navi appartenenti ad armatori stranieri (soprattutto inglesi, francesi, tedeschi, statunitensi, canadesi, olandesi, scandinavi). Pietose risultano le condizioni a cui i viaggiatori di terza classe sono sottoposti sui piroscafi (sovraffollamento, esposizione durante le fasi diurne delle traversate al freddo o al caldo – a seconda del tempo e delle latitudini di rotta –, scarsità di cibo e di acqua, limitata igiene). Condizioni tanto precarie da consentire ad Augusta Molinari, che ha analizzato i giornali sanitari redatti dai medici di bordo e i documenti delle istituzioni preposte ai controlli sanitari, di coniare la definizione "Navi di Lazzaro" per i bastimenti che tra Ottocento e Novecento fanno la spola tra Europa e Americhe[173].

Il varo di una legge protezionistica, che nel 1896 limita il traffico straniero e concede generosi contributi agli armatori italiani, non sana del tutto la situazione[174]. Significative per comprendere il clima di quegli anni nel campo della navigazione sono le parole di patriottico sostegno alla *NGI* di Paolo Longhitano, in un testo il cui titolo – già da solo – è altrettanto significativo, *La marina mercantile italiana all'alba del suo risorgimento. Rimedi atti a renderla vittoriosa nella lotta di concorrenza contro le marine straniere nei nostri porti*:

---

[173] Augusta Molinari, *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica: il viaggio per mare*, Milano, FrancoAngeli, 1988. Per ulteriori dati e notizie sulle condizioni dei viaggiatori, si rimanda al monumentale *Storia dei trasporti marittimi di linea* (Milano, 1975-85), redatto in sette volumi da Lamberto Radogna, Francesco Ogliari, Achille Rastelli, Giorgio Spazzapan e Alessandro Zenoni (in particolare, il vol. III, *passim*).

[174] Legge n. 318 del 23 Luglio 1896, "Sull'approdo nei porti di navi straniere"; poi rivista dal ministro della Marina Giovanni Bettolo con Paolo Boselli, Pietro Carmine e Antonio Salandra nel 1899: "Modificazioni delle disposizioni contenute nei Cap. I e II della legge 23 Luglio 1896, n. 318, sui provvedimenti a favore della marina mercantile". Sugli effetti della stessa si veda Vincenzo Giuffrida, *Protezionismo marittimo e credito navale in Italia*, in "Giornale degli economisti", serie II, vol. 33 (anno 17), luglio 1906, pp. 57-70. Fondamentale sulla questione anche Giulianelli, *Armatori, banche e Stato. Il credito navale in Italia dall'Unità alla prima crisi petrolifera*, Bologna, il Mulino, 2017.

La Navigazione Generale Italiana, cotanto invisa a certa stampa abituata a inneggiare allo straniero, a me sembra che sia l'unica società, che per tanti anni abbia degnamente rappresentata la marina mercantile italiana. Fu essa che prima raccolse i naufraghi avanzi delle antiche Società *La Trinacria*, *Peirano Danovaro*, *Adriatico Orientale*; fu essa che salvò *La Veloce* da sicuro fallimento, acquistandone le azioni, che si trovavano in mani straniere, dandole una impronta nettamente italiana. Fu essa che ultimamente acquistò la Società *Italia*, che aveva di italiano solo il nome e la bandiera, mentre i capitali erano tutti tedeschi. […] Desiderosa di migliorare e di accrescere il suo materiale, acquistò, dopo qualche anno, 12 piroscafi e altri ne acquistava nello esercizio 1891-92. Dal 1893 ad oggi ha trasformato completamente tre vapori (*Cairo*, *Menfi*, *Tebe*), ha fatto costruire 23 nuove unità (*Marco Polo*, *Galilei*, *Colombo*, *Bosnia*, *Bulgaria*, *Serbia*, *Montenegro*, *Romania*, *Vespucci*, *Flavio Gioia*, *Lombardia*, *Sardegna*, *Liguria*, *Sicilia*, *Umbria*, *Capri*, *Procida*, *Favignana*, *Levanzo*, *Ischia*, *Caprera*, *Catania*, e *Siracusa*). Recentemente ha acquistato tre grandiosi piroscafi, che onorano la bandiera nazionale, il *Lazio*, il *Sannio* e il *Campania* che per aria, luce, spazio, conforto, per la robustezza dello scafo, la potenza della duplice macchina e la doppia elica, rappresentano quanto vi possa essere di più moderno e di più comodo pel trasporto degli emigranti. Attualmente ha in costruzione in Italia sei piroscafi grandiosi, velocissimi, prossimi ad essere varati: *Re Vittorio*, *Regina Elena*, *Prìncipe Umberto*, *Duca di Genova*, *Duca degli Abruzzi* e *Roma*. La Navigazione G. I., seguendo gli impulsi e le esigenze del traffico moderno, l'anno scorso emise 21 milioni di azioni, portando da 33 a 54 milioni il suo capitale. Colle sue linee essa collega la madre patria a quasi tutti i paesi esteri coloniali, estendendole all'estremo Oriente, all'Africa, alle due Americhe, e trasportando mezzo milione di passeggieri ogni anno. La flotta della Compagnia è composta di 104 piroscafi, che insieme stazzano circa 240 mila tonnellate lorde, e prossimamente, quando saranno varati i sei in costruzione, raggiungerà la imponente cifra di 110 vapori. È ben vero che parecchi piroscafi della N. G. I. sono di antica costruzione, ma la Società, è giustizia riconoscerlo, si sta affrancando da tutti gli elementi, che erano causa d'indebolimento per la potenza della sua flotta. L'evoluzione verso i grandi tonnellagi [*sic*], mentre rientra nell'avvenire economico della predetta Compagnia, appaga gli interessi dell'igiene navale ed avrà, senza alcun dubbio, per corollario necessario, 1'accrescimento dell'attività degli scambi tra il nostro Paese e le due Americhe[175].

Un'altra Classe Regioni

Per fare ordine sulla questione, occorre ora precisare che la *NGI*, con la Legge n. 23 del 31 gennaio 1901, entrata in vigore proprio nell'anno di varo dell'*Umbria*, cessa di essere favorita dalle sovvenzioni e dal protezionismo di cui sopra (Legge Boselli del 1885; Legge Bettolo del 1899)[176]; la nuova legge, che istituisce per la prima volta

[175] Paolo Longhitano, *La marina mercantile italiana all'alba del suo risorgimento. Rimedi atti a renderla vittoriosa nella lotta di concorrenza contro le marine straniere nei nostri porti*, Palermo, Fratelli Marsala, 1906, pp. 69-71.

[176] Protezionismo che, per dirla con le parole di Vincenzo Giuffrida, non impedì agli armatori italiani di continuare a fare i «rigattieri del mare», cioè «a comprare vecchie navi all'estero […] perché

e dopo lunga genesi un Commissariato per l'emigrazione,[177] si pone finalmente lo scopo di tutelare e migliorare le condizioni dei migranti italiani e la possibilità per loro di imbarcarsi su navi battenti la bandiera nazionale. Le società di navigazione impegnate nel traffico transoceanico si trovano dunque nella necessità di alienare i vecchi e obsoleti vettori per sostituirli con imbarcazioni più veloci, capienti e confortevoli. La NGI, per la prima volta dalla sua istituzione, commissiona dunque cinque nuovi piroscafi passeggeri. È la cosiddetta *Classe Regioni* o *Lombardia* (da non confondersi con l'omonima classe della Règia Marina di cui sopra si è trattato), che, in ossequio alle iniziative statali, vede uscire dai cantieri di Riva Trigoso, Sestri Ponente e Livorno navi con nomi delle regioni italiane[178]. Alcune unità inizialmente impostate per il carico delle merci e destinate ad assumere il nome dei principali fiumi d'Europa (la cosiddetta *Classe Fiumi*, che annoverava già alcune vecchie navi coi nomi dei fiumi liguri e che, a parte qualche sporadica dedica all'idro-

ciò rispondeva nel miglior modo ai loro interessi, date le condizioni del mercato dei capitali, le dimensioni dell'industria e le esigenze dei traffici», *Protezionismo marittimo*, p. 63.

[177] La Legge 23/1901 nasce nel solco del lungo processo che già aveva portato alla Legge Crispi sull'Emigrazione del 1888, a sua volta ispirata all'*Emigrant's Information Office* inglese. Il progetto di Crispi non approdò a un Commissariato generale che tutelasse a pieno i migranti e incontrò anzi la resistenza del ceto politico parlamentare (vòlto a contenere il dirigismo crispiano) e la netta opposizione degli armatori; si veda a proposito Fabio Grassi Orsini, *Il primo governo Crispi e l'emigrazione come fattore di politica di potenza*, in Bruno Bezza (a cura di), *Gli italiani fuori d'Italia. Gli emigrati italiani nei movimenti operai dei paesi d'adozione 1880-1940*, Milano, FrancoAngeli, 1983, p. 66. Il Commissariato generale dell'emigrazione possiede un fondo archivistico (1901-1927), il cui inventario è stato curato da Piero Santoni, con l'introduzione di Fabio Grassi Orsini ed edito dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato nel 1991 per il Ministero degli Affari Esteri, Direzione generale dell'Emigrazione e degli Affari Sociali.

[178] Oltre all'*Umbria*, ultimo in ordine di varo dei transatlantici della *Classe Regioni* della *NGI*, troviamo, come già accennato nelle parole di Longhitano, il *Lombardia* e il *Liguria* (entrambi costruiti dai *Cantieri Ansaldo* di Sestri Ponente) e il *Sardegna* e il *Sicilia* (entrambi costruiti dai cantieri di Riva Trigoso di Sestri Levante). Le cinque navi presentano una linea pressoché identica. Particolare interesse desta la genesi della cantieristica a Riva Trigoso, sobborgo di Sestri Levante: nel 1889, su iniziativa di Erasmo Piaggio (già garibaldino, banchiere, armatore, senatore, magnate tra i più attivi della Liguria e svelto nel comprendere le potenzialità della navigazione a vapore), a Genova viene fondata la *Società Esercizio Bacini* per la gestione del carenaggio del porto. Con l'ingresso di Piaggio nella amministrazione della *NGI*, si rende necessario l'impianto a Riva Trigoso di un nuovo grande cantiere. Poco dopo il varo delle navi *Sardegna* e *Sicilia*, però, per diversità di vedute nel frattempo emerse tra Erasmo e gli altri amministratori della *NGI*, da Riva Trigoso usciranno prevalentemente navi della compagnia *Lloyd Italiano* – nel frattempo fondata in autonomia dallo stesso Piaggio –; ma non solo: lo scalo ligure varerà anche navi militari, ottenendo a più riprese commesse dalla Règia Marina (è il caso della nave cisterna *Nera*, di cui *infra* si darà più ampia trattazione). Sulla parabola imprenditoriale dei Piaggio, dalla cantieristica alle società di navigazione, dagli zuccherifici alle attività finanziarie, si vedano Maria Canella e Germano Maifreda (a cura), *L'Italia dei Piaggio*, Milano, Nexo, 2012; all'interno, di particolare interesse per la ventennale funzione che Erasmo Piaggio svolge nella NGI, il saggio di Roberto Giulianelli, *Trasporti marittimi e navalmeccanica nel Novecento*, pp. 141-181; dello stesso Giulianelli, *I Piaggio. La parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano (1875-1972)*, Bologna, il Mulino, 2012.

grafia italiana, non vedrà mai la luce), vengono reimpostate per il trasporto passeggeri e registrate con gli oronimi. Avendo perso nel 1886 il vecchio vapore *Umbria* nel porto di Messina, tra i cinque nuovi transatlantici la *NGI* ne chiama uno *Umbria*. Anche per questo, come per il *Liguria* che avrebbe dovuto chiamarsi *Reno*, la necessità di transatlantici per i migranti spinge la *NGI* al cambio di nome e di impostazione: già strutturato a Livorno (1900) come unità da carico col nome *Volga*, l'*Umbria* viene reimpostato. La lavorazione è confermata ai cantieri *Orlando* (gli stessi da cui era uscito il torpediniere *Umbria* della Règia Marina una decina di anni prima).

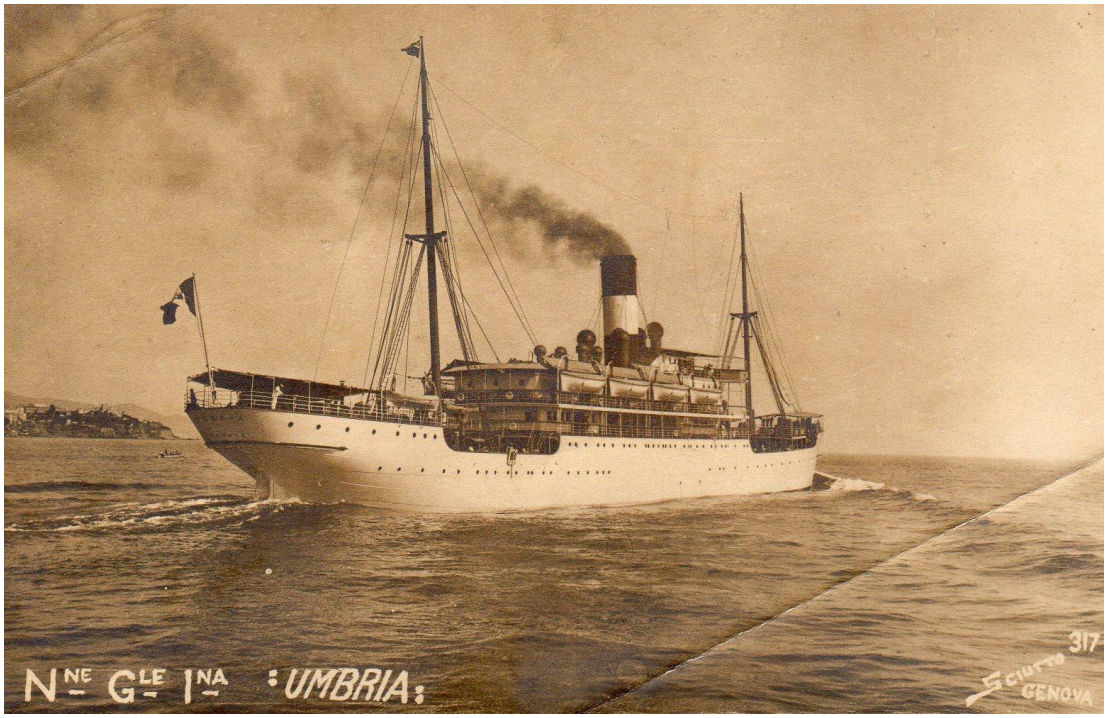


Figura 86: cartolina dell'Umbria ai tempi della NGI, in livrea bianca.

Lo Scalo Umbria di Livorno

La fabbrica labronica, anch'essa favorita dalla Legge Bettolo sulle agevolazioni ai migranti e alla cantieristica nazionale (1899), predispone per la costruzione dell'*Umbria* un apposito bacino di carenaggio: nel cuore della darsena nel Porto Mediceo, proprio in quell'area degli ex *Cantieri Orlando* oggi oggetto di riqualificazione, esso è ancora conosciuto dai livornesi come *Scalo* ★ *Umbria*, a memoria di quella prima commessa. Già detto in precedenza del notevole sviluppo che la cantieristica livornese ha avuto sotto la guida dei fratelli Orlando, è da registrarsi negli anni a cavallo tra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento un calo nella commissione di navi: aspetto che si combina con la dipartita del fondatore Luigi Orlando, generando nel cantiere una piccola crisi; una boccata d'ossigeno si ha con il varo di transatlantici destinati al trasporto dei migranti verso le Americhe, come l'*Umbria*, e con le richieste provenienti dalle marine militari italiana (la Règia Nave

Pisa nel 1907) e straniere (il *General Belgrano* per la Marina argentina[179] e l'*Averoff* [o anche *Avérof*] per quella greca. Vivi nelle cronache livornesi del tempo sono proprio i ricordi del *Pisa* e dell'*Averoff* (l'incrociatore greco dedicato all'imprenditore e filantropo che tra le altre cose aveva restaurato lo stadio "Panathinaiko" di Atene, dove nel 1896 si erano tenute le prime Olimpiadi moderne); entrambe le navi sono varate proprio nello *Scalo Umbria*:

> L'Avérof è lo scafo più pesante che si sia costrutto sopra lo scalo [Umbria] e, tenendo conto del piccolo specchio d'acqua, rispetto a quello dello scalo della "Lepanto", dove fu varato pure il "Pisa", si sono dovute prendere maggiori precauzioni nella sistemazione delle rattenute, dovendo arrestare la nave prima che lasci completamente lo scalo. […] La cinta è formata di due potenti gomene di 18 centimetri di circonferenza; le estremità di queste sono fissate a robusti corpi murati attaccati a terra. Attraverso le gomene sono stati piazzati 29 traversini. Lo specchio d'acqua è minore di quello della "Pisa" di oltre 20 metri. Essendo uno scalo moderno, costruito per impostarvi il piroscafo "Umbria", non furono fatte opere di completamento nella parte subacquea e quindi l'attuale avanti-scalo è stato costruito con degli zatteroni di circa 4 metri di altezza dal fondo[180].

Pesantemente bombardato dagli anglo-americani, occupato dai nazisti e poi minato dagli stessi in ritirata, il porto di Livorno – e con esso gli impianti della *Orlando* – subirà poi la quasi totale distruzione durante la Seconda Guerra Mondiale; lo *Scalo Umbria* si salverà, ma la ripresa dell'attività cantieristica sarà lenta nel Dopoguerra. Già nell'orbita dell'IRI prima della guerra, poi incorporata nell'*Ansaldo* la *Orlando* passerà infine alla *Fincantieri* e i suoi stabilimenti destinati alla costruzione di traghetti veloci. Il progetto, però, fallirà, essendo lo *Scalo Umbria* l'unico rimasto agibile e non adatto a tale cantieristica. Vanificato anche l'ultimo tentativo da parte di una cooperativa di operai di ridare lustro alla tradizione della *Orlando*, lo storico

---

[179] L'incrociatore *General Belgrano*, varato a Livorno dai *Cantieri Orlando* nel 1897, 7mila tonnellate di dislocamento, può facilmente essere confuso con l'incrociatore da 13mila tonnellate cui la stessa Marina militare argentina assegnerà l'identico nome nel 1957 e passato alla storia per l'episodio nella guerra delle Falkland-Malvine. L'incrociatore di Livorno ha avuto il nome di Manuel Belgrano (1770-1820), il patriota argentino di origine italiana (il padre era un commerciante di Oneglia); l'incrociatore successivo nasce invece nel 1935 col nome *Phoenix* e fa parte della flotta degli Stati Uniti d'America; salvatasi dall'attacco giapponese a Pearl Harbour, radiata nel 1946, la nave viene acquistata dall'Argentina al tempo del governo di Juan Domingo Perón e rinominata *Diecisiete de Octubre* (anniversario della "Lealtà popolare": episodio che ricorda la cattura e immediata liberazione a furor di popolo di Perón nel 1945 e che ne apre la strada alla candidatura alle presidenziali); nel 1955 è nella flotta che partecipa alla *Revolución Libertadora* e dopo la destituzione di Perón prende infine il nome di *General Belgrano*. La fine dell'incrociatore è tristemente nota: viene affondato il 2 maggio 1982 dal sottomarino nucleare inglese *Conqueror* durante la Guerra delle Falkland-Malvine, causando la morte di trecento marinai argentini.

[180] *La grande importanza del varo*, in "Gazzetta Livornese", 9-10 marzo 1910, p. 2.

cantiere chiuderà definitivamente nel 2002. L'area un tempo occupata dagli stabilimenti è attualmente oggetto di una profonda riqualificazione che risparmierà dalla demolizione lo storico *Scalo Umbria*[181].

Figure 87-88: a sinistra, il varo del Pisa dallo Scalo Umbria nel 1907; a destra, la cotruzione dell'Averoff nello Scalo Umbria; Archivio di Stato di Livorno, Archivio storico del Cantiere navale Luigi Orlando.

Figura 89: doppio varo nel Secondo Dopoguerra dagli Scali Umbria (a sinistra) e Messina (a destra); Archivio di Stato di Livorno, Archivio storico del Cantiere navale Luigi Orlando.

[181] Sulla riqualificazione dello *Scalo Umbria*, si veda *Porta a Mare. Ecco il nuovo canale chic*, in <www.quilivorno.it>, lunedì 27 luglio 2015; sulla cantieristica livornese in genere, Fabio Bertini, *Il Cantiere navale di Livorno, 1945-75*, Firenze, La Nuova Italia, 1982.

Figura 90: lo Scalo Umbria a Livorno nell'ex area dei Cantieri Orlando, come si presenta oggi.

Il piroscafo Umbria

Lì varato nel sette*m*bre del 1901, consegnato alla *NGI* nel maggio del 1902[182], il piroscafo *Umbria* è il primo in Italia dotato di macchina a quadruplice espansione (una innovazione che era stata introdotta qualche decennio prima in Scozia dai Cantieri *Elder* e che in Italia aveva trovato applicazione grazie alla capacità ingegneristica di Salvatore Orlando)[183].

I primi viaggi

Scafo dipinto bianco, prua verticale, due alberi, un fumaiolo a fasce nere (tipica livrea della NGI), 5.020 tonnellate di stazza per 12,5 nodi di velocità massima, compie il suo viaggio inaugurale tre giorni dopo l'atto di consegna sulla rotta Genova - Napoli - Nuova York (19 maggio 1902). Dai documenti del Registro Italiano Navale (RINA), il suo capitano risulta a quel tempo il ligure Pescetto. A Nuova York, l'approdo è il molo Ovest sulla 34esima Strada, dove arrivano anche le altre navi della NGI (*Liguria*, *Lombardia*, *Sicilia* e *Sardegna*).

---

[182] Come attesta il *Verbale di consegna del Piroscafo Umbria della ditta "Fratelli Orlando" di Livorno alla società "Navigazione Generale Italiana"*, siglato dal notaro avv. Paolo Cassanello, in Genova, via Conservatori del Mare n.3, il 16 maggio 1902 (Archivio di Stato di Livorno, Archivio storico del Cantiere navale Luigi Orlando di Livorno).

[183] Sui Cantieri *Elder*, si veda *supra*. Per quanto riguarda il motore *compound* a triplice e quadruplice espansione e la sua importanza nella storia della navigazione (specie nel favorire la transizione dalla vela al vapore), si rimanda *infra* al Glossario. Una utile lettura in tal senso è Lauro Maccaroni, *Navi, porti, cantieri. L'evoluzione dei trasporti marittimi*, Milano, Etas Kompass, 1967, pp. 106-107.

Pur impostato secondo le nuove concezioni dei transatlantici a vapore (per cui i grandi alberi per le vele sono meramente ausiliari) e con sovrastrutture a più ponti capaci di ospitare un gran numero di passeggeri, le navi della *Classe Regioni* montano ancora una sola elica. Questo difetto, in contrasto colla Legge Bettolo, intervenuta in merito a seguito di un noto incidente che nel 1899 aveva lungamente tenuto alla deriva il *Duca di Galliera* per la mancanza di doppia elica, si somma alle condizioni dei cameroni di terza classe: mentre i passeggeri delle classi superiori viaggiano in ambienti davvero lussuosi, con ristoranti e sale da musica finemente arredate e corredate, sottocoperta le condizioni igienico-sanitarie sono ancora precarie e il sovraffollamento rende il viaggio un'avventura a rischio di malattie e incidenti.

Figura 91: il piroscafo sta levando le ancore per lasciarsi a poppa il ponte "Federico Guglielmo" del porto di Genova; a dritta, campeggia ben visibile la scritta "Umbria".

Sul finire di luglio del 1902, a pochi mesi dal viaggio inaugurale, l'*Umbria* è trasferito dalla propria compagnia sulla linea Genova - Buenos Aires. In realtà, come attestato dal BBAS, effettua ancora quattro viaggi verso Nuova York fino al marzo del 1904[184] (su quella stessa rotta, negli stessi anni, viaggia anche l'SS *Perugia*, una nave di cui avremo ampiamente modo di dire)[185]. Nel 1910 è nuovamente trasferito, stavolta sulla rotta Genova - New Orleans.

[184] BBAS, 1904, p. 247.

[185] *Ibidem*.

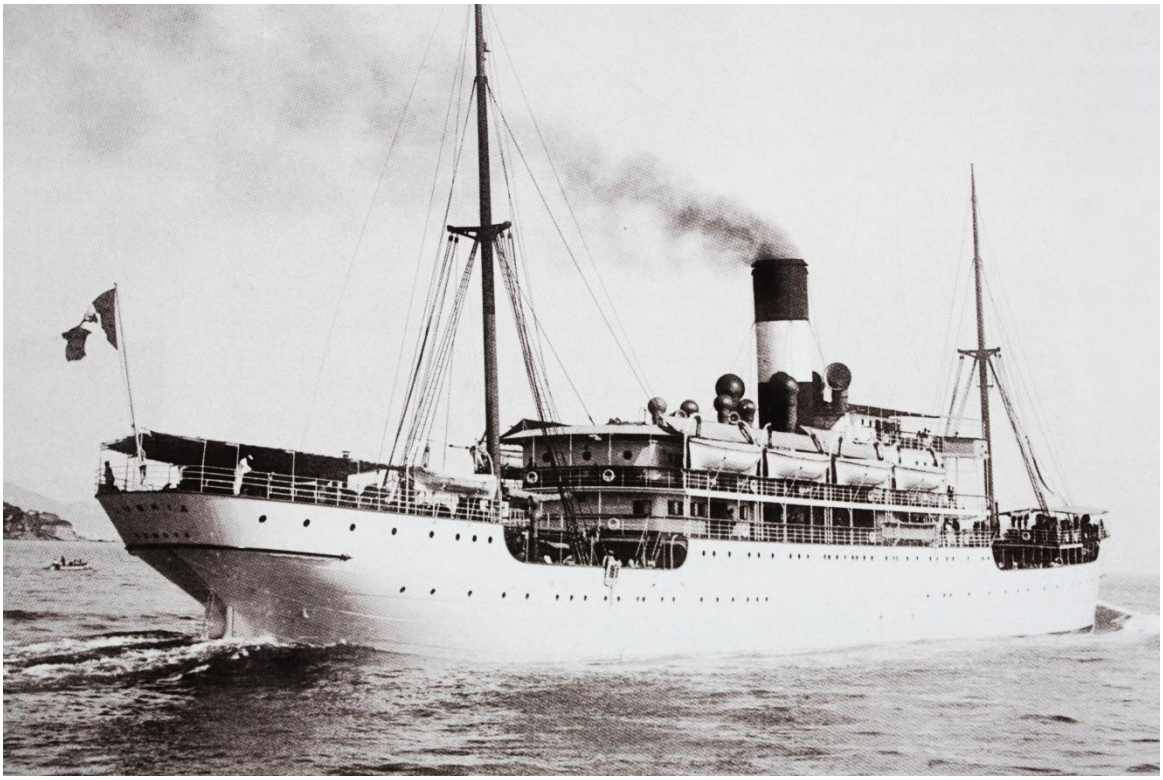
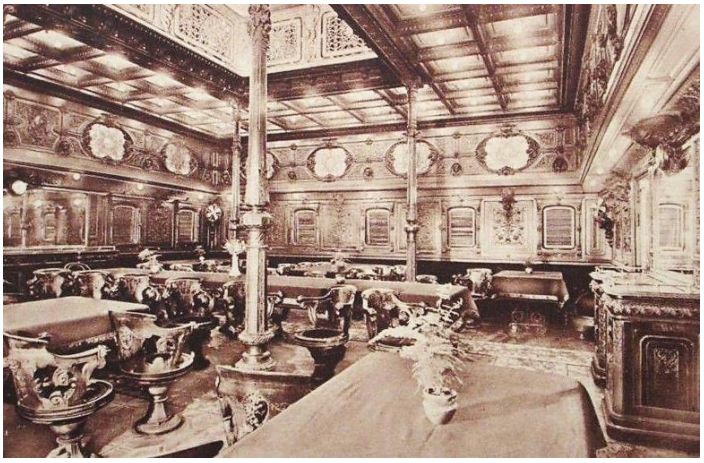


Figura 92: altra immagine dell'Umbria con la livrea dell'NGI; con lo scoppio della Grande Guerra, onde favorire la navigazione notturna in incognito, lo scafo verrà dipinto di nero



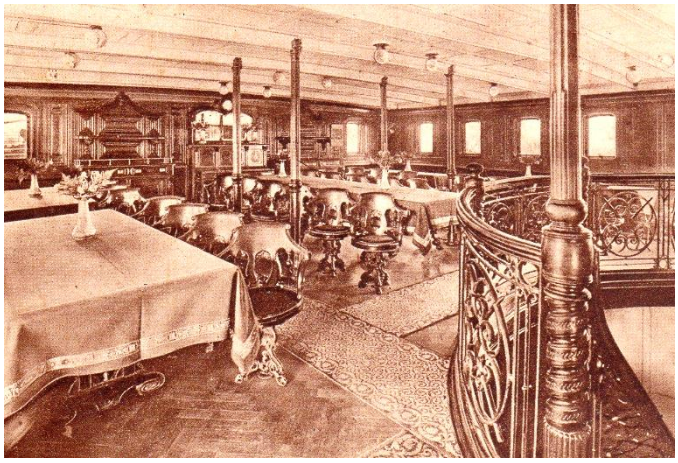


Figure 93-94: le "salle à manger" di Prima e Seconda Classe, come si legge da due cartoline a scopo pubblicitario.

La guerra Italo-Turca

Tempo qualche mese e scoppia la guerra Italo-Turca per la Libia; con la "grande proletaria" in movimento, le compagnie italiane di navigazione si vedono requisire dallo Stato diverse navi a scopo bellico. La *NGI* destina dunque l'*Umbria* al servizio postale e di trasporto materiali verso le aree di guerra. La requisizione dura fino al maggio del 1912.

L'Umbria diventa San Paolo

In quello stesso anno la nostra nave viene venduta alla compagnia genovese *La Veloce*, di proprietà di Matteo Bruzzo e fino a qualche anno prima temibile concorrente della *NGI*; viene da questa destinata ancora al servizio per i migranti, verso Montevideo e Buenos Aires, e rimodernata: la capacità di accoglienza delle classi superiori viene ampliata (la prima passa da 40 passeggeri a 76; la seconda da 44 a 90); quella della terza classe è ridimensionata (da 1.342 a 800 passeggeri).

Nel settembre di quello stesso 1912, il governo federale del Brasile e quello statale di San Paolo sovvenzionano le compagnie transoceaniche italiane affinché allestiscano una linea diretta di migranti dall'Italia al Brasile. La *NGI*, che nel frattempo si è dotata di ulteriori grandi transatlantici per le rotte nord-americane e della Plata[186] e ha di fatto il monopolio della navigazione transatlantica italiana (potendo ormai controllare diversi concorrenti, tra cui il *Lloyd Italiano* di Genova e la stessa compagnia *La Veloce*), destina quattro vapori al Brasile e li rinomina ad uso del nuovo servizio: il *Brasile* (che un tempo era l'*Argentina*); il *Rio de Janeiro* (ex *Cordova*); l'*Italia* (l'unico a mantenere il nome originale); e l'*Umbria*, che diventa *San Paolo*. Il servizio, sempre sotto le insegne della compagnia *La Veloce*, prende avvio nel novembre dello stesso 1912, ma non dura che un mese (il tempo di tre partenze), a causa del ritiro della sovvenzione, dovuto al rifiuto del succitato Commissariato italiano per l'emigrazione di rilasciare la patente necessaria a compiere la tratta. Tale "emigrazione libera" verso il Brasile, infatti, si stava trasformando in un lucroso affare per i *fazendeiros* paulisti, mentre aggiogava pesantemente i migranti italiani[187]. Le navi riassumono così le vecchie nomenclature (ad eccezione

---

[186] Se ne è dato cenno *supra*. Si tratta di tre piroscafi acquistati di seconda mano e poi rinominati: il *Campania*, il *Lazio* e il *Sannio*; come si vede, continua la tradizione di assegnare nomi di regioni (storici o coevi) alle imbarcazioni. A essi si aggiungano i piroscafi di nuova costruzione (1907-08) della *Classe Ducale* (*Duca degli Abruzzi*; *Duca di Genova*; *Duca d'Aosta*) e della *Classe Regale* (*Re Vittorio*; *Regina Elena*; *Principe Umberto*), tutti destinati alle rotte Genova - Nuova York e Genova - Buenos Aires.

[187] Il Brasile, spinto dal crescente bisogno di manodopera nelle *fazendas*, sovvenzionava l'immigrazione già dagli anni Settanta dell'Ottocento. Al 1871 si datava la legge del Ventre Livre", che, come l'espressione lascia intendere, aveva l'intenzione di liberare i bambini nati da genitori schiavi. Ancorché molti "liberi" scegliessero di rimanere in *fazenda*, la legge bastò ad allarmare i *fazendeiros* e a premunirli nel reclutare immigrati per i lavori in piantagione. Secondo una modalità non del tutto difforme dai già citati *Redemptioner* e *Remittance Systems*, gli immigrati dovevano rispettare i contratti che stabilivano luoghi e condizioni di lavoro, indebitandosi spesso per decenni. Di particolare interesse in tal senso è quello che Emilio Franzina definisce «il rastrellamento del 1882», ovvero la ricerca sulle condizioni di vita dei lavoratori italiani attraverso le lettere destinate ai familiari rimasti in patria, compiuto dalla Società Geografica Italiana, «organismo scientifico, ma altresì sodalizio coloniale e molto interessato all'emigrazione», rastrellando appunto la corrispondenza con lo scopo di compiere uno studio sistematico sull'emigrazione e sui patronati di tutela. Ancorché limitata a sole 700 missive, la statistica fu utile allora a far emergere le durisssime condizioni di vita dei migranti italiani, una questione di fronte alla quale i futuri governi non avrebbero potuto più chiudere gli occhi; più tardi, inoltre, essa avrebbe condizionato, se non addirittura ispirato, quel gran lavoro di ricerca compiuto dallo stesso Franzina sulla corrispondenza degli italiani emigrati, *Merica! Merica! Emigrazione e colonizzazione nelle lettere dei contadini veneti in America Latina 1876-1902*, Milano, Feltrinelli, 1979, dal quale si sono tratte le citazioni precedenti (p. 60). Sull'emigrazione italiana

del *Brasile*, che rimane tale): il *San Paolo* torna a chiamarsi *Umbria* e passa (marzo 1914) alla *Società Italiana Trasporti Marittimi* (*SITMAR*)[188]. Con la compagnia romana, le cui navi (compresa l'*Umbria*) si riconoscono per una vistosa stella sul fumaiolo, la Nostra effettua servizio sulla linea Genova – Napoli - Siracusa - Alessandria d'Egitto.

Nella Grande Guerra e con gli Arditi

Incombe però la Prima Guerra Mondiale e, sebbene il fronte italiano sia prospicente a un mare chiuso, facilmente minabile e controllabile, e impedisca perciò alle marine italiana e austro-ungarica di avere un ruolo determinante, non manca il coinvolgimento delle compagnie private di navigazione nello svolgersi del conflitto[189]. Una costante della nostra ricerca è stato l'imbattersi in navigli mercantili (con scopi civili, dunque) chiamati a svolgere funzioni militari. Nemmeno il piroscafo *Umbria* – l'abbiamo già visto impegnato nella Guerra Italo-Turca – fa eccezione e durante la Grande Guerra viene requisito e riadattato: mantenendo la livrea nera (già assunta dal 1911, più adatta alle rotte ad elevate latitudini, ma in questo caso soprattutto utile alla navigazione in incognito, specie di notte), viene utilizzato dapprima come nave caserma a Brindisi e quindi per trasportare le truppe in Albania. Nel 1917 è anche impiegato per riportare a Nuova York personale americano nel frattempo intervenuto a fianco dell'Intesa nel conflitto. Nel marzo del 1919, a guerra ormai terminata, sta trasportando da Venezia a Tripoli gli Arditi del XXII Reparto d'Assalto e il Comando del III Gruppo[190]; dopo uno

---

verso il Brasile, Chiara Vangelista, *L'emigrazione dalla penisola italiana verso il Brasile, 1808-1960: una introduzione*, in Mauro Reginato (a cura di), *Da San Marino a Espirito Santo, fotografia di un'emigrazione*, Repubblica di San Marino, Centro Studi Permanente sull'Emigrazione, 2002, pp. 23-54; Angelo Trento, *In Brasile*, in Piero Bevilacqua, Andreina De Clementi, Emilio Franzina (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana. Arrivi*, Roma, Donzelli Editore, 2002, pp. 3-23.

[188] La *SITMAR*, il cui acronimo verrà ripreso fedelmente dall'armatore russo Alexander Vlasov nel 1938, è fondata a Genova nel 1913 nell'àmbito del rinnovo delle convenzioni marittime nazionali dell'anno precedente, assorbendo gran parte della flotta della NGI; opera fino al 1931 servizio misto (merci/passeggeri) sulle linee celeri da Genova e Venezia verso l'Egeo, il Mediterraneo orientale e il Mar Nero. Come altre società sorte negli anni Dieci e Venti del Novecento, sarà fagocitata dalle grandi ristrutturazioni degli anni Trenta, finendo per essere assorbita dalla *Società Anonima di Navigazione Lloyd Triestino* nel 1936. Per le complicate vicende delle convenzioni, ovvero la serie delle assegnazioni dei contratti che sin dai primissimi anni dell'Unità lo Stato sottoscrive con le compagnie private per assicurare i servizi di trasporto marittimo di base, rimando a Daniel-Jacques Grange, *Le convenzioni marittime in base alle Carte Stringher (1909)*, in "Storia contemporanea", XI (1980), n. 6, pp. 905-932; e a Giulianelli, *Trasporti marittimi e navalmeccanica*, pp. 144 e ss.; di un certo interesse Erasmo Piaggio, *Lo Stato e le convenzioni marittime*, Genova, Oliveri, 1910, per il diretto coinvolgimento dell'imprenditore ligure e della NGI nelle trattative con lo Stato per il riordino delle dei servizi sovvensionati nei primi anni del secolo scorso.

[189] Un testo fondamentale: Giulio Mellinato, *L'Adriatico conteso. Commerci, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, FrancoAngeli, 2018.

[190] Destinati dal 1917 all'assalto in operazioni particolarmente rischiose, designati a un trattamento e a un vestiario speciale (fez e maglione neri), sciolti dopo la Grande Guerra, degli Arditi era rimasta una sola divisione (Prima Divisione d'Assalto); nel marzo 1919 questa viene inviata in Libia per operazioni di ordine pubblico insieme ad altre due divisioni ordinarie. Nel contesto di quello stesso

scalo a Bari, al largo del porto pugliese (a 41° e 22′ di latitudine nord e 17° e 30′ di longitudine est) urta una mina vagante e rischia l'affondamento. La falla che squarcia la chiglia è ampia e le vittime numerose[191], ma l'intervento delle truppe a bordo riesce a mantenere il galleggiamento del piroscafo.

Figura 95: cartolina e medaglia a ricordo del trasporto sull'Umbria del XXII Reparto d'Assalto degli Arditi diretto in Libia.

Dopoguerra, l'arditismo di destra finirà per alimentare alcuni atteggiamenti politici e di costume dello squadrismo fascista. Ma molti arditi confluiranno anche verso posizioni anarchiche e comuniste (Arditi del Popolo). Sul XXII Reparto d'Assalto (ex II), nato alla scuola di Sdricca di Manzano, ha recentemente scritto un romanzo storico Roberto Roseano, L'Ardito, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2015. In altro suo scritto con Giampaolo Stacconeddu, Roseano riporta le statistiche che evidenziano come il XXII sia stato il reparto che ebbe il maggior numero di caduti (259, cui vanno aggiunti i 47 dell'incidente sull'Umbria): Arditi Decorati e Caduti 1917-1920, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2016, pp. 408-410. Sugli Arditi del Popolo la letteratura è vasta: per il contesto storico, Luigi Di Lembo, Guerra di classe e lotta umana, l'anarchismo in Italia dal Biennio Rosso alla guerra di Spagna (1919-1939), Pisa, Biblioteca Franco Serantini, 2001; per una rassegna bibliografica più dettagliata, mi permetto di segnalare Maurizio Coccia, *Argo Secondari. Dall'oblio risorgendo. Spunti di storiografia sull'arditismo popolare*, voce in "Grande Dizionario di Bevagna", 16, 2021, in stampa.

[191] Il numero dei morti di quell'incidente non è mai stato determinato con certezza (si ipotizza che le vittime siano stati duecento). Su diversi albi dei caduti della Grande Guerra (ché in fondo questo episodio può considerarsi una appendice del conflitto) se ne trovano riferimenti. Come ad esempio in Guido Rombi, *Statistica dei caduti. Albo d'Oro della Sardegna*, <http://www.grandeguerrasardegna.it/uploads/albo-cifre.pdf>; e in *Caduti varesini per affondamento navi*, dicembre 2015, <http://www.varesegrandeguerra.it/wp-content/uploads/2016/01/SKW-Caduti-per-affondamento-navi.pdf>. Sulla falla aperta dalla mina esiste anche una rara documentazione fotografica, oggi conservata nell'*Archivio del Capitano Umberto Sbacchi* e visibile in *Vita militare del Capitano del Regio Esercito Umberto Sbacchi*, Capitolo III: la spedizione in Libia del 1919, p. 57, <http://www.ilfuturovaalplurale.it/uploads/concorsi/sbacchi/Biografia%20-%20Cap.%203.pdf>.

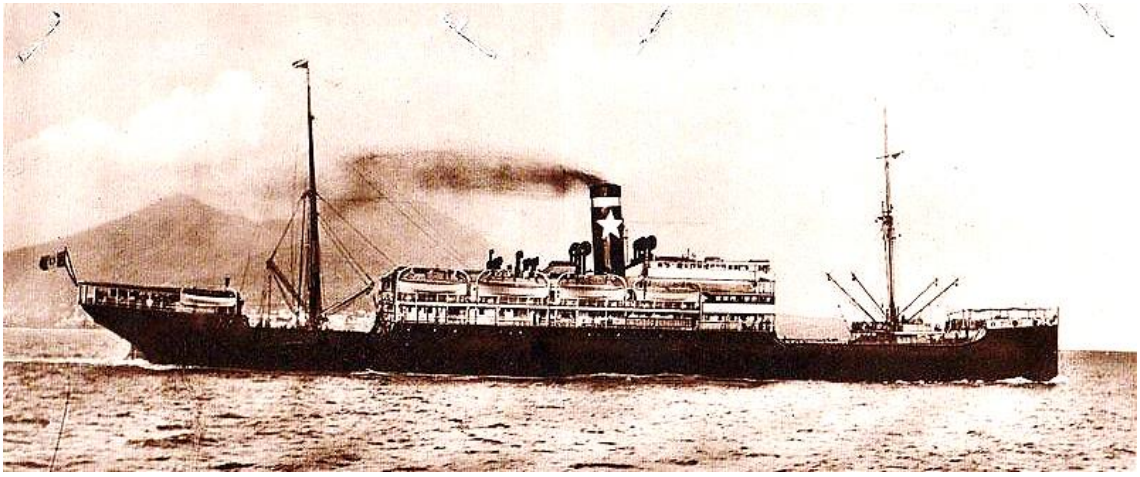


Figura 96: con la livrea della SITMAR al largo di Napoli.

A Costantinopoli: collisione

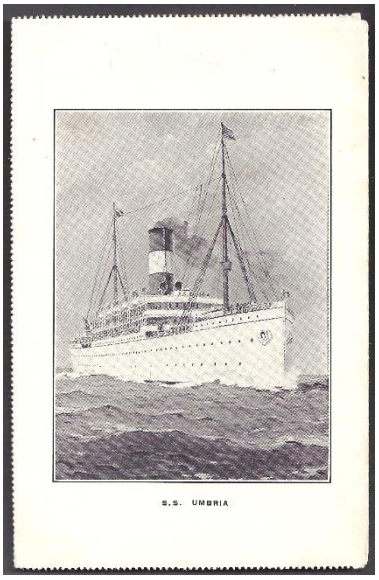
Derequisito, rimodernato per riprendere il servizio civile, soprattutto merci (8.807 tonnellate di stazza lorda, aumentati a 86 i posti in prima classe, sensibilmente diminuiti quelli in seconda e terza, rispettivamente ridotti a 63 e 24 posti), dai registri del RINA l'*Umbria* risulta ancora in attività per la compagnia *SITMAR* nel 1920 (capitano Enrico Cafiero) e nel 1925 (capitano E. Macaluso). È utilizzato sulle linee per l'Egitto e la Siria. Nel 1921 collide al largo di Costantinopoli, senza gravi danni per sé e per l'altra nave, coll'SS *Assaye*, un piroscafo inglese che nella propria storia riflette il destino di tanti mercantili nati per il trasporto delle merci e dei passeggeri e finite a imbarcare soldati[192]. Quando *Umbria* e *Assaye* si trovano sul Bosforo si è da poco firmato (Sèvres, 10 agosto 1920) il trattato fra l'Intesa e il neonato Stato turco del primo ministro Mustafa Kemal. In precedenza, sulla libera circolazione nel Mar di Marmara e attraverso gli stretti dei Dardanelli e del Bosforo si erano infiammate le diplomazie vincitrici della Grande Guerra, che miravano all'allontanamento dei turchi (usciti sconfitti dal conflitto) da ogni lembo di terra europeo. All'occupazione greca di Smirne (maggio 1919, su disposizione della Conferenza di Parigi), la Turchia aveva reagito muovendo guerra. L'*Assaye*, che portava soldati, era lì per quello. Il Trattato di Sèvres, infine, aveva consentito la risoluzione delle controversie: alla Turchia erano rimasti Costantinopoli e il controllo del Bosforo, alla Grecia i Dardanelli, mentre la navigazione attraverso gli stretti era aperta a tutte le navi, mercantili e militari. Così si spiega anche la presenza dell'*Umbria* in

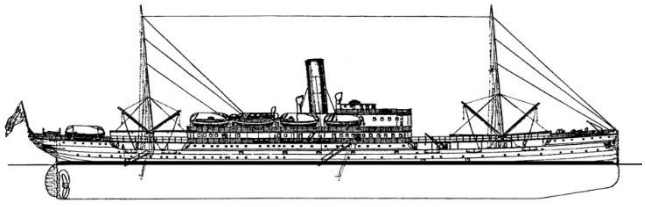
[192] Appartenente alla compagnia londinese *Peninsular & Oriental Steam Navigation* (oggi nota ai più con l'acronimo *P&O*, col quale i suoi cargo trasportano *container* in tutto il mondo e i suoi traghetti fanno servizio nel Regno Unito), l'*Assaye* viene varato nel 1899 (7.400 tonnellate di stazza lorda) per trasportare merci e passeggeri verso Calcutta. In realtà, alla ripresa del conflitto anglo-boero è subito requisito (gennaio 1900) dall'ammiragliato inglese (stessa sorte dell'*Umbria* della *Cunard*). Tornato in servizio, collide con la nave *New York* al largo del castello di Hurst (Portsmouth) ed è danneggiato gravemente. Riparato, è di nuovo requisito allo scoppio della Prima Guerra Mondiale come trasporto truppe e nave ospedale. Al termine del conflitto, è ancora impegnato in servizi miliari sul Bosforo e qui collide appunto con la nave *Umbria*. Dopo l'incidente, è riparato e lo troviamo quasi esclusivamente utilizzato come trasporto truppe e nave ospedale nelle colonie britanniche dell'Estremo Oriente. Viene demolito nel maggio del 1928.

quelle acque e il ritorno della navigazione italiana in una rotta che la guerra aveva reso a dir poco problematica[193].

Ad appena un anno dal passaggio alla compagnia *Lloyd Triestino* (gennaio 1932), la nostra nave *Umbria* viene infine disarmata e rottamata a Genova tra la fine del 1932 e il 1933, così come risulta («Broken up») dal registro del *Lloyd's*[194].

Antologia di immagini





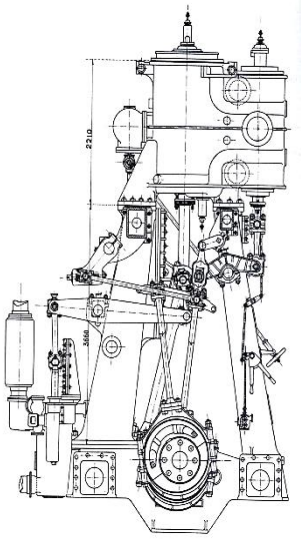
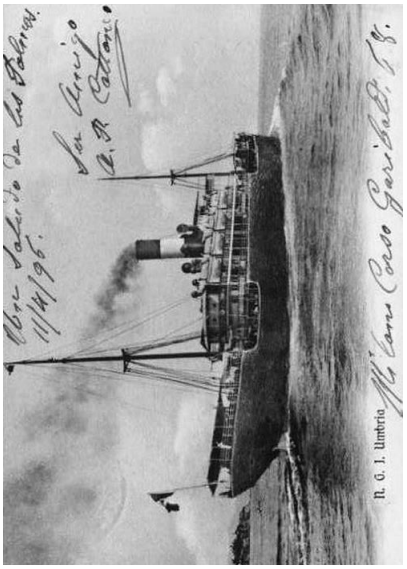


Figure 97-102, dall'alto in basso, da sinistra a destra: partenza da Genova (per gentile concessione di Maurizio Eliseo); col fumaiolo nero-stellato della SITMAR; biglietto postale a quattro facce, illustrativo della traversata dall'Italia a Nuova York; raffronto tra il disegno costruttivo e l'originale, con particolare del motore a quadruplice espansione (per gentile concessione di Ladi Minin).

[193] La controversia troverà definitiva soluzione dopo la sconfitta greca (1922) contro l'esercito kemalista: tutta la zona degli Stretti, la Tracia Orientale, le Isole di Imbro e Tenedo sono restituite alla Turchia, che vi assicura però «la libertà di passaggio per le navi commerciali e per un certo tipo di piccolo naviglio di guerra in tempo di pace», come si legge in Ennio Di Nolfo, *Storia delle relazioni internazionali. 1918-1992*, Roma-Bari, Laterza, 1998, p. 82 (ed. or. 1994).

[194] LR, *Steamer & Motorship*, 1932-33, Uly-Ung.



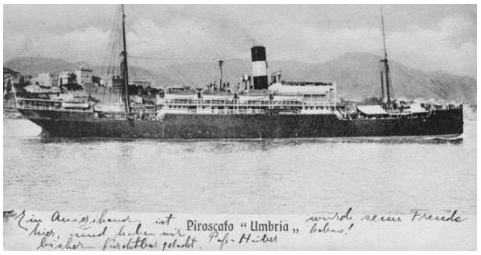


Figure 103-111: in alto, cartoline in varie lingue e da vari porti toccati dall'Umbria; a fianco e sotto, il contrasto tra la ricca decorazione della sala da musica di Prima Classe e la traversata dei migranti di Terza Classe sul ponte di coperta.

L'*Umbria* (ex *Bahia Blanca*): un mistero in fondo al mare

Figura 112: il relitto dell'Umbria adagiato sulla barriera corallina al largo di Port Said; per gentile concessione di Miriam Saker.

Il racconto di questa dodicesima nave non fa che confermare quanto in parte già si evince dall'analisi dei casi precedenti: che le rotte transatlantiche tra l'Europa e le Americhe costituiscono tra la seconda metà dell'Ottocento e la prima del secolo successivo un'occasione di guadagno enorme per le compagnie di navigazione; che di conseguenza nasce un mercato a forte concorrenza (ma poi sempre più caratterizzato da poche grandi compagnie), spinto dai governi nazionali e guidato dalle ditte inglesi, francesi, tedesche, statunitensi, con la possibilità per quelle italiane di inserirsi nell'armamento e nella cantieristica; che il sempre turbolento quadro politico non solo vede fiorire una ingente marina militare in diversi Paesi (non solo europei), ma anche necessita all'occorrenza dell'utilizzo dei natanti mercantili a scopo militare; che la tendenza della marineria italiana ad assegnare nomi di regioni alle imbarcazioni si mantiene costante dal secondo Ottocento alla Seconda Guerra Mondiale.

Il Bahia Blanca: da Amburgo all'America

Questa nave diviene italiana e assume il nome *Umbria* solo nel 1935. Ma la sua costruzione risale al dicembre del 1911 a opera dei cantieri amburghesi *Reiherstieg Schiffswerke* e per conto della *Hamburg-Südamerikanische Dampfschif*[f]*fahrts*[195] *Gesellshaft* (*HSDG*), una compagnia che, come tradisce la nomenclatura (tradotta sta per "Società di Navigazione a Vapore Amburgo-Sudamericana"), effettua dagli anni Settanta dell'Ottocento servizio di trasporto mercantile e passeggeri (in larghissima parte migranti e lavoratori stagionali) dalla Germania alla costa atlantica dell'America Latina. Il piroscafo, oltre 9.350 tonnellate di stazza (poi portate a 10mila), dotato di cassero centrale, due coperte, due corridoi, una capacità di oltre 2.400 passeggeri (108 in seconda classe – poi raddoppiati nel 1913 con la sopraelevazione di un ponte –, 2.300 in classe emigranti), un motore alternativo a triplice espansione che manovra due eliche a quattro pale (per una velocità massima di 12 nodi), viene varato col nome *Bahia Blanca* e fa parte in effetti della cosiddetta *Bahia-Klasse*, una serie di navigli tedeschi che effettuano la rotta Amburgo - Sud America, con destinazione finale (da nord a sud) i porti di Recife, Salvador de Bahia, Rio de Janeiro, Santos, São Pedro (oggi Rio Grande do Sul), Paranaguá, São Francisco do Sul, Montevideo, Buenos Aires, e con scali intermedi a Bilbao, Vigo, La Coruña, Leixões (nei pressi di Porto), Lisbona e Funchal nell'Isola di Madera.

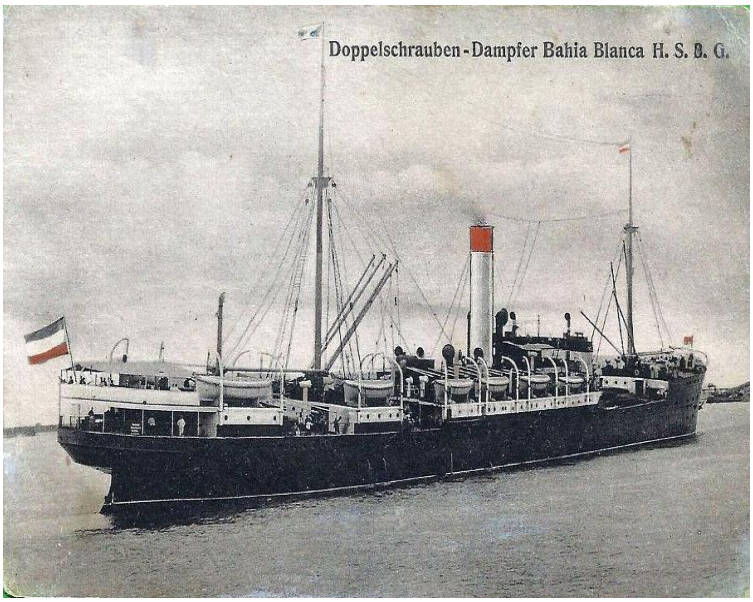


Figure 113 e 114: cartolina acquarellata di quando l'Umbria si chiamava ancora Bahia Blanca e operava nella tratta Amburgo - Sud America per la HSDG; a lato, manifesto pubblicitario della rotta verso il Brasile meridionale.

[195] La tripla F (ce ne sarebbe una di troppo secondo la vecchia grafia all'atto della registrazione della società nel 1871) è frutto della nota e discussa riforma ortografica introdotta in Germania a partire dall'agosto 1996. Come vedremo, la ritroveremo in diverse altre compagnie tedesche.

Non sorprenda questa sequela di destinazioni sud americane dall'Europa: bassa densità di popolazione, ampi spazi coltivabili (soprattutto a caffè), leggi favorevoli (l'Argentina mette la questione in Costituzione)[196], ottimi rapporti tra gli armatori (per i quali, come noto, i viaggi dei migranti rappresentano un affare) e i governi locali, traversate più veloci[197] ed economiche favoriscono nel complesso un'ondata di partenze verso l'America Latina senza precedenti. Soprattutto a mettersi in mare sono italiani (1/5 dei 39 milioni di europei che tra il 1861 e il 1915 lasciano il vecchio mondo per il nuovo), ma anche portoghesi, spagnoli e tedeschi. Molti lavoratori sono stagionali, per il cosiddetto fenomeno delle *golondrinas* ("rondini", in Spagnolo), cioè contadini che d'estate lavorano in Europa e in inverno nell'emisfero australe e col tempo aprono la via al resto della famiglia per un trasferimento definitivo. Le mète preferite sono Buenos Aires, fino agli anni Settanta dell'Ottocento; poi Santos nei decenni successivi, in quanto approdo per San Paolo, nel cui Stato viene abolita la schiavitù (1888) e c'è bisogno di manodopera nelle piantagioni di caffè[198]. L'emigrazione europea in Sud America alimenta un mercato transnazionale di prodotti alimentari che mette in crisi i mercati nazionali europei, innescando un circolo vizioso che fa aumentare ancora di più le partenze. Senza contare che le condizioni di vita cui sono attesi gli europei nell'altro capo del mondo sono tutt'altro che idilliache: sia durante il viaggio che nella permanenza. Nulla meglio delle vive testimonianze dei protagonisti può esprimere tanta sofferenza:

> Questo viaggio è stato molto pesante tanto ché per mio consiglio non incontrerebbe tali tribulazioni nepur il mio cane che ò lasciato in Italia, il suddetto viaggio è stato molto pesante prima per aver incontrato 4 giorni di grande burrasca, poi per essere troppo affollati nel bastimento, di più nei ultimi giorni abbiamo sofferto un oribile caldo. Finalmente doppo 26 giorni siamo disbarcati a Santos ove si aspettava di dare sazietà al nostro respiro, per sentire

---

[196] Il preambolo della Costituzione argentina del 1853 fa un invito a «tutti gli abitanti del mondo che desiderano abitare sul suolo argentino»; l'articolo 25 della stessa Carta recita che «Il Governo federale promuoverà l'immigrazione europea e non potrà ridurre, limitare né gravare d'imposte l'ingresso nel territorio argentino degli stranieri il cui scopo sia quello di lavorare la terra, migliorare le industrie e introdurre e insegnare le scienze e le lettere».; tratto da *Constitución Nacional Argentina*, in *Le Costituzioni degli Altri*, a cura della Direzione regionale rapporti e attività istituzionali del Veneto, traduzione del Centro Traduzioni di Venezia, per conto del Consiglio regionale del Veneto.

[197] Intorno agli anni Settanta dell'Ottocento, con l'avvento del vapore, la traversata dell'Atlantico si riduce da 30 giorni (all'epoca della vela) a 14 giorni verso Nuova York; da 90 giorni a 44 verso il Sud.

[198] Antonio Franceschini, autore di un saggio apologetico sull'emigrazione (*L'emigrazione italiana nell'America del Sud. Studi sull'espansione coloniale transatlantica*, Roma, Forzani, 1908), considerato «il massimo studioso della colonizzazione agricola italiana in America Latina» nei primi decenni del Novecento, definisce Santos «la porta a mare di San Paolo»; citato in Emilio Franzina, *Merica! Merica!*, pp. 80 e 174. Sull'abolizione della schiavitù in Brasile e il cresscente bisogno di manodopera si veda *supra*, nota 187.

> buone notizie, ma appena si poteva dirigere alcune parole verso qualche italiano e anche da costoro si sentiva risposta poco buona, a tale risposta cominciava a crescere la nostra disperazione, ma subito cimbarcò in un treno speciale e in circa 4 ore siamo rivatti in S. Paolo. [Bortolo Rosolen, San Paolo, 1889][199].
>
> […]
>
> Poveri italiani immigrati! Quante angustie e privazioni devono sostenere, e quanti sacrifici devono fare per stabilirsi dentro una selva selvaggia aspra e forte! La maggior parte maledicono il giorno che fu scoperta l'America, maledicono lo scopritore, l'emigrazione, ed il giorno della loro partenza per queste parti e desidererebbero essere miseri e nudi in patria piuttosto di vedersi privi di ogni cosa in mezzo a queste antiche selve, senza speranza di rimpatrio, e con poca speranza d'essere provvisti del necessario. Io che vidi come sono trattati i coloni, posso giurare che miserie uguali non ne ho più viste. [Domenico Munari, parroco in Porto Alegre, 1877][200].

Per l'Armada argentina

Il *Bahia Blanca*, dunque, è ingranaggio di questo sistema. Fino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale è comandato dal capitano di fregata argentino D. Joaquín Arnaut e serve con regolarità la ricca compagnia amburghese (che possiede al tempo altre 49 navi); poi dal 1914 e per tutta la durata del conflitto, stante la presenza di navi inglesi nell'Atlantico meridionale, il piroscafo resta alla fonda a Puerto Madryn, nella Patagonia argentina, a circa 1.500 km da Buenos Aires.
Nell'aprile del 1918, con decreto governativo, diviene di proprietà argentina per 5 milioni e mezzo di Pesos (circa mezzo milione di sterline: una cifra alta, considerando che solo qualche anno prima il *Titanic* era costato alla *White Star* un milione e mezzo di sterline). L'operazione di vendita potrebbe però essere rientrata nel quadro delle riparazioni dei danni di guerra provocati dagli *U-Boot* tedeschi nei confronti dell'Argentina. Buenos Aires, infatti, lamentava già dal 1917 l'affondamento di varî mercantili e minacciava la mobilitazione dell'esercito se Berlino non fosse intervenuta presto a risarcire[201]. Per dare l'idea dell'ampiezza del fenomeno, si tenga conto che se fino al 1914 l'enorme parco navi (325mila tonnellate totali di stazzamento) garantisce alla *HSDG* ingenti guadagni, dopo la guerra la compagnia amburghese non possiede più alcun transatlantico ed è costretta al nolo per riprendere l'attività. Quando torna a dotarsi di navigli propri, chiama *Bahia Blanca* [II] un piroscafo dal tonnellaggio e dalla forma molto simili al *Bahia Blanca* [I] ormai argentino (e che come si vedrà finirà in Italia col nome *Umbria*). Le possibilità di confusione tra i due transatlantici sono ulteriormente accresciute dallo stesso anno di affondamento: nel 1940 il *Bahia Blanca* [II] urta un iceberg e cola a picco nello Stretto

[199] Emilio Franzina, *Merica! Merica!*, p. 171
[200] Ivi, p. 76. Molto affini per spirito di coraggiosa denuncia ci paiono certe pagine in cui Nuto Revelli, *Il mondo dei vinti. Testimonianze di vita contadina. Postfazione di Mario Fazio*, Torino, Einaudi, 1997 (ed. or. 1977), fa parlare gli emigrati piemontesi in America, di ritorno nella pianura cuneese (pp. 13 e ss.).
[201] Si veda l'articolo dal titolo *Cose straniere*, in "La Civiltà Cattolica", LXVIII (1917), vol. III, p. 472.

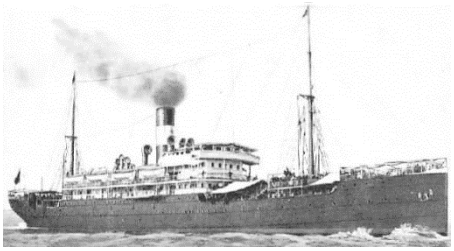
di Danimarca (tra Groenlandia e Islanda). Sempre nel 1940 affonda pure l'ex *Bahia Blanca* [I] (ormai col nome *Umbria*). Per quanto riguarda la *HSDG*, dopo una serie di fusioni e acquisizioni (in particolare dopo essere entrata nel 1955 nell'orbita del gruppo alimentare *Doktor Oetker*, quello per intenderci sorto da August Oekter, padre del lievito in bustina, la cui divisione in Italia è nota col marchio *Cameo*), la compagnia diverrà la tipica espressione delle multinazionali gestite da società a interessi differenziati: con la nomenclatura semplificata in *Hamburg Süd* effettua tuttora servizio mercantile in tutti i mari del mondo.
Il *Bahia Blanca* che diventerà *Umbria*, intanto, per una quindicina d'anni è utilizzato principalmente come nave da trasporto (viene risistemato e la capacità massima viene ridotta a 121 passeggeri) al servizio della *Armada de la República Argentina* con lo scopo di barattare cereali e alimenti con gli Stati Uniti e l'Europa in cambio di carbone per la nascente flotta militare (un servizio non privo di difficoltà, a causa della carenza di materie prime negli anni che seguono la Grande Guerra). Tra i suoi innumerevoli viaggi transatlantici (intervallati dalla rotta interna per Ushuaia, la città più meridionale al mondo, dove l'Argentina ha installato una base navale), si ricorda quello del marzo del 1929, quando per un guasto alle macchine è ricoverato per diversi mesi nell'arsenale di Amburgo, lo stesso in cui era stato varato.

In Italia come rottame. Anzi, no!

Nel 1931 il *Bahia Blanca* è in Italia, dove si stanno perfezionando le operazioni di consegna di due incrociatori, commissionati dalla *Armada* argentina ai cantieri *Orlando* di Livorno e *Odero* di Sestri Ponente[202]. È una delle sue ultime missioni per conto della marina argentina: nel 1932 viene disarmato e nel 1934 radiato e messo all'asta. Viene così acquistato dalla ditta *Henrico Haupt* di Genova, che controlla una compagnia locale (la *Transatlantica Argentina*) e commercia in rottami di ferro. Giunto in Italia, però, anziché essere demolito viene acquistato dal governo, perché nel frattempo c'è la guerra in Etiopia e occorrono navi per trasportare truppe, mezzi, viveri e armi. Nei primi mesi del conflitto, il governo italiano si era limitato a noleggiare dagli armatori privati (a tempo o un tanto a viaggio) qualche mercantile utile al bisogno: il nolo consentiva di sveltire il pieno possesso della nave e avrebbe consentito poi all'armatore di tornare in possesso del vettore e ritornarlo agli usi mercantili senza quelle lungaggini burocratiche che un procedimento di derequisizione avrebbe comportato. Ma il sempre crescente bisogno di truppe spinge infine il Ministero della Guerra a istituire una vera e propria classe di navigli, formata da nove ex transatlantici che vengono rastrellati velocemente dal mercato, rinominati coi nomi delle regioni italiane e affidati alla gestione della *Italia Società Anonima di Navigazione*[203].

[202] Si tratta degli incrociatori *Venticinquo de Mayo* (uscito dai cantieri dei *Fratelli Orlando* di Livorno) e *Almirante Brown* (costruito a Sestri Ponente dai cantieri *Odero*).
[203] Una compagnia cui partecipano tutte le maggiori ditte di navigazione italiane del tempo: la *Flotte Riunite Cosulich*, il *Lloyd Sabaudo* e la *Navigazione Generale Italiana*.

Trasporto truppe e coloni



La nostra nave viene dunque trasferita al compartimento marittimo di Genova e rinominata *Umbria*. Si rinnova così la tanto cara *Classe Regioni*, riadattata all'uso militare e pronta dall'agosto del 1935. Col Nostro, che è il più vetusto, la classe comprende i seguenti piroscafi (tra parentesi, dopo il vecchio nome, il porto e l'anno di varo): *Calabria* (ex *Werra*, Brema, 1922), *Liguria* (ex *Melita*, Glasgow, 1918), *Lombardia* (ex *Risolute*, Brema, 1920), *Piemonte* (ex *Minnedosa*, Glasgow, 1918), *Sannio* (ex *General Mitre*, Vegesack, 1920), *Sardegna* (ex *Sierra Ventana*, Vegesack, 1923), *Sicilia* (ex *Coblenz*, Brema, 1924), *Toscana* (ex *Saarbrücken*, Brema, 1923; diverrà soprattutto noto per il trasporto degli esuli istriani da Pola all'Italia nell'inverno del 1947). Non secondario in questa vicenda è il fatto che nel 1936 nasce la *Finmare*, società marittima e finanziaria controllata dall'IRI, con l'intento di riorganizzare, indirizzare e assicurare l'esistenza delle maggiori compagnie italiane a partecipazione statale (*Lloyd Triestino*, *Adriatica di Navigazione*, *Tirrenia di Navigazione* e la succitata *Italia*). Nel 1937 l'*Umbria* passa allora al *Lloyd Triestino* e continua a servire, negli anni immediatamente precedenti il secondo conflitto mondiale, da trasporto truppe e materiale bellico verso la Spagna, la Libia, l'Albania e l'Africa Orientale Italiana.

L'*Umbria* è la prima nave della rinnovata *Classe Regioni* a trasportare truppe e mezzi in Eritrea con destinazione Etiopia. Il primo settembre 1935 si inaugura la serie di sedici viaggi da Napoli a Massaua al fine di trasferire in Africa Orientale il XXVIII Reggimento di fanteria "Pavia".

Figure 115 e 116: in navigazione e nell'atto di imbarcare a Napoli il XXVIII Reggimento "Pavia" con destinazione Massaua; per gentile concessione di Giorgio Spazzapan (AIDMEN).

Non è chiaro se con i militari effettui anche il trasferimento dei coloni destinati a italianizzare l'Abissinia; un filmato dell'Istituto Luce degli anni Trenta ritrae l'*Umbria* mentre sbarca centinaia di civili italiani in un porto africano. Nel documentario che da quelle riprese è stato tratto in epoca recente si evince chiaramente che la nave stia trasferendo in Etiopia i coloni italiani, ma nessuna altra fonte ci giunge a conferma.

Figure 117 e 118: immagini dell'Istituto Luce tratte dalla trasmissione televisiva "Il tempo e la Storia", puntata intitolata "Italiani in Etiopia" del 02 febbraio 2017, con in studio la conduttrice professoressa Michela Ponzani e il professore Nicola Labanca.

Tra gli altri servigi che la nave compie in questi anni italiani si segnalano una missione a Huelva (marzo 1937) e una dalla Spezia a Cadice e ritorno per trasportare le truppe legionarie fasciste da impiegare nella Guerra Civile Spagnola (marzo 1939 per l'andata, maggio 1939 per il rimpatrio).

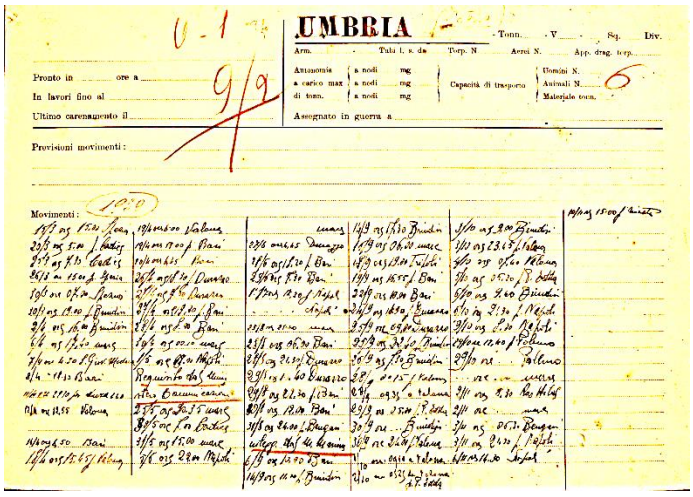


Figura 119: foglio di viaggio del piroscafo relativo all'anno 1939; sottolineate in rosso, le date del primo maggio (Napoli, requisizione da parte del Ministero delle Comunicazioni) e 31 agosto (Bengasi, noleggio da parte del Ministero della Marina). Fonte: USSM.

Coi Ventimila

Il 31 ottobre del 1939 salpa con l'ingente convoglio che trasferisce ventimila coloni italiani in Tripolitania e Cirenaica. Dall'anno prima, infatti, la politica italiana di colonizzazione, sotto la spinta del governatore della Libia, Italo Balbo, diviene organizzata e sistematica. Il piano prevede il trasferimento in diverse e progressive ondate di coloni rurali da destinare allo sfruttamento agricolo delle aree desertiche. A tale scopo viene costituito l'ECL (Ente Colonizzazione della Libia), che agendo con l'INFPS (Istituto Nazionale Fascista della Previdenza Sociale) mobilita migliaia di operai italiani e libici per la costruzione di infrastrutture, villaggi rurali e poderi isolati (composti da una casa colonica con stalla e magazzino e un terreno di 15-20 Ha). Alla fine di ottobre del 1938 i tempi sono maturi per la colonizzazione demografica; è un movimento dalle enormi dimensioni: sono appunto ventimila i coloni italiani (la gran parte polesani, ma anche veneti dell'entroterra, calabresi, pugliesi e siciliani) che vanno ad abitare i villaggi appena nati (e la cui toponomastica è un chiaro omaggio al regime e a parte recente della storia italiana: Olivet[t]i, Bianchi, Micca, Breviglieri, Littoriano, Giordani, Tazzoli, Marconi, Crispi, Garabulli, Garibaldi, Corradini, Castel Benito, Filzi, Baracca, Maddalena, Sauro, Oberdan, D'Annunzio, Mameli, Razza, Battisti, Berta, Luigi di Savoia, Gioda). Il viaggio via mare inizia il 29 ottobre dal porto di Genova, dove dalle 14,00 alle 16,00 un primo convoglio di sette piroscafi e due cacciatorpediniere in appoggio salpa i coloni dell'Italia Settentrionale; a Napoli la prima tappa: qui sei navi hanno nel frattempo imbarcato i coloni meridionali e si uniscono alle altre; il 30 Mussolini saluta il convoglio dall'incrociatore *Trieste*. A Siracusa, intanto, è pronto l'*Umbria* con 129 famiglie siciliane. Il 31 ottobre l'*Umbria* si unisce ai tredici piroscafi scortati da otto cacciatorpediniere. L'arrivo a Tripoli si data all'alba del 2 novembre, ma lo sbarco avviene al tramonto del 3. C'è anche Italo Balbo, giunto in idrovolante, mentre i Ventimila coloni vengono radunati nella piazza del Castello per una messa e una parata, e quindi trasferiti coi camion verso i villaggi e i poderi di Tripolitania e Cirenaica[204].

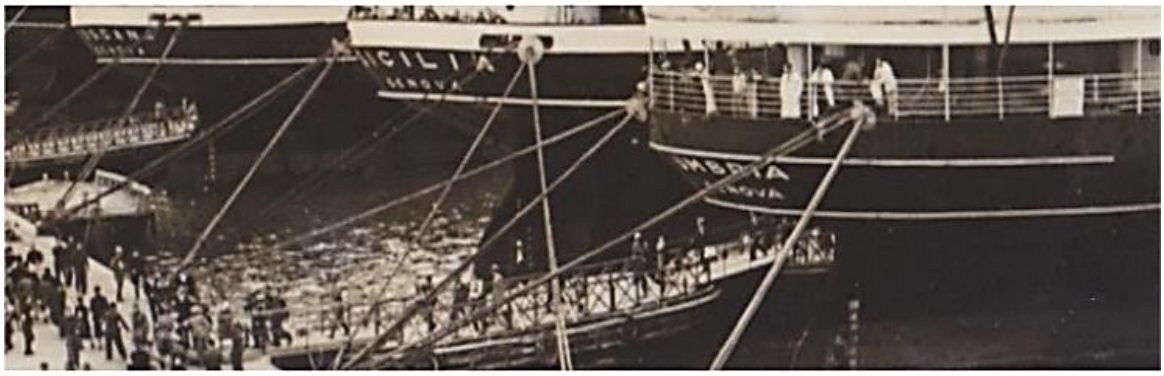


Figura 120: l'Umbria (primo da destra) sbarca al porto di Tripoli una parte dei Ventimila coloni italiani.

[204] Interessanti note sulla migrazione italiana in Libia, pur viziate da apologetica visione, si ritrovano in documenti dell'epoca e in studi più recenti: nel 1938 l'Istituto Poligrafico Editoriale Plinio Maggi pubblica a Tripoli la Rivista "Libia" con il documento fotografico *I Ventimila. La prima migrazione di massa di coloni in Libia. Anno XVII*; del 2011 è il saggio di Daniele Lembo, *La Libia Italiana. Italo Balbo, l'esercito dei ventimila e la colonizzazione demografica della Libia*, Roma, IBN (Istituto Bibliografico Napoleone), 138 pp.

Figura 121: un'inquadratura più ampia del porto di Tripoli con i coloni e i piroscafi in gran pavese. L'immagine consente anche di apprezzare un confronto tra l'Umbria (in primo piano) e le consorelle della Classe Regioni (dal più lontano al più vicino): Sannio, Calabria, Toscana, Sicilia. Fuori dell'inquadratura, a destra dell'Umbria, è ancorato invece il Città di Savona. La Fotografia originale ha formato cm 17,5x11,5, al margine inferiore il marchio dell'Istituto "Luce"; sul retro, nota dattiloscritta "Istituto nazionale Luce, servizio fotografico attualità, Tripoli=sbarco dei 20.000 coloni".

Figura 122: i Ventimila (in primo piano la parte di quelli che sono appena trasbordati dall'Umbria) si incamminano, tricolori alla mano, verso piazza Castello per una parata commemorativa.

Figura 123: la colonna di camion è pronta per caricare i coloni di ritorno dalla parata e condurli nei poderi.

Sempre nel 1939 l'*Umbria* fa parte del cosiddetto *Corpo di Spedizione Oltremare Tirana* che a partire dal 7 aprile occupa l'Albania, sbarcando truppe italiane in quattro porti: San Giovanni di Medua, Santi Quaranta, Valona e Durazzo. In particolare, esso partecipa al Primo Gruppo Navale, diretto da Brindisi a San Giovanni di Medua (l'odierna Shëngjin) sotto il comandato dall'ammiraglio Angelo Iachino e la guida dell'incrociatore leggero *Giovanni delle Bande Nere*. Con l'*Umbria* raggiungono il porto albanese sulla costa settentrionale (Golfo del fiume Drin) anche tre cacciatorpediniere (*da Recco*, *Folgore* e *Fulmine*), due torpediniere (*Pleiadi* e *Polluce*) e una motocisterna (*Garigliano*)[205].

L'ultimo viaggio

Alla fine di maggio del 1940, pochi giorni prima della dichiarazione dell'entrata dell'Italia nella Seconda Guerra Mondiale, l'*Umbria* è in viaggio con 77 membri d'equipaggio da Genova proprio verso i porti eritrei di Massaua e Assab, carica di materiale bellico prelevato a Genova, Livorno, Napoli e Messina. Al comando c'è il capitano di lungo corso Lorenzo Muiesan (nato a Trieste nel 1895). Il carico comprende seimila tonnellate di bombe, seicento casse di detonatori, spezzoni incendiari, duecento tonnellate di esplosivo ad alto potenziale (conservate nelle celle frigorifere), cento tonnellate di altri armamenti, duemila tonnellate di cemento, nu-

[205] Massimo Borgogni, *Tra continuità e incertezza. Italia e Albania (1914-1939)*, Milano, FrancoAngeli, 2007, pp. 311 e 336 (nota 146). Sulla permanenza italiana in Albania e sui durissimi trattamenti imposti dagli italiani agli albanesi e ai popoli balcanici in generale, si veda il recente e illuminante lavoro di Filippo Focardi, *Il cattivo tedesco e il buon italiano*, Bari-Roma, Laterza, 2013; e l'ormai noto Angelo del Boca, *Italiani, brava gente?*, Vicenza, Neri Pozza, 2005.

merose bottiglie di vino destinate ai coloni inglesi a Calcutta (mèta finale del viaggio), diverse moto *side-car* e tre FIAT 1100 "Musone" a passo lungo[206]. Arrivata il 3 giugno a Porto Said, all'imbocco del Canale di Suez, imbarca carbone e acqua e viene scortata per l'attraversamento dalla consueta supervisione di due piloti egiziani e di quella straordinaria (vista l'aria di guerra) di una ventina di *marines* della *Royal Navy*. Sbarcata la scorta allo sbocco del Canale, l'*Umbria* il 6 giugno procede nel Mar Rosso verso Massaua, ma viene intercettato dall'incrociatore neozelandese *Leander* e dallo *sloop*⋆ inglese *Grimsby* (nel gergo marinaresco italiano corrisponderebbe a una corvetta), che lo dirottano su Port Sudan (un tempo porto egiziano sul Mar Rosso, oggi principale scalo del Sudan).

L'autoaffondamento

Qui il 9 giugno gli alleati lo costringono ad ancorarsi alla barriera corallina al largo del porto, requisiscono equipaggio e radio di bordo, ma il capitano Muiesan riesce a captare da una piccola radio privata il messaggio proveniente dall'Italia che avverte le forze armate dell'imminente entrata in guerra. In segreto accordo col direttore di macchina Costa e col primo ufficiale Zarli, il capitano decide di affondare l'*Umbria*, per evitare che il carico finisca nelle mani inglesi. Fingendo una esercitazione e mascherando così il trambusto, aprendo la cambusa ai *marines* e attendendo che cadano preda dei vapori dell'alcol (come s'è accennato, la nave aveva caricato a Napoli una ingente quantità di vini e liquori), fa bruciare tutti i documenti compromettenti, rompere le lupe di ghisa connesse alle prese di mare e allagare le stive: l'*Umbria*, malgrado i tentativi inglesi di salvataggio, peraltro tardivi, affonda verso la sera del 10 giugno 1940. Non è l'unica azione di tal fatta in quella data fatidica: nei porti della Gran Bretagna e della Francia, nei possedimenti inglesi e francesi del Mediterraneo, dell'India, del Canada, del Sud Africa sono decine i mercantili italiani catturati quel 10 giugno da inglesi e francesi oppure sabotati dall'equipaggio, autoaffondatisi o ancora fuggiti verso un ancoraggio neutrale.

La testimonianza del primo ufficiale di coperta

Diverse testimonianze sull'accaduto e sulle sue conseguenze sono state fornite dall'equipaggio dell'*Umbria*, trasferito sulle scialuppe, catturato dai *marines* del capitano Stevens e destinato a una lunga prigionia in diversi campi (dapprima nell'entroterra sudanese del Kordofan, poi in Egitto, infine in India fino all'aprile del '46). La più significativa e ricca di dettagli, tanto da diventare fonte per diversi

[206] La FIAT 1100, uscita dal Lingotto alla fine del 1939 (il nuovo stabilimento di Mirafiori era già stato inaugurato da qualche mese, ma sarebbe entrato in produzione solo dopo la guerra), è l'evoluzione della Balilla 508C di due anni prima; il soprannome popolare "Musone" le deriva dalla vistosa calandra spartivento che ne contraddistingue inconfondibilmente la linea (per cui la 508C diviene "Musetto"). A passo lungo (cioè con una maggiore distanza tra l'asse della ruota anteriore e quello della ruota posteriore sullo stesso lato rispetto alle vetture precedenti, sinonimo di maggiore stabilità e guidabilità) e generalmente dotata di guida a sinistra, era talvolta provvista di volante a destra per l'esportazione in area anglosassone. Le 1100 trasportate dall'*Umbria* hanno tutte la guida a destra, aspetto che conferma come la nave dovesse continuare il viaggio da Massaua verso le colonie inglesi dell'Asia per consegnare le auto.

articoli e per un cortometraggio[207], è quella del già citato Rodolfo Zarli, gradese, al tempo primo ufficiale di coperta, che per anni si è battuto per un riconoscimento formale dell'autoaffondamento[208]. All'equipaggio dell'*Umbria*, infatti, non è stato tributato alcun risarcimento, nonostante la sua vicenda, come già detto, ricalcasse quella di decine di altre navi mercantili italiane. Per alcuni anni, addirittura, sono stati nutriti dei dubbi circa l'esistenza del relitto e la sua reale vicenda, con l'ipotesi che gli Inglesi avessero potuto recuperare la nave prima dell'affondamento[209]. Eppure diversi subacquei di fama mondiale, come Jacques-Ives Cousteau e prima ancora l'austriaco Hans Hass[210], ne avevano documentato la posizione precisa poco dopo la fine della guerra:

> "Se cerca pesci grossi, dovrebbe tuffarsi nel relitto dell'Umbrea" [così gli Inglesi chiamavano la nave], disse la moglie del governatore. Hans Hass drizzò le orecchie: "Relitto?" "Sì", confermò Bill, il *commissioner* inglese, "c'è il relitto di una grande nave italiana affondato a Wingate Reef, poco fuori dal porto, ma è vietato andarci. È strapieno infatti di esplosivo. Due artificieri hanno steso una relazione di 17 pagine, calcolando che, in caso di esplosione, tutto il lato orientale di Port Sudan verrebbe sommerso. Ci sono molte casse di spolette a bordo e la ruggine le ha ormai intaccate al punto giusto per farle esplodere. Il pericolo è fra 10 e 15 anni dopo l'affondamento. Quindi se ne stia alla larga". Ma il pioniere austriaco non voleva perdere un'occasione tanto eccezionale. […] Già il giorno dopo, di nascosto, Hans Hass si era fatto portare da due pescatori al relitto dell'Umbrea e, incurante dei loro racconti che parlavano di mostri con sembianze femminili e di demoni che lo avrebbero trattenuto sott'acqua, si era tuffato, rimanendo sbalordito[211].

---

[207] *Sudan: la nave che non c'è*, dalla serie *Avventure Subacquee*, episodio II, regia di Salvatore Braca, lingua Italiano/Inglese, durata: 25', società di produzione *Diwing World*, anno di produzione 2008, formato Sd 720×576 PAL, titolarità dei diritti *Pandataria Film*.

[208] Si veda a proposito la lettera spedita alla rivista "Nautica" e pubblicata dalla stessa nell'aprile 1987 in risposta e a completamento dell'articolo di Luca Sonnino Sorisio nel numero precedente sotto il titolo *Nel relitto dell'Umbria*.

[209] Così si legge nella presentazione del cortometraggio di cui sopra: «L'Italia entra in guerra. Dopo trent'anni dalla fine della seconda guerra mondiale il Governo sudanese chiede alla Marina italiana di rimuovere il relitto contenente un carico esplosivo pericoloso, ma, ufficialmente, la nave risulta essere stata recuperata dagli inglesi»; <www.pandatariafilm.com/portfolio/sudan-la-nave-che-non-c-e/#>.

[210] Si veda a proposito il documentario pubblicato con Lotte Hass, Leone d'Oro a Venezia nel 1952, *Manta, Teufel im Roten Meer* (*Manta, under the Red Sea* nella versione internazionale), traduzione in Inglese di James Cleugh, 1952, Rand McNally & Co. Sui temi del documentario, Hans Hass ha scritto il libro *Manta. Il diavolo del Mar Rosso*, pubblicato in Italia nel 1952 da Aldo Martello Editore.

[211] Tratto da Andera Ghisotti, *Umbria. La nave della grande beffa*, in "Aqua", Gennaio 1997, pp. 53-59: p. 54.

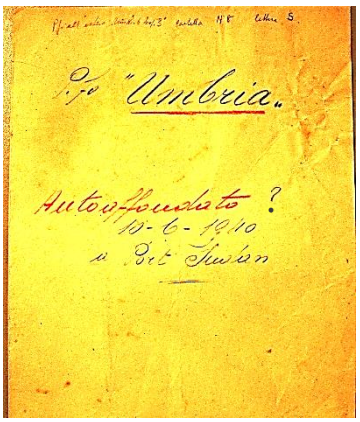


Figura 124: il fascicolo sull'Umbria conservato all'USSM. Solo da poco il punto interrogativo può dirsi svelato.

L'inchiesta, i dubbi, la risoluzione

La commissione d'inchiesta della Marina Militare viene condotta all'indomani dei fatti con molta celerità; l'equipaggio dell'*Umbria* ha scontato evidentemente la non appartenenza alla forza militare (la nave era di fatto un mercantile) e i marinai non sono stati riconosciuti come combattenti. Diversamente, ad esempio, erano stati trattati gli uomini a bordo del mercantile *Conte Verde* ai quali era stato assegnato il valore militare: anche quella nave apparteneva al *Lloyd Triestino* e si era autoaffondata (a Shangai, l'8 settembre 1943); l'equipaggio era stato sottoposto però all'autorità militare inglese in quanto iscritto al compartimento marittimo di Trieste, che all'epoca dell'indagine era sotto controllo alleato. Eppure la bandiera della Marina Mercantile Italiana sarà successivamente decorata con la medaglia d'oro al valor militare, proprio in virtù dell'alto numero di caduti, prigionieri e mutilati subìto durante la Seconda Guerra Mondiale.
Con queste parole, indirizzate nel 1951 al capitano dell'*Umbria* Lorenzo Muiesan, la Commissione per le Ricompense al valore risolve la questione:

> Egregio Comandante, mi era noto l'episodio dell'Umbria e mi risulta che Le è stato attribuito l'encomio solenne. Per poter trasformare questo encomio in ricompensa al valor militare bisognerebbe che l'autorità che glielo ha tributato (cioè il Ministero) facesse una nuova proposta, arricchita di nuovi documenti per consentire che la Commissione per le Ricompense al valore possa prenderla in considerazione. Questa è la legge. […] Certamente Lei ha fatto una magnifica cosa; la cosa resta e resterà scritta col suo nome nei libri che narreranno la storia della guerra sul mare. Questo conta, perché costituisce un riconoscimento imperituro affidato alla stampa. Quanto alla valutazione del momento, consacrata da una ricompensa piuttosto che da un'altra, è cosa che ha valore transeunte: è un fatto di cronaca, non di storia. Con cordiale stima[212].

Oltre alla vicenda delle ricompense ai marinai, rimane un mistero di fondo, alimentato dal fatto che il mercantile era coperto da assicurazione e che diversi interessi economici avrebbero all'epoca potuto ruotare intorno all'affondamento[213]: il relitto dell'*Umbria* era davvero in fondo al mare? Il piroscafo era davvero perso per sempre o era stato «catturato dal nemico [si riferisce agli inglesi] e non autoaffondato»[214], come attesta un documento a firma del ministro delle Comunicazioni con la data dell'11 aprile 1942? O ancora, semmai fosse affondata, la nave non era forse

[212] USSM, fondo "Archivio mercantile", b. 27, fasc. U-1, 9/2, "P/fo Umbria".
[213] L'armatore, il *Lloyd Triestino*, ha dichiarato l'abbandono della nave agli assicuratori *SASA* (*Società Anonima Sicurtà fra Armatori*) di Trieste con deliberazione del consiglio di amministrazione del 6 marzo 1941: USSM, fondo "Archivio mercantile", b. 27, fasc. U-1, 9/2, "P/fo Umbria".
[214] *Ibidiem*.

stata rigalleggiata, come diversi altri documenti comprovano, almeno fino agli anni Ottanta? Forse la vicenda sarebbe rimasta avvolta nell'ombra (un'ombra che il correre del tempo e la scomparsa dei vivi protagonisti avrebbe addensato) se nel 1983 il sottocapo di Stato Maggiore dell'Esercito italiano non si fosse recato in visita ufficiale nella Repubblica Democratica del Sudan. In quell'occasione, le autorità del giovane Stato, nel frattempo resosi indipendente dal dominio inglese (1955), hanno reclamato la rimozione del pericoloso relitto italiano al largo del loro unico porto commerciale. La risposta dello Stato Maggiore della Marina Italiana cita documenti in suo possesso, ma non dissipa i dubbi: «il piroscafo autoaffondato a Port Sudan […] sembra sia stato successivamente ricuperato e rimesso in efficienza dalle autorità inglesi. Le autorità elvetiche [per questioni di assicurazione] sono state interessate di confermare la esattezza delle notizie di cui sopra»[215]. Viene così chiamato in causa l'addetto navale dell'Ambasciata d'Italia in Londra: «Poiché non è precisata la posizione geografica del relitto in questione e esistono leciti dubbi circa l'identità di quello che giace di fronte a Port Sudan, si prega la S.V. di svolgere una approfondita indagine presso l'Ufficio Storico della Marina di Gran Bretagna al fine di eliminare le discrepanze emerse dall'esame della documentazione in possesso all'Ufficio Storico della Marina Militare»[216]. La risposta dell'addetto navale da Londra, però, è deludente: «Si segnala che, nonostante ripetute e laboriose ricerche presso il "Public Record Office", non è stato possibile raccogliere ulteriori informazioni all'argomento oltre a quelle già fornite dall'Ufficio Storico della Marina Italiana»[217]. In Inghilterra non ci sono molti documenti, e non possono esservi, dato che il Piroscafo non è mai stato rigalleggiato. Anche se qualcosa Londra effettivamente custodisce. La svolta si ha una decina di anni più tardi, quando Fulvio Zarli, figlio di Rodolfo, già primo ufficiale dell'*Umbria*, viene contattato dall'USSM a dirimere la controversia e così risponde: «Grado, 2 novembre 1992: dalla voluminosa documentazione lasciata da mio padre […] sono in grado di segnalarLe la posizione esatta del relitto, che è 37 gradi, 17 primi e 31 secondi longitudine Est, e 19 gradi, 38 primi e 12 secondi latitudine Nord. Le comunico inoltre che sono in possesso di una carta nautica ufficiale pubblicata dall'Ammiragliato britannico Nr 3492, intitolata "Approaches to Port Sudan", aggiornata al 1951 sulla quale figura, in località Wingate Reef, una boa con l'indicazione Umbria, circondata da una zona di rispetto punteggiata, ed una nota: vessel should non enter the area bounded by pecked lines owing to existence of explosives in the wreck Umbria»[218]. Con queste informazioni, l'USSM può finalmente concludere che il relitto esiste e se ne ha la precisa indicazione geografica. Da Londra giungono poi ulteriori dettagli: «nel

[215] *Ibidem*. Le autorità elvetiche, in effetti, si erano informate: «Da informazioni alla Società Svizzera di Assicurazioni il Piroscafo italiano "Umbria" (10076 tonn.) è stato affondato dal proprio equipaggio nel porto di Port Sudan. La società ha chiesto l'8/8 [1940] più dettagliate notizie all'Ambasciata Svizzera al Cairo»; *ibidem*.

[216] *Ibidem*.

[217] *Ibidem*.

[218] *Ibidem*.

maggio 1941 gli Inglesi hanno tentato un ricupero del relitto, prelevando modestissime quantità del carico, ma l'operazione non ebbe successo (Public Record Office). Il relitto è stato individuato e fotografato dal gruppo Smz [sommozzatori] di Padova. […] Dall'esame delle notizie esposte si desume che il relitto trovasi sul fondo come sua ultima e cristiana destinazione»[219].

Nel relitto nuova vita

Una destinazione che dura sino a oggi. Tra quelle descritte sinora l'*Umbria* del *Lloyd Triestino* è l'unica nave giunta ai giorni nostri, seppure in forma di carcassa. Essa è ancora lì, adagiata sulla murata di sinistra, integra, con le gruette delle scialuppe del lato di dritta leggermente affioranti dall'acqua e il resto che declina fino a 35 metri di profondità sulla barriera corallina (il Wingate Reef), cinque chilometri al largo di Port Sudan. Ed è considerata una delle più belle immersioni subacquee al mondo, per quella ricca flora marina e quelle madrepore che, complice la temperatura delle acque e la zona protetta da correnti e maree, negli ultimi ottanta anni e passa l'hanno copiosamente colonizzata; e anche per lo scarso idrodinamismo nelle stive che mantiene integre persino le scaffalature di legno. Al suo interno, il carico di materiale bellico – comprese le moto e le FIAT 1100 – è ancora lì a testimoniare il perché dell'affondamento e, nonostante anni di depredamenti, pure immersioni recentissime ridanno ancora curiose suppellettili siglate con la L.T. del *Lloyd Triestino* o col nodo Savoia, la corona e la C maiuscola della compagnia *Cosulich/Lloyd Sabaudo*[220]. Anche per questo, l'*Umbria* muove ogni anno un ingente flusso turistico di appassionati di immersioni, per nulla scoraggiati dalla pericolosità del carico.

Antologia di immagini: il relitto dell'*Umbria*

Figura 125: il relitto affiorante

Figura 126: le gruette a pelo d'acqua

[219] *Ibidem*.

[220] Sulla compagnia *Cosulich*, si rinvia al catalogo della mostra tenutasi a Trieste, Civico museo del mare, 4 ottobre - 1 febbraio 2009, curato da Giulio Mellinato, *Cosulich: una dinastia adriatica*, Cinisello Balsamo, Silvana, 2008.

Figura 127: la prua

Figura 128: l'elica

Figura 129: la poppa

Figura 130: il ponte di passeggiata

Figura 131: le FIAT 1100 "Musone"

Figura 132: il carico di bombe

Figura 133: le bottiglie di vino

Figura 134: vita nel relitto

Figura 135: una carriola

Figure 127-130 e 135: per gentile concessione di Giuseppe Pugliese, Circolo Subacqueo Blumarea, Roma.

Figure 125 e 132: per gentile concessione di Miriam Saker, responsabile Cassiopeia Crociere, Roma.

Figure 126, 131, 133, 134: per gentile concessione di Massimo Bicciato, Archivio Fotografico La Compagnia del Mar Rosso.

Il veliero di Chioggia: un trabaccolo?

L'analisi della tredicesima imbarcazione della nostra serie ci porta in laguna e ci fa accantonare la propulsione a motore a favore di quella a vento. I documenti in possesso del RINA (1920, p. 557) attestano infatti la registrazione nel 1920 (tra le classi scadute) di un grande veliero chiamato *Umbria* e appartenente al compartimento di Chioggia. Le notizie che dal testo si possono ricavare sono però sintetiche e riguardano misure (32,42 metri di lunghezza per 6,52 metri di larghezza; 2,68 metri l'altezza alla murata; quasi 180 le tonnellate di stazza lorda), note sulla costruzione (avvenuta in Chioggia nel 1909 a guida dell'ingegnere navale Rodolfo Poli), sull'armatore (la *Società Anonima San Marco* di Chioggia) e sul capitano (E. Nordio). Singolare è la connotazione con la stella, la marca speciale di sorveglianza che il RINA attribuisce alle navi le cui parti – scafo e macchine, in genere; le velature, in questo caso – sono giudicate particolarmente meritevoli. Ma su che ruolo avesse la barca nel porto di Chioggia possono solo farsi delle ipotesi.

Chioggia e il suo ruolo nella navigazione

Nata sull'antica Fossa Clodia di pliniana memoria, termine che torna nel toponimo, la città veneta ha avuto durante il Basso Medioevo il ruolo di raccordo tra i percorsi marittimi endolagunari (vie d'acqua interne, in parte naturali, in parte scavate artificialmente e denominate appunto *fossi*, lungo la direttrice Ravenna-Trieste) e l'entroterra. Oscurata in Età Moderna per l'egemonia di Venezia, dalla caduta della Serenissima nel 1797 la municipalità chioggiotta ha tratto motivo di recupero del proprio ruolo con l'istituzione del porto fluvio-marittimo. Nel periodo napoleonico, dunque, l'incontro tra l'Alto Adriatico e i fiumi padani (il Po, attraverso il Bacchiglione, il Brenta – che all'epoca immetteva ancora le proprie acque nella Laguna – e l'Adige) ha avuto in Chioggia un punto di riferimento prediletto per Milano, Verona e Padova. Quando l'Impero Austroungarico scelse Trieste come porto di interscambio tra Adriatico e Mitteleuropa, l'intera area lagunare veneta entrò però in una profonda crisi. A nulla valse nemmeno l'intuizione austriaca di aprire un collegamento tra i porti fluviali danubiani e il Lombardo-Veneto attraverso l'Adriatico e i fiumi padani, perché a Chioggia fu preferito l'imbocco a Porto Levante (nel Polesano, alla foce appunto del Po di Levante). Né la situazione migliorò con l'Unità d'Italia. Il porto di Chioggia presentò dunque per tutta la seconda metà dell'Ottocento un traffico limitato (legname verso e Istria e Dalmazia e materiale sfuso verso l'interno): sia per la scarsa profondità dei fondali (periodicamente insabbiati dai riporti detritici dei fiumi) e per l'assenza delle strutture essenziali alla crescente navigazione a vapore; sia per la mancanza di un collegamento ferroviario con l'interno. Una svolta sembrò esserci per le pressioni dell'imprenditore chioggiotto Rodolfo Poli, lo stesso progettista del veliero *Umbria*, capace di portare nel 1897 la ferrovia da Rovigo e Adria fino a Chioggia, ma non in grado di dar seguito alle promesse di continuarla con direzione Padova. Mentre

altrove il vapore si stava sostituendo al vento, pur con qualche remora [221], nei primi decenni del Novecento la navigazione a Chioggia rimaneva dunque prevalentemente a vela e con navi di basso pescaggio (il ramo principale del Brenta, che continuava ad apportare detriti, venne inalveato fuori dalla laguna solo nei primi anni del XX secolo).

Il trabaccolo e il suo uso

Per tutto ciò, si può ipotizzare che l'*Umbria* progettata da Poli per la società *San Marco* fosse destinata al trasporto merci; le sue dimensioni (più ampie di una tartàna* e di una rascóna* e ancor più di un bragòzzo*, medio-piccole imbarcazioni pure comuni in tutta la Laguna per la pesca e il carico) e il fatto che appartenesse a una compagnia, fanno pensare che fosse un trabaccolo; è questo un bastimento di legno, dal fondo piatto e dalle forme rotondeggianti che lo fanno somigliare (e forse derivare?) alla nave oneraria bizantina. Utilizzato più per il trasporto che per la pesca (date le sue fiancate alte e le stive capienti), lo si trova lungo tutto il Medio e Alto Adriatico (fino alle coste dalmate), ma è particolarmente diffuso nella Laguna Veneta e a Chioggia, dove ne sono stati varati a decine dall'Ottocento alla Seconda Guerra Mondiale, destinati ai porti di tutto l'Adriatico[222]. I trabaccoli e le altre navi

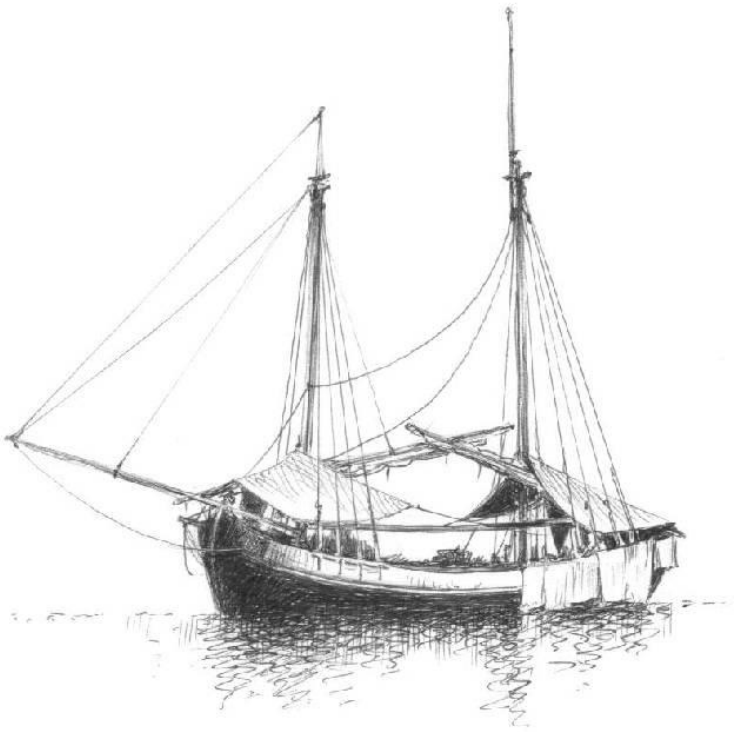


Figura 136: un trabaccolo in sosta estiva, carboncino di Aldo Cherini, per gentile concessione di Corrado Cherini.

[221] Come abbiamo più volte accennato, non solo i mercantili, ma pure i grandi transatlantici a vapore hanno nei primi decenni del Novecento robusti alberi per armare le vele, assecondando il maggior senso di sicurezza sia dei capitani di lungo corso che dei passeggeri (la propulsione a vapore è considerata ancora rischiosa). Una significativa statistica sull'uso della vela e del vapore nel 1908, l'anno che precede il varo del veliero *Umbria*, è fornita dall'*Enciclopedia Bemporad* (IX Edizione, compilazione di Ferruccio Rizzati, Firenze, 1911, p. 150): su un totale di 5.463 navi, la marina mercantile italiana annovera ancora 4.874 velieri e 589 vapori; comunque, mentre i primi sono in lento ma progressivo regresso, la navigazione a vapore aumenta di anno in anno (soprattutto nel tonnellaggio, dove proprio nel 1908 si registra il sorpasso su quella a vela: 526mila tonnellate contro le 468mila).

[222] Sulla situazione del Medio Adriatico dal Cinquecento ai giorni nostri fondamentale risulta il lavoro di ricerca di Maria Lucia Di Nicolò, che si è espletato in decine di saggi e pubblicazioni, tra i quali segnaliamo: *Il rumore delle rive. Gli usi dei litorali tra medioevo ed età contemporanea*, in "2° Se-

di legno venivano assemblate in piccoli cantieri coperti che nella Laguna di Venezia prendono il nome di squeri (più di uno studioso di etimologia fa non a caso derivare il termine dal greco *ἐσχάριον*, "cantiere"). A Chioggia alla fine dell'Ottocento ne esistevano una quarantina, occupavano specialmente le Isole dei Saloni e dei Cantieri (alle estremità est e ovest della città) ed erano gestiti da famiglie di maestri d'ascia che perpetuavano l'atavica tradizione di generazione in generazione. Il *Veritas Austro Ungarico*, antesignano del RINA italiano, registra ad esempio ben undici trabaccoli costruiti negli squeri chioggiotti nel 1912 e soprattutto destinati alle marinerie istriano-dalmate di Pirano, Porto Albona, Neresine e Veglia[223]. Il RINA ancóra nel 1940 registra invece 357 trabaccoli nei vari porti dell'Adriatico; di questi, ben 107 risultano costruiti a Chioggia (nel cui compartimento ne operano 50). Sempre nei registri del RINA si legge che Chioggia ha costruito nel 1909 cinque trabaccoli, di cui quattro destinati ai porti della Venezia Giulia, uno per Porto Empedocle (Agrigento) e uno rimasto nel compartimento chioggiotto: potrebbe essere proprio questo il veliero *Umbria* del quale lo stesso RINA nel 1920 non fornisce ulteriori dettagli? Dalla documentazione in possesso degli archivi chioggiotti e relativa alle costruzioni navali locali non emerge nulla di significativo, ma i dati sono molto limitati rispetto a quanto costruito e varato in area veneta nel corso dell'Ottocento e del primo Novecento. Un dato suffragherebbe però l'ipotesi: lo stesso ingegnere del veliero, quel cavalier Rodolfo Poli che all'attività di progettista di barche affiancava quella politica e giornalistica, era stato autore di testi entusiastici sull'utilità del trabaccolo e sulla cantieristica per costruirlo[224]. Dotata in genere di

---

minario sulle fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena – San Benedetto del Tronto, 8/9 dicembre 2000", Ascoli Piceno, 2002, pp. 15-25; *Comunità costiere e storia della pesca nel Mediterraneo (XVI-XVIII secolo)*, in Michela D'Angelo, Gelina Harlaftis, Carmel Vassallo (a cura di), *Making Waves in the Mediterranean/Sulle onde del Mediterraneo*, "Proceedings of the 2nd MMHN Conference Messina and Taormina, 4-7 May 2006, Messina. 2010, pp. 749-760; *Migrazioni di maestranze navali venete e romagnole verso le coste di Marche e Abruzzo. Mobilità di lavoro e dinastie di mestiere (secoli XVI-XVIII)*, in *Fra Marche e Abruzzo. Commerci, infrastrutture, credito e industria in età moderna e contemporanea*, Atti del Convegno di San Benedetto del Tronto, ottobre 2006, "Proposte e ricerche", 58, 2007; Roberto Giulianelli, *Porti e cantieri navali nelle Marche dall'età moderna al XX secolo*, in "Marca/Marche. Rivista di storia regionale", 5 (2015), pp. 83-101; Maria Ciotti, *Economie del mare. Costruzioni navali, commercio, navigazione e pesca nella Marca meridionale in età moderna*, in "Quaderni monografici di Proposte e ricerche", 32 (2005) pp. 208.

[223] Si vedano Aldo Cherini ed Ernesto Gellner, *Il trabaccolo dell'Adriatico e il pielego. Dati statistici e disegni*, Quaderno n. 28 dell'Associazione Marinara "Aldebaran", Trieste, 1984, pp. 3-7.

[224] Rodolfo Poli, chioggiotto, faceva parte in quegli anni, tra le altre cariche, della redazione che curava il mensile *Prospetti statistici della navigazione e del commercio di Venezia*, edito dalla Camera Provinciale di Commercio ed Industria di Venezia dal 1861 al 1924; il suo interesse per l'attività cantieristica e commerciale della Laguna e in particolare di Chioggia si evince dall'attività anche internazionale di ingegnere navale: aveva partecipato nell'agosto del 1893 a Chicago all'*International Engineering Congress* con una relazione sui velieri da cabotaggio nell'Adriatico (*The coasting sailing ships of the Adriatic sea*, New York, John Wiley & Sons, 1894); ma anche si vede dalla qualità delle sue pubblicazioni: oltre a un trattatello di una sessantina di pagine sui trabaccoli, nel quale però l'*Umbria* non è affatto nominata (*La perfezione del Trabaccolo*, riedito nel 2010 a cura di Luigi Divari coi tipi dell'editore Il Leggio di Sottomarina di Chioggia per la collana *Rerum maritimarum*,

due alberi con vela al terzo* (ma le dimensioni dell'*Umbria*, con i suoi oltre trenta metri di lunghezza, lasciano la possibilità che avesse anche un altro albero)[225], questa imbarcazione, assai più grande dei bragozzi (barche agili e più adatte alla gestione familiare, in gran diffusione a Chioggia per la pesca già dal secolo precedente), permetteva oltre alla navigazione interna in Laguna anche il piccolo cabotaggio dall'Istria sino alla Sicilia ionica. Sui trabaccoli si trasportavano in genere pietra d'Istria, sabbia, legname e altro materiale da costruzione, frutta, verdura, pesce. Durante la Grande Guerra, se il proprietario non le disalberava e non le affondava in basse acque per recuperarle in un secondo momento, erano requisite dall'esercito per il trasporto truppe o addirittura erano armate di cannoncino o infine usate per lo sminamento (essendo di legno non attiravano le mine magnetiche). Nonostante a queste barche sia stato poi aggiunto il motore e nonostante una certa ripresa del lavoro dei maestri d'ascia nell'immediato Secondo Dopoguerra (ripresa dovuta allo sconvolgimento della cantieristica metalmeccanica), i trabaccoli sono caduti in progressivo disuso con l'avvento del trasporto su gomma. Anche a causa di un programma statale di incentivi alle nuove bar-

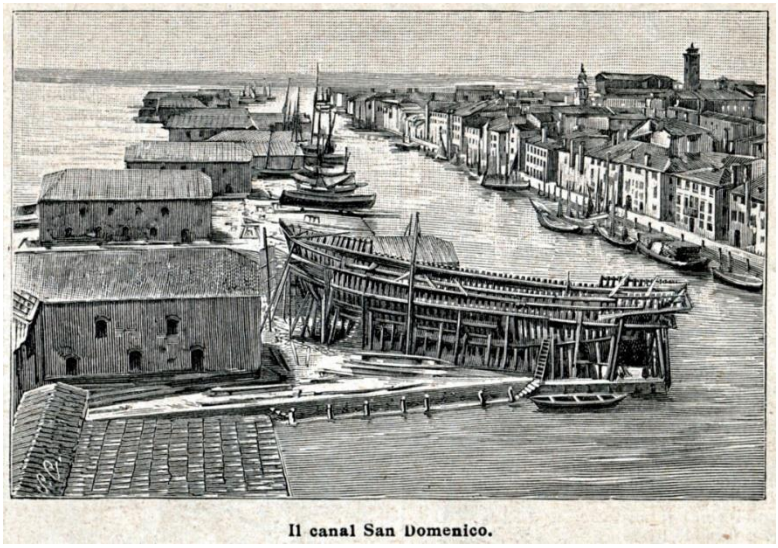

Il canal San Domenico.

Figura 137: nave in costruzione in uno squero sul Canale San Domenico (xilografia tratta da "Le Cento Città d'Italia. Chioggia", Anno XXX (1895), suppl. n. 10478 del "Secolo".

Quaderno n. 6 del Museo della Marineria "Washington Patrignani" di Pesaro), vanno qui menzionati i testi: *Urge provvedere alla marina mercantile*, Palermo, Tipografia F. Barravecchia, 1894; *I moderni problemi navali*, in "Nuova antologia di lettere, scienze ed arti", Serie 5, V. 161, 1912, pp. 299-312; *Il presente e l'avvenire di Chioggia,* Venezia, Stabilimento tipo-litografico M. Fontana, 1887. Ma di Rodolfo Poli (cui si deve anche la sollecitazione di una inchiesta parlamentare sulla marina mercantile [1881-82, III, Roma, 1882, pp. 30, 196, così come citato in *A vela e a vapore. Economia, cultura e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di Paolo Frascani, Roma, Donzelli, p. 165, n. 134] interessa qui soprattutto il testo *Gli Antichi statuti della Società di Mutuo Soccorso fra calafati di Chioggia*, Chioggia, Tipografia L. Duse, 1889. Va infatti precisato che i calafati erano in Chioggia maestranze altamente specializzate che operavano a terra negli squeri (o direttamente a bordo durante i viaggi nelle navi più grandi – come l'*Umbria*) col compito fondamentale di calafatare gli scafi, cioè di impermeabilizzarli, introducendo tra il fasciame fibre di canapa o stoppa impregnate di pece.

[225] «Ve ne sono anche dei grandi Trabacoli li quali portano oltre gli due alberi con le velle alla loro costuma, un altro albero avanti come la marsiliana, e il fregadone», in R. Poli, *La perfezione del Trabaccolo*, p. 50.

che che ne ha presupposto la rottamazione, oggi essi sono quasi del tutto scomparsi[226]. I pochi rimasti fungono ormai da attrazione turistica: coi loro caratteristici occhioni apotropaici pitturati sul mascone di prua e le grandi vele gialle o rosse, ricordano il vivace e ormai perduto andirivieni di merci e marinai lungo i canali dei piccoli porti adriatici, come quello di San Domenico a Chioggia alle cui banchine anche l'*Umbria* ormeggiava.

Figure 138 e 139: Chioggia, fine XIX secolo, affollamento di trabaccoli lungo il canale San Domenico.

Figura 140: trabaccolo da trasporto a due alberi (misure e qualità dello scafo potrebbero adattarsi al nostra Umbria), perfettamente conservato lungo il canale leonardesco di Cesenatico (Museo galleggiante della Marineria, con navigli tipici del medio e alto Adriatico). Per gentile concessione della fotografa Rita Cantoni.

[226] Si veda Mario Marzari, *Trabaccoli e pieleghi nella marineria tradizionale dell'Adriatico*, Milano, Mursia, 2008, *passim*.

Lo *yacht* del Massachusetts: un veliero da diporto

Varata nel 2009 dai cantieri *Sabre* di Raymond, piccola località del Maine sul Lago Sebago, questa barca a vela di 12 metri di lunghezza è utilizzata dai suoi proprietari (la famiglia Burke di Georgetown, nel Massachusetts) per regate e diporto. La sua partecipazione si segnala infatti in più occasioni negli ultimi anni in manifestazioni nautiche lungo la costa orientale degli Stati Uniti e persino oltre Oceano: la *Bowditch Race* del *Palmer's Cove Yacht Club* di Salem (Massachusetts) nel 2009, il *Mass Bay Sailing* a Boston nel 2010, la *Round the Island Race* (regata intorno all'Isola di Wight, nella Manica) nel 2011. Il timoniere è sempre John Burke, anche se la proprietà della barca è a nome di Lisa K Burke.
Il miglior piazzamento risulta a tutt'oggi il primo posto nell'edizione del 2011 della *Jubilee Yacht Club Regatta*, organizzata proprio dal club nautico cui l'*Umbria* è iscritto: lo *Jubilee Yacht Club* è uno storico circolo nautico sulla riva nord di Beverly, nel Massachusetts, poco distante da Boston e attivo da oltre un secolo; esso nasce infatti per iniziativa di alcuni privati appassionati di vela nel 1896 e oggi continua a essere un punto di riferimento della costa nord-orientale degli Stati Uniti.
Come accennato, l'*Umbria* è un veliero sul modello detto *386* della ditta *Sabre*: questo piccolo cantiere con 120 operai vanta una ottima tradizione nella costruzione di *yacht* da diporto. Sul mercato dal gennaio 2004, il modello *386*, costruito a partire dalla collaborazione al disegno di Jim Taylor (già consolidata da precedenti modelli del 1991), si caratterizza per una buona manovrabilità, grazie a profonde sezioni di carena a poppa e a una lunga linea di galleggiamento. Ha una velatura totale di 82 mq (l'albero maestro ha un'altezza di 17 metri), un motore ausiliario

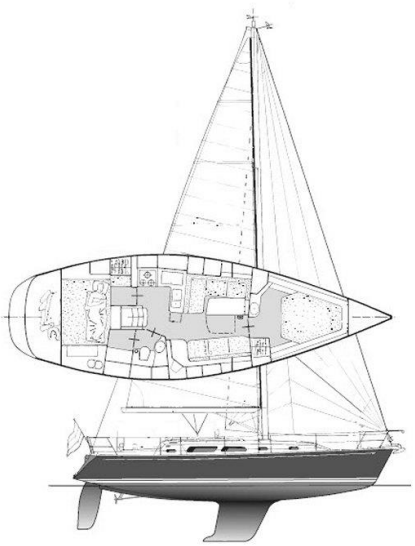


Figure 141 e 142: schema dello scafo e della velatura del Sabre 386; il veliero nelle acque della Baia di Nuova York.

della giapponese *Yanmar*[227] da 40 HP, uno scafo in vetroresina (con interno in ciliegio americano) capace di ospitare 7 posti letto. Nell'ottobre 2004, da poco uscito, il *Sabre 386* ha vinto il premio *Cruise World Magazine Boat of the Year* come migliore *yacht* di media taglia dell'anno.

[227] L'azienda motoristica, che produce oggi anche piccoli mezzi agricoli, è stata fondata a Osaka nel 1912. Nei primi anni Trenta realizza il primo motore diesel compatto al mondo, fatto che le consente di incrementare notevolmente le commesse provenienti dalla cantieristica navale.

Parte seconda

Altra onomastica navale legata all'*Umbria*

UMBRA, UMBRE, UMBRÍA: ONOMASTICA INGANNEVOLE

ACQUA ALLE TRUPPE. LE CISTERNE *NERA* E *VELINO*: *la Classe Adda; il Nera; il Velino.*

L'ACCORDO LAVAL-KAUFMANN E LA CLASSE CITTÀ: *c'era una poderosa Armata; i particolari dell'Accordo; una sorta di Classe Città; usi del naviglio requisito.*
LA NAVE *ORVIETO*: *merci e migranti; aerei e soldati; l'Operazione Albion; il rimpatrio dei reduci americani; il Santa Elena diventa Linois; i convogli e il loro scopo; il Linois diventa Orvieto.*
LA NAVE *FOLIGNO*: *carbone per le ferrovie; coi convogli; il Bourges diventa Foligno; ancora carbone: la prima disavventura; bombe su Cagliari; in riparazione sommaria; di nuovo in mare: la fine in Francia.*
LA NAVE *TODI*: *da Jean Stern a Rabelais: la dura vita delle compagnie tra le due guerre; vino nella pancia; coi convogli; il Rabelais diventa Todi: bombe su Palermo; il Todi ritorna Rabelais, poi Susan Troth.*
LA NAVE *ASSISI*: *la petroliera Vendémiaire: tra crisi e interventi statali; coi convogli; il Vendémiaire diventa Assisi: difficoltà di gestione; il ritorno in Francia.*
LA NAVE *TERNI*: *già Azrou: merci e passeggeri dalla Francia all'Africa; l'Azrou diventa Terni: soldati, bombardamenti, armi; i siluri dell'Unison; quanti siluri?; il relitto; appendice: scomparsi in mare.*
LA NAVE *SPOLETO*: *un grande cargo francese; il breve periodo italiano; il Calédonien diventa Spoleto.*

LE STRANIERE COL NOME UMBRO
LA NAVE *PERUGIA*. UNA "CIVETTA" INGLESE: *le navi "civetta"; un clima di generale sospetto; il Perugia: migranti dall'Italia al nuovo mondo; da Perugia a Q1: il Moeraki; affondata come finta carboniera.*
L'HMAT *ORVIETO*. UN MITO AUSTRALIANO: *in principio, un grande transatlantico; coi soldati dell'ANZAC; come posamine britannico; nuova requisizione: con la Northern Patrol; scorta ai convogli; il ritorno al sevizio civile.*
LE NAVI DEI SANTI
SAN FRANCESCO
LE *SAN FRANCISCO DE ASÍS* NELLA MARINERIA SPAGNOLA: *nella Guerra Anglo-Spagnola (1779-83); nella Battaglia di Trafalgar.*

IL SAN FRANCESCO D'ASSISI. UN BRIGANTINO MALTESE
LA NAVE-OSPEDALE *SAINT-FRANÇOIS D'ASSISE*: *la Grande Pêche; società di assistenza e navi-ospedale; Société des Œuvres de Mer; il Saint-François d'Assise e le sue campagne; il periodo bellico; la tomba del mare blu; da nave-ospedale ad avviso: dal Maghreb all'Arabia; la fine in Danimarca.*
IL *SAINT FRANCIS OF ASSISI*. UN ELEGANTE RO-RO NELLE FILIPPINE DEL DOPO RIVOLUZIONE: *Fidel Valdez Ramos; l'ammiraglia della Negros; una nave amata.*
IL CARGO PANAMENSE *SAN FRANCESCO D'ASSISI*
SUL *SAN FRANCISCO DE ASÍS* A GRAN VELOCITÀ: *un traghetto veloce; il periodo spagnolo; i Cantieri Rodriquez; efficienza e velocità; in Venezuela oggi.*
SAN BENEDETTO, SANTA RITA, SANTA CHIARA
SUI FIUMI E I CANALI DI GERMANIA CON IL *CLARA VON ASSISI*
LA PETROLIERA *SAN UBALDO*: *la Eagle Oil e la San Class; il Cantiere di Shooters Island; il periodo bellico: con i convogli; ipotesi sul nome.*
LA MOTONAVE *SAN VALENTINO*

Oltre al coronimo, l'onomastica navale italiana ed estera ha omaggiato l'Umbria con una serie di nomi tratti da elementi della natura, luoghi, santi e pittori. Ai fiumi Nera e Velino sono dedicate due navi cisterna della Marina italiana (si omette dalla serie l'idronimo Tevere, ché normalmente è considerato il fiume di Roma, prima che dell'Umbria). Tra le città umbre che hanno dato il proprio nome a una nave troviamo Perugia e Orvieto, entrambe finite sulle murate di piroscafi inglesi. Tutte italiane, ma tutte già francesi, le navi che la Marina Militare dedica alle città di Assisi, Foligno, Orvieto, Spoleto, Terni e Todi, in seguito al cosiddetto Accordo Laval-Kaufmann. Se l'Umbria è poi terra di mistica meditazione nell'immaginario collettivo, è facile immaginare quanti santi umbri abbiano visto comparire il loro nome sui fianchi delle navi di tutto il mondo: d'altronde gli agionimi trovano con i toponimi frequentissima utilizzazione nell'onomastica navale, sin dal Basso Medioevo (e anche dai primi secoli della cristianità, pur condividendo allora lo spazio sulla prora con deità pagane, animali simbolici ed eroi). Così, di navi chiamate *Santa Chiara* (per non parlare della traduzione spagnola *Santa Clara*), *San Benedetto*, *San Francesco* e *Santa Rita* se ne contano a decine sui registri di mezzo mondo. È da appurare però se si tratti dei santi umbri. Raro è infatti il caso in cui al santo si accompagni anche la città d'origine. San Francesco d'Assisi, ad esempio, è un nome che nell'onomastica navale si riscontra, ma san Benedetto non si accompagna mai col nome della città di Norcia e così avviene per santa Rita con Cascia; santa Chiara ha il toponimo Assisi in un solo caso. Quantomeno curiose appaiono poi le dediche ai santi Ubaldo (di Gubbio) e Valentino (di Terni). Infine, persino un pittore umbro, Pietro Vannucci, è stato omaggiato dalla navigazione: al noto artista rinascimentale detto "Perugino" la compagnia *Costa Crociere* ha dedicato il settimo ponte della nave *Costa Magica*.

Umbra, *Umbre*, *Umbría*: onomastica ingannevole

Prima di procedere, alcuni possibili fraintendimenti da sfatare. Non può far parte della nostra raccolta il caso del sottomarino inglese HMS *Umbra* della *U-class* della *Royal Navy*[228]: la denominazione potrebbe trarre in inganno, ma *Umbra* in inglese

[228] La sigla HMS, come accennato in premessa, si usa per le navi militari e sta per *Her/His Majesty's Ship* ("nave di sua maestà"). Nel caso dei sottomarini, la locuzione diviene *Her/His Majesty's Submarine*. La *U-Class* della *Royal Navy* comprende tutti sottomarini i cui nomi iniziano con la lettera U. Nata alla fine degli anni Trenta come classe non armata, con lo scoppio del secondo conflitto mondiale viene convertita in flotta d'attacco. Maneggevoli e veloci, i sottomarini della *Classe U* operano soprattutto nelle acque del Mediterraneo, entrando più volte in conflitto col naviglio militare e commerciale italiano e tedesco e limitandone la libera e sicura circolazione. Pur circoscritta al solo caso del sottomarino *Umbra*, funga qui da esempio la lista delle azioni compiute nell'area mediterranea dal gennaio 1942 al gennaio '43: colpisce e affonda il 17 gennaio 1942 il mercantile italiano *Rampino*; colpisce e danneggia il 3 febbraio 1942 il mercantile *Napoli*; attacca il 18 aprile 1942 il mercantile *Nino Bixio* (senza successo), ma il giorno dopo affonda l'*Assunta De Gregori*; ingaggia

non è l'aggettivo relativo alla regione italiana, bensì il sostantivo che indica nella lingua letteraria l'ombra di uno spirito, di un fantasma, o più comunemente il cono d'ombra che un corpo celeste proietta su un altro durante un'eclisse (qualcosa che insomma si nasconde, non si vede – in linea dunque con la funzione sommergibile dell'imbarcazione). Quando il sottomarino viene varato, nel luglio del 1940, l'Italia è d'altronde già in guerra con la Germania contro Francia e Regno Unito; è da escludersi perciò qualsiasi riferimento a quell'italofilia che aveva un tempo caratterizzato la marineria inglese. Lo stesso nome *Umbra* ricorre a tutt'oggi ad identificare un battello veloce per il trasporto passeggeri, varato nel 2010 e battente bandiera delle Isole Marshall.

Né, per gli stessi motivi, possono considerarsi utili alla nostra ricerca il cargo inglese *Umbre* e le navi spagnole *Nueva Umbría* e *Sierra Umbría*. Il nome del primo, varato nel 1898 per la *Cork Steamship* e affondato un anno dopo al largo della Cornovaglia mentre era in viaggio da Liverpool ad Amsterdam, sembrerebbe semmai richiamare il plurale del sostantivo rumeno *Umbră*, "Ombra"; quanto ai navigli spagnoli, per il primo (piccolo peschereccio in legno appartenente alla flottiglia andalusa di Isla Cristina) il nome è un omaggio non alla regione italiana, ma al banco sabbioso emerso dopo il terremoto "di Lisbona" del 1755 e prospicente la zona boscosa di Punta Umbría, sul Golfo di Cadice; il nome del secondo (un cargo affondato per collisione nel 1959) si rifà al sistema montuoso e boschivo della Cordigliera Prebetica, nell'entroterra di Alicante. Anche i due toponimi spagnoli, dunque, si riferiscono all'ombra: quella degli alberi. Un po' come avviene sul Gargano per la Foresta Umbra.

---

una battaglia navale il 15 giugno 1942 contro le navi militari italiane *Vittorio Veneto*, *Gorizia*, *Giuseppe Garibaldi*, *Emanuele Filiberto Duca d'Aosta* e *Trento* (affondando quest'ultima); il 27 agosto 1942 danneggia seriamente la nave da trasporto *Manfredo Campiero* ed esattamente un mese dopo il *Francesco Barbaro*; il 23 ottobre distrugge al largo della costa tra Tripoli e Misurata la nave tedesca da approvvigionamento a terra *Amsterdam* e il rimorchiatore italiano *Pronta* che la traina; ingaggia il 12 novembre una battaglia navale (senza esiti) con le navi della Règia Marina *Littorio*, *Vittorio Veneto*, *Roma*, *Aviere*, *Corsaro*, *Legionario*, *Bombardiere*, *Mitragliere*, *Ascari*, *Velite* e *Corazziere*; il 17 novembre silura e danneggia il *Piemonte*, nave da trasporto truppe; il 2 dicembre affonda il mercantile italiano *Sacro Cuore* e una settimana più tardi quello tedesco *Süllberg*; il 13 dicembre affonda la nave da trasporto truppe tedesca *Macedonia*; il 9 gennaio 1943 affonda il mercantile italiano *Emilio Morandi*; attacca e danneggia l'11 gennaio 1943 i mercantili italiani *Nuovo Domenico I* e *Concetta Falco*.

Acqua alle truppe: le cisterne *Nera* e *Velino*

La toponomastica è una scienza infida. E si ripercuote nell'onomastica navale. *Nera* non è un termine che indica solo un fiume; è anche un aggettivo. Facilmente, dunque, la lunga storia della marineria può averlo utilizzato e ancora più facilmente può essere confuso coll'idronimo. Idronimo che, d'altronde, come vedremo non si rinviene solo in Umbria. Ne sorge un caso particolarissimo: di navi chiamate *Nera* ne esistono almeno otto, senza contare quelle in cui l'aggettivo si accompagna a un sostantivo (*Punta Nera*, *Lisca Nera*)[229]; di queste, però, una sola ricorda nel nome il fiume di Terni.

Così, il *Nera* varato nel 1983 e battente bandiera russa (un peschereccio da traino di 50 metri e oltre mille tonnellate di stazza), il cargo boliviano in mare dal 1985, il *Nera I* (un cargo serbo di 70 metri), il *Nera II* (altro cargo di quasi 2500 tonnellate, battente bandiera di Saint Vincent & Grenadines, ma appartenente a una compagnia russa), lo *yacht* di 42 piedi registrato a Spalato, il *Nera Atlantic* (un peschereccio di fabbricazione inglese e proprietà norvegese – poi rinominato *Globe XII* nel 1966 e *Inger Hildur* nel 1999) non possono considerarsi in alcun modo legati alla regione Umbria e al suo fiume. Diverso sembrerebbe il caso del *Nera* della compagnia francese *Messageries Maritimes*, un grande piroscafo mercantile per il trasporto merci e persone, attivo dalla fine dell'Ottocento agli anni Venti del secolo successivo. Varato nei cantieri provenzali della Ciotat nel 1888 col nome *La Plata* per effettuare inizialmente il servizio verso l'America Latina, il *Nera* (così rinominato nel 1903) è spostato sulle rotte orientali e australi (Réunion, Mauritius, India, Sud-Est Asiatico, Adelaide, Melbourne, Sydney, Nouméa in Nuova Caledonia); scafo in acciaio di quasi 150 metri di lunghezza, due fumaioli, una macchina a vapore a triplice espansione, il *Nera* vive tutte le avventure tipiche delle grandi navi transoceaniche (tifoni, rotture meccaniche, rocamboleschi salvataggi, requisizioni a scopo bellico – compreso il trasporto di pellegrini musulmani diretti alla Mecca, per cui si rimanda al paragrafo sulla nave-ospedale *Saint-François d'Assise*) prima di essere venduto e smantellato in Italia (febbraio 1923). Ma nemmeno il suo nome, pur essendo un idronimo, è collegato al fiume che scorre dai Sibillini al Tevere: la Nera (*Néra*, secondo la grafia francese che traduce il kanaki *Wê Nhéra*) è infatti un corso d'acqua della costa occidentale della Nuova Caledonia che sfocia in un ampio delta nei pressi della Roche Perceé. La rinominazione del 1903 è evidentemente un omaggio all'apertura della rotta neocaledoniana da parte della *Messageries Maritimes* [230].

[229] Alcune fonti, non altrimenti approfondibili, si limitano ad aggiungere alle otto altre tre navi: un brigantino degli anni venti dell'Ottocento, una scuna del 1913 e uno *yacht* ancora in uso e con proprietà registrata a Denver (Colorado); <https://www.shipindex.org/ships/nera>.

[230] Sulla storia della compagnia francese, attiva dal 1835 agli anni Settanta del Novecento e con collegamenti da Marsiglia e Bordeaux per le maggiori destinazioni europee, americane e verso le

La Classe Adda

Inequivocabilmente legate all'Umbria sono invece due navi cisterna volute dalla Règia Marina italiana allo scopo di rifornire d'acqua le truppe, la flotta, le zone in emergenza. La prima ha nome *Nera* (stavolta sì, il fiume umbro) e appartiene alla cosiddetta *Classe Adda*; la seconda è il *Velino*, che come vedremo dà il nome alla propria classe di appartenenza. La *Classe Adda* entra in servizio nel 1914 e, oltre alla nave da cui prende il nome, comprende altre sette cisterne: l'*Aniene*, l'*Aterno*, il *Brembo*, il *Foce*, il *Nera*, l'*Ofanto* e l'*Oristano*; come si vede, tutte le navi hanno nomi legati all'idrografia italiana, eccetto l'*Oristano*. Con una propulsione iniziale a carbone (motrice verticale a triplice espansione – poi sostituita con un motore diesel nell'arsenale della Marina Militare alla Maddalena), una lunghezza di 32 metri (6 metri la larghezza; 2,5 l'immersione), una stazza di 280 tonnellate, una velocità di quasi 9 nodi, da 11 a 13 membri di equipaggio a bordo, *l'Adda* è il prototipo di tutte le altre cisterne della classe, che differiscono dalla prima per leggere variazioni nella lunghezza e nella potenza della propulsione. Tutte hanno comunque l'acqua nel destino: quella salata dei mari che solcano (durante le due guerre mondiali, ma anche in tempo di pace, per il rifornimento idrico delle isole e delle zone costiere non raggiunte dagli acquedotti) e quella dolce (circa 120 tonnellate) che trasportano nella loro stiva panciuta.

Il Nera

Il *Nera* è costruito – come le consorelle – nei cantieri della *Società Esercizio Bacini* di Riva Trigoso[231] nell'ottobre del 1913. Entrato in servizio nel 1914, partecipa al primo conflitto mondiale e rimane attivo anche nel secondo; dopo l'Armistizio, fa parte della cosiddetta Règia Marina Cobelligerante (schierata cioè con il neonato Regno del Sud al fianco degli Alleati) ed è inviato nelle Isole del Dodecaneso. Il suo servizio si dimostra prezioso, qui dove clima e morfologia rendono rara la disponibilità idrica (i mulini a vento, elementi tipici del paesaggio sporadico delle Sporadi – l'annominazione è voluta – servono a captare la sporadica acqua da profonde cisterne). A Lero, l'Isola in cui la guarnigione italiana sostiene un bombardamento di quasi due mesi e una dura battaglia contro la *Wehrmacht* (26 settembre

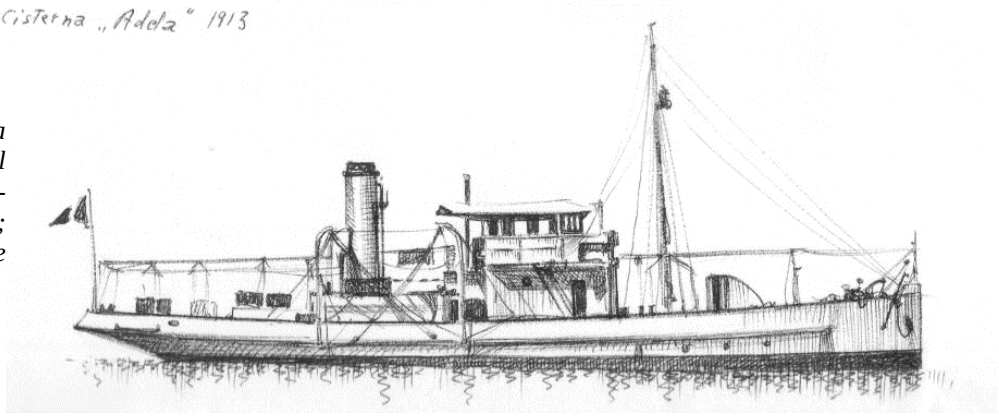


Figura 143: la Cisterna Adda, in tutto simile al Nera, nel disegno a carboncino di Aldo Cherini; per gentile concessione di Corrado Cherini.

colonie francesi più lontane, si veda Paul Bois, *Le grand siècle des Messageries Maritimes*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence, 2ème édition, 1992.

[231] Cenni sulla Società *supra*, nota 178.

- 16 novembre 1943), viene infine gravemente danneggiata dalle bombe tedesche. Affonda a Portolago[232] nel novembre del 1943[233].

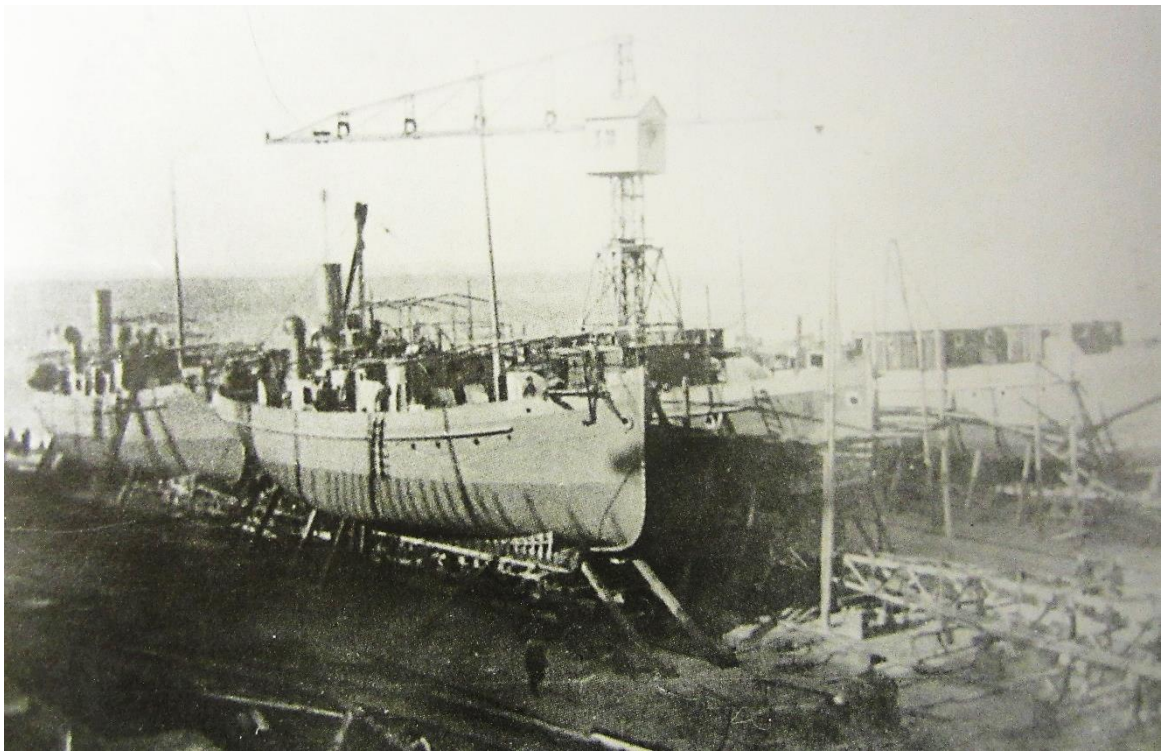


Figura 144: varo, delle cisterne della Classe Adda nei cantieri di Riva Trigoso.

La cisterna Velino

La cisterna *Velino* prende il nome dal fiume che nasce nel Reatino ma è già in territorio umbro quando forma le Cascate delle Marmore, gettandosi nel Nera. Questa nave è molto più grande del *Nera*: ha un dislocamento di 1.429 tonnellate, una lunghezza di 57 metri, una velocità di 10,5 nodi (data da un motore diesel che aziona due eliche) ed è armata con un pezzo da 76/40 e due da 13,2. Varata nel 1940 dal

[232] La località, fondata dagli italiani che governano l'Isola dalla guerra di Libia, è nel nome un omaggio a Mario Lago (1878-1950), governatore delle Isole italiane dell'Egeo dal 1922 al '36. Oggi si chiama Lakki ed è il principale centro di Lero. Alla difesa dell'Isola dal lungo assedio partecipò anche l'umbro Vittorio Meneghini, capitano a quel tempo del cacciatorpediniere *Euro* dislocato a Lero. Dopo l'armistizio di Cassibile, rifiutando di collaborare con la Wehrmacht, tentò di salvare la sua unità dalla cattura; colpito dall'aviazione nazista, l'equipaggio dell'*Euro* continuò da terra la difesa della piazzaforte italiana, cedendo infine il 17 novembre 1943. Meneghini venne fucilato nello stesso giorno. Una breve biografia dell'ufficiale nativo di Foligno, insignito della medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria, è reperibile sul sito della Marina Militare: http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/MeneghiniVittorio.aspx.

[233] Una sorte simile era toccata all'*Adda*, qualche giorno prima: catturato a Lero l'8 settembre 1943 dai tedeschi; l'*Aniene*, catturato ed impiegato dalla *Kriegsmarine* dopo l'Armistizio, cadrà successivamente in mano all'Esercito Popolare di Liberazione della Jugoslavia; l'*Aterno* verrà consegnato alla Grecia, in ossequio alle clausole del trattato di pace (verrà poi rinominato *Krini*); il *Brembo* era già stato affondato nel febbraio 1943 a Cagliari dagli aerei statunitensi; il *Foce* era stato radiato prima del conflitto (nel 1938); l'*Ofanto* e l'*Oristano* scamperanno a catture e affondamenti, ma saranno radiate nel Dopoguerra.

cantiere *Navalmeccanica* di Castellammare di Stabia[234], insieme al *Tanaro* (le due navi cisterna gemelle formano, come accennato, la *Classe Velino*, completata da una vecchia unità portuale già in attività dal 1905: la piccola nave *Simeto*), funge da trasporto acqua, ma anche da mercantile e da posamine★. Nei suoi viaggi, viene spesso scortata da altre unità della flotta, come accade nel febbraio del 1941, quando la torpediniera *Pleiadi* l'accompagna da Punta Stilo (costa jonica reggina) a Taranto[235]. Nella primavera del 1941 è a Tripoli. Il 3 maggio è un giorno funesto per il porto della città libica, che piangerà alla fine decine di marinai morti: al mattino esplode la motonave *Birmania* durante le operazioni di scarico di materiale bellico; nel pomeriggio la nave soccorso *Giuseppe Orlando* salta in aria su una mina; in serata un aereo silurante inglese colpisce e affonda la fregata *Canopo* che cola a picco a pochi metri dal *Velino*. Ancora i siluranti inglesi, che già l'hanno compromessa a Tripoli, saranno nel destino della cisterna. Il bombardamento aereo di Messina del 20 giugno 1943 sorprende infatti la nave *Velino* all'ancora nel porto. Affondata e rigalleggiata, viene recuperata per tornare in servizio (col nome di *Velino II*) ed essere definitivamente demolita nel 1958[236].

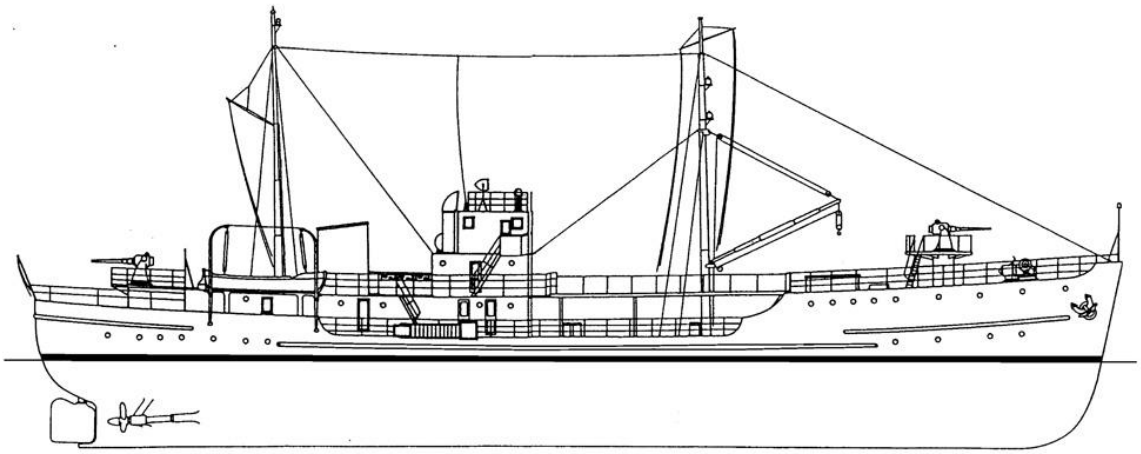


Figura 145: schema strutturale del Velino, compresa la parte sotto la linea di galleggiamento.

[234] La *Navalmeccanica* è una società fondata nel 1939 a Napoli e che assorbe le *Officine & Cantieri Partenopei*, il *Cantiere di Vigliena*, le *Officine Meccaniche e Fonderie* (già *Hawthorn & Guppy*) e il *Règio Arsenale di Castellammare di Stabia* nel gruppo IRI, di cui fa parte. Seriamente danneggiato dalla Seconda Guerra Mondiale, l'arsenale stabiese verrà ripristinato e tornerà a ottenere commesse dalla Marina fino agli anni Sessanta, quando verrà inglobato nella società *Italcantieri* di Trieste, sempre di proprietà dell'IRI.

[235] Antonello Ferrara Demontis, *Il senso delle scelte*, Tricase, Youcanprint, 2016, p. 84.

[236] Nemmeno il *Tanaro* aveva passato indenne l'offensiva anglo-americana sul Mediterraneo: nel vano tentativo di lasciare Tripoli, ormai in procinto di cadere in mano britannica, era stato cannoneggiato dalla flotta inglese nel gennaio del 1943 al largo della costa libica. Il *Simeto*, invece, resterà in attività fino al 1984. Nel 1988 verrà poi consegnata dai cantieri *Cinet* di Molfetta una nuova nave cisterna intitolata al fiume siciliano: in attività per la Marina fino ai primi anni Duemila, verrà cancellata dal quadro del naviglio militare dello Stato con Decreto del ministro della Marina Antonio Martino (5 luglio 2003) e ceduta alla marina militare tunisina, comprensiva delle dotazioni di bordo.

La tradizione della Marina italiana di assegnare alle navi che trasportano acqua i nomi di fiumi rimarrà comunque viva nel tempo[237]. A tutt'oggi sono tre le cisterne attive: il *Ticino*, il *Tirso* e il *Bormida*; le ultime due riprendono il nome di cisterne perdute durante il secondo conflitto mondiale.

Figura 146: il porto di Tripoli dopo il bombardamento del 3 maggio '41, con il relitto semiaffondato del Canopo in primo piano e le navi Labor e Velino poco dietro.

[237] La Marina Italiana nell'ultimo secolo ha ordinato, varato o acquistato (rinominandole) una cinquantina di navi cisterna: tutte, salvo poche eccezioni, hanno nomi di fiumi o laghi. Su quelle attualmente in uso, si veda la pagina internet della Marina Italiana appositamente dedicata alle cisterne: <http://www.marina.difesa.it/uominimezzi/navi/Pagine/Cisterna.aspx>.

L'accordo Laval-Kaufmann e la classe città

C'era una poderosa Armata

Nel suo saggio *Dal* mare nostrum *al mare di tutti. La Marina Militare italiana e il Mediterraneo nel 1948*, Matteo Pizzigallo, storico delle relazioni internazionali, traccia un mirabile sunto della situazione della Marina italiana durante il conflitto e prima dell'8 settembre 1943, emblematico già nel titolo. Dopo l'Atto Italo-Britannico firmato da Galeazzo Ciano con il primo ministro inglese Arthur Neville Chamberlain[238], teso a stabilire rapporti di collaborazione tra le marinerie inglese e italiana, «mai forse il Mediterraneo era stato (più nell'immaginario collettivo, un po' meno nella realtà) così *mare nostrum*»[239]. A vigilare su di esso,

> c'era una poderosa Armata composta in larga parte da moderne unità di superficie e da oltre 100 sommergibili quasi tutti di recente costruzione. Una poderosa armata navale però priva di un'aviazione di marina capace di garantire quell'adeguata e tempestiva copertura aerea […]. Altro punto debole della flotta era la cronica mancanza di carburante che limitava in forte misura l'autonomia dell'armata e il suo dispiegamento reale in combattimento. Era insomma una "flotta in potenza", fiera ed orgogliosa delle sue imponenti e luccicanti corazzate e dei suoi "rapidi ed invisibili" sommergibili. […] Purtroppo nel corso della guerra sul mare le cose andarono in maniera diversa. E se ne resero tragicamente conto le migliaia e migliaia di marinai italiani periti sulla rotta della morte tra Napoli e la Libia. […] Ed il tanto celebrato *mare nostrum* diventò, negli anni del conflitto, un mare nemico[240].

I particolari dell'Accordo

Un mare nemico: a cominciare dall'estate del 1941, quando le perduranti perdite di navi italiane e tedesche nel Mediterraneo a opera di sottomarini, aerei e navi inglesi comportano per l'Asse enormi difficoltà di approvvigionamento alle truppe in Nord Africa. Per risolvere la carenza di naviglio utile, Berlino avvia sin dai mesi finali del 1941 pressanti richieste alla Francia di Vichy affinché metta a disposizione delle Marine tedesca e italiana tutte le navi mercantili francesi o battenti bandiere straniere allocate nei porti della costa francese mediterranea. Lunghe trattative portano alla fine al cosiddetto Accordo Laval-Kaufmann, dal nome dei firmatari[241]. Attivo dal novembre '42, ma finalmente ratificato a Parigi nel gennaio successivo, l'accordo concede alle forze dell'Asse 158 navi mercantili francesi per un

---

[238] Sul quale si veda nello specifico Donatella Bolech, *«L'Accordo di due Imperi». L'Accordo Italo-Inglese del 16 aprile 1938: Le relazioni italo-inglesi dal luglio 1937 alle dimissioni di A. Eden*, in "Il Politico", vol. 38, n. 4 (dicembre 1973), pp. 737-769.

[239] Matteo Pizzigallo, *Dal* mare nostrum *al mare di tutti. La Marina Militare italiana e il Mediterraneo nel 1948*, in Giovanni Tocci (a cura di), *Ripensare il 1948. Politica, economia, società, cultura*, Ancona, Il lavoro editoriale, 2000, p. 173.

[240] Ivi, pp. 173-174.

[241] **Pierre Laval** (Châteldon, 1883 - Fresnes, 1945), avvocato di origine alverniate, manifesta in gioventù simpatie socialiste, salvo virare verso la destra radicale tra la fine degli anni Venti e i Trenta del Novecento. Più volte presidente del Consiglio e ministro dopo il 1930, si dimette nel gennaio

tonnellaggio totale di 650mila tonnellate. L'equipaggio è formato dai marinai già appartenenti alla nave o altrimenti da volontari o ancora da personale italiano e tedesco[242].

Una sorta di Classe Città

Tra le navi sequestrate e passate alla Marina italiana troviamo diverse unità che vengono subito rinominate in omaggio alle città italiane: una sorta di *Classe Città* che pur non avendo ufficiale riconoscimento, anche per il rocambolesco precipitare degli eventi bellici, consente di ritrovare a distanza di qualche anno quello spirito di cui alle direttive di Udalrigo Ceci del 1927: «rendere omaggio alle patriottiche regioni della Penisola ed alle maggiori città dell'Italia marittima, interna e coloniale»[243]. Sei città umbre beneficiano della nuova nominazione: così la petroliera *Vendémiaire* diventa *Assisi*, i mercantili da trasporto *Bourges, Calédonien*, *Linois* e *Rabelais* rispettivamente cambiano nome in *Foligno*, *Spoleto*, *Orvieto* e *Todi*, e la nave mista per trasporto passeggeri e merci *Azrou* diviene *Terni*.

Usi del naviglio requisito

Le navi ottenute a seguito degli accordi Laval-Kaufmann non sono le uniche acquisizioni della Marina italiana in tempo di guerra; a esse vanno aggiunte le unità catturate in seguito a operazioni militari, che essenzialmente si riducono a quelle jugoslave, dopo l'aprile 1941. In generale, di tutto il naviglio requisito solo una parte può essere immediatamente utilizzato e comunque le risorse impegnate in uomini e mezzi per adattare le navi mercantili o le unità militari catturate alle esigenze belliche incombenti risultano sproporzionate in rapporto ai benefici ottenuti. Gli arsenali e l'apparato industriale di supporto, d'altronde, in Italia soffrono di un ritardo rispetto ad altre aree europee che è ben noto già prima della partecipazione alla guerra. In più, una discriminante non secondaria da tenere in considerazione

---

del '36 in polemica con chi osteggia la politica di Mussolini in Abissinia. Avverso al Fronte Popolare, lo ritroviamo vice presidente del Consiglio dei Ministri nella repubblica collaborazionista di Pétain. Processato dopo la Seconda Guerra Mondiale, è condannato a morte per la sua politica collaborazionista. Sul processo e la sua vicenda politica, si veda l'autobiografia *Parla Laval (note e memorie scritte in carcere da Pietro Laval con una prefazione della figlia* [Josée de Chambrun] *e numerosi documenti inediti)*, Collana Memorie e Documenti, Milano, Garzanti, 1948, tradotta in Italiano da Luciano Offenberg.

Karl Kaufmann (Krefeld, 1900 - Amburgo, 1969), nato in Westfalia, volontario nella Prima Guerra Mondiale, nazista della prima ora, quando Hitler prende il potere è nominato *Reichsstatthalter* (governatore regionale) di Amburgo. Durante i negoziati tedeschi con Laval è Commissario per l'approvvigionamento della flotta. Dopo la guerra, è processato a Norimberga e condannato a una detenzione che solo in parte sconterà, per motivi di malattia. La vicenda si ritrova in Robert Solomon Wistrich, *Who is Who in Nazi Germany*, London - New York, Routledge, 2002, *ad indicem*, p. 136.

[242] Marginalmente trattati nella storiografia italiana (Marc'Antonio Bragadin, *La marina italiana nella seconda guerra mondiale. 1940-1943*, Lega Navale Italiana, Roma 1948, *passim*), gli accordi trovano invece ampio spazio in quella francese, cui rimandiamo, con particolare riferimento alla ponderosa opera in tre volumi di Jean-Yves Brouard, Guy Mercier, Marc Saibène, *La marine marchande française, 1939-45*, Marines Editions, Nantes 1996-2001.

[243] U. Ceci, *I nomi*, p. XXII.

è il tempo: il precipitare degli eventi nel 1942 e '43 non consentirà infatti alla Marina di sfruttare a pieno un bottino di guerra che possiamo valutare come considerevole; inferiore – nel quadro delle potenze in gioco – solo a quello ottenuto dai tedeschi.

La nave *Orvieto*

Merci e migranti

Tra le navi "umbre" della classe città, risultato degli accordi Laval-Kaufmann, l'*Orvieto* è quella che conosce il maggior numero di cambi di bandiera. La sua avventurosa vicenda comincia nel 1907 nei cantieri amburghesi di *Blohm e Voss*: i due impresari, Hermann Blohm e Ernst Voss, che posseggono tre bacini di carenaggio sulla Kuhwerder, un'isola in mezzo al fiume Elba, lavorano per vari committenti e raggiungeranno una fama notevole soprattutto durante il primo conflitto mondiale con la realizzazione per la *Kaiserliche Marine* di sommergibili e corazzate. Prima della guerra, i loro clienti sono le ditte di trasporto mercantile che fanno la spola di merci e persone dall'Europa all'America Latina. Infatti, quello che diverrà l'*Orvieto* viene varato il 16 novembre 1907 per conto della *HSDG* (la stessa compagnia dell'*Umbria* – ex *Bahia Blanca*) come nave da trasporto promiscuo sulla linea Anversa - Buenos Aires (il viaggio inaugurale avviene il 7 gennaio 1908). Lungo oltre 137 metri, quasi 17 di larghezza, con una stazza lorda di 7.400 tonnellate, dotato di un motore a vapore a quadruplice espansione capace di 3.000 HP di potenza e di sviluppare una velocità di 11 nodi, il *Santa Elena*, come viene chiamato il piroscafo, è il più grande della *Santa Klasse*, una serie di bastimenti i cui nomi sono un omaggio della *HSDG* alle sante della cristianità. Come la gemella *Santa Maria*, il *Santa Elena* ospita quasi 1.200 passeggeri, tutti in terza classe, e 51 membri dell'equipaggio.

Aerei e soldati

Dopo anni di servizio sulla linea atlantica, allo scoppio della Prima Guerra Mondiale nell'agosto del 1914 il *Santa Elena* si trova in Germania e viene requisito dalla Marina Imperiale a scopi bellici. Inviato ai cantieri di Danzica, dove la *Kaiserliche Marine* ha un grande arsenale, il *Santa Elena*, pur mantenendo il proprio nome, diventa l'*FS II*, come appare ben evidente dalla verniciatura in bianco sul fumaiolo nero: la sigla sta per *Flugzeugmutterschiffe*, che dal tedesco possiamo tradurre "nave portaerei", ma che alla lettera suona come "nave che fa da madre all'aeroplano" e rende meglio l'idea. Le *FS*, infatti, non sono vere e proprie portaerei, casomai le antesignane di quelle; come le *Parent Ships for Seaplanes* (anche in questo caso la traduzione letterale suona maternalmente) che per prime la *Royal Navy* britannica varò negli anni della Grande Guerra, esse svolgono il ruolo di "protettrici" degli idrovolanti. Gli aerei, che non sono ancora in grado di atterrare sul ponte delle navi, vi vengono alloggiati tramite un sistema di gru che li solleva dall'acqua e li rimette in appositi *hangar* ricavati sulla coperta. Queste proto portaerei, d'altronde,

sono generalmente mercantili adattati allo scopo e si rendono necessarie per consentire più puntuali e profonde ricognizioni in mare agli idrovolanti. Il nostro *Santa Elena*, così, diviene la seconda *Flugzeugmutterschiffe* di una serie di cinque che la marina tedesca utilizza sul Baltico. Il *Santa Elena*, dopo la riconversione di Danzica – invero insoddisfacente, tanto che la marina imperiale la affida di nuovo ai cantieri *Blohm e Voss* per ulteriori rettifiche – viene quasi raddoppiata nella stazza (si arriva a 13.900 tonnellate lorde), armata di due cannoni antiaerei da 88 millimetri e dotata di un *hangar* per due idrovolanti (con possibilità di allargare a quattro la capacità ricettiva).

L'operazione Albion

Oltre a quella sul fumaiolo (FS II), la sigla che lo contraddistingue dalla entrata in servizio il 2 luglio 1915 è SMH, cioè *Seiner Majestät Hilfsschiff*, "nave ausiliaria di sua maestà". L'SMH *Santa Elena* (FS II), come dovremmo chiamarlo, è la più grande nave ausiliaria portaerei tedesca e partecipa nell'autunno del 1917, con i suoi 122 membri di equipaggio, alla cosiddetta "Operazione Albion": l'occupazione tedesca, a seguito di una serie di battaglie navali e terrestri che si protrae dal settembre all'ottobre del 1917, delle Isole estoni di Saaremaa, Hiiumaa e Muhu, e che apre la strada verso Pietrogrado; di lì a qualche giorno (6-7 novembre, secondo il calendario gregoriano), la rivoluzione bolscevica guidata da Lenin avrebbe deposto il governo di Kerenskij e avviato le trattative per la fine delle ostilità.

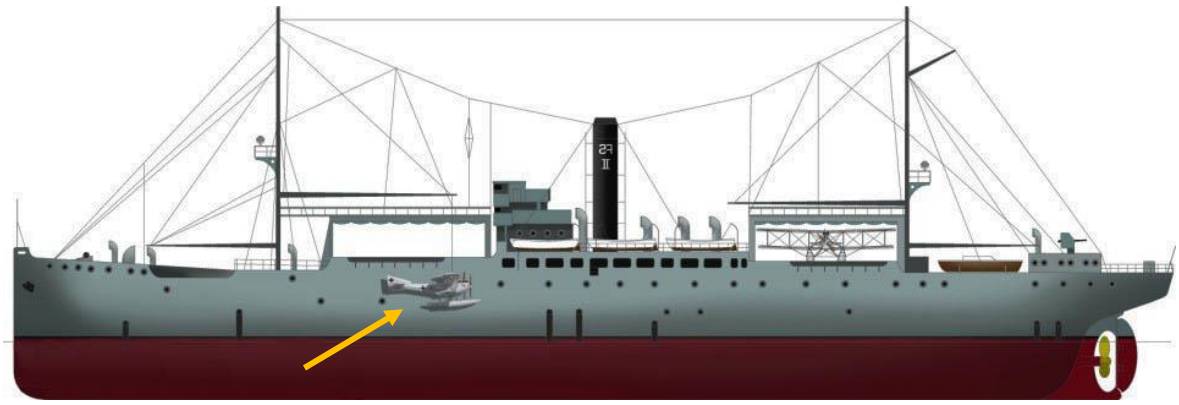


Figura 147: rielaborazione grafica del Santa Elena, con in primo piano un idrovolante (indicato dalla freccia gialla) nell'atto di essere sollevato a bordo dalla gru. Sul ponte si vedono i due hangar per il ricovero degli aerei.

Come noto, però, al di là delle vittorie sul fronte orientale, anche la Germania dovrà capitolare al termine del conflitto e la SMH *Santa Elena*, che nell'autunno del 1918 si trova in Svezia, viene requisita dagli inglesi, ceduta agli Stati Uniti e utilizzata dall'aprile del 1919 per il rimpatrio delle truppe americane da Brest al New Jersey. Il primo viaggio si compie tra il 10 e il 23 maggio, con approdo a Hoboken; il secondo si apre dallo stesso porto del New Jersey il 23 giugno e si conclude il 23 luglio nel grande approdo di Hampton Roads con lo sbarco in Virginia dell'ultimo

contingente di reduci. Mantiene il nome *Santa Elena,* ma cambia due bandiere in pochi mesi.

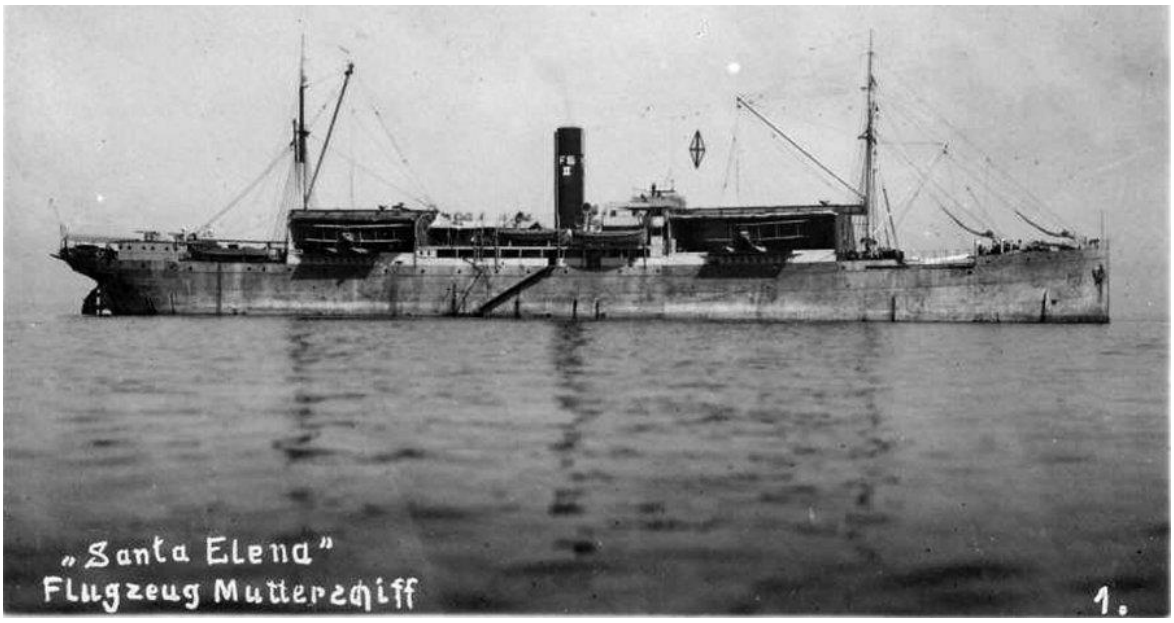


Figura 148: il Santa Elena, ritratto durante il suo servizio come Muttershiff.

Figure 149 e 150: due immagini del Santa Elena durante il periodo al servizio dell'esercito degli Stati Uniti.

Il Santa Elena diventa Linois

Torna infatti agli inglesi dopo la dismissione americana datata 20 agosto 1919 e da questi trasferita prima alla compagnia *Cunard* e dal 1920 alla Francia, come riparazione dei danni di guerra subiti dai tedeschi. Con il nuovo nome *Linois*[244], è dato ora in gestione alla *Compagnie de Navigation des Chargeurs Réunis* e funge da nave da trasporto tra l'Europa e le colonie francesi in Indocina. La compagnia di Le Havre, fondata nel 1872 e ancora oggi attiva nel trasporto marittimo internazionale – soprattutto nel ramo tessile – è già in quegli anni tra le maggiori di Francia nel trasporto merci e passeggeri verso il Brasile, l'Argentina e le coste occidentali dell'Africa (con interessi nell'entroterra, in Ciad soprattutto), ma si sta espandendo anche verso l'Asia. Il *Linois* viene revisionato ed è pronto a viaggiare a partire dal 1922.

Figura 151: manifesto per la Chargeurs Réunis che pubblicizza la "Ligne de l'Indochine", opera di Alexandre Jean-Baptiste Brun (Marsiglia, 1853-1941), pittore noto soprattutto per le sue marine; Bordeaux, Musée d'Aquitaine.

I convogli

Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale per le compagnie marittime che operano soprattutto nei mari dell'Europa settentrionale e nell'Atlantico è tempo di convogli: un convoglio navale è formato da un gruppo di navi che, viaggiando insieme, alla stessa velocità e seguendo la stessa rotta, aumenta la propria capacità di difendersi dagli attacchi dei sottomarini e delle navi militari nemiche; capacità difensiva che si accresce ulteriormente quando le compagnie e le marine militari si associano, affiancando al convoglio la scorta armata delle navi da guerra. Ciò si rende tanto più necessario quando i rifornimenti dal Canada e dagli Stati Uniti rappresentano per gli Alleati una risorsa indispensabile al buon esito del conflitto e della vita civile in genere. Il Regno Unito, ad esempio, rende da volontaria a obbligatoria la formazione di convogli mercantili, ciascuno dei quali deve essere costituito da come minimo 30 navi. La Francia, almeno fino all'invasione tedesca del giugno del '40, partecipa a questa economia dei convogli e anche il *Linois*, che viaggia spesso da Gibilterra alle Isole Britanniche, ne fa parte in tre diverse occasioni. I convogli sono classificati in un registro internazionale con una sigla formata da

[244] Linois è un aggettivo demotico che afferisce agli abitanti di Linas, piccolo centro dell'Île de France e che si riscontra in alcuni cognomi toponimici e in alcune casate nobiliari, come quella del noto ammiraglio napoleonico Charles-Alexandre Léon Durand Linois, vittorioso sugli ingelsi ad Algesiras nel 1801.

una lettera (in genere, l'iniziale della mèta di destinazione o del porto di partenza) e da una serie di cifre. Laddove, nei casi che vedremo in questa e nelle successive navi, le sigle B e Bs indicano i convogli da Brest a Casablanca, la HG quelli da Gibilterra verso i porti inglesi, la K e la KF quelli da Casablanca a Brest, la KS da Casablanca a Brest o St. Nazaire, la XS da Le Verdon-sur-Mer verso il Mediterraneo.
Grazie al paziente e prezioso lavoro dello storico Arnold Hague, abbiamo a disposizione un *database* liberamente consultabile *on-line* che ci consente di ricostruire le vicende dei viaggi e delle navi partecipanti ai convogli[245]: così sappiamo che il *Linois* è uno dei 30 mercantili (l'unico francese, essendo gli altri tutti britannici) che formano il convoglio Blue4, partito da Port Said l'11 ottobre 1939 e arrivato a Gibilterra il 21 ottobre dello stesso anno; poco più di una settimana più tardi (29 ottobre), il Linois riparte con un convoglio di quaranta mercantili e 4 navi di scorta in direzione Inghilterra (dove arriva, senza indicazione di porto, il 6 novembre); l'ultimo convoglio cui partecipa parte da Brest il 17 febbraio del '40 e arriva a Casablanca il 23 febbraio, sotto la sigla Bs28. Anche a beneficio della lettura delle navi che seguiranno, occorre qui precisare che le navi di scorta ai convogli si trovano nei documenti citate non con il nome, ma con la generica sigla FS (da non confondersi con quella dei *Flugzeugmutterschiffe*): così si dicono infatti dall'inizio della guerra piccole imbarcazioni – di solito non oltre le 1.000 tonnellate di stazza – in dotazione dapprima alla marina americana e contrassegnate dalla dicitura *Freight and Supply*, cioè "trasporto e fornitura", ma in seguito adottate anche dalle altre marinerie come ausilio ai convogli mercantili.

Il Linois diventa Orvieto

Per venti anni, compresi quelli difficili di guerra, il *Linois* serve dunque efficientemente la *Chargeurs Réunis*, fino a quando nel 1942, dopo gli accordi Laval-Kaufmann, entra a far parte del naviglio che la Francia di Vichy deve all'Asse: è requisito dunque dalla marina tedesca, che lo gira a quella italiana che a sua volta lo rinomina *Orvieto* e lo destina al trasporto delle truppe nel Mediterraneo. La navigazione sotto la bandiera italiana dura tuttavia pochi mesi: nel settembre del '43, all'atto dell'Armistizio, si trova a Genova ed è quindi requisito dall'esercito nazista che lo riporta dopo venticinque anni sotto le insegne tedesche. Con le quali rimane per un periodo afatto limitato, perché l'esercito tedesco in ritirata dal Sud della Francia lo autoaffonda il 22 agosto 1944[246] insieme ad altre navi per formare un

[245] Arnold Hague (1930-2006) è stato un marinaio della *Royal Navy* dal 1949 fino al 1979, quando si è ritirato con il grado di tenente comandante. Ma la sua attività è continuata anche dopo, come storico e ricercatore, e ha portato a pubblicazioni unanimemente riconosciute come molto importanti nella storia della marina durante la Seconda Guerra Mondiale. Oltre al vastissimo materiale del *database on-line*, consultabile all'indirizzo http://www.convoyweb.org.uk/, vanno segnalati senz'altro i libri *The Allied Convoy System, 1939-1945. Its Organization, defence, and operation*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 2000; e *Convoy Rescue Ships. 1940-1945*, Windsor (UK), World Ship Society, 1998.
[246] Paul H. Silverstone, *The new Navy, 1883-1922*, New York, Routledge, 2006, p. 147.

blocco e sabotare l'ingresso al porto di Marsiglia. Rigalleggiato dai francesi a ostilità concluse, è da questi infine demolito nel 1945.

La nave *Foligno*

Carbone per le ferrovie

Non meno avventurose appaiono le sorti delle altre navi "umbre" della classe città. A partire dal *Foligno*, che nasce col nome *Bourges* come piroscafo francese e per quasi un quarto di secolo trasporta carbone per le ferrovie. Lungo 99 metri, largo oltre 13, 2.900 tonnellate di stazza[247], varato in Scozia nel 1919 dai cantieri *Forth Shipbuilding e Engineering* di Alloa[248], il grande piroscafo appartiene alla *Compagnie Française des Chemins de Fer de Paris-Orléans*, comunemente nota con l'acronimo *PO*[249]. Il fatto che una compagnia ferroviaria detenga la proprietà di una nave carboniera non deve sorprendere. Infatti, se prima della guerra le locomotive francesi erano alimentate dal carbone delle miniere di quella che oggi si chiama Hauts-de-France[250] o dall'importazione di minerale dal Galles tramite l'intermediazione di compagnie di trasporto marittimo, durante il conflitto – per le note difficoltà di navigazione dovute alla guerra sulle acque – i prezzi dei noli divengono così esorbitanti da rendere più conveniente l'acquisizione da parte delle società ferroviarie di propri vettori per effettuare in autonomia i carichi. Tra le maggiori società francesi che proprio durante la Prima Guerra Mondiale affiancano al servizio ferroviario quello navale troviamo la *PO* e la *PLM* (*Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*). Se la prima gestisce le linee della Francia Centrale, del

---

[247] LR, *Steamer & Motorship*, 1934-35, Bot-Bra.

[248] La *Forth Shipbuilding & Engineering* è una società nata durante la Prima Guerra Mondiale, quando la ditta *Vickers* acquisisce la proprietà di tre cantieri precedentemente operanti come entità separate lungo il Fiume Forth, nei pressi di Alloa. Il cantiere è specializzato nella costruzione di navi carboniere e nel Dopoguerra oltre al mercato britannico serve anche quello francese e norvegese. Dopo la costruzione di alcuni grandi cargo negli anni Venti, la ditta *Vickers* cessa la produzione nel 1923 per il sopraggiunto crollo dei noli.

[249] La *Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orléans* è stata fondata nel 1838 con lo scopo di unire attraverso una linea ferroviaria Parigi con Orléans; raggiunto l'obiettivo nel 1843, la compagnia si trova a gestire quella che al tempo è la più lunga linea ferroviaria francese. Negli anni Cinquanta e nei decenni successivi acquisisce altre linee private, fino a raggiungere Bordeaux, Tolosa e le città del Sud-Ovest, per un totale di quasi 7.800 km di rete. Dopo la fusione con la *Chemin de Fer du Midi* (da cui il colosso *Chemin de Fer de Paris à Orléans et du Midi* ovvero PO-Midi), i km di rete serviti diventano addirittura 12.000. Con decreto del 31 agosto 1937, convertito in legge nel gennaio 1938, la società viene statalizzata.

[250] È una regione amministrativa del Nord della Francia che è sorta dalla fusione delle vecchie regioni del Nord-Pas-de-Calais e della Piccardia in seguito alla riforma del 2014. Il capoluogo è Lilla, ma l'area di Lens e Douai soprattutto si è caratterizzata per decenni per l'estrazione di carbone dai ricchissimi bacini minerari. Il paesaggio è ancora oggi segnato dalle caratteristiche piramidi di scorie che emergono imponenti come montagne dal piattume della campagna o delle periferie urbane. L'attività estrattiva è entrata in crisi a partire dagli anni Sessanta del secolo scorso.

Nord-Ovest e del Sud-Ovest (ad onta del nome, le rotaie andranno ben presto oltre Orléans), la seconda opera nel Sud-Est. Entrambe acquisiscono vecchi mercantili e li adattano al trasporto del carbone o ne commissionano di nuovi, spesso rivolgendosi alla esperta cantieristica britannica. Per ottenere un servizio più efficiente si affidano a società filiali da loro controllate, come la *Société Maritime Auxiliaire de Transport* di Nantes[251] per la *PO*. Nel 1929 la gestione della flotta di navi carboniere della *PO* passa alla compagnia *Delmas-Vieljeux*, che già vanta una lunga esperienza nel trasporto del minerale e può quindi ottenerlo a prezzi più convenienti e adeguati ai cambiamenti in atto nel mondo del trasporto su ferro (progressivamente, la rete ferroviaria francese va elettrificandosi e le locomotive hanno sempre meno bisogno di carbone; ma i treni a vapore rimangono attivi nelle colonie). In quegli anni, avremmo potuto quindi vedere il *Bourges* navigare la Manica, l'Atlantico e il Mediterraneo con il caratteristico fumaiolo su cui stagliavasi il simbolo della compagnia della Rochelle: un timone bianco[252]. Con la nazionalizzazione di tutte le sei linee private francesi voluta dal governo del Fronte Popolare e con la nascita della *Société Nationale des Chemins de fer Français* (*SNCF*), nel 1938 anche il *Bourges* passa allo Stato. Condividono la stessa sorte le altre undici navi della *PO*, tutte accomunate da una specificità: il loro nome è un omaggio alle stazioni di snodo lungo la linea dotate di un deposito di carbone; con il *Bourges* troviamo infatti le carboniere *Agen*, *Albi*, *Aurillac*, *Châteauroux*, *Lorient*, *Montauban*, *Poitiers*, *Saint-Nazaire*, *Toulouse*, *Tours* e *Vendôme*, più ventuno altre navi di altre compagnie, tanto che la *SNCF* può a buon diritto considerarsi negli anni Quaranta come uno dei principali armatori di Francia[253].

---

[251] Fondata nel 1912, la compagnia si specializzerà nel trasporto del petrolio, tanto che negli anni Settanta verrà acquisita dalla *Total*.

[252] La *Delmas* viene fondata alla Rochelle nel 1867 e nei primi anni arma traghetti con servizio passeggeri per l'Isola di Ré, d'Oléron e verso Quiberon (coste della Vandea e della Bretagna). Nel 1878 c'è la svolta del carbone: la società entra nel commercio del minerale dal Galles del Sud alla Francia e installa alla Rochelle una centrale. Nel 1895 si avviano le rotte per il Marocco, l'Algeria e la Tunisia, via Bordeaux. Altra svolta si ha nel 1919, quando Léonce Vieljeux, che era già socio, sposa Helène Delmas e diviene coproprietario della società, mutandone il nome in *Delmas-Vieljeux*: nel 1920 si apre la linea per i porti dell'Africa occidentale; nel 1922 si inaugura il cantiere navale; nel 1929 partono i primi piroscafi per il Canada e gli Stati Uniti. Nel 1930 il prestigio della compagnia è così alto che Vieljeux viene eletto sindaco della Rochelle. Rieletto nel 1935, nel 1940 rifiuta di collaborare con i tedeschi occupanti (tra le altre cose, si oppone all'esposizione della bandiera nazista in municipio) e viene espulso dalla città. Tornato in segreto alla Rochelle nel '41, è tra gli organizzatori della Resistenza, ma viene arrestato nel 1944 e ucciso, ultrasettantanovenne, nel campo di concentramento alsaziano di Struthof-Natzwiller. Nel Dopoguerra, pur avendo perduto diverse navi, la compagnia continua a operare grazie agli eredi di Vieljeux, fino ai primi anni Novanta, quando il nipote di Léonce, Tristan Vieljeux, è messo in minoranza e la società è assorbita dalla *CMA-CGM* (*Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime*).

[253] Gilles Barnichon e Stéphane Zunquin, *La flotte de la SNCF et les car-ferries français*, Paris, Editions MdV, 2006.

Coi convogli

Siamo però alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale e anche per il *Bourges* arriva l'ora dei convogli. Dal 23 al 29 ottobre 1939 è in viaggio da Casablanca a Brest con il K18, composto da altri nove mercantili (sei francesi – tra cui il *Rabelais*, che diverrà il *Todi* – un britannico e due non identificati); dal 23 al 30 dicembre 1939 fa parte del convoglio XS21 che viaggia da Verdon-sur-Mer a Casablanca ed è composto da due mercantili francesi, uno britannico e due FS di scorta; dal 27 gennaio al 1 febbraio del 1940 è una delle nove navi (tre britanniche e sei francesi, senza scorta) del convoglio KS59; dal 29 febbraio al 6 marzo dello stesso 1940 lo troviamo nel convoglio BS30 che viaggia da Brest a Casablanca con due mercantili britannici, sette francesi e quattro FS di scorta; qualche settimana dopo, viaggia a ritroso sulla stessa rotta (parte dal Marocco il 17 e arriva in Bretagna il 23 aprile) con 17 mercantili (sette britannici, cinque francesi, due greci, uno polacco, uno norvegese e uno non identificato) a formare il convoglio KS88; l'ultimo viaggio lo compie dal 6 al 13 giugno 1940, con partenza da Brest e arrivo a Casablanca col convoglio B48 (sette navi francesi, quattro britanniche, quattro svedesi, due norvegesi, due FS di scorta. Tra le francesi c'è anche il *Rabelais*, futuro *Todi*). Un giorno ancora, e le armate naziste sarebbero entrate a Parigi, con conseguente fine per la marineria francese della partecipazione ai convogli.

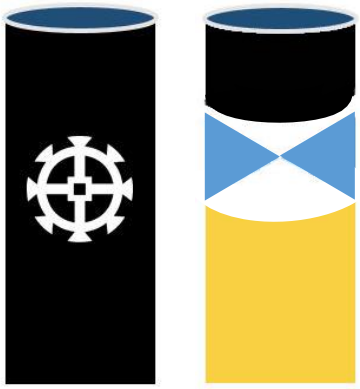


Figura 152: ricostruzione grafica dei fumaioli del Foligno ai tempi della Delmas-Vieljeux (a sinistra) e della Società Ligure di Armamento (a destra).

In seguito agli accordi Laval-Kaufmann, così, il *Bourges* passa di proprietà allo Stato italiano, che lo affida in gestione, tramite il Ministero della Marina Mercantile, alla *Società Ligure di Armamento*, fondata a Genova nel 1917 da Erasmo Piaggio e con sede in via Cipro[254]. Il fumaiolo nero dei tempi della *Delmas-Vieljeux* viene così ridipinto con la livrea della società genovese.

Il Bourges diventa Foligno

Rinominata *Foligno* – con curiosa (casuale?) traslazione geografica, per cui Bourges, la città al centro della Francia, lascia il posto alla città al centro dell'Italia[255] – la nave

[254] Come si legge nella voce biografica che Roberto Tolaini dedica a Piaggio, il magnate genovese «insieme alla Banca commerciale e a Carlo Pastorino fondò nel 1917 la Ligure d'armamento, basata sui traffici nelle rotte del Mediterraneo e dell'Africa Occidentale», in DBI, vol. 83 (2015), *ad vocem*.

[255] Bourges, capoluogo della storica regione del Berry, l'antica Avarico espugnata da Giulio Cesare, centro notevole di cultura e arte per tutto il Medioevo (tra i monumenti più insigni, la Cattedrale di Saint-Étienne, capolavoro gotico), conta oggi 70mila abitanti e si trova nell'esatto centro geografico della Francia. In parallelo, Foligno, poco meno di 60mila abitanti oggi, è già nota negli anni che precedono la Seconda Guerra Mondiale non tanto come il Centro del Mondo ma come l'Ombelico d'Italia (si veda Nicola Zingarelli, il compilatore del noto *Vocabolario della Lingua Italiana*: «Foligno è l'umbilico d'Italia»; voce "Umbilico", novissima edizione V [1935], p. 1653). Sulla centralità storica di Foligno, «quasi ombellico di molte città, terre e castelli», Fabio Bettoni, *Roma Parva. Una "piccola*

è assegnata al Compartimento di Genova e arriva in Italia da Marsiglia il 31 dicembre del 1942. Transita per Sanremo a metà giornata e il primo gennaio 1943 è segnalata a Oneglia (dal 1923, con Porto Maurizio forma la città di Imperia), dove rimane fino al 3, quando riprende il mare in direzione Genova (arriva alle 17,30 e riparte la mattina dopo) e La Spezia[256]. Nell'arsenale ligure è ferma una decina di giorni, probabilmente per un'ispezione generale. Considerato adatto alle esigenze italiane e come ausilio alla causa bellica, il *Foligno* affronta il proprio primo vero viaggio – colmo di carbone, come al solito – alla volta di Civitavecchia il 13 marzo 1943. Il carico avviene al porto di Livorno, quello stesso 13 marzo, ma non arriverà alla mèta che dopo una settimana. Alle ore 15 del 14 marzo, infatti, si arena su un banco di sabbia

> carico di 4.664 tonnellate di carbone a miglia uno a ponente della foce dell'Ombrone. Nessun danno. Eseguito sopralluogo. Le condizioni della nave appaiono buone. Nessuna falla. Sarà tentato disincaglio appena giungeranno rimorchiatori della ditta Neri richiesti. Le autorità prescritte [Compartimento e Capitaneria di Porto di Genova] sono state informate[257].

In effetti, tre giorni dopo «il Piroscafo Folingo [*sic*] disincagliato è giunto a Porto Santo Stefano con propri mezzi. Indagini sommarie sono in corso»[258]. Alle 7,10 del 19 marzo 1943 è di nuovo in mare, per raggiungere Civitavecchia alle 13,45 e scaricare parte del minerale al servizio del porto; il 21 riprende la rotta per Gaeta e Napoli.

Bombe su Cagliari

Il 2 maggio 1943 lo ritroviamo a Cagliari, dove arriva via Civitavecchia. Nel porto sardo dovrà rimanere lungamente, perché il 13 maggio è malauguratamente con altre navi alla fonda, quando la città subisce il bombardamento più «feroce e devastante»[259] della sua storia. Da mesi gli Alleati infieriscono su Cagliari e la Sardegna, avendo come obiettivo non solo la posizione geografica nel cuore del Mediterraneo e le infrastrutture, ma anche «per confondere le forze dell'Asse sul reale obiettivo dell'invasione»[260], la Sicilia. «Il giorno del martirio fu il 13 maggio, in cui 197 bombardieri e 186 caccia sganciarono centinaia di bombe e di spezzoni incendiari. La

---

Roma" al tempo di Lodovico Jacobilli, in Fabio Bettoni, Bruno Marinelli, Roberto Tavazzi, *Lodovico Jacobilli e gli "Annali" della città di Foligno*, introduzione di Anna Maria Rodante, Foligno, Ente Giostra della Quintana, 2008, pp. 121-182.

[256] USSM, fondo "Archivio Naviglio Mercantile", b. 37, fasc. 9 *bis*.

[257] *Ibidem*.

[258] *Ibidem*. Alcuni cenni sull'inchiesta in "Il Foro Italiano", vol. 74 (1951), parte I, pp. 1463-64 e 1479-80.

[259] Maurizio Orrù, *1943: quando Cagliari venne distrutta dalle bombe*, in "Patria Indipendente", quindicinale dell'Associazione Nazionale Partigiani d'Italia, LXII (2013), n. 8, pp. 20 e 21.

[260] Achille Rastelli, *I bombardamenti aerei nella seconda guerra mondiale. Milano e la provincia*, in "Italia contemporanea. Rassegna dell'Istituto nazionale per la storia del movimento di liberazione in Italia", 1994, n. 195, p. 313.

città diveniva un immenso cumulo di macerie. Questo bombardamento, secondo l'opinione degli anziani, risultava essere il più raccapricciante»[261].
Sulla incursione e sui danni al porto precisamente riferiscono le relazioni del Comando Militare Marittimo di Cagliari:

> Alle ore 13,33 del 13 maggio 1943 veniva dato il segnale di allarme per segnalazione di molti rumori alti. […] Una prima formazione di aerei si presentava a scirocco e lanciava sulla città e sul porto numerose bombe. Successivamente a breve distanza dalla precedente, altra formazione composta ugualmente di circa 30 aerei compiva azione uguale alla precedente. […] Nella tarda serata veniva nuovamente dato il segnale di allarme alle ore 22,39 per rumori di aerei. […] Alle 22,47 veniva segnalato il primo lancio di bombe fra la città di Cagliari ed Elmas. Altre formazioni si succedevano alla prima effettuando lo sgancio di numerose bombe nella zona della Città che provocavano alcuni incendi dei quali uno di grandi proporzioni nei pressi del Deposito Benzina della R[egia] Aeronautica nelle vicinanze del Ponte Vittorio. […] Le formazioni nemiche evoluivano a lungo nella zona della città e l'uscita di esse poteva essere parzialmente rilevata per la direzione levante. […] è stato dato il cessate allarme alle ore 01,15[262].

Significativa è anche la parte finale del rapporto, in cui il contrammiraglio Carlo De Bei ridà la situazione del porto a pochi giorni dal bombardamento (5 giugno 1943):

> La irrisoria efficienza attuale della base navale per mancanza di combustibile, per mancanza di imbarcazioni di qualsiasi genere, per mancanza di servizio palombaro, per le gravissime difficoltà del servizio viveri, per l'esigua esistenza di rimorchiatori, per la scarsa disonibilità ad eventuali piccoli lavori, per le difficoltà di operazioni di sbarco di materiali trasportati via mare, per i pericoli presentati dalla navigazione negli approcci di Cagliari, per la assoluta mancanza di dragaggio, pilotaggio e servizio scorta, impone di considerare la base navale di Cagliari quasi totalmente inutilizzata. […] Le gravissime perdite di materiale di casermaggio e di vestiario ed il mancato arrivo di quello richiesto per altri servizi, la mancanza di acqua e sapone e medicinali (specialmente chinino) e le difficoltà di approvvigionamento dei viveri hanno prodotto nel personale un grave senso di disagio igienico e morale[263].

Così come la situazione relativa alle infrastrutture e alle navi, trasmessa via fonogramma da tale Riccardi da Cagliari al Ministero della Marina:

> Interrotte tutte le linee telegrafiche. Completata distruzione di tutti gli edifici del Comando Marina, della Palazzina Ufficiali dei Smg. [sommergibili], della

[261] Orrù, *1943*, p. 21.
[262] USSM, fondo "Attacchi alle basi", b. 7, fasc. 1060.
[263] *Ibidem*.

> caserma personale Base Navale e tutti i rimanenti edifici nella zona Base Navale. Banchina Molo Levante e Diga Nord Porticciolo Bonaria interrotte. Un deposito nafta a Montigeddu distrutto. Smg. Mocenigo[264] e tre unità ausiliarie affondate. Tre piroscafi colpiti. Accertati due morti e cinque feriti [in realtà saranno tre i morti e sette i feriti] tra il personale della R. Marina[265].

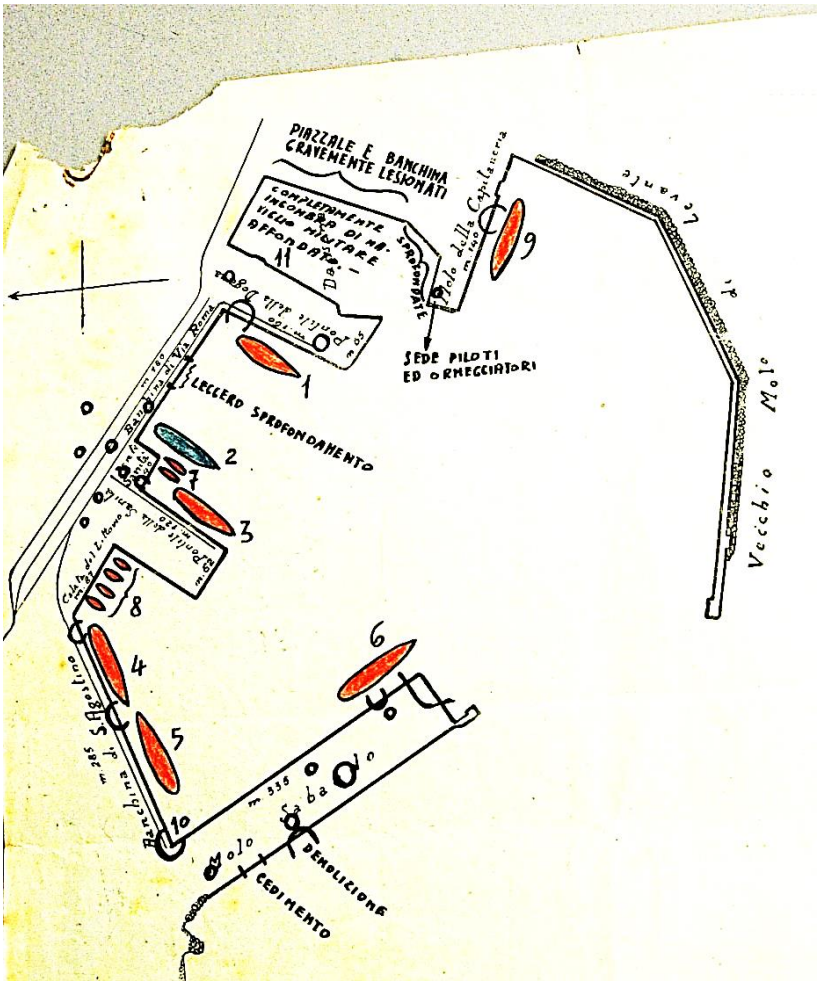
In riparazione sommaria

Tra i «tre piroscafi colpiti», con il *Santa Rita* e il *Capo Figalo* (quest'ultimo battente bandiera tedesca), si deve contare anche il *Foligno*. Mentre per i primi due, già gravemente danneggiati in precedenti incursioni aeree, rispettivamente il 28 febbraio e il 31 marzo 1943 e semiaffondati, non si segnalano operazioni in corso, il *Foligno* viene descritto nel rapporto sulla *Situazione delle navi alle ore 17 del 17 maggio 1943* redatto dalla Capitaneria di Porto di Cagliari come «danneggiato nello scafo e soprastrutture» e dunque in «riparazione sommaria»[266].
I danni, evidentemente, sono recuperabili, come si evince anche dalla cartografia redatta dallo stesso ente in scala 1:5.000, relativa alla situazione del porto di Cagliari nello stesso 17 maggio e che si propone nella *Figura 152* alla pagina seguente. Dopo le riparazioni, il *Foligno* è l'unica nave che può lasciare il porto di Cagliari. Lo fa il 29 maggio 1943, a un paio di settimane dal bombardamento, quando prende il mare con destinazione La Maddalena e poi Livorno (31 maggio) e Genova. L'approdo al suo porto di compartimento alle 16,10 del primo giugno 1943 è l'ultima notizia che se ne ha, per quanto riguarda il periodo italiano. A settembre, come noto, l'Italia avrebbe firmato l'armistizio con gli Alleati e la discesa dei nazisti lungo la Penisola avrebbe comportato per centinaia di navi alla fonda nei porti del Nord la requisizione.
Dopo questa data, se le fonti a nostra disposizione non mentono[267], dobbiamo supporre che anche il *Foligno* venga requisito e, senza cambiare nome, venga portato dai tedeschi nel Sud della Francia e qui, il 20 agosto 1944 all'atto della ritirata, venga autoaffondato a Port-St. Louis-du-Rhône, alla foce del grande fiume, per una sorte simile a quella dell'*Orvieto*, cioè per formare un blocco all'ingresso del porto, come atto di sabotaggio. Lo stesso giorno, nello stesso porto trova una fine identica un'altra nave dedicata a una città italiana e figlia degli accordi Laval-Kaufmann: il cargo *Potenza* ex *Auvergne*[268].

---

[264] Sul sommergibile *Lazzaro Mocenigo*, varato nel novembre del 1937, 1.313 tonnellate di stazza in immersione, dedicato nel nome all'ammiraglio della Repubblica di Venezia morto durante una delle spedizioni sui Dardanelli a metà del XVII secolo, si veda Giorgio Giorgerini, *Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini a oggi*, Milano, Mondadori, 2002, pp. 461-462 e *passim*.
[265] USSM, fondo "Attacchi alle basi", b. 7, fasc. 1060.
[266] *Ibidem*.
[267] Ma tutte sono concordi e tutte riprendono Barnichon e Zunquin, *La flotte SNCF*.
[268] Jordan Roger, *The world's merchant fleets: 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 456.

Legenda: la carta del porto di Cagliari (USSM, fondo "attacco alle basi", b. 7, fasc. 1060), orientata con l'est in alto, descrive non solo lo stato delle navi presenti al momento del bombardamento del 13 maggio, ma anche quello delle strutture:



1. Piroscafo *Paolo*: già incendiato e semiaffondato il 28 febbraio: portato a galla e rimorchiato in banchina.
2. **Piroscafo *Foligno***: evidenziato in blu in quanto unica nave in riparazione.
3. Piroscafo *Capo Figalo*.
4. Piroscafo *Capo Mele*: già semiaffondato il 31 marzo.
5. Piroscafo *Albissola*: già incendiato e semiaffondato il 31 marzo.
6. Piroscafo *Santa Rita*.
7. Motobilancelle*: già affondate il 28 febbraio.
8. Motovelieri della Règia Marina e una motovedetta tedesca: già affondati il 28 febbraio.
9. Sommergibile *Lazzaro Mocenigo*: affondato il 13 maggio mentre era in riparazione (nell'affondamento muoiono cinque persone).
10. Motobilancella: affondata il 13 maggio.
11. Numero imprecisato di mezzi della Règia Marina: MAS (Motoscafi Anti Sommergibile), rimorchiatori, dragamine, cisterne, motopescherecci, motoscafi già affondati il 28 febbraio e il 31 marzo. Essi rendono «completamente ingombra» la darsena.

La nave *Todi*

Da Jean Stern a Rabelais: la dura vita delle compagnie tra le due guerre

Anche questa è una nave francese. Viene infatti varata nel 1921 dai cantieri *Atel & Chantiers de Sud-Ouest* di Bordeaux[269] per conto della ditta *Les Affrétteurs Reunis* di Rouen, appartenente all'uomo d'affari Jean Stern. E proprio in omaggio al fondatore della compagnia, la nave prende il nome *Jean Stern*, salvo poi passare nel 1925 alla *Compagnie des Affrétteurs Francais*, fondata sempre a Rouen da Ernest Plisson – già proprietario della *Compagnie des Chargeurs Français* –, con l'unico scopo di acquisire 19 delle 27 navi dopo la bancarotta de *Les Affrétteurs Réunis* nel 1922. Sulla bancarotta della compagnia di Stern e il suo salvataggio da parte di Plisson esiste una nutrita cronaca, che mette in evidenza non solo come a quel tempo si organizzino le ditte di trasporto marittimo, ma anche quanto effimera possa essere la loro sopravvivenza nel periodo tra le due guerre[270]. Con la nuova proprietà, chiamata dal curatore fallimentare a salvare il salvabile, il mercantile cambia nome in *Rabelais* ma continua la sua attività di carico: 5.140 tonnellate lorde di tonnellaggio, quasi 118 metri di lunghezza per 16 di larghezza, scafo in acciaio, un motore a triplice espansione in grado di sviluppare 12 nodi di velocità massima, il piroscafo *Rabelais* è una buona nave.

Vino nella pancia

Le rotte che compie sono quelle delle altre navi della *Compagnie des Affrétteurs Francais* di Plisson, impegnata da anni sulla tratta tra Francia e Marocco e tra Brest, Le Havre, Rouen e l'Algeria, per lo smercio soprattutto del vino[271]. Plisson, infatti, aveva da prima della fondazione della *Chargeurs Français* e della *Affrétteurs Francais*

---

[269] Sul ruolo del porto bordolese e dell'intera area della Gironda, anche in riferimento alla cantieristica e con vasta e puntuale bibliografia, si vedano i saggi del geografo Alberto Melelli: *Il porto di Bordeaux: problemi e prospettive di sviluppo nel sistema portuale francese (Parte prima)*, "Quaderni dell'Istituto Policattedra di Geografia", Università degli Studi di Perugia, 7 (1985), pp.53-109; *(Seconda parte)*, ivi, 10, (1988), pp. 299-336.

[270] Tra le altre fonti, ho consultato: *Société Les Affrétteurs Réunis, assemblée générale ordinaire du 12 août 1922*, in "Les Assemblées Générales", recueil bimensuel, fascc. 1 e 2, 15-25 dicembre 1922, p. 647 e ss.; *Affréteurs Réunis* in "Journal des Finances", LVI (1922), n. 37, p. 9; *Affréteurs Réunis*, ivi, n. 38, pp. 6 e 7; *Affréteurs Réunis et Chargeurs Français*, ivi, LVII (1923), n. 20, p. 4; *Notes & Informations. Chargeurs Français-Affréteurs Français*, in "L'Économiste Parlementaire", X (1924), n. 253, p. 279. Nata come società per azioni nel 1902 con un capitale di 14.800.000 franchi, diviso in 148mila azioni di 100 franchi per un periodo di 25 anni esteso a 33 nel 1919, la *Affréteurs Réunis* ha dovuto presentare istanza di fallimento nell'agosto del 1922, a causa della crisi del trasporto delle merci e per il forte debito accumulato da una sua società controllata, la *Société des Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest*. Naufragato il tentativo di ottenere il sostegno da parte delle banche e di alcune società di prestito americane, la compagnia di Stern è infine affidata al curatore fallimentare Hamot, che conferisce, come già detto, la proprietà e le attrezzature navali alla neonata *Compagnie des Chargeurs Français*.

[271] *Compagnie des Affrétteurs Français*, in "Le Courrier Maritime Nord-Africain", II (1928), n. 88, p. 17.

una propria compagnia che trafficava con l'Africa francese (*Compagnie des Chargeurs Marocains*); ma con l'acquisizione dei vettori della ex *Affrétteurs Reunis*, ha a disposizione un tonnellaggio notevole: il *Rabelais* viene portato a 7.500 tonnellate e le sue stive adattate al trasporto di 8mila fusti di liquido; questa nave più delle altre della flotta di Plisson «aux mats en portique, aux cales immenses largement ouvertes, aux ponts bien dégagés, [a] la faveur des négociants»[272]; in più, la stiva è divisa in vari scompartimenti, di modo che oltre al vino possa trasportare anche cereali, lana, sughero, senza che i materiali si contaminino.

Coi convogli

Allo scoppio della guerra, anche il *Rabelais*, come accennato nel paragrafo sul *Foligno*, partecipa ai convogli. Oltre ai già citati K18 (da Casablanca a Brest, 23-29 ottobre 1939) e B48 (da Brest a Casablanca, 6-13 giugno 1940), lo troviamo: nel convoglio Bs16 (da Brest a Casablanca, 6-12 dicembre 1939), con altri 11 mercantili francesi e inglesi (tra questi, il *Vendémiaire*, futuro *Assisi*) e due navi di scorta; e nel convoglio Ks52 (da Casablanca a Brest, 14-20 gennaio 1940), con altri 19 mercantili, tutti francesi (eccetto due britannici), e senza scorta. In più, è segnalato in un viaggio scortato da Gibilterra a Orano, in Algeria, dal 14 al 15 giugno 1940[273]. È il suo ultimo, perché le armate tedesche stanno nel frattempo raggiungendo Parigi.

Il Rabelais diventa Todi: bombe su Palermo

Nel 1942, in virtù degli accordi Laval-Kaufmann, come avviene per tutte le navi di questa serie, anche il *Rabelais* passa al governo italiano. Quest'ultimo lo rinomina *Todi* e lo affida alla gestione della *Italia Società Anonima di Navigazione* (la stessa che ha in gestione anche l'*Umbria*, ex *Bahia Blanca*). Come per il *Foligno*, il suo porto di compartimento è Genova. Sul breve periodo italiano del *Todi* si hanno notizie relative a due incursioni aeree subite nella primavera del 1943 mentre è ancorato alla Calata Quattroventi nel porto di Palermo; una situazione non dissimile da quella in cui si trova il *Foligno* a Cagliari:

> L'ultima incursione del mese di marzo avvenne il giorno 22 dalle ore 15,35 alle 17,38. Questa incursione rimase impressa nei ricordi di chi visse quella giornata come "il giorno in cui scoppiò la Santabarbara", ritenendo che quello fosse il nome della nave che, saltata in aria, distrusse parecchie abitazioni di Palermo. In realtà, in Marina, la Santabarbara è il locale dove sono custoditi i materiali infiammabili od esplodenti di una nave. L'attacco al porto ed ai quartieri vicini fu portato da ventiquattro bombardieri B-17E […], provenienti dalla base aerea di St. Donat in Algeria […], seguiti da sette B-17E […] della base di Chateaudun du Rhumel (Algeria). […] Ciascun aereo sganciò un carico di 12 bombe da 500 libbre (227 Kg) per un totale di 72 tonnellate. Il risultato fu

[272] *Ibidem*: il *Rabelais* «incontra il favore dei *négociants* [termine che indica i commercianti di vino, in genere bordolesi] per le sue gru da carico, le sue stive immense largamente aperte, i suoi ponti ampi».

[273] Arnold Hague, *The Allied Convoy System*.

> sconvolgente: 13 ettari del porto fra magazzini e navi distrutti: vennero affondati […tra gli altri]: *Todi* (ex *Rabelais*), piroscafo francese requisito da 4.999 tonnellate, ancorato lungo la Calata Quattroventi; la nave *Volta*, carica di munizioni, esplose verso le ore 11,45 disintegrandosi. Il fumo arrivò alla quota di 4.500 metri. […] L'esplosione del cargo fu talmente poderosa che gli equipaggi [dei bombardieri] la percepirono a cinque miglia d'altezza. Questo accrebbe molto i danni provocati dalle bombe. […] Il giorno 5 aprile, con l'inizio dell'*Operazione Flax*, avvenne una doppia incursione ad opera di aerei statunitensi. […] Come nella precedente incursione, la formazione proveniente da Monte Pellegrino con andamento in diagonale da Nord-Est sulla città, da una quota di 6.400 metri colpì il porto e vari punti di Palermo con […] un totale di 50 *Short Tons* di bombe. Al porto, la nave *Todi* (ex *Rabelais*), ancorata lungo il molo Calata Quattroventi, danneggiata nell'incursione del 22 marzo 1943, centrata, affondò spezzata in due[274].

Qualche dettaglio in più sulle condizioni della nave lo fornisce un telegramma spedito da Palermo al Ministero della Marina: «Le sottonotate unità sono state colpite durante l'attacco aereo su Palermo del 5/4/1943: Cisterna Germ. ETHILETE [in realtà *Ethilene*], danneggiata lato sinistro con via acqua; piroscafo TODI, poggiato di poppa sul fondo con locali poppieri allagati»[275].

Il Todi ritorna Rabelais, poi Susan Troth

Dopo la guerra, nel 1946 la nave torna alla compagnia a cui era stata requisita a seguito degli accordi Laval-Kaufmann: la *Compagnie des Affrétteurs Français* rigalleggia il *Todi*, lo riporta al vecchio nome *Rabelais* e all'antico servizio di trasporto, fino a quando nel 1961 lo aliena all'inglese *P.A. Learmond & Co* di Londra. Il tempo di sventolare la *Union Jack* sarà brevissimo per l'ex *Todi*, che ora è rinominato *Susan Troth*: giusto quello di navigare fino all'altro capo del mondo per essere demolito. Il 27 ottobre dello stesso 1961, infatti, mentre è al traino da Mihara a Nagasaki, affonda per una falla nello scafo al largo del piccolo Arcipelago delle Koshiki, a sud di Kyushu, la più meridionale delle grandi Isole giapponesi.

[274] Alessandro Bellomo, *Bombe su Palermo: cronaca degli attacchi aerei 1940-1943*, Zanica, Soldiershop, 2016, s.i.p.
[275] USSM, fondo "Attacchi alle basi", b. 7, fasc. 1033.

La nave *Assisi*

La petroliera Vendémiaire: tra crisi e interventi statali

Prima di essere chiamata come la città umbra, questa petroliera a vapore, varata in Francia nel 1929, era il *Vendémiaire*. E subito va chiarito un aspetto: di navi francesi col nome del primo mese del calendario repubblicano[276] ne esistono diverse, dal sottomarino della *Classe Pluviôse* (in servizio dal 1907 al '10; con esso anche *Ampère*, *Berthelot*, *Cugnot*, *Floréal*, *Resnel*, *Fructidor*, *Gay-Lussac*, *Germinal*, *Giffard*, *Messidor*, *Monge*, *Papin*, *Pluviôse*, *Prairial*, *Thermidor*, *Ventose* e *Watt*) alla fregata della *Classe Floréal* varata nel 1992 e ancora in servizio, fino a un'altra petroliera da oltre 18mila tonnellate costruita nel 1958. Con la conseguenza di una possibile confusione. Ma il nostro rimane *Vendémiaire* fino al dicembre del 1942. Dopodiché cambierà più volte nome e bandiera. La società di armamento che lo commissiona al cantiere *Deutsche Werft* di Amburgo[277] è la *Compagnie Nationale de Navigation* (*CNN*). Quando viene fondata a Parigi nel 1929, con l'omonima dicitura di un'altra vecchia *CNN* (in attività dal 1879 al 1904, ma con la quale non va confusa), la *Compagnie Nationale de Navigation* può ancora godere delle leggi sulle riparazioni di guerra che gravano sulla Germania e avvantaggiano non solo la marina militare francese, ma anche quella mercantile. Tra il 1929 e il '31 ordina infatti tre petroliere ai cantieri amburghesi: con il *Vendémiaire*, anche il *Frimaire* e il *Nivôse*. Questa piccola flotta dedicata ai mesi rivoluzionari (*Vendémiaire*, come accennato, è il primo mese, quello della vendemmia; *Frimaire* è il mese freddo tra la fine di novembre e quella di dicembre; *Nivôse* è il mese della neve, tra dicembre e gennaio) deve però fare subito i conti con la crisi economica mondiale innescata nel 1929 dal crollo della borsa di Nuova York. Così la compagnia si affida all'intervento dello Stato. Se ne occupa il Ministero delle Colonie, che nel 1932 mette i vettori della *CNN* a disposizione della Marina Militare. Il trasporto del petrolio, d'altro canto, è già a quel tempo di vitale importanza. Nel 1936 il *Vendémiare* è protagonista di un contenzioso tra la *CNN* e

[276] Il calendario repubblicano o rivoluzionario entra in vigore in Francia nel 1792 e rimane in uso fino a tutto il 1805: con lo scopo di festeggiare la caduta della monarchia, il capodanno è stabilito il 21 settembre, nel mese della vendemmia (*vendémiaire*, appunto). Sul calendario hanno scritto un interessante saggio Andrea Rosso, Mara De Paulis, Giuseppe Pontremoli, Mario Salomone, *La Rivoluzione del Calendario*, Torino, Il manifesto-Rossoscuola, 1988.

[277] Sorto nel 1918 sulle rive dell'Elba per iniziativa di tre gruppi industriali (la società mineraria *GHH*, *Gutehoffnungshütte*; la ben nota impresa di elettricità e motori *AEG*, *Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft*; e la compagnia di navigazione *HAPAG*, *Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft*), il cantiere sopperisce alla mancanza di navi in Germania dopo la fine della Prima Guerra Mondiale, quando perdite e confische avevano notevolmente ridotto le potenzialità della marineria tedesca. Negli anni Venti, pur in una situazione di difficoltà economica, arriva a occupare 6mila dipendenti e a varare diverse navi militari e mercantili. Nel 1926 acquisisce anche i cantieri *Reiherstieg*, sempre di Amburgo. Un vero boom si ha negli anni della Seconda Guerra Mondiale, quando lavora alla costruzione di sottomarini per la marina militare tedesca e impiega pure migliaia di prigionieri. Nel 1968 avviene la fusione con il cantiere *Howaldtswerke*. Altre notizie sul *Deutsche Werft* in Wolfram Claviez, *50 Jahre Deutsche Werft: 1918–1968*, Hamburg, Satz und Druck Broschek, 1968.

una compagnia americana, la *Pennsylvania Shipping Company*, e il caso risulta ancora oggi da manuale: noleggiata per il trasporto della melassa, la nave viene rifiutata dal noleggiatore a causa del mancato rispetto delle garanzie di navigazione offerte dalla *CNN* al momento della stipula del contratto; la *Pennsylvania Shipping Company*, infatti, lamenta come la descrizione delle «Pipelines 350 mm. intake; 300 mm. outlet; heating coils fitted right at bottom of tanks»[278], cioè delle tubazioni di aspirazione e delle bobine di riscaldamento non corrisponda affatto alla realtà, ottenendo una vittoria in tribunale che farà giurisprudenza. Il caso è ancora oggi citato nell'IMLI ("Manual on International Maritime Law"), per spiegare come «The charteres were also held entitled to repudiate the charter in a case were the condition of a tanker on delivery did not meet certain guarantees given in the charter in respect of its cargo lines and heating coils. The court held that the heating potential of the ship was a very important factor in relation to the charterer's intended use of the ship in the molasses trade»[279].

Coi convogli

Quando scoppia la Guerra, anche il *Vendémiaire* partecipa agli ormai noti convogli: lo troviamo infatti dall'8 al 17 ottobre 1939 con il Green.4 da Gibilterra a Porto Said (ma il Nostro incontra le altre 37 navi, quasi tutte inglesi, dopo aver salpato da Algeri); dal 6 al 12 dicembre 1939 con il convoglio BS16 da Brest a Casablanca (con lui, come visto, anche il *Rabelais*, futuro *Todi*; dal 22 al 29 febbraio 1940 col convoglio HG20F scortato da 6 navi da Gibilterra a Liverpool (ma il Nostro si ferma a Brest); dal 10 al 13 marzo 1940 col convoglio OA107, partito dalla foce del Tamigi ma disperso da un attacco (il Nostro raggiungerà Corpus Christi, coste del Texas, il 3 aprile in solitaria); tornato il 15 aprile ad Halifax (porto canadese sull'Atlantico – Nuova Scozia – sede di raffinerie petrolifere), vi riparte il 18 col convoglio HX36 in direzione Le Havre, dove arriva il 3 maggio; compie ancora un viaggio dal Tamigi a Corpus Christi dal 10 maggio al 3 giugno 1940 col convoglio OA145G, scortato da due navi; l'ultimo viaggio è col convoglio BHX51 dalle Bermude verso l'Europa, ma nonostante la scorta è costretto a tornare al porto di partenza col suo carico di greggio, per un attacco.

Il Vendémiaire diventa Assisi: difficoltà di gestione

Dopo gli accordi Laval-Kaufmann, il *Vendémiaire* passa al governo italiano, non prima però di un breve interregno tedesco dal dicembre del 1942 ai primi mesi del '43, durante il quale batte la bandiera della *Kriegsmarine* col nome di *Tempo 7* ed è

[278] *Pennsylvania Shipping Company v. Compagnie Nationale de Navigation*, (1936) 55 LI.L.Rep. 271.

[279] David Joseph Attard (a cura di), *The IMLI Manual on International Maritime Law*, vol. II, *Shipping Law*, New York, Oxford University Press, 2016, p. 274: «I noleggiatori sono stati anche ritenuti autorizzati a respingere il contratto nel caso la condizione di una cisterna alla consegna non soddisfaccia talune garanzie fornite nel contratto per quanto riguarda le linee di carico e le bobine di riscaldamento. Il giudice ha ritenuto che il potenziale di riscaldamento della nave fosse un fattore molto importante in relazione all'uso previsto da parte del noleggiatore della nave nel commercio di melassa».

di stanza a Marsiglia[280]. Il 9 marzo si muove dal porto francese alle 17,15 in direzione Sanremo (dove transita l'11 marzo alle 6,30) e Genova (dove approda in serata)[281]. Il compartimento di assegnazione è ancora quello ligure, come per le altre navi di questa serie. In estate la petroliera è rinominata *Assisi* e sottoposta, con le cisterne *Voghera* (ex *Dauphiné*) e *Bitonto* (ex *Pluviôse*) e i cargo *Lucca* (ex *Sahel*) e *Tarn*, a lavori di manutenzione. Delle difficoltà italiane di gestione e utilizzazione delle navi ottenute dagli accordi Laval-Kaufmann si è già detto; un paio di documenti riguardanti la pirocisterna *Assisi* ce ne danno conferma. Da una minuta del 14 luglio 1943 scritta dal capitano di vascello Gerardo Galatà (capo dell'Ufficio Trasporti Marittimi Combustibili Liquidi) e destinata al MARICOST[282], apprendiamo che:

> Per le difficoltà che si riscontrano nella pulizia delle tanche della cisterna "Assisi", si propone l'esecuzione della seconda pulizia solo alle tanche poppiere, mettendone una di esse nelle condizioni di trasportare benzina avio e le altre benzina auto. Le tanche prodiere possono essere messe nelle condizioni di trasportare solo gasolio sempre che l'approntamento dell'unità avvenga entro la prima quindicina del prossimo agosto[283].

Complicazioni insorgono addirittura nella verniciatura. Il 4 settembre arriva la comunicazione «segreta e urgentissima» del ministro della Marina al MARISTAT[284] (Ispettorato Combustibili Liquidi), su sollecitazione di Genova:

> La R. [Règia] Capitaneria di Porto di Genova nel riferire che per la mimetizzazione della pirocisterna "Assisi" ex "Vendemiaire" [*sic*] è preventiva[ta] una spesa di L. 36.000 (una sola mano di vernice a due tinte) richiede l'autorizzazione di questo ministero per la spesa, che sarebbe non necessaria se la nave dovesse rimanere inoperosa in quel porto od in altro. Perché la predetta spesa è a carico dell'erario, si prega far conoscere se la cisterna verrà utilizzata, altrimenti la mimetizzazione potrebbe essere rimandata.

Il ritorno in Francia

Ulteriori documenti che attestino se effettivamente l'*Assisi* sia servito come cisterna da trasporto nel suo periodo italiano non si conoscono. Pare comunque improbabile che la nave sia uscita dal porto di Genova, visto che nell'agosto del '43 è ancora in revisione e a settembre l'Italia avrebbe firmato l'armistizio. Probabilmente, dunque, seguendo la stessa sorte del *Foligno*, viene requisito dai tedeschi e portato in Francia. Qui, in effetti, batte bandiera della Francia di Vichy da metà febbraio del 1944, sempre col nome *Assisi*. E ancora col nome della città umbra è

[280] USSM, fondo "Archivio Naviglio Mercantile", b. 37, fasc. 23 A.

[281] *Ibidem*.

[282] MARICOST è l'abbreviazione che indica la Direzione Generale delle Costruzioni Navali e Meccaniche.

[283] USSM, fondo "Archivio Naviglio Mercantile", b. 37, fasc. 23 A.

[284] MARISTAT è l'abbreviazione che indica lo Stato Maggiore della Marina.

autoaffondato dai tedeschi come atto di sabotaggio. Rigalleggiato nel dicembre del 1944, a liberazione della Francia ormai avvenuta, l'*Assisi* torna francese per una ventina di anni, fino a quando non è venduto come ferro nel 1965. Il suo destino, come molte navi in quegli anni, è un porto giapponese, dove sarà demolito prima di essere portato a pezzi in fonderia.

La nave *Terni*

Già Azrou: merci e passeggeri dalla Francia all'Africa

Il *Terni* nasce francese col nome *Azrou* e diventa italiano solo in seguito agli accordi Laval-Kaufmann, come tutte le navi di questa serie. Ma diversamente dalle altre è l'unico che possa dirsi ancora esistente e sia (in qualche modo) visibile. Viene varato con dimensioni notevoli: oltre 100 metri di lunghezza, 13 di larghezza, 7 di profondità, quasi 3mila tonnellate di stazza lorda[285]; d'altronde è un mercantile per il trasporto misto di merci e passeggeri che la sua compagnia destina alla rotta Marsiglia-Nord Africa. È infatti ordinato agli *Ateliers et Chantiers de Bretagne* (*ACB*) dalla *Compagnie de Navigation Paquet* (*CNP*) nel 1931 e varato nello stesso anno a Nantes. Particolare in questa nave è la propulsione, data da turbine a vapore ma con possibilità di essere adattate a nafta: frutto dell'abilità acquisita negli anni dai cantieri *ACB*, nati nei primi del Novecento e noti in tutta la Francia per aver unito le doti di ingegneristica dei due fondatori (Eugène Guillet de la Brosse e Henri-Edmond Fouché)[286] con quelle nel campo della termodinamica di Auguste Rateau, uno dei più grandi scienziati francesi del tempo. Il loro nuovo modello di turbina a vapore garantisce in effetti diverse commesse, sia in campo militare che civile. Negli anni in cui è varato l'*Azrou*, ad esempio, dai cantieri di Nantes escono diversi altri mercantili con la caratteristica di essere efficienti e veloci. Il Nostro è infatti in grado di toccare una velocità di 14 nodi a pieno carico e 15 a vuoto[287]. Per le compagnie come la *Paquet*[288] è una qualità non secondaria. Come accennato, l'*Azrou*

---

[285] LR, *Navires à vapeur et à moteurs*, 1930-31, A.

[286] Su Guillet de la Brosse e Fouchet altre brevi note *infra*, nel paragrafo sulla nave-ospedale *Saint-François d'Assise*.

[287] USSM, fondo "Archivio Naviglio Mercantile", b. 37, fasc. 43.

[288] Nata nel 1863 come *Compagnie de Navigation Marocaine*, la società nei suoi primi anni collega proprio Marsiglia al Marocco; 1868 il traffico è esteso fino alle Isole Canarie e successivamente verso il Levante e il Mar Nero, tanto che nel 1874 cambia nome in *Compagnie de Navigation Arménienne et Marocaine*. Con l'avvio delle rotte verso l'Africa occidentale francese (Senegal, soprattutto) nei primi anni del nuovo secolo, la società cambia ancora in *Compagnie de Navigation Paquet*. Durante la Grande Guerra subisce diverse perdite; in più, con la crisi delle rotte verso il Mar Nero, la compagnia si specializza nei soli traffici verso le colonie francesi dell'Africa mediterranea e atlantica. Durante la Seconda Guerra Mondiale una nuova stagione di crisi si profila (con la perdita della maggior parte dei vettori), ma dal 1946 avviene il progressivo rinnovo e rilancio della flotta. Come quasi tutte le compagnie, subirà il definitivo tracollo quando negli anni Sessanta e Settanta il trasporto

deve infatti coprire nel minor tempo possibile la distanza tra Marsiglia (suo porto di compartimento e sede della compagnia) e la Libia e il Marocco e il Senegal (in genere toccava i porti di Tangeri, Agadir, Casablanca e Dakar), in modo da attirare le attenzioni di commercianti e passeggeri (la sua capacità ricettiva prima della requisizione è di 98 posti: 26 in prima classe, 24 in seconda e 48 in terza). Il nome della nave è un omaggio alla città marocchina di Azrou, che si trova nell'entroterra della rotta servita dalla *CNP*. Anche in questo caso, la possibilità che l'omonimia generi confusione è alta, perché la compagnia, dopo aver perduto il primo, nomina un altro mercantile con lo stesso nome *Azrou*, destinandolo allo stesso servizio sulla stessa rotta. Anno di varo (1949 per il secondo *Azrou*) e forma dello scafo fugano i dubbi a un'analisi più attenta.

L'Azrou Diventa Terni: soldati, bombardmenti, armi

Nel dicembre del 1942 arriva in Italia, è rinominato *Terni* e affidato alla *Tirrenia* di Napoli[289]. Il viaggio che lo separa definitivamente dalla Francia è datato 21 dicembre e da Marsiglia la nave arriva a Genova. Da qui, dopo un mese di sosta per i consueti controlli, prosegue per La Spezia il 24 gennaio 1943; quindi il 26 è a Livorno e Porto Santo Stefano, il giorno dopo a Civitavecchia e il 28 approda a Napoli, dove vengono avviati lavori di approntamento per carico munizioni. L'adeguamento delle stive dura però più a lungo del previsto (i tecnici si accorgono infatti che è in grado di accogliere solo piccoli carichi, come munizioni per armi portatili), tanto che il 4 aprile del 1943 è ancora in porto quando la città partenopea subisce uno degli attacchi aerei più devastanti di tutto il conflitto mondiale[290]. Il *Terni* è danneggiato non gravemente e il 26 aprile entra in bacino per le riparazioni. Ne esce il primo maggio, pronto a prendere il mare. Attende tuttavia ancora un mese in porto per ottenere le autorizzazioni all'imbarco di munizioni per rifornire

---

aereo soppianterà quello marittimo. Approfondimenti sulla *CNP* in Bernard Bernadac, Pierre Gallocher, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet et des relations maritimes France-Maroc-Levant-Sénégal de 1862 à nos jours*, Paris, Librairie de la Mer, 1991.

[289] Si è in parte già accennato, nel paragrafo dedicato all'*Umbria* ex *Bahia Blanca*, come la *Finmare* (società del gruppo IRI attiva nel settore dei servizi marittimi) operasse negli anni per coordinare i servizi di trasporto merci e passeggeri in Italia per conto dello Stato. Sulla scorta di tale progetto di razionalizzazione, nasce anche la *Tirrenia*, che proprio alla *Finmare* afferisce. Dal 1936 ha sede in Napoli e gestisce le aree del Tirreno e dell'Africa Mediterranea. Durante il secondo conflitto mondiale, destino comune a tante compagnie, conosce una crisi per la riduzione del traffico, per la perdita di grossa parte del naviglio, per il sequestro di altra parte a scopo militare; le vengono tuttavia affidati alcuni mercantili provenienti da potenze straniere, come il *Terni*. Dopo la guerra riesce a risollevare le proprie sorti, pur nelle generali difficoltà che il mondo della navigazione incontra. La società verrà privatizzata negli anni Novanta, nel solco delle ben note indicazioni provenienti dalla Comunità Europea.

[290] Diversi autori hanno recentemente raccolto testimonianze sugli sconvolgimenti di quella giornata, al termine della quale si contano 221 morti e 387 feriti: Lucia Monda, *Napoli durante la II guerra mondiale ovvero: i 100 bombardamenti di Napoli*, relazione al convegno ISSES (Istituto di Studi Storici Economici e Sociali) "Napoli durante la II guerra mondiale", del 5 marzo 2005, p. 10; Gastone Mazzanti, *Obiettivo Napoli. Dagli archivi segreti angloamericani i bombardamenti della 2a guerra mondiale*, Napoli, Provincia di Napoli, 2004, *passim*.

i militari di stanza in Sicilia. Il 12 giugno inizia il carico: 130 persone tra equipaggio e soldati italiani e tedeschi, più le armi, le munizioni e i viveri. La destinazione è Siracusa.

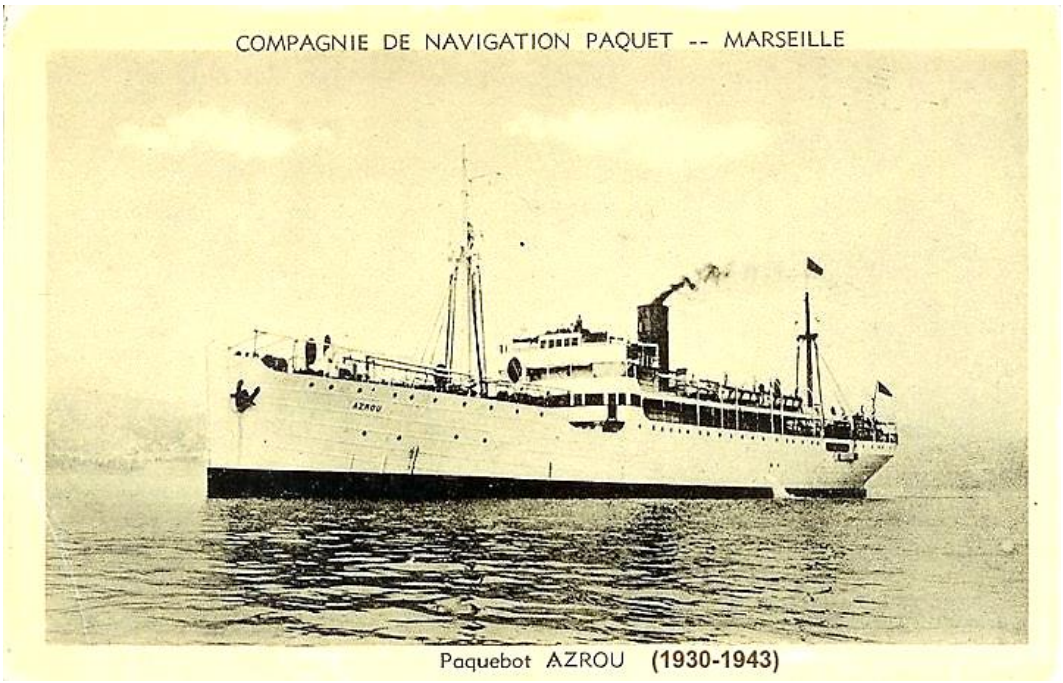


Figura 154: l'Azrou sotto le insegne della CNP in una cartolina fatta stampare dalla stessa compagnia.

I siluri dell'Unison

Il viaggio inizia il 15 giugno 1943, al comando del savonese Domenico Gay. Alle 14,25 del giorno dopo il *Terni* è segnalato in transito nello Stretto di Messina[291], ma alle 19 circa, mentre naviga verso Catania, viene silurato e cola a picco al largo di Acireale. Significativa, tra le altre e tra le più lucide, la testimonianza lasciata da Giovanni Cantoni, marò a bordo della nave, uno dei superstiti. Nato a Milano il 28 maggio del 1922, egli è sul *Terni* per raggiungere Siracusa ed essere utilizzato in Sicilia come nebbiogenista: questi uomini dei reparti chimici sono impegnati, in caso di allarmi aerei, a occultare le basi militari, le installazioni missilistiche o altri potenziali obiettivi attraverso sostanze fumigene (in genere una mescolanza di cloridrina solforica e di anidride solforica che veniva polverizzata sotto pressione, attraverso speciali ugelli). In capo a una settimana, Mussolini avrebbe pronunciato quello che sarebbe passato alla storia come "discorso del bagnasciuga", in riferimento alla necessità di tenere ogni possibile sbarco alleato – peraltro ormai prossimo a concretizzarsi – «congelato su quella linea che i marinai chiamano bagnasciuga»[292]. Così si capisce la presenza del nebbiogenista Cantoni sul *Terni*; e queste le sue parole sull'affondamento:

[291] USSM, fondo "Archivio Naviglio Mercantile", b. 37, fasc. 43.

[292] Su quel discorso e sul contesto in cui viene pronunciato, non lungi dal prossimo sbarco alleato in Sicilia (a partire dal 10 luglio 1943), si veda Renzo De Felice, *Mussolini l'alleato 1940-1945*, I, *L'Italia in guerra 1940-1943*, Torino, Einaudi, 1990, pp. 1170-73, 1468.

> Verso le ore 20 del 15 giugno, siamo partiti da Napoli diretti a Siracusa col P/fo Terni. Eravamo scortati da un Ct [cacciatorpediniere: è l'*Orione*, comandato da Virgilio Nasta] e da due corvette [una è il *Driade*, l'altra il *Persefone*]. In testa navigava l'*Orione* seguito dal piroscafo ai cui lati stavano le due corvette a distanza di circa 150/200 metri. Il capitano e il personale durante la navigazione stavano in plancia. Da Napoli fino a Brucoli [poco a nord di Augusta, dove in realtà non arriverà] non abbiamo fatto avvistamenti. Verso le ore 19 del 16 giugno eravamo a circa due miglia da terra. Improvvisamente, mentre parlavo con altri marinai, ho sentito un formidabile scoppio in conseguenza del quale rimasi sepolto sotto rottami vari. Seguì un altro scoppio e mi trovai in mare. Mi aggrappai ad un rottame, non vidi la nave inabissarsi. Rimasi in acqua circa mezz'ora, dopo la quale fui salvato da una barca a motore che mi portò su una delle tre unità che non so individuare. Mentre ero in acqua ricordo confusamente di aver sentito invocare aiuto da alcuni tedeschi. Anche io gridavo. C'era un aereo che faceva segnalazioni rosse [scortava la nave da Messina]. Si sentivano in acqua gli scoppi provenienti dalle bombe da getto lanciate dalle corvette. A bordo mi colse la febbre e perdetti coscienza. Non posso quindi dirvi altro[293].

Come sono andate le cose? A silurare il *Terni* è stato l'HMS *Unison*, un sottomarino inglese di recentissima costruzione, appartenente alla cosiddetta Classe *U* della *Royal Navy* (hanno tutti nomi che iniziano con la U), varato nel 1941 dai cantieri *Vickers-Armstrong* di Barrow-in-Furness (in Cumbria) e operante quasi sempre nel Mediterraneo. Anche quel 16 giugno del 1943 è in missione di perlustrazione. Prima e dopo il *Terni*¸ infatti, tra le sue vittime si contano altre navi italiane (i mercantili *Enrichetta* e *Maria Foscarini*, i vascelli *Luigi Verni*, *Carlo P.* e *Angela*, la cisterna *Zeila* e la petroliera *Pozarica*) e tedesche (il sottomarino *Jaedjoer*). Prima di essere smantellato nel 1950, l'*Unison* servirà anche la marina sovietica tra il 1946 e il '49 col nome *V3*. Dotato di quattro bocche da fuoco interne alla prua in grado di lanciare siluri da 21 pollici (533 millimetri), è proprio con queste armi che centra a distanza ravvicinata il *Terni* sulla murata di sinistra. Per la nave è la fine certa, nonostante il tentativo dell'equipaggio di dirigerla verso la costa (Capo Mulini non dista che un paio di chilometri) e farla arenare. Soccorrono i naufraghi principalmente le corvette *Driade* e *Persefone* che sono di scorta, mentre sull'*Orione* graverà un «rimprovero» ufficiale da parte del capo di stato maggiore della Supermarina[294]: per avere avuto un comportamento passivo dopo il siluramento, «senza prendere alcun provvedimento di reazione» e per essere «rimasto sul luogo per soli 14 minuti per ricerca dei naufraghi»[295].

---

[293] La testimonianza dell'affondamento del *Terni* è tratta dal verbale del naufragio, raccolto dal capitano di fregata Pietro Turchi, a capo della base navale di Augusta: USSM, fondo "Archivio Naviglio Mercantile", b. 37, fasc. 43.

[294] La Supermarina è il comando superiore della Règia Marina durante la Seconda Guerra Mondiale.

[295] USSM, fondo "Archivio Naviglio Mercantile", b. 37, fasc. 43.

Tra i naufraghi, oltre 50 non verranno mai più trovati; una quindicina riuscirà ad essere tratta in salvo (compresi tre militari tedeschi: Jhoan Majer e Georg Striepe, feriti alla testa; Samb Host, incolume); gli altri saranno salvati dalle navi accorse. Vale ricordare i nomi delle vittime posto in elenco in appendice, per memoria e per testimonianza del ruolo che svolgevano sulla nave. Come si noterà, la maggior parte dei decessi avvenne tra i lavoranti civili dell'equipaggio (se ne salveranno solo cinque).

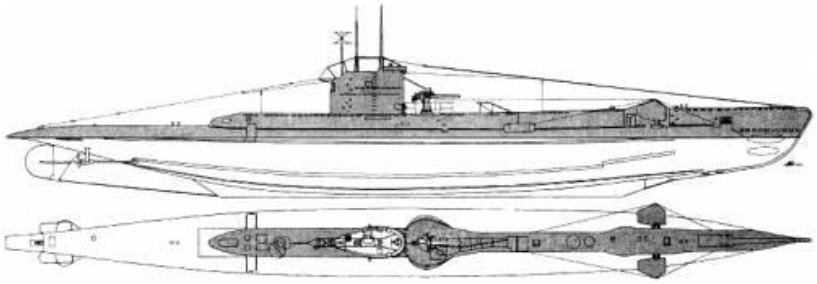


Figura 155: schema dell'Hms Unison, sul lato di dritta e dall'alto.

Quanti siluri?

Per quanto riguarda il numero dei siluri che hanno colpito lo scafo non sembra trovarsi perfetta concordanza: i documenti dell'USSM ne riportano due (anche la testimonianza di Giovanni Cantoni parla di due esplosioni; ma va tenuto conto del fatto che il *Terni* caricava armi e munizioni: un secondo scoppio può essere stato provocato da quelle); lo scrittore Derek Walters, citando il rapporto del tenente Danniell sull'azione dell'*Unison*, ipotizza due o quattro siluri[296]; più dettagliato il resoconto di John L.D. Barnett, che riporta di come l'*Unison* abbia messo nella sua vista il *Terni*, sparato una salva completa da una distanza di 600 metri, colpito il bersaglio con due siluri e innescato due esplosioni tanto forti da aver fatto tremare il sommergibile, ma non abbastanza perché non fosse in grado di resistere al flebile contrattacco della scorta italiana e tornare con lievissimi danni nella base di Malta[297]; i rilevamenti dei subacquei hanno invece individuato un'unica grande falla, dalla quale si riesce persino a penetrare nella stiva. Ma un altro squarcio più piccolo è in prossimità della prua.

Il relitto del Terni

Il relitto del *Terni*, infatti, è ancora accessibile, essendo scivolato su un fondale sabbioso e profondo poco più di trenta metri al largo della costa tra Catania e Acireale, nel punto che i siciliani chiamano Timpa di Santa Caterina: frutto dell'estremo tentativo dell'equipaggio, come si diceva, di salvare la nave. Oggi le gorgonie rosse hanno preso possesso delle strutture ferree, ancora però ben visibili nella loro interezza.

---

[296] Derek Walters, *The History of the British 'U' Class Submarine*, Barnsley, Pen & Sword Maritime, 2004, p. 109.

[297] John L.D. Barnett, *The Sea is My Grave*, Bloomington (Indiana), Xlibris, 2011. Altre notizie sull'affondamento del *Terni* da parte dell'*Unison* sono reperibili in Gordon Smith, Don Kindell, Donald A. Bertke, *World War II Sea War, Vol 9, Wolfpacks Muzzled*, Dayton (Ohio), Bertke Publications, 2016, pp. 113 e 437.

Figure 156-157: il relitto del Terni

Appendice: scomparsi in mare in seguito al siluramento del prisocafo *Terni* da parte del sottomarino *Unison* il 16 giugno 1943 (tra parentesi, città di residenza e ruolo svolto sulla nave)[298].

CIVILI
Alicata Vincenzo (Palermo, carpentiere)
Amato Corrado (Siracusa, marinaio)
Arena Pietro (Messina, fuochista)
Beltrami Carlo
Benevento Carmine (Torre del Greco, elettricista)
Bevilacqua Giovanni (Napoli, macchinista)
Borriello Ciro (Torre del Greco, ingrassatore)
Borriello Giuseppe (Genova, cambusiere)
Cavanna Vincenzo (Genova, capo macchinista).
Cella Salvatore (Salerno, ingrassatore)
Chinappi Tommaso (Gaeta, marinaio)
Colantuoni Antonio (Torre del Greco, marinaio)
Coppola Francesco (Castellammare di Stabia, primo ufficiale)
Costa Salvatore (Torre del Greco, cameriere)
D'Amato Giuseppe (Salerno, marinaio)
D'Urso Salvatore (Torre del Greco, fuochista)

[298] USSM, fondo "Archivio Naviglio Mercantile", b. 37, fasc. 43.

Flugi Federico (Napoli, piccolo)
Fontana Giuseppe (Castellammare di Stabia, secondo cuoco)
Fragalà Giorgio (Genova, cameriere)
Gay Domenico (Savona, comandante)
Genito Raffaele (Torre del Greco, piccolo)
Iaccarino Raffaele (Castellammare di Stabia, marinaio)
Iacono Silverio (Gaeta, secondo ufficiale)
Jovino Aniello (Castellammare di Stabia, operaio meccanico)
Licata Vincenzo (Palermo, terzo macchinista)
Liguori Giuseppe (Castellammare di Stabia, marinaio)
Maisto Gennaro (Torre del Greco, panettiere)
Mancini Eugenio (Genova, operaio frigorifero)
Marmorato Rocco (Genova, fuochista)
Morelli Luca (Torre del Greco, giovanotto di prima)
Onorato Silverio (Gaeta, terzo ufficiale)
Pierini Fortunato (Napoli, maestro di casa)
Rossi Potito (Ascoli Piceno, radiotelegrafista)
Russo Antonio (Torre del Greco, guattero)
Russo Giuseppe (Torre del Greco, guattero)
Salvatori Michele (Genova, fuochista)
Scolia Francesco (Palermo, nostromo)
Siringo Salvatore (Siracusa, marinaio)
Strazzuolo Carlo (Napoli, primo cuoco)
Surrato Antonio (Castellammare di Stabia, carbonaio)
Tagliamante Raffaele (Napoli, giovanotto di seconda)

MILITARI
Canepa Giobatta (Voltri, marò)
Cattaneo Elmi (Borgosesia, granatiere)
Colaianni Vito (Bari, segnalatore)
Esposito Vincenzo (Napoli, fuochista)
Fiorenza Carmelo (Siderno, fuochista)
Martinelli Giovanni (Ferrara, sergente)
Palmeri Attanasio (Palermo, fuochista)
Sannino Vincenzo (Portici, fuochista)
Santoro Carmelo (Messina, fuochista)
Schisano Roberto (Bagnoli, fuochista)

DECEDUTI DOPO I SOCCORSI
Ottaviucci Ivo (Pioraco, deceduto per emorragia a bordo della nave che ha recuperato i superstiti e li ha portati a Siracusa)
Individuo longilineo non riconosciuto (deceduto per emorragia all'ospedale di Siracusa)

La nave *Spoleto*

Un grande cargo francese

L'ultima nave "umbra" per anno di varo tra le requisite in seguito agli accordi Laval-Kaufmann è il cargo *Spoleto*. All'inizio della sua storia batte bandiera francese e si chiama *Calédonien*: ordinato nel 1939 alla *Société Provençale de Constructions Navales* (un cantiere specializzato nella costruzione di grandi navi, attivo da quasi un secolo e con sede alla Ciotat, costa provenzale tra Marsiglia e Tolone[299]), appartiene alla *Compagnie Générale Transatlantique* (*CGT*). Il *Calédonien* è una nave da trasporto di considerevoli dimensioni: quasi 144 metri di lunghezza e 19 di larghezza, una stazza lorda di poco meno di 8mila tonnellate[300] e un motore diesel della ditta franco-svizzera *Sulzer*[301], in grado di farle raggiungere la velocità di punta di 16 nodi. La *CGT* è d'altronde in quegli anni già nota nel mondo del commercio marittimo per la qualità dei suoi transatlantici (su tutti, si ricordino almeno il *Paris*, l'*Île-de-France* e il *Normandie*: veri e propri miti nella marineria transalpina); e anche il trasporto cargo, che era continuato a crescere dall'inizio del secolo fino a occupare una quota significativa delle sue attività, è rimasto sempre molto curato. E ciò fin dai tempi della fondazione, avvenuta a Parigi nel 1855 per iniziativa dei fratelli Emile e Isaac Péreire, quando la società aveva gettato le basi della propria fortuna assicurandosi il trasporto della posta dalla Francia al Nord America (poi allargato all'America Centrale e al Pacifico).

Il breve periodo italiano: da Calédonien a Spoleto

È dunque ancora una nave giovane ed efficiente il *Calédonien* quando nel 1942, dopo essere stato requisito dalle forze armate dell'Asse, è destinato al trasporto munizioni per l'esercito italiano. Per un breve periodo. Come infatti avviene per la maggior parte delle navi requisite, il pericolo è costantemente in agguato e nel caso

---

[299] La *Société Provençale de Constructions Navales* nasce nel 1916 col preciso scopo di inglobare e ridare vigore economico al vecchio e già notissimo *Chantier Navale de La Ciotat*, sorto nel 1851 appunto nella città provenzale, sulla spinta delle prime società di navigazione (come la *Compagnie des Messageries Impériales – Les Messageries Maritimes* dal 1870), bisognose di armare in fretta navigli efficienti e veloci in un periodo di grande espansione del trasporto via mare. Ai tempi del completamento del nostro *Calédonien*, i cantieri della Ciotat avevano già lanciato oltre 80 unità, anche di grandi dimensioni.

[300] LR, *Steamer & Motorships*, 1939-40, Cal.

[301] La *Sulzer* è oggi una multinazionale dei motori, ma è stata fondata nel 1834 a Winterthur. Inizialmente fabbrica telai per la tessitura, ma alla fine del XIX ottiene la licenza per la costruzione di motori. Il primo diesel esce dalla Sulzer nel 1898 (il giovane Rudolf Diesel era stato tra l'altro tra i suoi dipendenti, prima di sviluppare tra Parigi e Berlino il motore che lo renderà famoso). Tra gli anni Trenta e Quaranta, è una impresa ormai affermata (tanto da attirare gli interessi del nazismo durante la corsa agli armamenti) e ottiene numerosissime commesse anche dalla cantieristica navale. Nel gennaio 1918 viene fondata, su iniziativa del governo francese per la costruzione di motori diesel di propulsione marina, la *Compagnie de Construction Mécanique Sulzer*, ramo francese della società di Winterthur. A capitale franco-svizzero, la sede è stabilita a Parigi e l'officina a Saint-Denis. Nel 1958, il laboratorio di Saint-Denis è sostituito da un nuovo impianto situato a Mantes-la-Ville.

dello *Spoleto* si presenta in forma di attacco aereo (come già visto per il *Foligno* e il *Todi*), mentre è in corso un'operazione angloamericana sulla Tunisia. Col carico di bombe che ha nella stiva, esplode con fragore, colando a picco il 27 gennaio 1943. Sull'esatta posizione dell'esplosione le fonti divergono: Donald A. Bertke, Gordon Smith e Don Kindell la pongono vagamente nel braccio di mare tra Napoli e Biserta (porto tunisino all'estremo nord dell'Africa)[302]; l'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana, che pare più preciso, indica nel porto di Biserta il luogo dell'affondamento[303]. Non possono esservi dubbi sul fatto che quel 27 gennaio il porto tunisino, importante avamposto in quel momento in mano all'Asse, sia stato pesantemente bombardato: tra le altre unità italiane colpite e affondate risulta ad esempio il posamine *Unie* ex *Kobac*[304].

[302] Donald A. Bertke, Gordon Smith, Don Kindell, *World War II Sea War, Vol 8: Guadalcanal Secured*, Dayton (Ohio), Bertke Publications, 2015, p. 204.
[303] USSM, fondo "Attacchi alle basi", b. 7, fasc. 1051.
[304] Varato nel 1918, già dragamine tedesco (si chiamava *M 121*), era stato acquistato dalla Marina Jugoslava nel 1920 e durante il conflitto era servito da pattugliatore costiero e come antisommergibile. Divenuto preda bellica, è al servizio della Marina Italiana dal 1941 al suo affondamento.

Le straniere col nome umbro

La nave *Perugia*: una "civetta" inglese

Le navi "civetta"

La Prima Guerra Mondiale, nel parlare comune del tempo meglio nota come "Europea", passerà alla storia come "Grande Guerra". La locuzione troverà giustificazione non solo per la varietà geografica dei Paesi partecipanti e l'impressionante numero di vittime (militari e pure civili), ma anche per l'applicazione di tecnologie nuove in campo bellico: lanciafiamme, armi chimiche, carri armati, aerei, treni, navi, sommergibili hanno dato a un conflitto in parte di trincea e di posizione, ancora simile dunque alle vecchie guerre ottocentesche, un portato mai visto sino ad allora. Quando i tedeschi ad esempio mettono in mare i loro famigerati *U-Boot* (abbreviazione che indica gli *Unterseebooten*, i "battelli sottomarini" in grado di silurare e affondare corazzate e mercantili senza essere visti) le strategie marine devono assumere un significato nuovo. Inizialmente sgomenti da tanta novità, gli inglesi controbattono attrezzando anch'essi una flotta sottomarina ed escogitando un espediente che pesca dalla tradizione marinara britannica secentesca. Al 1670, infatti, si fa risalire la prima nave "civetta" della *Royal Navy*: l'HMS *Kingfisher* era stato "travestito" da mercantile per attirare e dare la caccia alle navi pirata algerine che ledevano i traffici commerciali inglesi nel Mediterraneo. Similmente, una serie di navi mercantili viene requisita dall'Ammiragliato britannico a partire dal 1916 e utilizzata per operazioni di guerra. È una tattica che si basa sulla cosiddetta *Q-ship*: un cavallo di Troia, una nave civetta, da richiamo, da servizi speciali (in ispregio, i tedeschi – vedremo perché – la chiamano *U-Boot-Falle*, "trappola dell'*U-Boot*"; per gli inglesi è invece una *Decoy*, "esca").

Un clima di generale sospetto

All'apparenza comunissimi mercantili (battenti spesso bandiere di Paesi neutrali, con nomi esotici e dall'aspetto esteriore tranquillizzante, vetusto e dimesso), ma in segreto armate di tutto punto, queste navi sono camaleonticamente in grado di trasformarsi in pochi attimi in una torpediniera. Il nome *Q-ship* parrebbe derivare dalla lettera iniziale del porto irlandese di Queenstown, sede del comando delle operazioni. Il loro camuffamento (compreso il finto carico – in genere leggerissime balle di legno o di sughero) ha lo scopo di attirare, quali civette, le attenzioni degli *U-Boot* tedeschi interessati a sabotare i commerci inglesi sul mare; una volta intercettati, i sottomarini della *Kaiserliche Marine* sarebbero così diventati un bersaglio facile per i cannonieri a bordo della *Q-ship*. L'operazione doveva essere preceduta da un momento di finto panico: avvistato il sottomarino, i militari vestiti da comuni marinai avrebbero dovuto fingere paura, prendendo a correre sui ponti e inscenando persino una fuga nelle scialuppe. Questo avrebbe portato i tedeschi, senza insospettirli, ancora più a portata di tiro. In realtà, strategie di tal genere (che

pure si protraggono sino al secondo conflitto mondiale e in parte ritroviamo ancora oggi nella lotta alla pirateria mercantile) si concludono più spesso con la perdita della nave civetta che non con l'affondamento dei sottomarini. Inoltre, ben presto il trucco viene scoperto e la tattica viene applicata anche dalle potenze degli Imperi Centrali. In un clima di generale sospetto, si finirà per cannoneggiare senza particolari remore qualsiasi nave si avvisti, militare o civile.

A quel tempo, fa servizio per la compagnia scozzese *Anchor Line* la nave SS *Perugia*. È un mercantile per trasporto misto di merci e passeggeri, 4.438 tonnellate lorde, scafo in acciaio di 114 metri di lunghezza e 14 di larghezza, due ponti, un fumaiolo, due alberi ausiliari, motore a vapore a triplice espansione ed elica singola per una velocità massima di 13 nodi. Il varo avviene il 16 maggio 1901 dai cantieri *D. & W. Henderson* di Glasgow[305]. I fratelli Henderson rappresentano in quel momento una vera e propria potenza nella cantieristica navale scozzese: oltre all'attività nella produzione *ex novo* e nella riparazione, sono anche *partner* della stessa *Anchor Line*, dalla quale ottengono la commissione di trentadue nuove navi tra il 1876 e il 1911, oltre al lavoro di manutenzione.

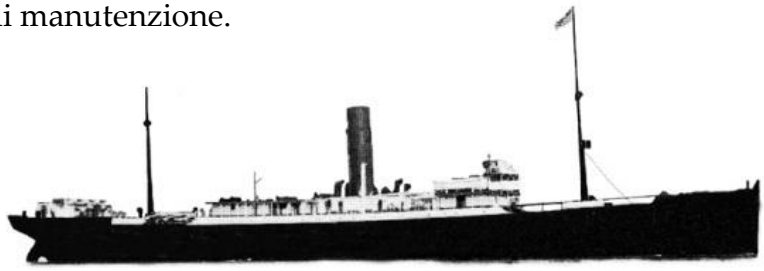


Figura 158: il Perugia in una delle rare immagini che lo ritraggono (la foto è del 1909)

Il Perugia: migranti dall'Italia al nuovo mondo

La *Anchor*, pure di Glasgow, fa inizialmente la spola (1850-63) tra la Scozia e Gibilterra, via Lisbona. Nei decenni successivi, con l'ingresso di nuovi soci (nel 1911 la potente *Cunard Line*), aumenta rotte e servizi, arrivando a collegare Glasgow con i porti di tutto il mondo (dalla Norvegia al Cile, dal Sud Africa all'Oceania). Negli anni in cui il *Perugia* è messo in acqua (il viaggio inaugurale si data al 12 agosto 1901), la *Anchor* ha affari anche nel Mediterraneo. È infatti una delle varie società britanniche di navigazione che trasporta migranti dall'Italia al Nuovo Mondo. Si

[305] È uno dei primi cantieri di Glasgow sul Fiume Clyde. Fondato da David Tod e John Macgregor nel 1835, rilevato alla morte dei fondatori dai fratelli Henderson nel 1874, sforna decine di navi fino ai primi anni Dieci del Novecento, quando passa ad *Harland & Wolff* (1919). L'ultima nave esce dal cantiere nel 1935; l'attività cessa nel 1936. Di una certa importanza è rilevare la produzione delle origini, quando Tod e Macgregor, due amici col pallino dell'ingegneria meccanica, accrescono a tal punto la loro perizia negli scafi in metallo (che andavano soppiantando quelli in legno) e nei motori a vapore da essere definiti "i padri della cantieristica in ferro sul Clyde" e da produrre colossi della navigazione come il *City of Glasgow* (1850) e il *City of Paris* (1865); si veda la pagina inrenet <http://www.gregormacgregor.com/Tod&Macgregor/shiplist.htm>. Tra i clienti dei cantieri negli anni della proprietà di Harland e Wolff troviamo le grandi compagnie di trasporto transoceaniche scozzesi e inglesi (come la *Anchor Line* e la *Lamport & Holt* di Liverpool), ma anche l'aristocrazia più facoltosa (per il principe di Galles costruiscono uno *yacht* nel 1893).

tratta, come già accennato, di una attività molto redditizia cui il governo italiano sta tentando di anteporre gli interessi delle compagnie nazionali. In una *brochure* che la *Anchor* stampa nel 1912 per pubblicizzare i suoi servizi di prima classe, al paragrafo denominato *Anchor Line Mediterranean Service* si legge:

> Steamers sail regularly from Leghorn, Naples and Palermo for New York direct, and from New York to Naples, Leghorn and other Mediterranean Ports. First Cabin: the steamships "Italia "Perugia" and "Calabria", employed in this service, accommodate a limited number of passengers. Staterooms are located on the bridge deck, well lighted and ventilated and very comfortable; electric light, baths and every convenience. Each steamer carries a Surgeon. Bill of fare is liberal and varied. Rates of Passage: New York to Naples, single, $60 to $75[306].

Indistinguibili all'occhio, per linea e dimensioni molto simili, *Perugia*, *Calabria* e *Italia*, nel solco della tradizione britannica di assegnare toponimi italiani alle navi (qui l'operazione è facilmente comprensibile, perché in netta maggioranza sono italiani i passeggeri della tratta di andata) sono le tre navi che viaggeranno per la *Anchor* lungo la rotta Livorno - Napoli - Palermo - Nuova York (con poche varianti) per almeno un quindicennio, cioè fino allo scoppio della Grande Guerra. Al conflitto sopravvivranno però solo il *Calabria* e l'*Italia* (entrambe finiranno per essere demolite nel 1923), mentre il *Perugia* nell'aprile del 1916 diventa la prima di una lunga serie di *Q-ship* (se ne contano almeno 360) riadattate dall'Ammiragliato britannico a scopo bellico e dislocate nel porto di Queenstown.

Da Perugia a Q1: il Moeraki

Col nome in codice di *Q.1* (appunto a indicare la prima *Q-ship* della flotta) e quello "fantoccio" di HMS *Moeraki*, il vecchio *Perugia* viene destinato a fare la civetta nel Mar Mediterraneo, dove tutto sommato è di casa. Non sappiamo molto di più su questa nave. Il riserbo dell'Ammiragliato è continuato negli anni. Pochissime sono anche le fonti iconografiche a disposizione, una sola delle quali è interessante: una fotografia incorniciata e custodita alla "Mariners Museum Library" di Newport (Virginia), ritraente la Baia di Nuova York. In primo piano, due *ferries*[307] come tanti se ne vedono in quel porto agli inizi del XX secolo; sullo sfondo, la sagoma del

---

[306] «I piroscafi salpano con regolarità da Livorno, Napoli e Palermo con destinazione diretta Nuova York, e da Nuova York tornano a Napoli, Livorno e in altri porti del Mediterraneo. Cabina di Prima Classe: le navi a vapore "Italia", "Perugia" e "Calabria", impiegate in questo servizio, possono ospitare un numero limitato di passeggeri. Alloggiamenti privati si trovano sul ponte di coperta, e sono ben illuminati e ventilati e molto confortevoli; [sono completi di] luce elettrica, bagni e tutte le comodità. Ogni piroscafo ha a bordo un chirurgo. La lista delle vivande è ampia e varia. Tasse di traversata: da Nuova York a Napoli, singola persona, dai 60 ai 75 dollari».

[307] Il *Ferry* è il tipico traghetto per il trasporto veloce di persone e merci nella Baia di Nuova York. Talvolta è tanto grande da ospitare automezzi e carrozze ferroviarie; più spesso, come in questo caso, è un piccolo vaporetto, con fumaiolo centrale, cabine coperte e stazza contenutissima (nelle linee somiglia ai vaporetti in servizio ancora oggi nella Laguna di Venezia).

Perugia alla fonda; nel *passe-partout* in cartone, un timbro dà il titolo all'immagine: "Hoffman Island". L'Isola artificiale (meno di cinque ettari, dedicata nel nome a John Thompson Hoffman, già sindaco e governatore della Grande Mela negli anni Sessanta e Settanta dell'Ottocento), è usata a quel tempo come stazione di quarantena per isolare gli immigrati che arrivano da Ellis Island col sospetto di essere portatori di malattie contagiose[308]. L'episodio ritratto dalla fotografia si riferisce a un'epidemia di colera scoppiata a bordo del *Perugia* nel giugno 1907 con tre casi assodati[309].

Figura 159: un dettaglio della foto conservata alla "Mariners MuseumLibrary" di Newport, con il Perugia in quarantena sullo sfondo.

Per il resto, molte immagini associate al *Perugia* sono errate e fuorvianti, perché lo confondono con un'altra nave che si chiama *Moeraki* (il nome fantoccio dopo la requisizione), molto simile anche nella linea e nelle dimensioni (d'altronde proviene anch'essa da un cantiere scozzese sul Clyde: quello di William Denny a Dunberton). Al di là di questo, il *Moeraki* della compagnia *Union Steam Ship Company of New Zealand* non può essere scambiato per il Nostro. Se entrambe sono navi di linea, diversi sono infatti i porti di destinazione; e il *Moeraki* neozelandese, che staziona sempre nel Pacifico (dalla Nuova Zelanda alla Tasmania, dal Giappone alle Figi, con una parentesi come trasporto truppe durante la Prima Guerra Mondiale), sopravvive al *Perugia-Moeraki* di quasi vent'anni.

Qualche curiosità desta comunque questo nome con cui l'Ammiragliato inglese manda il *Perugia* in guerra: Moeraki è un villaggio della regione di Otago, sull'omonimo promontorio nell'Isola Meridionale della Nuova Zelanda. Agli antipodi rispetto all'Europa, l'abitato è oggi famoso in tutto il mondo per quella biz-

[308] Dopo essere servita alla marina americana come centro di formazione e sperimentazione tra le due guerre e come stazione per la flotta antisommergibile durante il secondo conflitto mondiale, oggi Hoffman Island è un parco ornitologico interdetto al pubblico. Sulla storia dell'Isola, Sharon Seitz, Stuart Miller, *The Other Islands of New York City,* Woodstock (Vermont), Countryman Press, 2002.

[309] *Cholera, Yellow Fever, Plague, and Smallpox, from June 28 to August 2, 1907*, in "Public Health Reports (1896-1970)", vol. 22, n. 30 (26 luglio 1907), p. 1053.

zarria geologica che sono le "Sfere di Moeraki": una cinquantina di massi (tra integri e frantumati), quasi perfettamente sferici, con diametro fino a due metri e con un peso che può raggiungere diverse tonnellate, adagiati sulla spiaggia di Kohekohe in una lunga teoria. Già all'inizio del secolo scorso Moeraki doveva essere un luogo conosciuto, se è vero che compare nella cartografia di fine Ottocento[310]. L'origine misteriosa del fenomeno (che i Maori associano a un leggendario naufragio divino, ma oggi spiegato dai geologi come una sorta di cristallizzazione di materiali disciolti in acqua, depositatiti lentissimamente in concrezioni sferiche sul fondo oceanico, riemersi in fasi tettoniche seguenti, erosi dal mare e scivolati infine sulla spiaggia), deve aver incuriosito anche i primi viaggiatori europei. Il nome esotico si presta bene a una nave civetta, devono aver pensato a Queenstown nel 1916; e lo stesso pensiero, solo rivolto a una nave di linea, deve aver còlto gli armatori della *Union Steam Ship Company of New Zeland*, che peraltro ha la sede a Dunedin, a meno di 100 km da quel lido.

Figura 160: le sfere di Moeraki in una bella ripresa aurorale.

Affondato come finta carboniera

Ben lungi dalle acque neozelandesi, dal primo viaggio (Genova - Nuova York via Livorno e Napoli) il nostro *Perugia* ha invece sempre percorso la rotta transatlantica, sopportando con la sua robusta stazza il peso dell'Oceano e delle sue correnti, degli anni e del carico (pochi, come accennato dalla *brochure*, i posti di prima classe: circa venti; molti di più quelli popolari: oltre 1.100). Ma le agili manovre adatte alla caccia non si addicono al *Perugia-Moeraki*. Come fosse stato camuffato durante il periodo di preparazione a Queenstown possiamo intuirlo dalle note che rilasciano Colledge e Warlow nel loro elenco (completo ma scarno) di navi della

[310] Sull'atlante Stieler del 1871, uno tra i più noti e diffusi in Europa e negli Stati Uniti tra la seconda metà dell'Ottocento e i primi del Novecento, il toponimo compare come *Moeraki Roads*, relativo cioè alla baia della spiaggia di Kohekohe, dove si adagiano le sfere in lunga fila (*Adolf Stieler's Hand-Atlas*, Gotha, Justus Perthes, 1871, carta 50/a).

Royal Navy[311] e nel libro d'oro della stessa *Royal Navy* durante la Grande Guerra a cura di Don Kindell[312]: entrambi lo descrivono come un *collier*, cioè una nave carboniera. Ad ogni modo, non basterà. Il *Perugia* verrà infatti smascherato, silurato e colato a picco dal sottomarino tedesco *U-63* il 3 dicembre di quello stesso 1916. L'azione, portata a termine dal capitano Otto Schultze[313], si compie in mare aperto tra la Costa Azzurra e la Corsica: il relitto giace ancora lì, negli abissi marini.

L'HMAT *Orvieto*: un mito australiano

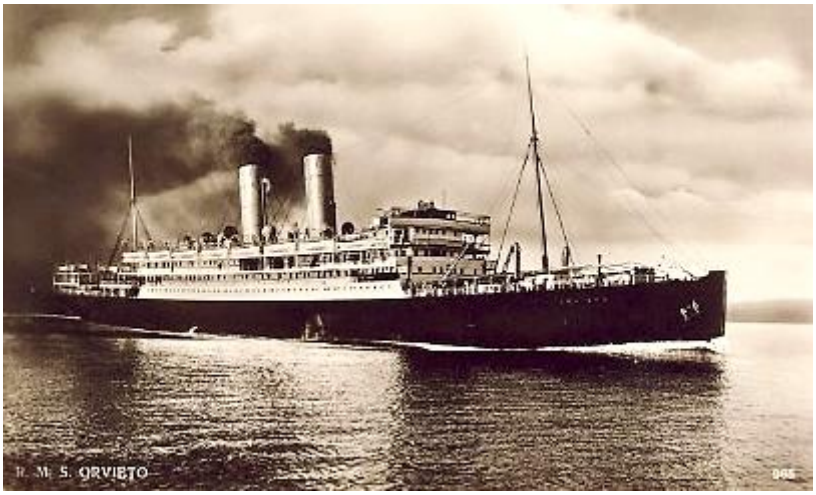


Figura 161: il transatlantico Orvieto della Orient Line in una cartolina dei primi anni del Novecento.

In principio, un grande transatlantico

C'è una nave che agli antipodi dell'Italia gode di una fama notevole: cimeli, materiale iconografico in gran mole, modellini, rievocazioni ne mantengono vivissimo il ricordo in Australia, sebbene il suo varo ci riporti al 1909, cioè oltre un secolo fa.

311 James Joseph Colledge, Ben Warlow, *Ships of the Royal Navy. The complete record of all fighting ships of the Royal Navy*, London, Chatham Publishing, 2006, p. 304.

312 Don Kindell, *Royal Navy Roll of Honour. World War 1 1914-18*, Part Two, Penarth, Naval-History, 2010, p. 299.

313 Otto Schultze (1884-1966), destinato dalla Marina Imperiale tedesca al comando del sottomarino *U-63* nel 1915, ottiene al termine del conflitto cariche e onorificenze per aver affondato durante diverse operazioni, oltre al *Perugia*, altre 52 navi (battenti bandiere britannica, francese, statunitense, italiana, egiziana, greca, norvegese e danese), per un tonnellaggio totale che supera le 130mila unità! Nel 1936 è promosso Ammiraglio, partecipando con questa carica anche al secondo conflitto mondiale. Notizie su di lui e sull'*U-63* (*U-Boot* tipico della *Kaiserliche Marine*, di quelli costruiti nell'arsenale militare *Germaniawerft* di Kiel che servirà la marina anche durante il nazismo) sono facilmente reperibili nella monumentale opera in dieci volumi ordinati alfabeticamente sulle navi da guerra tedesche di Hans H. Hildebrand, Albert Röhr, Hans Otto Steinmetz, *Die Deutschen Kriegsschiffe. Biographien. Ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*, Stoccarda, Mundus Verlag, 1990.

E ciò avviene in parte perché nei paesi anglosassoni la tradizione marinara ha radici profonde; ma soprattutto per il ruolo che questo grande piroscafo ha giocato nella storia patria australiana. L'HMAT *Orvieto* (la sigla sta per Her/His Majesty's Australian Transport: navi mercantili – inglesi affittate o tedesche catturate – utilizzate dal governo del Commonwealth per trasportare l'esercito australiano nelle destinazioni d'oltremare durante le due guerre mondiali) non è in realtà una nave australiana; né può dirsi che i suoi pochi mesi passati al servizio dell'esercito australiano rappresentino la parte più corposa della sua storia. Ma, se non altro per il dramma che quell'esperienza ha poi significato, a Brisbane, a Victoria, a Sydney ad Albany ricordano l'*Orvieto* con spirito patriottico. Un grande piroscafo, si diceva. Bastano le misure a rendere l'idea: 12.133 tonnellate di stazza lorda; oltre 163 metri di lunghezza, 19,5 di larghezza e quasi 12 di altezza; motori a vapore a quadruplice espansione che danno una potenza di 14mila HP, fanno muovere due eliche e portano la nave a una velocità massima di 18 nodi. D'altronde, quando la *Orient Steam Navigation Company* (ovvero *Orient Line*) la ordina ai cantieri *Workman, Clark & Co.* di Belfast[314], è nelle intenzioni degli armatori di assegnarla al servizio postale e passeggeri tra le Isole Britanniche e l'Australia. Dunque l'*Orvieto*, come viene battezzata in omaggio alla città umbra, deve avere tutte le caratteristiche del buon transatlantico. La *Orient Line* è una delle compagnie più longeve e attive nel Regno Unito di inizio Novecento: fondata alla fine del XVIII secolo con una piccola flottiglia di navi da crociera, si è ingrandita enormemente nel secolo successivo, inglobando altre ditte di trasporto e passando attraverso una serie di fusioni che le consentono di aprirsi al commercio verso l'Oriente (da cui il nome). Agli inizi del XX secolo si hanno i primi contratti con il governo australiano per il servizio postale transoceanico: la *Orient* e la *Peninsular* si dividono il trasporto, garantendo ognuna una nave veloce a settimana nella tratta Inghilterra-Australia. Il servizio postale consente così una ulteriore rapida espansione della *Orient*, che ordina a diversi cantieri una serie di cinque nuove navi da 12mila tonnellate l'una, tutte nominate poi con la iniziale O (come *Orient*, evidentemente): l'*Otway*, l'*Osterley*, l'*Orsova*, l'*Otranto*, l'*Ortona* e il nostro *Orvieto*. Con la posta, naturalmente, la compagnia offre anche servizio merci e passeggeri. La capacità di trasporto dell'*Orvieto* è di 1.117 persone (235 in prima classe, 186 in seconda e 696 in terza) e 2.690 metri cubi di carico refrigerato per le merci. Costato oltre 335mila sterline, l'*Orvieto* è pronto per il proprio viaggio inaugurale nel novembre del 1909: quando arriva a Brisbane proveniente da Londra (ma Belfast è il suo porto di compartimento) è la prima nave in assoluto ad attraccare nel nuovissimo molo dell'area portuale di

[314] L'azienda ha circa trent'anni di esperienza quando la *Orient* le ordina l'*Orvieto*; è stata infatti fondata da Frank Workman e George Clark nel 1880. All'inizio del nuovo secolo dai cantieri di Belfast escono navi transatlantiche per le principali compagnie del Regno Unito, come la *Cunard Line*. Per la *Orient Line* oltre all'*Orvieto* costruisce anche l'*Otranto*. Con lo scoppio della guerra, il cantiere si amplia ulteriormente per soddisfare la domanda militare, ma al termine delle ostilità viene prima acquistato dalla *Northumberland Shipbuilding Company* e quindi posto in definitiva liquidazione nel 1935.

New Farm, proprio nel centro della città (lungo i meandri del fiume che le dà il nome).

Con i soldati dell'ANZAC

Dopo un lustro di regolare servizio tra Londra e Brisbane, la nave, allo scoppio della Prima Guerra Mondiale e con la quasi immediata partecipazione dell'Australia e della Nuova Zelanda al fianco dell'Intesa, viene noleggiata nei mesi finali del 1914 dal Commonwealth per trasportare le truppe australi verso le zone di guerra europee. Passa due mesi in bacino a Sydney per essere adattata al trasporto delle truppe e assume la denominazione di HMAT *Orvieto*, con il codice identificativo *A3*, come appare ben evidente sulla fiancata. Il 21 ottobre 1914, mentre è alla fonda al porto di Melbourne, carica di militari, è visitata da Ronald Munro-Ferguson, governatore generale dell'Australia; sulle banchine, una folla di cittadini si accalca per dare l'ultimo saluto ai soldati in partenza per l'Europa. Con lei, che è considerata l'ammiraglia di quel convoglio, ci sono anche altri 16 mercantili requisiti: l'*A1 Hymettus*, l'*A2 Geelong*, l'*A4 Pera*, l'*A5 Omrah*, l'*A9 Shropshire*, l'*A10 Karroo*, l'*A15 English Star*, l'*A18 Wiltshire*, l'*A20 Hororata*, l'*A21 Marere*, l'*A22 Rangatira*, l'*A24 Benalla*, l'*A25 Anglo Egyption*, l'*A26 Armadale*, l'*A27 Southern* e l'*A28 Militiades*.
Tra ottobre e novembre le navi imbarcano il Quinto Battaglione di Fanteria, la Seconda Brigata di Fanteria e la Seconda Compagnia di Genieri da Campo dell'*Australian Imperial Force*: si tratta di migliaia e migliaia di militari, ai quali ad Albany si uniscono 14 navi cariche di reparti neozelandesi. Solo sull'*Orvieto* trovano posto quasi in 1.500. Anche nel porto sorto sulla Baia di Re Giorgio si ripetono le scene di Melbourne: migliaia di australiani salutano i soldati in partenza. All'arrivo in Egitto, queste forze costituiranno il ben noto ANZAC (*Australian and New Zealand Army Corps*), acronimo che diverrà l'antonomastico nome (Anzac Cove) della baia sulla via di Gallipoli (Turchia), triste luogo del loro battesimo del fuoco nel quale in migliaia perderanno la vita. Sull'Anzac Cove e sullo sbarco del contingente australiano e neozelandese, sui quasi 9mila morti di quella spedizione, toccante appare la testimonianza di Charles Edwin Woodrow Bean, corrispondente di guerra australiano e imbarcato proprio a bordo dell'*Orvieto*[315].
L'*Orvieto*, che ha a bordo anche William Throsby Bridges, generale in capo dell'*Australian Imperial Force*, naviga in testa al convoglio, ma a Colombo, nello Srī Lanka (che allora era ancora Ceylon), il 15 novembre deve fermarsi con l'ordine di accogliere a bordo i prigionieri dell'incrociatore tedesco *Emden*, catturato dopo 70 giorni di inseguimento nell'Oceano Indiano dall'incrociatore britannico *Sydney*. Con lo sbarco delle truppe e dei prigionieri ad Alessandria d'Egitto il 29 dicembre 1914, il controllo australiano sull'*Orvieto* ha termine e il piroscafo viene ora diretto a Londra e requisito dall'Ammiragliato. Quanto ai soldati dell'ANZAC a bordo della nave, quelli che scamperanno alla disastrosa Campagna dei Dardanelli

[315] Charles Edwin Woodrow Bean, *The Story of Anzac from the outbreak of war to the end of the first phase of the Gallipoli Campaign, May 4, 1915, Official History of Australia in the War of 1914–1918*, Sydney, Angus & Robinson, 1941.

dell'aprile del 1915, combatteranno poi sul Fronte Occidentale: sulla Somme, a Ypres, ad Amiens, sulle Fiandre. A loro in Australia e Nuova Zelanda è dedicato l'*ANZAC Day*, che ogni anno il 25 aprile ricorda con grande partecipazione lo sbarco di Anzac Cove.

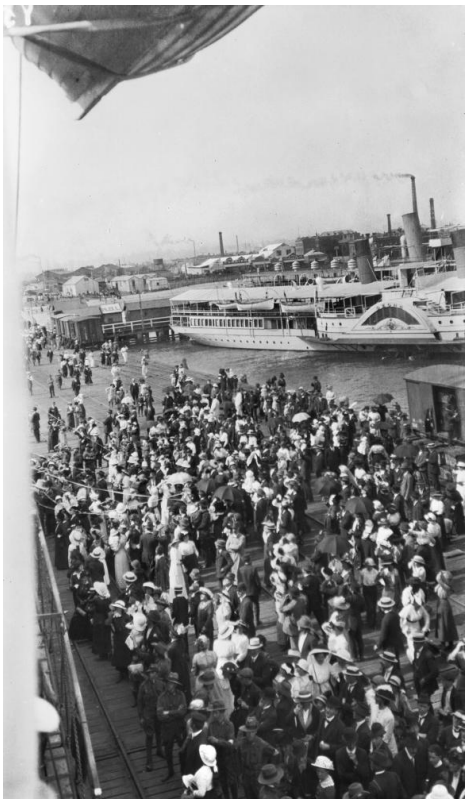


Figure 162-164: tre immagini della partenza da Melbourne, con l'imbarco dei soldati e la folla che invade il molo a salutarli.

Figura 165: dal bordo dell'Orvieto, in partenza da Albany.

Figura 166: sulla nave, passaggio in rassegna del Quinto Battaglione.

Figura 167: lo sbarco del contingente ad Alessandria d'Egitto.

Come posamine britannico

Da Londra, l'*Orvieto* è spostato a Tilbury, dove dal 15 marzo 1915 rimane due giorni nei bacini di carenaggio sull'estuario del Tamigi, prima di essere trasferito a Scapa Flow, nelle Orcadi. In questa impenetrabile baia, circondata quasi circolarmente dalle Isole Mainland, Graemsay, Burray, South Ronaldsay e Hoy, la *Royal Navy* ha stabilito la sua maggior base navale, luogo di partenza per tutte le operazioni nel Mare del Nord. Qui l'*Orvieto*, ormai attrezzato come posamine, rimane per dieci mesi, fino a quando è destinato con l'HMS *Princess Margaret*, altro mercantile requisito a scopo bellico, al minamento del lunghissimo tratto di mare tra Sheerness e Rosyth; la intera costa orientale britannica è infatti al tempo sotto la minaccia degli *U-Boot* tedeschi. Il suo porto di riferimento è in questo periodo quello di Immingham, sull'estuario dell'Hull, a metà strada tra gli estremi da pattugliare. Il 18 febbraio 1916, proprio a Immingham ha una collisione con la nave svedese *Abiska*, che tuttavia gli provoca solo lievi danni. Un mese dopo ha un altro problema: il 20 marzo si incaglia in una secca al largo di Sheerness. Il 24 aprile è impegnato in uno scontro a fuoco contro alcuni aerei tedeschi, senza che si riscontrino danni né effettivi risultati utili.

Nuova requisizione: con la Northern Patrol

Il 25 maggio, con il pagamento dell'equipaggio avvenuto ai Royal Albert Docks di Londra, al tempo la più grande area cantieristica della città, l'*Orvieto* torna a uso civile. Ma solo momentaneamente. Le esigenze belliche impongono infatti una quasi immediata nuova requisizione, tanto che alla fine di luglio del 1916 è già pronto per lasciare Londra e unirsi alla *Northern Patrol*. La "Pattuglia del Nord" è al tempo impegnata in un'operazione militare, in gran parte appannaggio della *Royal Navy*, con lo scopo di creare un blocco navale che limiti il passaggio delle navi mercantili tedesche: con il *10th Cruiser Squadron*, in effetti, l'*Orvieto* contribuisce alla cattura e alla perquisizione di una trentina di mercantili in sei mesi, nel Mare del Nord e tra l'Islanda e le Isole Britanniche. Tra il settembre del '15 e il gennaio del '16 staziona a Glasgow e a Busta Voe, al centro di Mainland, la principale Isola delle Shetland e base del "Decimo Squadrone Incrociatori": qui si scontra con un peschereccio, causando alla piccola imbarcazione la rottura degli alberi e del fumaiolo. I suoi danni sono ancora una volta limitati, ma deve essere riparata a Hebburn; lascia i bacini di carenaggio sul fiume Tyne solamente nel settembre del 1917, quando si riunisce alla "Pattuglia del Nord" a Liverpool. Anche qui subisce delle riparazioni; in più, a gennaio del 1918 scoppia a bordo una serie di piccoli incendi che ne provoca un lungo periodo di inattività.

Scorta ai convogli

Il 23 marzo l'*Orvieto*, come mercantile armato, lascia Liverpool per fungere da scorta ai convogli transatlantici diretti da Cardiff verso Rio de Janeiro e verso Stati Uniti (Nuova York) e Canada (Halifax e Québec). Il 28 ottobre 1918 è a Devonport, suo ultimo approdo: in questo sobborgo occidentale di Plymouth, nel Devon appunto, sede ancora oggi di una delle maggiori basi navali militari d'Europa, riceve la visita del principe Arturo di Connaught e Strathearn (figlio della regina Vittoria) e dell'ambasciatore del Giappone (allora Paese alleato degli inglesi).

Il ritorno al servizio civile

Alla fine del 1918, l'*Orvieto* torna alla *Orient Line*. Il suo primo viaggio verso Brisbane dopo la guerra è del novembre del 1919; da quella data, rimane ininterrottamente in servizio per undici anni, durante i quali, a parte un incagliamento nel fiume Brisbane senza gravi conseguenze, non si segnalano particolarità. Nel 1930, ormai obsoleto, non convertito a bruciare petrolio, in un periodo di generale crisi per il trasporto merci e passeggeri transoceanico, il piroscafo viene venduto a una ditta di demolizioni scozzese: trasferito da Southampton a Bo'ness (stesso approdo finale dell'RMS *Umbria* della *Cunard*), viene smantellato a partire dal 3 aprile 1931. Nel corso dell'operazione, decine di cimeli verranno risparmiati. Alcuni sono rimasti in Scozia, altri col tempo sono tornati in Australia.

Figure 168-170: modello in legno in scala 1:48 dell'HMAT Orvieto, prodotto dalla Workman Clark & Company per la Orient Line (nel 1926, il governo australiano ha richiesto il modellino alla compagnia per esporlo nell'Australian War Memorial, dove a tutt'oggi si trova); a destra, il francobollo celebrativo della nave Orvieto (serie "Navi della Prima Guerra Mondiale") emesso in Liberia nel 2015.

Le navi dei santi

San Francesco

Di navi dedicate a san Francesco, come detto, ne esistono a decine. Si va dal galeone a 52 cannoni schierato nel 1588 nella *Escuadra portuguesa* dell'*Armada Invencible* alla nave che la Repubblica di Venezia cattura nel 1618 al duca di Ossona di ritorno da Trieste (dove ha scaricato sale)[316], dai velieri maltesi dell'Ottocento[317] fino alle più contemporanee motonavi, come i pescherecci di Porticello di Santa Flavia (Palermo) o quello affondato durante l'attacco aereo a Carloforte il 22 aprile 1943[318], e infine la bettolina da bunkeraggio★ ancora oggi in attività nel porto di Genova[319].
È difficile però stabilire se l'omaggio (in questo caso vero e proprio atto di devozione, come tipico nella marineria) sia rivolto al riformatore di Assisi: tra beati e santi la cattolicità annovera infatti più di un Francesco. Qualsiasi dubbio si dissipa quando coll'agionimo compare anche la città di Assisi. Accade in gran parte con navi che battono bandiera spagnola o di una ex colonia spagnola, complice naturalmente la profonda tradizione religiosa della "Cattolicissima" e la radicata presenza francescana in quei luoghi.

Le *San Francisco de Asís* nella marineria spagnola

Dalla fine del XVII secolo, sono diverse le navi che la marina militare spagnola dedica al santo di Assisi, perché protegga in guerra l'*Armada Real*: il 1689 è l'ultimo anno in cui nei registri compare il *San Francisco de Asís* con il suo armamento di 50 cannoni; dal 1726 al '41 è attiva una nave con lo stesso nome e armata di 52 cannoni;

---

316 Pierre Antoine Daru, *Storia della Repubblica di Venezia*, Tomo XI, Capolago, Tipografia Elvetica, 1837, p. 88.

317 Registrate nell' MNL rispettivamente a partire dal 1850 (numero ufficiale 30089), 1866 (numero ufficiale 55611), 1882 (numero ufficiale 83594) e 1890 (numero ufficiale 74417: ma in questo caso il brigantino è dedicato a san Francesco di Paola).

318 Tra bilance e rimorchiatori, con la barca da pesca *San Francesco* affondano a seguito di quell'incursione alleata sui porti sardi altre 16 navi, senza vittime né feriti tra i marittimi: USSM, fondo "Attacchi alle basi", b. 7, fasc. 1046.

319 Il *San Francesco* di Porticello è una barca di 20 metri per 5 e staziona nel piccolo ma attivissimo porto peschereccio del comune di Santa Flavia, insieme ad altri 265 natanti (*Direzione generale delle politiche interne dell'Unione*, *Unità tematica B: politiche strutturali e di coesione. La pesca in Sicilia*, 2010, p. 27); il *San Francesco* di Genova, costruito nel 2009, ha una lunghezza di 75 metri, una larghezza massima di 13, per una stazza lorda di quasi 1.400 tonnellate.

sono 70, invece, le bocche da fuoco del *San Francisco de Asís* varato nel 1746 e dato alle fiamme dal suo stesso equipaggio per evitarne la cattura.

Ma il più significativo è senza dubbio il *San Francis de Asís* lanciato nel 1767 dal *Real Astillero* di Guarnizo (sede dei cantieri dell'*Armada Real*, sulla costa cantabrica nei pressi di Santander): 74 cannoni, una lunghezza di 196 piedi di Burgos e 4 pollici (corrispondenti a 55,5 metri)[320], 51 piedi di Burgos di larghezza (14,5 metri), 1.600 tonnellate di stazza. Con Bilbao come porto di compartimento, ma attivo in diversi altri della Penisola Iberica, il *San Francisco de Asís* serve naturalmente allo scopo bellico di una Spagna ormai in declino, come nave da caccia o da pattugliamento. È considerata una barca maneggevole e robusta, veloce e affidabile, insomma una delle migliori a disposizione dell'*Armada*.

Nella Guerra Anglo-Spagnola (1779-83)

Diverse sono le azioni rimarchevoli. Nel giugno del 1779, al comando del capitano Jose Domas y Valle, salpa da Cadice per unirsi alla seconda divisione del tenente generale Luis de Córdoba, che con i francesi del conte d'Orvilliers pone l'assedio a Gibilterra, dando avvio in territorio europeo alla cosiddetta Guerra Anglo-Spagnola (1779-83). Dopo mesi di inutili sforzi, il blocco navale franco-spagnolo viene infine rotto dagli inglesi. Nel luglio, ad assedio ancora in corso, il *San Francisco de Asís* viene disalberato da una cannonata inglese; complice anche il diffondersi dello scorbuto tra i suoi marinai, deve riparare a Brest. Nell'ambito della stessa guerra, miglior fortuna ha la nave durante l'assedio di Pensacola, roccaforte inglese della Florida, già colonia spagnola: qui è infatti segnalato con la flotta franco-spagnola dell'ammiraglio José Solano y Bote che nel maggio 1781 contribuisce alla conquista la città; con la stessa flotta torna in Spagna dopo la guerra, entrando a Cadice il 20 luglio. Nel 1790 è a Nutka, altro lembo di terra conteso da spagnoli e inglesi (l'Isola si trova nell'Oceano Pacifico, poco al largo della regione canadese della Columbia Britannica, cui appartiene oggi). Nel 1793, in piena Rivoluzione Francese, rovesciato il quadro delle alleanze, la Spagna invia una flotta in aiuto dei Savoia per liberare le Isole sarde di Sant'Antioco e San Pietro, cadute in mano francese[321]. Della spedizione, partita da Cartagena e comandata da Andrés Tacon, fa parte anche il *San Francisco*. In quegli anni turbolenti partecipa a diverse missioni, soprattutto contro la pirateria francese e inglese, come scorta ai mercantili spagnoli, come trasporto di truppe verso le colonie americane. Un pittore rimasto anonimo lo ritrae in una battaglia contro tre fregate e una corvetta inglese nel gennaio del 1797: l'opera del 1848 è al Museo Naval di Madrid.

---

[320] Giuseppe Guidi, *Ragguaglio delle monete, dei pesi e delle misure attualmente in uso negli stati italiani e nelle piazze commercianti d'Europa*, Firenze, Felice Le Monnier, 1839, p. 166.

[321] Marco Massa, *1793. Sant'Antioco tra Rivoluzione e Identità*, in "Annali 2009", Nuova Serie, X (2009), p. 181.

Nella battaglia di Trafalgar

Il 21 ottobre 1805, la grande Storia travolge il *San Francisco de Asís*: chiamato infatti a pattugliare e difendere le coste di Cadice per favorire l'ingresso in porto dei mercantili spagnoli, avvista nei pressi di Capo Trafalgar quattro navi che non rispondono ad alcun segno di richiamo. Si tratta in effetti di quattro unità inglesi (due fregate da 40 cannoni, una da 34 e uno *sloop*★ da 28) e la Spagna, in quella circostanza, è ancora alleata con la Francia contro i britannici; avranno capito i lettori che la grande Storia rimanda alla celeberrima battaglia navale che si combatte nelle acque che lambiscono il Capo nei pressi di Cadice e che vede fronteggiarsi la flotta inglese dell'ammiraglio Nelson e quella franco-spagnola. Il *San Francisco* è armato quel fatidico 21 ottobre 1805 con 28 cannoni da 24 libre, 30 cannoni da 18, 8 cannoni da 8, 10 obici da 30 libre e 6 da 24; a bordo ci sono 17 ufficiali, 3 guardiamarina, 234 fanti, 53 artiglieri, 114 marinai e poi carpentieri, calafatari★, armaioli, cuochi, per un totale di 684 persone al comando di Luís Flores. Inseguito dalle quattro navi inglesi, più snelle e veloci, il *San Francisco* ha lungamente provato a dare battaglia, cannoneggiando e infliggendo anche qualche danno alle rivali. Verso sera, vedendosi stretto verso la costa, Flores ordina di virare in faccia alle nemiche, nel tentativo estremo di sfuggire loro proprio nel mezzo.
La manovra va a buon fine e, a parte questo episodio, la partecipazione della nave spagnola nella battaglia di Trafalgar si conclude qui (con un bilancio, comunque, di 5 morti e 12 feriti). Ma la giornata non è ancora conclusa e proprio quel 21 ottobre una fortissima tempesta la coglie mentre sta rientrando a Puerto de Santa María, affondandola. Tutto l'equipaggio riuscirà a salvarsi, ma la nave non verrà più recuperata, fatto salvo qualche pezzo di artiglieria che verrà ricoverato all'*Arsenal* de la Caracca.

Figura 171: Combate del navío San Francisco de Asís (25 de enero de 1797), 1848, anonimo, olio su tela, 66x80 cm., Madrid, Museo Naval.

Il *San Francesco d'Assisi*, un brigantino maltese

A partire dal 1880 nell'MNL è registrato il brigantino ermafrodito* *San Francesco d'Assisi*: oltre alla stazza (49 tonnellate lorde) possediamo poche altre note, se non che è appartenuto prima a Felice Vella di Marsala fino al 1891 (in Sicilia la barca era registrata col nome *Vittoria*), e poi al maltese Giovanni Battista Mallia Pulvirenti, che lo ha tenuto alla Valletta fino al 1895. Di quest'ultimo proprietario conosciamo il mestiere, dato che dovette dichiararlo all'atto della richiesta di passaporto per recarsi in Sicilia: era un mercante, il che fa propendere che il brigantino dovesse servirgli da trasporto, come d'altronde era frequente in tutto il Mediterraneo in quegli anni[322].

La nave-ospedale *Saint-François d'Assise*

La Grande Pêche

Su Terranova e il suo rapporto con la pesca è stato in parte già detto a proposito della goletta *Umbria*. Va aggiunto che in quest'Isola-crocevia di popoli esistono ancora piccolissime comunità francesi – al limite dell'estinzione – che parlano il *François terre-nouvien*, una varietà diversa rispetto al Francese del Québec e a quello acadiano. I francofoni di Terranova usano ancora espressioni tipicamente marinaresche in un senso divenuto generale: così, *gaboter* (*caboter*, nel francese di Parigi) sta per "andare da una parte e dall'altra", un po' come fa il giornalista alla ricerca di notizie. *Le Gaboteur* è in effetti l'organo di informazione attraverso cui i francesi di Terranova tutelano la lingua e la cultura comunitaria. È il retaggio di una ancestrale tradizione che si fonda sulla pesca e rischia di sparire da un anno all'altro: qui, più che altrove, la pressione omologatrice canadese si è fatta forte dopo l'annessione di Terranova al resto della Federazione (1949), tanto che i francofoni dell'Isola sono a tutt'oggi solo lo 0,4% della popolazione, cioè una percentuale nettamente più bassa rispetto ad altre province del Canada.

Eppure, i pescatori francesi di Terranova, di origine basca e bretone soprattutto e qui attivissimi da oltre sei secoli (l'Isola è stata anche una colonia francese per un cinquantennio, dalla metà del Seicento al 1713, quando passa definitivamente agli inglesi col Trattato di Utrecht), hanno difeso i loro diritti (un tempo un vero e proprio monopolio) oltre gli steccati dei trattati e dei cambi di bandiera. Ecco che le piccole comunità rivierasche, unite a vere e proprie flottiglie provenienti dall'Europa, continuano allora imperterrite a praticare la *Grande Pêche* sino al Novecento inoltrato, con le loro tipiche imbarcazioni a vela e l'impavida cura nell'affrontare

[322] Sulla barca, MNL, 1880, p. 504. Su Mallia Pulvirenti, note negli archivi nazionali di Malta in formato elettronico, *index* 51479, n. 2948.

acque spesso infide e turbolente. La *Grande Pêche* non è altro che la pesca d'altura (al più al merluzzo), praticata attraverso campagne che possono durare anche più mesi.

Società di assistenza e navi-ospedale

A tutela di queste pratiche, per la cura dei marinai francesi e di altre nazionalità, la madrepatria istituisce sin dal Settecento inoltrato delle società di assistenza – laiche talvolta, religiose talaltra – attrezzate di tutto punto con navi-ospedale e medici di bordo che stazionano nelle zone di pesca. Forse qualche lettore ricorderà quel passo tratto da *Capitani Coraggiosi* già proposto *supra*, formidabile descrizione di una battuta di pesca al largo di Terranova:

> Il sole aveva appena rischiarato l'orizzonte che non vedevano da quasi una settimana e la sua luce rossa e fioca illuminava le vele di fonda di tre flottiglie di golette ormeggiate: una a nord, l'altra a ovest, e una a sud. Dovevano essere quasi un centinaio, di tutti i tipi e, lontano, c'era un bastimento francese a vele quadre.

Quel «bastimento francese a vele quadre» doveva essere proprio una nave-ospedale. Sostiene Jean Bladé, già *Directeur central du service de santé des armées français*: «Pour qui a eu le privilège d'être "médecin des bancs" dans les lointains parages de Terre-Neuve, du Groenland ou du Labrador, demeure la certitude d'avoir été utile en vivant en marin»[323]. Una pratica non scontata, ma anzi ostacolata a più riprese da mercanti senza scrupoli che sfruttano la prolungata lontananza dei pescatori dalla terra ferma per avvicinarli durante le campagne con navi organizzate come veri e propri empori e vendere loro di tutto, a prezzi notevolmente maggiorati (soprattutto alcol adulterato e materiale *osé*).

La Société des Œuvres de Mer

Le società di mutuo soccorso dei pescatori nascono anche per porre un freno a questo commercio clandestino. In declino dopo la Prima e praticamente scomparsa dopo la Seconda Guerra Mondiale, l'assistenza umanitaria ai pescatori d'altura è oggi un pezzo di storia della marineria francese. Statalizzata e gestita dalla *Marine nationale* dal 1903, essa trae sempre come punto di riferimento le società di mutuo soccorso create dai marinai alla fine dell'Ottocento, come la *Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons* (1873), la *Société de Secours aux Familles des Marins français naufragés* (1879) e la più celebre *Société des Œuvres de Mer* (1894), nata con lo scopo

> de porter les secours matériels, médicaux, moraux et religieux aux navires français et des autres nationalités et plus spécialement à ceux qui pratiquent la Grande Pêche. Pour atteindre ce but, elle se propose d'armer des navires-

[323] «In Chi ha avuto il privilegio di essere stato "medico sui banchi" [cioè dove, nella nave, si raccolgono i marinai bisognosi di assistenza] nei lidi lontani di Terranova, della Groenlandia e del Labrador rimane la certezza di essere stato veramente utile al marinaio»: Jean Bladé, *L'assistance médicale à la pêche en haute mer*, in "Médecine et armées", III (1975), n. 9, pp. 793-798.

> hôpitaux qui croiseront sur les lieux de pêche aux époques convenables, chacune d'eux aura un médecin et un aumônier. Ces navires, se rendant aux appels des pêcheurs, leur porteront les secours nécessaires et seront consacrés entièrement à leur service. Elle pourra fonder des maisons de refuge pour les marins[324].

Con il varo nel 1896 della sua prima goletta-ospedale, il *Saint Pierre*, la *Société des Oeuvres de Mer* ottiene la sua bandiera: al centro una croce rossa in campo bianco e la bandiera della Francia in quarto franco (cioè nel cantone).

Il Saint-François d'Assise e le sue campagne

A quella dedicata al santo pescatore seguono presto altre navi-ospedale i cui nomi sono un evidente omaggio alla Francia caritatevole e soprattutto allo spirito cristiano che muove l'iniziativa: *Saint-Pierre II*, la nostra *Saint-François d'Assise*, *Notre Dame de la Mer*, *Sainte-Jehanne*, *Sainte-Jehanne d'Arc*, *Saint-Yves* (il presbitero francese, protettore dei poveri e fondatore di ospedali, santificato nel 1347).
Varato nel dicembre del 1900 dai cantieri *De la Brosse & Fouché* su disegno dei due ingegneri capostipiti della fabbrica[325], completato nel 1901, nominato *Saint-François d'Assise* il 17 marzo di quello stesso anno sotto una pioggia battente e gli auspici del vescovo di Nantes, monsignor Rouart, è questo un veliero a tre alberi, misura quasi 46 metri di lunghezza e ha un motore a vapore ausiliario da 300 HP. Con il suo scafo in legno e acciaio da 600 tonnellate di stazza lorda, è considerato il fiore all'occhiello della società e svolge tutte le funzioni tipiche della nave-ospedale destinata al soccorso della pesca d'altura nell'Atlantico del Nord: ha a bordo cinque medici militari (i dottori Castaing, Gallas, Lucas, Bonain e Bellamy); è dotato di 40 posti letto ma può ospitare altri 34 pazienti e 6 naufraghi, alloggiabili in diverse stanze separate; ha un reparto di isolamento, una sala per i consulti, una sala operatoria, un bagno con sevizi igienici e doccia; come il *Saint-Pierre* e il *Saint-Paul*, ha

---

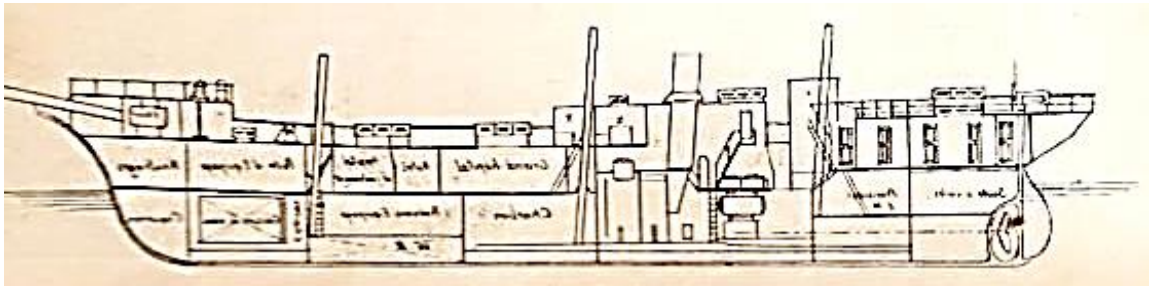
[324] «di portare conforti materiali, medici, morali e religiosi alle navi francesi e di altre nazionalità e soprattutto a quelle che praticano la *Grande Pêche*. Per raggiungere questo obiettivo, si propone di armare navi-ospedale che attraverseranno le zone di pesca nel periodo adatto, ciascuna avrà un medico e un cappellano. Queste navi risponderanno ai richiami dei pescatori, porteranno loro i soccorsi necessari e saranno consacrate interamente al loro servizio. [La Società] potrà fondare luoghi di ricovero per i marinai»: articoli 1 e 2 dello Statuto della *Société des Œuvres de Mer*, 1894, visualizzabile all'indirizzo internet <http://www.societe-oeuvres-mer.fr/mentions_legales.html>.

[325] Su Eugène Guillet de la Brosse ed Henri-Edmond Fouché e sulla loro preparazione ingegneristica proveniente dagli studi all'*École polytechnique* si è in parte già detto nel paragrafo dedicatao alla nave *Terni*: dagli *Ateliers et Chantiers de Bretagne* (*ACB*), infatti, esce quel grande mercantile e quegli stessi cantieri sono il frutto dell'espansione dell'azienda fondata dai due ingegneri sulle rive della Loira a Nantes. Negli anni in cui si vara il *Saint-François d'Assise*, de la Brosse e Fouché hanno appena intrapreso l'avventura della costruzione navale, avendo acquisito il vecchio *Chantier Paul Oriolle* in liquidazione nel 1895. Dagli iniziali 25 dipendenti, però, l'azienda cresce rapidamente e nel 1898 con l'incorporo delle officine meccaniche e della fonderia *Voruz* apre uno stabilimento di 23mila mq. La trasformazione dei cantieri *De la Brosse & Fouché* in *Ateliers et chantiers de Bretagne* (*ACB*) si data al 1909.

diverse barelle antirollio, appese cioè a un sistema di rulli che assecondano e limitano le ondulazioni subite dalla nave durante il moto ondoso; compresi i medici, ha 27 membri di equipaggio (li comanda il capitano Saillard)[326] e tra loro c'è un cappellano che svolge anche funzione di scrivano e offre sostegno contro la dipendenza dall'alcol. Le malattie più curate a bordo, con l'alcolismo, sono quelle di ordine respiratorio (tonsilliti, bronchiti, pleuriti, tubercolosi), traumatico (fratture, distorsioni, contusioni), gastrointestinali (diarrea, dissenteria, gastrite), dentali (ascessi soprattutto). Ma quelle più gravi sono le febbri tifoidi, le ernie e quelle tendiniti ai polsi che tra i marinai sono chiamate "Fiori d'Islanda". Qualche volta si è presentato anche lo scorbuto. Tra i soccorsi tratti in cura nelle 12 campagne di assistenza in altura che si susseguono nei mari di Terranova, Labrador, Groenlandia e Islanda tra il 1902 e lo scoppio della Prima Guerra Mondiale, si contano soprattutto pescatori francesi, ma anche portoghesi[327]. L'unica campagna cui non partecipa è quella del 1903, per mancanza di finanziamenti. Tra il 1904 e l'11 però è l'unica nave della Società ad assicurare una puntuale assistenza nelle annuali campagne di pesca a Terranova e in Islanda. Dal 1911, con il varo della *Notre Dame de la Mer*, è utilizzato soprattutto nel conforto dei pescatori di Terranova. Il 12 dicembre 1914, in quelle acque, salva i naufraghi del *Para*, colato a picco per collisione con la nave *Ajulha*.

LE « SAINT-FRANÇOIS D'ASSISE » SUR LE PLATEAU DU GRAND BANC
Vue prise le 19 août par M. ESNOUF chef mécanicien du Navire-hôpital.

Figure 172-174: sopra, francobollo di Saint-Pierre et Miquelon (minuscolo Arcipelago a sud di Terrnova, comunità francese d'Oltremare), dedicato al St.-François con ogni centimetro di vela al vento; il disegno è tratto dalla foto conservata alla Biblioteca Nazinale di Parigi (a fianco); in basso, disegno con sezione dello scafo e relativa ottimizzazione degli spazi.



[326] "Armée et Marine", III (1901), n. 19, pp. 352 e segg.

[327] Bernard Dulou, *La Société des Œuvres de Mer. Un siècle d'assistance humanitaire maritime*, in "Médecine et armées", XXVIII (2000), pp. 483-488.

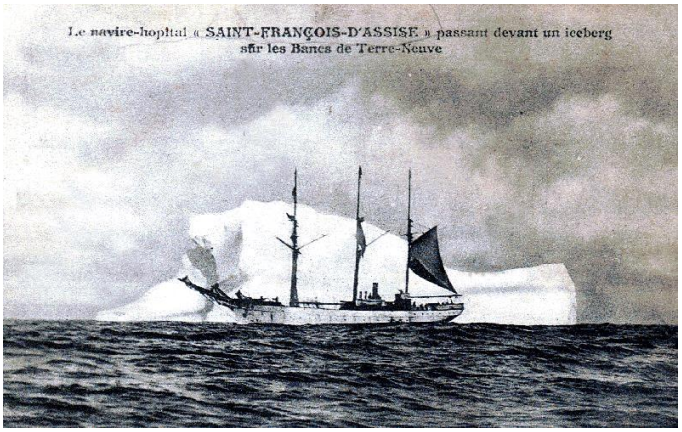


Figure 175 e 176: due cartoline dei primi anni del Novecento, con il veliero ripreso al porto di Le Havre e mentre naviga accanto a un iceberg al largo di Terranova.

Il periodo bellico

Scoppiata la guerra, nell'agosto del 1915 il *Saint-François d'Assise* viene requisito e militarizzato a Nantes. È unito al gruppo di navigli che comprende il rimorchiatore *Goliath* e un'altra nave-ospedale usata però anche con funzioni da trasporto, lo *Shamrock*.

Ministère de la marine.

Le vapeur *Saint-François-d'Assise* est inscrit sur la liste des bâtiments-hôpitaux de la marine nationale.

Au point de vue administratif, ce navire sera rattaché au groupe *Goliath-Shamrock*.

Figura 177: estratto dal "Journal officiel de la République française", (in francese noto anche come JORF o JO: è il corrispettivo francese della Gazzetta Ufficiale italiana) del 4 settembre 1915, p. 6234.

Dal porto bretone compie diversi servizi per la *Marine nationale* nel Mediterraneo e nella zona di guerra dei Dardanelli, sempre come nave-ospedale: lo troviamo così a Oran, Biserta, Algeri, Moudros (dove trasporta i feriti delle sanguinosissime battaglie che si susseguono tra gli Alleati e i Turchi ottomani per la conquista di Capo Helles; le stesse che hanno visto impegnato l'ANZAC)[328]. Con il fallimento alleato nella Campagna dei Dardanelli, costata 10mila morti australiani e neozelandesi, 23mila francesi, 200mila inglesi e 200mila turchi!, il *Saint-François d'Assise* trasferisce il corpo di spedizione transalpino dal porto turco sullo stretto sino a Salonicco.

[328] Sulla battaglia dei Dardanelli del 1915 e il tributo di sangue dei soldati anglo-francesi, si vedano: Enrico Cernuschi. *Dardanelli, l'attacco navale del 18 marzo 1915*, in "Storia Militare", VI (1998), n. 57, p. 13; Alberto Rosselli, *Il tramonto della Mezzaluna. L'Impero ottomano durante la Prima Guerra Mondiale*, Milano, Rizzoli BUR, 2003.

La tomba del mare blu

Da febbraio a maggio del 1916 lo troviamo invece in Adriatico, col *Service de santé de la Base française de Corfou* per raccogliere i cadaveri dei serbi contagiati di tifo a Govino, nel Lazzaretto di Coraggio e soprattutto a Vido, una delle Isole Ionie, e "seppellirli" in mare aperto, in quella che in Serbo si chiama *Plava Grobnica*, "La tomba del mare blu" (da una poesia di Milutin Bojić)[329]. Durante la guerra, infatti, nella vicina Isola di Corfù viene stabilito dall'Intesa un sistema di campi di quarantena per i soldati serbi malati, impossibilitati a raggiungere il resto del loro contingente, ritiratosi nel 1915 in seguito all'invasione austro-tedesco-bulgara della Penisola Balcanica, dando vita a un vero e proprio esodo (in seguito al quale lo stesso Milutin Bojić cederà alla tubercolosi nel 1917 a Salonicco). Tanto numerosi e gravi sono i casi di malattia, che un certo numero di serbi deve essere trasferito a Biserta, con la Francia che si occupa dell'accoglienza anche di migliaia di rifugiati civili. Altissima è la mortalità nei campi di prigionia di Corfù e i casi più disperati vengono trasferiti a Vido per prevenire epidemie; ma la piccola Isola calcarea (meno di un chilometro di diametro), col suo terreno durissimo, impedisce l'allestimento di un cimitero, per cui oltre 5mila soldati serbi vengono legati a un masso e gettati nel mare al largo di Vido utilizzando il *Saint-François* ininterrottamente per quattro mesi, onde permettendo.

Da nave-ospedale ad avviso: dal Maghreb all'Arabia

Dopo questa operazione, il 3 agosto 1916 viene radiato dalla lista delle navi-ospedale, riconvertito in avviso★ per operazioni di pattugliamento e rinominato *El Hadj* ("Il Santo", tradotto dall'Arabo). Poche settimane prima, l'Hegiaz (in Arabo, al-Ḥiğāz, cioè "la Barriera", la regione nord-occidentale della Penisola Arabica oggi appartenente all'Arabia Saudita), col sostegno britannico e sotto la guida dello sceriffo della Mecca al-Ḥusayn ibn ʿAlī Himmat e del colonnello Thomas Edward Lawrence (meglio noto come Lawrence d'Arabia), si è ribellata all'Impero Ottomano, ottenendo l'indipendenza e instaurando una monarchia che passa sotto il nome di Regno dell'Hegiaz e che resisterà fino al 1925. Cruciali in quell'area sono i traffici che vanno da Suez al Golfo di Aden, cioè dal Mediterraneo all'Oceano Indiano attraverso il Mar Rosso. Francesi e inglesi sono interessati al controllo degli scambi marittimi o almeno al loro regolare svolgersi. Nel quadro che qui ci interessa, la liberazione della Mecca dal controllo turco, avvenuta il 13 luglio del 1916, apre nuove rotte da tutti i Paesi dell'Africa mediterranea verso l'Arabia. Per assecondare gli interessi dei coloni arabi, i francesi organizzano servizi di navigazione dai maggiori porti del Maghreb sino alle coste dell'Hegiaz. I fedeli musulmani possono così riprendere il pellegrinaggio, interrotto per le ostilità belliche dal 1914. Coi pellegrini, per iniziativa del presidente del Consiglio e ministro degli Affari Esteri di Francia, Aristide Briand, sulle navi prendono posto anche diplomatici

[329] Ecco alcuni significativi versi dell'ode: «Questo è un tempio del segreto e un cimitero del dolore / per i grandi morti, infiniti come la nostra mente. / Silenzioso come la mezzanotte sulle isole meridionali, / oscuro come una coscienza, fredda e disperata. / Non senti come dalla profondità azzurra, / quella pietà cresca fuoriuscita sopra queste acque / e l'aria sia piena di dolcezza curiosa? / È la grande anima dei caduti, che vagabonda».

francesi e un contingente di militari – tutti di origine araba – per avviare pratiche di buona collaborazione col neonato Regno dell'Hegiaz. Mentre i pellegrini sono imbarcati dall'*Orénoque* (e successivamente dal *Néra*, del quale si è già detto) e i diplomatici dal *D'Estrées*, all'*El Hadj* tocca il compito di caricare i militari da Biserta a Gidda. Il gruppo di queste tre navi prende il nome di *Division de Syrie*: siamo alla fine dell'estate del 1916. Durante i mesi seguenti, i turchi ottomani tenteranno di riprendere il controllo dell'area, eleggendo un nuovo sceriffo, ma l'intervento franco-inglese consentirà al Regno dell'Hegiaz di rimanere in piedi. In questo contesto, all'*El Hadj*, che continua a stazionare nelle acque del Mar Rosso, non è affidato alcun ruolo diretto, se non quello di pattugliare le coste siriane, arabe ed egiziane sino a Port Said, onde favorire l'eventuale intervento di altre navi della *Division de Syrie*.

La fine in Danimarca

Nel marzo del 1919, finita ormai la guerra, viene derequisito e torna a chiamarsi *Saint-François d'Assise*: preso in gestione dalla *M&H Leroy Frères* di Nantes, lavora per la compagnia come nave da trasporto fino al 1925, quando viene alienata all'armatore danese A. Lind. In Danimarca, il *Saint François d'Assise* è rinominato *Nylhom*, ma solo per un anno: considerato ormai obsoleto, nel settembre del 1926 il veliero viene infatti demolito.

Il *Saint Francis of Assisi*: un elegante traghetto RO-RO nelle Filippine del dopo rivoluzione.

Fidel Valdez Ramos

Le Rivoluzioni passano spesso alla storia con nomi diversi: la percezione opposta di chi le organizza e di chi le subisce, di chi le agogna e di chi le sopporta, di chi le cavalca e di chi le studia comporta anche diversi modi di identificazione. Poche hanno avuto però tanti epiteti come quella delle Filippine della metà degli anni Ottanta del Novecento. Nota da noi come "Rivoluzione dei Rosari", si studia nei Paesi anglosassoni anche come "Rivoluzione dell'EDSA" (acronimo dell'Epifanio de los Santos Evenu, vialone di Manila che fu ritrovo dei dimostranti) o "del Potere Popolare" o semplicemente "Rivoluzione Filippina del 1986". Indica una serie di sommovimenti che ha avuto nell'86 l'anno di svolta, con la cacciata del dittatore nazionalista Ferdinand Marcos, ma che ha i prodromi almeno nel 1983. Tra i protagonisti di quella stagione di lotte, la storiografia filippina include con enfatica lode Fidez Valdes Ramos; il giudizio degli storici lontani da Manila è più cauto[330].

[330] Fidel Valdez Ramos (Lingayen, 1928), figlio di un noto avvocato, giornalista e politico liberale e di una maestra suffragista, matura in gioventù interessi nelle discipline tecnologiche (si laurea in Ingegneria Civile a Manila e in Ingegneria Militare all'Università dell'Illinois). Dopo ulteriori approfondimenti in campo militare all'Accademia americana di West Point, rientra in patria, dove si mette in luce nell'esercito e partecipa alle guerre di Corea e del Vietnam. Fondatore delle forze

Di profonda formazione militare e legato per anni al governo marziale di Marcos, Ramos ha avuto senz'altro il merito di rompere nettamente col precedente regime e di riportare la democrazia nelle Filippine dopo oltre un decennio. Di lui, finora unico protestante a presiedere un Paese a maggioranza cattolica, è nota anche la capacità diplomatica, utile a dialogare con la triade Usa-Giappone-Unione Europea – economicamente in posizione dominante nel mondo sul finire del secolo scorso – e a riappacificare le diverse anime della società filippina: separatisti musulmani, ribelli comunisti e chiesa romana (la "Rivoluzione dei Rosari" prende appunto il nome dalla marcia popolare guidata dal Cardinale Jaime Lachica Sim all'Epifanio de los Santos Evenu, il 25 febbraio 1986). La presidenza post-rivoluzionaria di Ramos (1992-98) si caratterizza dunque per la ricostituzione dell'unità nazionale (significativa l'amnistia politica generale del '94), ma anche, ed è quello che più qui ci interessa, per una sferzata all'ormai asfittica economia dell'Arcipelago, attraverso la deregolamentazione (utile alle imprese navali), la privatizzazione di diversi beni statali, l'intercettazione di capitali stranieri (soprattutto americani, giapponesi e cinesi). La cura ha funzionato solo in parte, permettendo alle Filippine di inserirsi nel novero delle *Tiger Cub Economies*[331], almeno fino alla crisi finanziaria e speculativa del 1998.

L'ammiraglia della Negros

In questo contesto, nel 1994 una delle prime compagnie nazionali di navigazione, la *Negros* (anche nota come *Negros Navigation Company* o *Nenaco*)[332], acquista dalla nipponica *Kansai Kisen* la nave *Queen Flower II* e la rinomina *Saint Francis of Assisi*. La dedica al santo umbro, in un Paese cattolico, si giustifica facilmente; vale poi ricordare il ruolo non secondario assunto anche politicamente dai francescani

speciali dell'esercito filippino, Ramos affianca Ferdinand Marcos durante i lunghi anni della legge marziale, venendo anche imputato di adottare torture e abusi nei confronti degli oppositori al regime. Nel 1986 appoggia la causa rivoluzionaria che con il movimento dell'EDSA e con Corazon Aquino (vedova dell'oppositore Benigno Aquino Junior, ucciso nel 1983 al rientro dall'esilio negli USA) rovescia il governo di Marcos. Dopo aver ricoperto i ruoli di capo di Stato maggiore (1986-88) e ministro della Difesa (1988-91) nel nuovo governo, succede proprio a Corazon Aquino come Presidente della Repubblica, carica che mantiene dal 1992 al '98.

331 "Piccole Tigri": Indonesia, Malesia, Vietnam, Thailandia e Filippine sono così dette per richiamare, seppur in proporzioni più modeste, il boom economico che aveva caratterizzato negli ultimi anni del Novecento le economie di Taiwan, Corea del Sud, Singapore e Hong Kong, dette appunto "Tigri asiatiche".

332 Il nome della compagnia deriva dall'Isola di Negros, la quarta per estensione delle Filippine. La società ha rappresentato un pezzo di storia nel trasporto passeggeri filippino, per fondazione (1932, tra le prime società nazionali di navigazione del Paese) e capacità di rinnovamento: negli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento il suo parco navi è noto per la velocità e la confortevolezza; negli anni Settanta apre e gestisce, per prima tra le concorrenti, un *terminal* passeggeri nel porto di Manila. Con la liberalizzazione del mercato, dopo una serie di fusioni e l'innesto di capitali stranieri, dal 2012 il marchio *Negros* è scomparso dalle navi, confluendo in quello della *2GO Group*.

nell'evangelizzazione delle Isole e nella costruzione della società filippina[333]. Sull'uso dell'inglese (col filippino è lingua ufficiale nel Paese) pesa il dominio degli Stati Uniti (l'Arcipelago fu una colonia americana dal 1898 al 1946 e ospita ancora basi militari americane). Dal punto di vista economico, l'operazione risulta invece il tentativo da parte della *Negros* di rispondere con una propria ammiraglia alla forte competizione che investe le compagnie filippine durante la presidenza di Ramos. Negli anni della dittatura, i traghetti che facevano la spola nell'Arcipelago, espletando un servizio primario in un Paese popolatissimo e formato da oltre settemila isole (di cui un migliaio abitate), erano più simili a carri bestiame che a navi; il necessario rinnovo della flotta avviene per iniziativa della *Sulpicio Lines*, compagnia capofila del settore, subito imitata dalle altre tre o quattro principali rivali. Con il *Saint Francis of Assisi*, anche la *Negros Navigation* può dunque vantare un'imbarcazione capace non solo di ospitare quasi duemila passeggeri, ma anche di caricare merci e veicoli gommati. È di dimensioni ridotte rispetto alle ammiraglie delle altre maggiori compagnie filippine, ma è comunque più di un normale traghetto di linea, avendo semmai le fattezze di un'elegante transoceanica: prua allungata (che lo fa assomigliare a un incrociatore), scafo in acciaio ben proporzionato (140 metri di lunghezza per 18,5 di larghezza) con ampio bulbo prodiero★, un elegante fumaiolo e un albero, tre ponti per i passeggeri, viene ordinato nel 1975 ai cantieri *Hayashikane* di Nagasaki dalla compagnia *Terukuni Yusen* di Tokyo e varato col nome *Queen Coral II*. Grazie a una rampa all'altezza del quarto ponte di poppa, ospita anche veicoli gommati, funzionando di fatto come un RO-RO o meglio come un RO-PAX★. Nel 1983, passato alla *Kansai Kisen* di Osaka[334], cambia nome in *Queen Flower II*. Nato con una stazza lorda di oltre 6.800 tonnellate, è dotato di due motori diesel della *Mitsubishi-MAN*[335], capaci di sviluppare 24mila HP e dare alla nave una

---

333 Sull'evangelizzazione francescana e degli altri conventuali (domenicani e agostiniani) nelle Filippine, Josef Glazik, *La primavera missionaria all'inizio dell'età moderna*, in Hubert Jedin, *Storia della chiesa*, VI, Milano, Jaca, 1975, pp. 713-715.

334 Società di trasporti marittimi nata nel 1942 e specializzata nel trasporto passeggeri e automobili, la *Kansai Kisen* oggi oltre che nella navigazione e nella organizzazione di viaggi ha interessi anche nella ristorazione e nella produzione, vendita e distribuzione di prodotti alimentari.

335 La *Mitsubishi*, fondata in Giappone negli anni Settanta dell'Ottocento dal samurai e proprietario terriero Yatarō Iwasaki come fabbrica di navi, è oggi la maggiore società per azioni nipponica e una delle più potenti al mondo. Dalla sua prima esperienza nel commercio marittimo, Iwasaki trae i principî per le costruzioni navali, che devono perseguire nel suo arsenale tre canoni: di responsabilità comune nei confronti della società; di lealtà; e di conoscenza dei popoli attraverso il mare. Non a caso, la *Mitsubishi* (nome che tradotto significa "tre foglie di castagna d'acqua", dalla pianta *Trapa natans* che comunemente cresce in Giappone) ha nel proprio stemma una stella a tre punte. Dal commercio e dalla cantieristica, la società dagli anni Dieci del Novecento avvia un rapido processo di crescita che coinvolgerà il settore assicurativo, bancario, minerario e infine aeronautico e automobilistico (quello per cui oggi è principalmente ancora nota: è una *Mitsubishi* del 1917 la prima auto giapponese prodotta in serie). Oggi la società, pur mantenendo la divisione meccanica automobilistica e navale, è presente in svariati settori commerciali, dalla petrolchimica alla metallurgia, dall'elettronica all'agroalimentare.

velocità massima di 24 nodi. Col passaggio alla *Negros*, lo scafo viene completamente ridipinto di bianco a bande rossa e azzurra, secondo i colori della bandiera filippina (sotto le insegne della *Terukuni* era bianco, con ampia banda azzurra a pelo di galleggiamento e fumaiolo rosso; con banda verde e fumaiolo bianco e rosso ai tempi della *Kansai*) e subisce alcune modifiche strutturali: dall'ampio ponte di poppa★ è ricavato un altro mezzo ponte per le classi economiche; la stazza lorda è leggermente diminuita (5.873 tonnellate); così come la velocità di punta (20-21 nodi, più che sufficienti, d'altronde, alle rotte cui è destinata, dove non si superano mai i 18 nodi); aumentata la capacità ricettiva (1.800 passeggeri); mantenuta quella di carico veicoli e merci (40 TEU★ nella cantina di poppa).

Figura 179: il traghetto quando ancora batteva bandiera giaponese e si chiamava Queen Flower II.

Una nave amata

Nei primi anni, la *Negros Navigation* impiega il *Saint Francis of Assisi* per il servizio di linea da Manila a Iloilo (principale porto dell'Isola di Panay e terzo del Paese

La ditta *MAN* (*Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg*) è invece una società tedesca le cui origini risalgono addirittura alla metà del Settecento, quando nella Ruhr comincia a nascere la siderurgia pesante. Nella evoluzione della sua produzione si legge un bel pezzo di storia economica della Germania moderna e contemporanea: dalle rotative per le macchine a stampa per grandi tirature, con l'ingresso delle più potenti famiglie tedesche dell'acciaio (tra cui i Krupp), passa alle macchine refrigeratrici, quindi ai motori diesel, alle infrastrutture ferroviarie (ponti e rotaie), ai carri armati (il famoso *panzer*) fino ai veicoli e al loro impianto a motore (locomotive, autobus e camion). Nel settore motoristico rientra appunto anche la costruzione di motori per grandi navi. Oggi la *MAN*, che dal 2011 fa parte del gruppo *Volkswagen*, è una multinazionale che impiega poco meno di 50mila persone.

per trasporto merci e passeggeri). La nave è amata dalla sua clientela (commercianti, autisti, turisti, ma anche migranti e pendolari settimanali), per la sua linea particolare, i suoi servizi, la gentilezza dell'equipaggio. Sono in effetti viaggi di gran conforto rispetto ai precedenti *standard* filippini e la compagnia, garantendo aria condizionata negli alloggiamenti, traversate veloci e sicure e un servizio gratuito di facchinaggio e collegamento tra il porto e il centro città (tramite bus direttamente caricati a bordo), si guadagna un posto di primo piano nella crescente competizione tra armatori generata dalle aperture economiche di Fidel Ramos. La fusione tra tre delle maggiori compagnie di linea filippine obbliga nel frattempo la *Nenaco* all'acquisto di ulteriori navi e all'apertura di nuove rotte. Si attira così le attenzioni di un fondo di cooperazione dell'ASEAN[336] (fondo interamente di proprietà della Repubblica Popolare Cinese) che dapprima vi inietta denaro e ne garantisce gli investimenti e di lì a qualche anno ne acquisirà la proprietà, fondendola con altre compagnie minori di navigazione filippine e dando vita al secondo colosso del Paese. Tra le nuove destinazioni che la *Negros* affida al *Saint Francis* per un collegamento settimanale con Manila ci sono Puerto Princesa (Isola di Palawan) e Nasipit. Il 26 gennaio 1999, mentre è ormeggiato alla banchina di questo porto della grande Isola di Mindanao, a bordo del nostro traghetto scoppia un furioso incendio. Nonostante i tentativi per domarlo, i danni alle strutture sono così rilevanti da sconsigliare una riparazione. È rimorchiato a Cebu (principale centro dell'omonima Isola) e rottamato. Dopo soli cinque anni di servizio, la compagnia perde così la sua nave più amata e ricercata.

Il cargo panamense *San Francesco d'Assisi*

La nave si chiama *Bellona* fino al 1972, quando passa di proprietà alla *Blue Coast Shipping* di Panama. Solo a quel punto, l'ex mercantile tedesco cambia il nome derivantegli dalla tradizione latina (Bellona era la dea romana della guerra e ricorre lungamente nell'onomastica navale)[337] per assumere l'agionimo. Quando viene varato dai grandi cantieri *Bremer Vulkan* di Brema nel 1950, la sua compagnia, la

[336] L'ASEAN (Association of South-East Asian Nations) è una unione politica ed economica (ma con interessi e interventi anche nella cultura) di Stati del Sud-Est Asiatico. Nata nel 1967 per la promozione, la cooperazione, la mutua assistenza dei Paesi membri e per il progresso economico e la stabilità politica dell'area, è oggi composta da Filippine, Singapore, Indonesia, Thailandia, Malesia (fondatori) e da Brunei, Vietnam, Birmania, Laos e Cambogia (aderenti tra gli anni Ottanta e i Novanta del Novecento).

[337] Alla bellicosa dea cantata anche da Ovidio nella parte delle *Metamorfosi* dedicata al mito di Perseo (V, 155), ha lungamente tratto la marina da guerra inglese per dare il nome alle sue navi: dalla metà del Settecento alla metà del Novecento, sono ben otto le navi della *Royal Navy* a chiamarsi *Bellona*. E altre se ne trovano nelle marinerie militari e mercantili di mezzo mondo. Per tutte, la dedica è

Dampfschifffahrts-Gesellschaft Neptun (*DG Neptun*), ha bisogno di implementare la flotta per riprendere i vecchi servizi verso la Penisola Iberica[338]. Infatti, la vecchia società fondata nel 1873 effettua dalla fine del secolo precedente servizi di trasporto verso tutto il Baltico, le Fiandre, la Spagna e il Portogallo. Nonostante le ingenti perdite subite durante le due guerre mondiali e nonostante la sospensione dei traffici verso la Spagna durante la Guerra Civile, la *DG Neptun* nel Secondo Dopoguerra è ancora in grado di reggere la nutrita concorrenza delle altre compagnie tedesche. Il *Bellona*, 1.389 tonnellate di stazza lorda, oltre 83 metri di lunghezza, 12 di larghezza, un motore diesel in grado di sviluppare 12 nodi di velocità, è in effetti posto proprio sulla ritrovata linea verso Spagna e Portogallo. Nel 1972, come detto, passa alla panamense *Blue Coast* e cambia nome in *San Francesco d'Assisi*, con grafia resa in Italiano. Tempo quattro anni e il cargo passa a un'altra compagnia panamense, la *Credit Cargo Shipping*, che ne mantiene l'agionimo. Il 16 ottobre 1978, però, mentre naviga da Salonicco a Tripoli, al largo di Sciro, Isola delle Sporadi, scoppia un incendio a bordo, si arena e viene abbandonato dall'equipaggio; rimorchiato cinque giorni più tardi, è portato al Pireo per essere poi smantellato a Eleusi, porto dell'Attica, dalla ditta *Tzonis*.

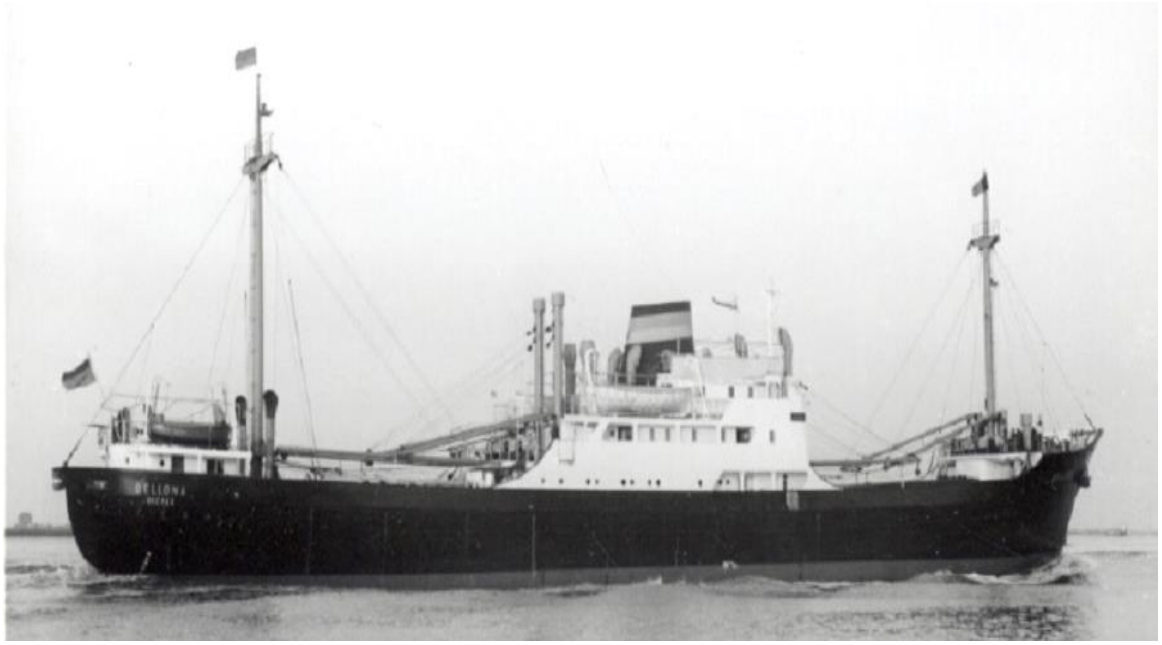


Figura 179: la nave Bellona sotto le insegne della DG Neptun.

sempre alla dea romana; ogni riferimento alla minuscola Isola di fronte a Rennel (Arcipelago delle Salomone), che pure si chiama Bellona, appare senz'altro fuorviante.

[338] Ed è questo un buon momento anche per la cantieristica di Brema: dal 1950, anno di varo del *Bellona*, la *Bremer Vulcan* sforna almeno una decina di navi ogni anno per un decennio.

Sul *San Francisco de Asís* a gran velocità

Un traghetto veloce

Nel gergo marinaresco internazionale, questa nave è indicata come *High Speed Craft* o come *Fast Ferry*. Noi lo diremmo un traghetto veloce; un tempo avremmo pensato a un aliscafo, come in effetti erano le prime navi ad alta velocità per i collegamenti rapidi (magari tra un porto continentale e una vicina isola), ma da una trentina d'anni l'ingegneristica tende sempre più a sostituire quegli scafi muniti di alette, che consentivano alla barca di planare sulle acque quasi in completa emersione e con gran riduzione dell'attrito, con monoscafi o scafi doppi (come avviene nel catamarano). Il *San Francisco de Asís* è un monovolume, cioè ha un solo scafo. Ma è anche un RO-RO, perché dal suo ampio portellone a poppa sono in grado di salire comodamente 210 tra macchine e autobus all'interno della capientissima stiva.

Il periodo spagnolo

Ancora in attività, batte oggi bandiera venezolana, ma fino al novembre del 2013 si chiamava *Federico Garcia Lorca* e operava nella Penisola Iberica con la compagnia *Balearia Eurolineas Maritimes*. Come si intuisce dalla dizione, la società fondata nel 1998 è specializzata nel trasporto passeggeri e veicoli tra le Baleari e la costa mediterranea spagnola, soprattutto verso i porti di Barcellona, Valencia e Dénia; quest'ultimo centro commerciale e turistico della Comunità Autonoma Valenciana, poco a nord del promontorio del Capo della Nave, il punto della Penisola Iberica più prossimo alle Baleari, è anche la sede della compagnia; il porto di compartimento dell'ex *Garcia Lorca* è invece quello di Las Palmas.

I Cantieri Rodriquez

La *Balearia* ha ordinato la nave ai cantieri *Rodriquez* di Pietra Ligure, tanto che ancora oggi è registrata nel RINA. La storia di questo cantiere messinese – ma con stabilimenti anche a Napoli, Sarzana, Rio de Janeiro, oltre che a Pietra Ligure, nel periodo di suo massimo splendore – è emblematica di tanta cantieristica italiana. Affonda le radici nel 1887, quando Leopoldo Rodriquez apre un piccolo stabilimento sullo Stretto. Sopravvissuta al terremoto del 1908 e alla Prima Guerra Mondiale, è poi con il figlio Carlo che l'impresa assume dimensioni notevoli, grazie all'intuizione di sfruttare negli scafi le alette. Dai cantieri di Messina esce così il *Freccia del Sole*, il primo aliscafo d'Italia (1956). Seguono anni di grandi successi, con i famosi aliscafi *Guizzo* e *Scatto* per la compagnia *Tirrenia*, patriarchi della *Classe Aquastrada*; le ultime grandi commesse giungono proprio dalla *Balearia*, fino a quando nel 2009 la società entra in crisi. Oggi fa parte dei cantieri *Intermarine* di Sarzana. Lo stabilimento di Pietra Ligure è stato recentemente chiuso, con grande disappunto delle maestranze[339].

[339] Federico De Rossi, *Rodriquez, la rabbia degli ex dipendenti: "I soldi c'erano e ci sono, vogliono disfarsi di noi"*, in <www.ivg.it/2017/05/rodriquez-la-rabbia-degli-ex-dipendenti-soldi-cerano-ci-vogliono-disfarsi/>, pubblicato il 16 maggio 2017.

Efficienza e velocità

Varato il 28 aprile 2001, il *Garcia Lorca* è stato poi rimorchiato a Savona per essere completato. Scafo in alluminio leggero di oltre 115 metri di lunghezza, 17 di larghezza e 11 di altezza, per una stazza lorda di 5.637 tonnellate, 4 motori *Caterpillar*[340] e 4 idrogetti di propulsione in grado di fargli raggiungere la velocità massima di 38,3 nodi, questo RO-RO può trasportare 840 passeggeri. Consegnata il 22 giugno 2001, la nave è la diciannovesima della serie *Aquastrada* fabbricata in Liguria. Entra in servizio tre giorni dopo sulla rotta tra Dénia, Maiorca e Ibiza. Per le sue eccellenti prestazioni e la velocità (non salta un giorno di viaggio nella sua prima stagione), diversi turisti lo preferiscono all'aereo per raggiungere le Baleari. Tra il luglio e il settembre di quel suo primo anno trasporta 136mila passeggeri e 39mila vetture![341]

In Venezuela oggi

Nel novembre del 2013, dopo 13 stagioni di servizio per la *Balearia*, la nave è venduta alla compagnia *Conferry* di Caracas; il suo porto di compartimento diviene Pampatar, un vivace centro dell'Isola Margarita, poco al largo delle coste venezolane. Il *San Francisco de Asís*, come è rinominato, effettua a tutt'oggi collegamenti veloci tra i centri dell'Isola e la terraferma, in particolare tra La Guaira (principale scalo portuale del Paese, anche per la breve distanza da Caracas) ed El Guamache, coprendo uno spazio di 320 chilometri. Siti d'opposizione al governo hanno polemizzato sugli alti costi del traghetto[342].

Figure 180-182: il traghetto con le livree della venezolana Conferry (in alto a sinistra) e della spagnola Balearia (in basso a sinistra).
Qui sotto: discesa di un camion dalla poppa.

[340] L'azienda statunitense con sede a Peoria (Illinois) è nota soprattutto per la costruzione di mezzi per il movimento terra (camion ed escavatori gommati e cingolati, anche di enormi dimensioni), ma produce anche motori. Nata nel 1925, conta oggi 125mila dipendenti ed è un vero gigante nel proprio settore.

[341] *Federico Garcia Lorca Completes First Season*, in <www.marinelink.com/news/completes-federico-garcia322081>.

[342] http://aserne.blogspot.it/2016/05/conferry-desangrada-y-arruinada.html.

San Benedetto, Santa Rita, Santa Chiara

Eguale se non maggiore successo riscuotono nell'onomastica navale le dediche ai santi umbri della Valnerina: navigli chiamati *Santa Rita* e *San Benedetto* riempiono le pagine dei registri navali. Ma come si accennava sopra non v'è mai diretto riferimento ai toponimi Norcia e Cascia. Lo stesso si può dire per le navi *Santa Chiara*, con una sola eccezione che porta il nome della città di Assisi. Qui di seguito, il lungo elenco che ne riassume la storia e di cui si fornice, ove possibile, almeno un breve approfondimento.

La prima nave *San Benedetto* registrata porta il numero ufficiale 30109 e naviga a Malta dal 1850. Nel Novecento, si registrano altri due natanti con lo stesso nome, uno nel 1964, uno nel 1997. Sono scarne le notizie, in tutti e tre i casi.

A santa Rita sono dedicate oltre 20 navi che qui si elencano in ordine alfabetico (all'anno di varo, posto tra parentesi, seguono bandiera, tonnellaggio e, dove reperibili, ulteriori notizie):

- Cargo *Santa Rita* (1895), italiano, 2.259 tonnellate, porto di compartimento Catania, naufragato in una tempesta il 7 novembre 1930 sulla rotta Tunisi-Bayonne con un carico di fosfati.
- Cargo *Santa Rita* ex *Minnevaska* (1902), statunitense, 5.237 tonnellate, porto di compartimento Duluth, perduto in un uragano nell'ottobre 1921 mentre trasportava petrolio tra New Orleans e La Spezia.
- Cargo *Santa Rita* (1905), tedesco, 4.752 tonnellate, servizio transatlantico per la compagnia *HSDG*, demolito nel 1932.
- Mercantile *Santa Rita* ex *Veniero* (1908), italiano, 5.191 tonnellate, porto di compartimento Genova, colpito dalle bombe a Cagliari il 28 febbraio e il 13 maggio 1943 – vi abbiamo trattato con la Nave *Foligno* – recuperato e affondato dopo la guerra per urto con una mina il 28 marzo 1946 tra la Corsica e l'Elba[343].
- Piroscafo *Santa Rita* (1913), statunitense, 1.600 tonnellate, sevizio passeggeri e merci tra la costa atlantica degli Stati Uniti e quella pacifica del Sud America, naufragato a Vancouver nel 1923.
- Cargo frigorifero *Santa Rita* (1929), statunitense, 4.576 tonnellate, sevizio merci tra la costa atlantica del Nord America e quella pacifica del Sud America, dismesso nel 1957[344].
- Peschereccio *Santa Rita* (1939), statunitense, 110 tonnellate, scafo in legno, porto di compartimento Tacoma (Washington)[345].

[343] USSM, fondo "Attacchi alle basi", b. 7, fasc. 1060; LR, *Steamers & Motorships*, 1940-41, San.
[344] LR, *Steamers & Motorships*, 1930-31, San.
[345] Ivi, *Steamers & Motorships under 300 tons, Trawlers, &c.*, 1940-41, S.

- Cargo *Santa Rita* (1941), statunitense, 8.379 tonnellate, sevizio merci transatlantico, affondato da un sottomarino tedesco a Porto Rico nel luglio 1942 mentre faceva rotta da Città del Capo a Charleston (Carolina del Sud)[346].
- Piroscafo *Santa Rita* (1944), statunitense, 8.297 tonnellate, porto di compartimento Nuova York, sevizio passeggeri e merci tra la costa atlantica degli Stati Uniti e quella pacifica del Sud America, demolito nel 1968[347].
- Cargo *Santa Rita* (1954), tedesco, 6.291 tonnellate, servizio transatlantico per la compagnia *HSDG*, venduto a una compagnia nigeriana nel 1972 e rinominato *Ahmadu Tijani*.
- Cargo *Santa Rita* (1961), statunitense, porto di compartimento Petersburg (Alaska), adibito al commercio del pesce[348].
- Motonave *Santa Rita I* ex *Le Deidre* (1972), irlandese, inglese, brasiliana, demolita nel 2014.
- Cargo *Santa Rita* (1975), tedesco, 11.800 tonnellate, appartenente alla *HSDG,* venduto nel 1979 e rinominato *Columbus Taranaki*.
- Spintore★ *St. Rita* (1997), statunitense, 114 tonnellate, porto di compartimento Lynchburg (Texas), in servizio.
- Bettolina★ *St. Rita* (1997), statunitense, 114 tonnellate, porto di compartimento New Orleans, in servizio.
- Cargo *St. Rita* (2006), belga, 2.991 tonnellate, porto di compartimento Zandvliet (area metropolitana di Anversa), in servizio per trasporto auto e merci nelle acque interne belghe, olandesi e tedesche.
- Bettolina *Santa Rita* (2008), italiana, 1.394 tonnellate, porto di compartimento Genova, in servizio nel porto di Genova.
- Petroliera *Santa Rita* (2010), panamense, 31.230 tonnellate, porto di compartimento Panama, in servizio.
- Pescherecci di Trapani (*Santa Rita* e *Santa Rita III*), entrambi in attività.
- *Yacht St. Rita* (?), belga, porto di compartimento Nieuwpoort, in funzione per diporto.
- Porta container *Santa Rita* (2011), tedesco, 85.676 tonnellate, porto di compartimento Amburgo, in servizio per la compagnia *Hamburg Süd*.

[346] Ivi, *Navires à vapeurs et à moteur*, 1944-45, San.

[347] Ivi, *Navires à vapeurs et à moteur*, 1944-45, S.

[348] John Eaton, *Benelux Waterway Vessels*, Raleigh (North Carolina), Lulu.com, 2012, p. 115.

Sui fiumi e i canali di Germania con il *Clara von Assisi*

La vicenda onomastica di questa nave è piuttosto articolata. Prima di chiamarsi *Klara von Assisi* (poi latinizzato definitivamente in *Clara*), era il *Gräfin Emma*, quindi il *Romanntica*, poi il *Brunhilde* (come dedica all'eroina della saga dei Nibelunghi), poi il *Tauber* e infine il *Caroline*. L'omaggio alla santa di Assisi avviene nel 2000, quando ha già cambiato diverse volte assetto e proprietario. Ma non la sua funzione: quello che oggi è il *Clara von Assisi* (ma talvolta chiamato semplicemente *Assisi*) nasce infatti nel 1950 come piccolo battello fluviale per il trasporto dei passeggeri nelle acque interne tedesche e a questo servizio rimane sempre destinato. Prima in legno, ora in metallo, ha una lunghezza che oggi ammonta a 25 metri e una larghezza massima di 5; con il riassetto ottenuto nel 1960, la sala macchine, che era sotto il ponte di ingresso, viene spostata nella zona del nuovo cassero, consentendo allo scafo di guadagnare qualche metro in lunghezza. Nel 1994 ad Amburgo è ulteriormente revisionato con la costruzione di un salone chiuso sul ponte superiore. In questo modo arriva a ospitare 139 passeggeri. Oggi monta un motore diesel della *Motoren-Werke Mannheim* (*MWM*), ma originariamente ne aveva uno della *Deutz*. Su quest'ultima ditta, che trae le sue origini da un'officina familiare fondata a Colonia nel 1864, ma poi divenuta la prima al mondo a produrre industrialmente motori per veicoli, dai trattori alle auto alle navi, rimandiamo alla bibliografia in nota[349]; dell'*MWM* è d'uopo citare almeno anno di fondazione (1922), acquisizione da parte della stessa *Deutz* (1985) e attuale posizionamento ai vertici del mercato motoristico mondiale. Con il suo 6 cilindri da 130 HP, il *Clara von Assisi* continua ancora oggi, come si è detto, a trasportare passeggeri nel fitto reticolo delle acque interne della Germania. La ditta da cui è nato, la *Schmidt* di Oberkassel (vicino Bonn, sul fiume Reno), è stata fondata nel 1927, ma il grosso della sua produzione si ha dopo la Seconda Guerra Mondiale e si specializza proprio in traghetti per il Reno e per i suoi affluenti. In effetti, anche il *Clara von Assisi* comincia i suoi servizi di trasporto nelle acque di quel fiume: nella strozzatura di Sankt Goarshausen, a strapiombo sotto la rocca Lorelei tanto cara alla letteratura tedesca, o in vista di Stolzenfels e degli altri castelli renani, avremmo potuto immaginare il nostro battello, quando ancora si chiamava *Gräfin Emma*, navigare per le insegne della *Hubert Bungert* di Königswinter. Così è stato fino al 1973. Da quell'anno passa alla *Horst Weid* di Wertheim, che sposta la barca (nel frattempo divenuta *Romanntica*) sul Meno; successivamente è acquistata da John Ernst, un ex carpentiere ora proprie-

[349] In lingua italiana, nell'ottantesimo anniversario della fondazione (2007), la *SAME* di Treviglio, che ha acquisito nel 1995 la *Deutz*, ha dato alle stampe una pubblicazione giubilare dal titolo *Same Deutz-Fahr* e che ripercorre la storia della motoristica italiana e tedesca, dai trattori alle auto, dalle navi agli aerei. La stessa pubblicazione è recentemente divenuta un volume più ampio: Massimo Nola, *L'ingegno al servizio dell'agricoltura. Same Deutz-Fahr. Dal sogno Cassani, una storia di uomini e di macchine*, Treviglio, Archivio Storico SAME, 2012.

tario della società di navigazione *Hannover Personenschiffahrt*, che la ristruttura utilizzando soprattutto il legno, la rinomina *Brunhilde* e la fa navigare nel Mittellandkanal[350] fino al 1994; il penultimo passaggio di proprietà, sotto il nome *Tauber* e le insegne della *Bernd Schierjot Lines* di Hannover (poi *Brema-Tour-Linie* dal 2000), vede la nave cambiare ancora acque: fa servizio sulla Weser nella zona di Brema dal 1982 al 2001; è questo armatore che sostituisce il legno ormai marcescente dello scafo con il metallo. Con l'ultimo proprietario, la *Fahrgastschifffahrt* di Niederlommatzsch il *Clara von Assisi* è definitivamente spostato sull'Elba, dove possiamo vederlo navigare ancora oggi, coi suoi due ponti, la terrazza panoramica e la sua livrea bianca e rossa in omaggio ai colori della città di Amburgo. Il porto anseatico all'estuario dell'Elba, infatti, è tanto caro ai naviganti del piccolo borgo di Niederlommatzsch, un pugno di case nella campagna sulla sinistra del grande fiume, perché vi hanno appreso l'arte dello stare in acqua e da lì hanno preso a girare tutti i mari del mondo. Come ha fatto per anni Christian Stolze, l'ormai ultraottuagenario timoniere del *Clara von Assisi*, che oggi ha lasciato la plancia a Jens-Erik Beier: dal piccolo molo della loro comunità, questi sassoni di fiume trasportano i turisti della Germania settentrionale lungo le acque dell'Elba, da Meißen su fino a Riesa e a Strehla[351].

Figura 183: il Clara von Assisi nel piccolo imbarcadero di Niederlommatzsch.

[350] Il Mittellandkanal è una via d'acqua artificiale, costruita a partire dal 1906 e terminata nel 1938. Con i suoi 325 chilometri è il canale più lungo della Germania e consente di collegare la zona della Ruhr (partendo dal Dortmund-Ems Canal, quindi in pratica essendo unito al Reno) con l'Elba attraverso importanti aree industriali come Hannover e Wolfsburg. In sostanza, come il nome stesso lascia intendere, il canale taglia in due la Germania dal Benelux alla Boemia, con la possibilità futura, tra l'altro, di unire Reno e Danubio e quindi il Mar Nero e quello del Nord.

[351] J. Richter, *Der Assisi-Kapitän fährt seine letzte Saison*, in <http://www.lommatzsch.net/wicfiles/docs/news/2010/n3194_50.pdf>, 2010; <http://www.elbklause.de>, 2017.

La petroliera *San Ubaldo*

La Eagle Oil e la San Class

Potrebbe apparire curioso che a Ubaldo Baldassini (1084-1160), il santo patrono di Gubbio, sia stata dedicata una petroliera inglese, costruita negli Stati Uniti e appartenente a una multinazionale dell'energia. Se si scorre però l'elenco delle navi cisterna di cui la *Eagle Oil* si dota dai primi anni del Novecento, ci si accorge che il vescovo umbro è in compagnia di quasi un centinaio di santi, di tutte le nazionalità e di tutte le latitudini: da *San Adolfo* a *San Zotico*, la *San Class* della compagnia petrolifera scomoda una buona fetta di paradiso, nella speranza naturalmente che i viaggi siano sempre a lieto fine; dal momento che si carica petrolio, d'altronde, meglio non lasciare nulla al caso. Quando la petroliera *San Ubaldo* è commissionata e varata nel 1921, la *Eagle Oil* (*Eagle Oil & Shipping Company*, nella dizione completa) è una compagnia londinese in grande ascesa. Fondata nel 1912 da Weetman Pearson, visconte di Cowdray, come *Eagle Oil Transport Company*, viene acquistata nel 1919 dalla *Royal Dutch Shell*. Pearson, infatti, alla fine dell'Ottocento si era messo a capo di una impresa di ingegneria civile che aveva ottenuto buoni appalti in Messico. Qui, nel 1901, aveva dato avvio ad alcune perforazioni petrolifere e fondato la *Mexican Eagle Petroleum Company*. Dotatosi di una flotta di petroliere, riunite appunto sotto le insegne della *Eagle Oil Transport Company*, Pearson ha continuato a incrementare il parco navi fino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale. Tutte le petroliere di quell'epoca hanno in comune un nome dedicato a un santo spagnolo della cristianità terminante con la lettera O. La tradizione, come accennato, continuerà, includendo anche santi non propriamente legati al culto messicano. Dopo la guerra, durante la quale la compagnia subisce ingenti perdite, il rilancio si ha con l'arrivo in società della *Shell*. L'area di interesse rimane il Golfo del Messico e le nuove petroliere ordinate ai cantieri inglesi (ma in qualche caso, come vedremo, anche americani) fanno la spola tra quelle acque, la costa orientale degli Stati Uniti e l'Europa. Tra grandissime e medie, le petroliere di nuova ordinazione fino al 1921 sono dieci: tra esse, il *San Ubaldo*, con le sue 5.999 tonnellate di stazza lorda e i suoi 412 piedi di lunghezza (125 metri), 53 di larghezza (16 metri) e 31 di profondità (9,5 metri)[352], può essere classificato tra quelle a medie dimensioni (il *San Fernando*, ad esempio, arriva a 13.056 tonnellate). Il *San Ubaldo* è l'ultima nave varata per la *Eagle Oil* negli Stati Uniti, dopodiché la compagnia si rivolgerà a una cantieristica esclusivamente inglese e scozzese.

Il Cantiere di Shooters Island

Il cantiere di costruzione è quello della *Standard Shipbuilding* che ha sede a Shooters Island, al margine tra Nuova York e il New Jersey. La storia di questa Isola, spaccata in due dalla linea di confine dei due stati, ma di fatto ricadente nell'area portuale di Nuova York, merita un cenno: già riserva di caccia e nascondiglio di spie

[352] LR, *Navires à vapeur et à moteurs*, 1930, San.

(da qui George Washington faceva partire i messaggi segreti durante la Rivoluzione), l'area è diventata sede di un grande cantiere navale tra il 1900 e il 1910. La *Townsend-Downey Shipbuilding Company* vi ha costruito una ventina di imbarcazioni (soprattutto *yacht* di piccolo tonnellaggio, tra cui il famoso *Meteor III*, varato nel 1902 per il Kaiser tedesco Guglielmo II), prima di cedere la proprietà alla *Standard Shipbuilding*. Con i finanziamenti della nuova società cubana, la produzione si amplia e si specializza in mercantili e petroliere di piccolo e medio tonnellaggio, come il nostro *San Ubaldo*, che è la terzultima nave a essere varata prima che il cantiere chiuda nel luglio del 1921 e l'Isola torni a essere un paradiso per gli uccelli. Di quelle strutture oggi non rimane che qualche ferro arrugginito risparmiato dalla boscaglia e qualche relitto di nave affiorante dalle basse acque della Baia di Newark.

Il periodo bellico: coi convogli

Il *San Ubaldo*, con il suo motore della *Suns B*. di Chester (Pennsylvania)[353], è adibito dalla *Eagle Oil* al trasporto del carburante. Con lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, anche esso fa parte di una serie di convogli, quasi tutti composti da petroliere che attraversano l'Atlantico: dal 18 novembre al 2 dicembre 1939 viaggia con altre 29 navi da Halifax a Liverpool (convoglio Hx9); il 24 dicembre compie la tratta inversa, ma il convoglio Ob50 si disperde il 28 dicembre; dal 7 al 22 febbraio 1940 fa parte del nutritissimo convoglio Hx19 (quasi 100 navi), che viaggia da Halifax a Liverpool; il 29 febbraio 1940, col convoglio Ob101 fa il percorso inverso, ma il gruppo viene disperso il 3 marzo; il 10 aprile è ancora sulla tratta Halifax-Liverpool col convoglio Hx34, ma si di stacca dal resto del gruppo il 23 aprile (scaricherà poi il petrolio a Dunkerque); il 3 luglio 1940 parte dalle Bermude con altri 21 cargo del convoglio Hx55 per scaricare petrolio greggio ad Ardrossan (Scozia); l'11 luglio 1942 parte dall'Inghilterra per Reykjavík con il convoglio Ur32[354]; in Islanda è segnalato anche dal 3 al 5 settembre 1942, quando trasporta petrolio dal fiordo di Hvalfjordur, dove c'è una raffineria, ad Akureyri, porto all'estremo settentrione dell'Isola[355]; l'ultimo convoglio a cui partecipa è l'Mks31 (quasi 70 navi), partito in novembre da Gibilterra, diretto a Liverpool e a cui si unisce da Faial (Isola delle Azzorre)[356]. Ormai lenta, obsoleta, difficile da manovrare, la petroliera viene scartata dalla sua compagnia nel 1955.

Sul nome

E in quanto al nome *San Ubaldo*? È un santo della cristianità, finisce con la lettera O, dà perfetta continuità alla serie che compone la *San Class* della *Eagle Oil*. Ci piace però proporre una ipotesi che vada oltre una scelta casuale. A Jessup, sobborgo della più popolosa città mineraria di Scranton, in Pennsylvania, poco più di 150 km a ovest di Nuova York, ogni anno si festeggia il *Saint Ubaldo Day*. La ricorrenza, che cade il sabato precedente il *Memorial Day* (l'ultimo lunedì di maggio, il giorno

[353] *Ibidem*.

[354] Arnold Hague, *The Allied Convoy System*.

[355] Donald A Bertke, Don Kindell, Gordon Smith, *World War II Sea War, Vol 7: The Allies Strike Back*, Dayton (Ohio), Bertke, 2009, pp. 35 e 36.

[356] Arnold Hague, *The Allied Convoy System*.

che gli americani dedicano alla celebrazione delle forze armate), è una tradizione ormai secolare portata oltreoceano dagli emigrati eugubini, qui arrivati per lavorare nelle miniere di antracite. Dal 1909, la *Saint Ubaldo Society* organizza lungo le vie del centro cittadino una corsa simile a quella celeberrima dei Ceri di Gubbio[357]. Siccome la festa ha avuto corso ininterrottamente fino al 1952 (poi è stata sospesa qualche anno e finalmente ripresa), anche con ottima partecipazione di pubblico e buona copertura mediatica, nulla impedisce di pensare che la nostra petroliera sia un omaggio proprio a quella tradizione; anche perché con il *San Teodoro*, il *San Tiburzio* e il *San Ugon* è una delle poche navi della *Eagle Oil* di fabbrica statunitense. La resa latina dell'apposizione (*San*, al posto dell'anglosassone *St*.) è evidentemente da intendersi in continuità con la serie spagnola della primitiva *San Class*.

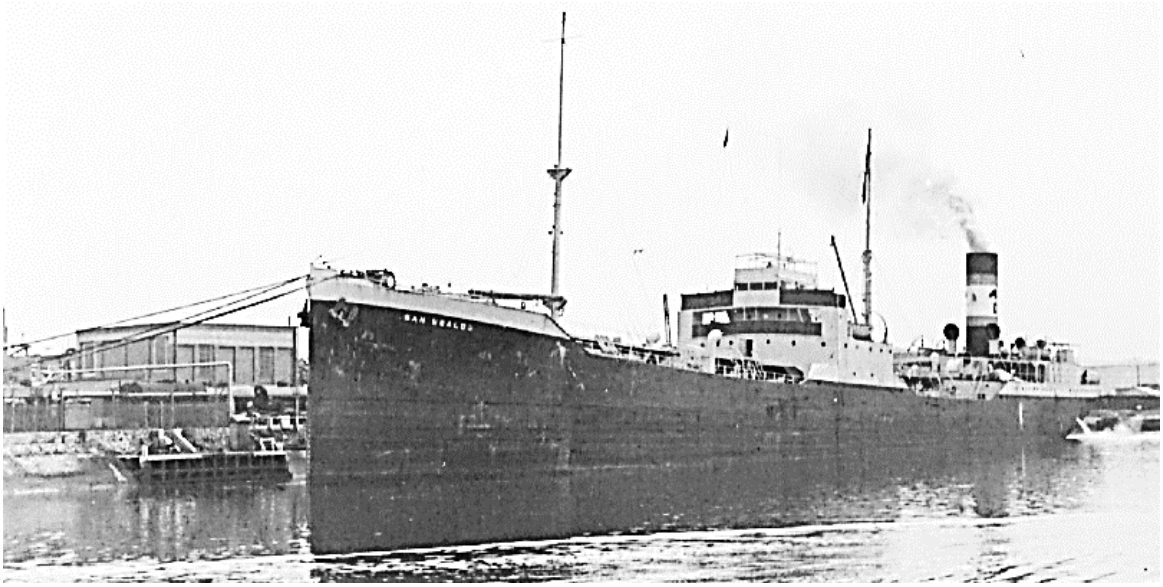


Figura 184: la petroliera San Ubaldo, ormeggiata coi motori accesi.

[357] Sulla Festa dei Ceri la letteratura è vastissima; per un inquadramento generale e una comprensione del valore culturale dell'evento si consigliano l'opera in tre volumi di Adolfo Barbi, *La Festa dei Ceri*, dal periodo comunale al 1798 (Gubbio, Edizioni Ceraiole, 2008-2009); Vincenzo Ambrogi, Mario Farneti, *La forma, gli uomini, la corsa dei Ceri di Gubbio*. Fano, Editrice Fortuna, 1994; Anita, Seppilli, Fernando Costantini, *I ceri di Gubbio: saggio storico-culturale su una festa folcloristica*, in "Annali della Facoltà di lettere e filosofia", Università degli Studi di Perugia, 1972 (riedito in Foligno, Il Formichiere, 2020).

La motonave *San Valentino*

Tra la Penisola Sorrentina e Capri, percorrendo poi la costa amalfitana per far ritorno a Sorrento, tutti i giorni d'estate una motonave di fabbricazione tedesca trasporta i turisti che vogliano godersi il mare campano. Il *San Valentino*, come si chiama attualmente il traghetto, è lungo 32 metri, largo 6,5, ha una stazza lorda di 96 tonnellate, può caricare fino a 96 passeggeri ed è spinto da due motori FIAT AIFO da 400 HP, costruiti a Gaeta[358] nel 1987 e capaci di fargli raggiungere una velocità massima di 9,6 nodi. Appartiene oggi alla compagnia *Alilauro Gruppo Sorrentino di Navigazione* (*GRUSON*) di Sorrento, che si occupa appunto di trasporto passeggeri dalla costa campana alle Isole a scopo turistico, ma non è sempre stato così. Varato col nome *Greif* nel 1939 dai cantieri navali *Schichau* di Kaliningrad, quando però il capoluogo della Prussia Orientale si chiamava ancora Königsberg, con lo scopo di lavorare come rimorchiatore all'interno del cantiere stesso, passa alla *GRUSON* subito dopo la Seconda Guerra Mondiale e viene rinominato *San Valentino*. Non è chiaro se la dedica del nome sia verso il santo di Terni: esistono altri Valentino canonizzati dalla cristianità; ma potrebbe riferirsi alla città di San Valentino Torio, adagiata sull'Agro Nocerino-Sarnese, non lungi da Sorrento. Interrogata la compagnia sulla questione, non siamo riusciti ad avere risposta. La proverbiale fede degli uomini di mare – confermata anche dallo stesso Salvatore Di Leva, fondatore dell'*Alilauro GRUSON*[359] – ci spinge a pensare che la dedica sia proprio al vescovo ternano protettore degli innamorati: il giro romantico della costa napoletana e salernitana che la compagnia propone ai suoi clienti ricade perfettamente, ci pare, in quello che Zygmunt Bauman definisce «il marketing dell'amore», ovvero nell'«uso sociale di san Valentino, dal profano al sacro e ritorno»[360].

Figura 185: la motonave San Valentino a Sorrento.

[358] La AIFO (Applicazioni Industriali FIAT-OM) si occupa per la FIAT della costruzione di motori industriali e marini.

[359] Intervista a Salvatore Di Leva, in <www.alilaurogruson.it/alilauro-gruson/la-nostra-storia>.

[360] I riferimenti a Bauman e alla recente riemersione carsica del successo del santo patrono di Terni, «spia del rapporto tra religione e società nel tempo», si traggono entrambi dal saggio del sociologo Roberto Segatori, in *Religione e santi in Umbria. Esercizi di sociologia*, Perugia, Morlacchi, 2020, pp. 75-87.

Parte terza

Sulle acque umbre:
La navigazione sul Trasimeno

IL PIROVAPORE DEI MARCHESI: *un primordiale turismo estivo; il castello e l'Isola; la piccola flotta dei Guglielmi.*

LE MOTONAVI DELLA PROVINCIA DI PERUGIA: *dai battelli privati al servizio pubblico; la nuova flotta della Provincia.*

Il pirovapore dei marchesi

Un primordiale turismo estivo

In Umbria il mare non c'è, s'è detto. Ma l'acqua non manca. La regione ha infatti nel Trasimeno il proprio maggiore specchio lacustre, quasi un «mare dei perugini e dei vicini aretini e senesi»[361]; con una superficie di 128 kmq, diversi comuni rivieraschi, tre isole antropizzate – di cui una abitata permanentemente –, va da sé che la navigazione per passeggeri abbia sul Lago una tradizione già secolare. Né può sorprendere che tra i tanti natanti che abbiano solcato le sue acque negli ultimi centotrent'anni – quelli della navigazione a motore – il Trasimeno annoveri qualche battello chiamato *Umbria*. Vuole anzi la storia che, in contemporanea con gli esperimenti di Cesaroni (dei quali diremo), il primo natante adibito al trasporto passeggeri sia stato varato a Passignano sul Trasimeno con gran clamore di folla il pomeriggio del 31 marzo 1890 e proprio col nome *Umbria*. Si tratta di un pirovapore con avanzamento a pale laterali, sul tipo dell'*Umbria* della compagnia *Rubattino*, ma in dimensioni ridotte. L'armatore, in questo caso, non è però spinto da scopi commerciali: Giacinto Guglielmi[362], marchese di Vulci e Civitavecchia, ha infatti qualche anno prima (1875) acquistato dal Comune di Tuoro sul Trasimeno il convento francescano in abbandono sull'Isola Maggiore[363], trasformandolo presto in lussuosa abitazione per sé e per la famiglia, secondo lo stile neogotico in voga al tempo sugli esempi del maniero bavarese di Neuschwanstein e di quello triestino di Miramare. Gli occorre perciò un servizio di navigazione che trasbordi i suoi numerosi ospiti e il personale del séguito dalla costa all'Isola. All'uopo, Guglielmi fa attrezzare dei piccoli moli: due sull'Isola (il cosiddetto Ponte Verde per lo sbarco e il Pontile Rosso per il rimessaggio delle barche) e uno sul continente vicino alla foce del torrente Navaccia, presso Tuoro. Dopo il rifacimento del convento (col castello che prende il nome di *Villa Isabella*, in omaggio alla moglie), il marchese completa la proprietà con l'acquisto della vicina chiesa di San Francesco e l'installazione di una pompa eolica nel mulino rivierasco (struttura circolare del XV secolo

[361] Alberto Melelli, *Il Trasimeno*, in *Attraverso l'Italia - Umbria*, Milano, Touring Club Italiano, 1984, p. 110.

[362] Giacinto Guglielmi (1847-1911), erede di una ricca famiglia di possidenti poi assurta al rango nobiliare, oltre a curare e accrescere gli enormi possedimenti familiari svolge un ruolo attivo nella politica italiana tra la fine dell'Ottocento e i primi anni del Novecento: sindaco di Civitavecchia, di Montalto di Castro, consigliere provinciale di Roma, è eletto senatore nella XVII Legislatura nel 1890. Appassionato collezionista, si segnala anche per iniziative filantropiche, specie sulle rive del Trasimeno, dove possiede diverse proprietà e dove si ritira nel periodo estivo. Particolari della sua vita sul Lago e di quella di sua moglie Isabella dei marchesi Berardi si trovano nel fondo archivistico della Famiglia Guglielmi, custoditi nell'Archivio di Stato di Perugia. Esso consta soprattutto dei rapporti epistolari che Isabella intrattiene col mondo nobiliare, della politica, della diplomazia, dell'alta burocrazia ministeriale romana.

[363] Dalla vendita è escluso solo il campanile, che rimane a disposizione degli isolani per avvertire i pescatori in caso di nebbia sul Lago.

detta dagli isolani "il Mulinaccio"), necessaria a tirare l'acqua del Lago per innaffiare i giardini della villa. L'Isola Maggiore a cavallo tra i due secoli diviene così l'ambita mèta di un primordiale turismo estivo:

> Il solleone che ardeva l'aria e mozzava il respiro, il disagio della carrozza dove si stava pigiati, la corsa lenta del treno da Foligno verso Terontola, e le lunghe fermate alle stazioni, dove altro conforto non si godeva che il canto inesauribile delle cicale, mi avevano stancato prima del tempo, invogliandomi a pisolare, magari sulla spalla del mio vicino. Ma quando, passata la stazione di Magione […] mi apparve lucido e gaio il Trasimeno, mi sentii un altro: la stanchezza, la noia e il sonno sparirono. […] Tante volte, facendo quella strada, avevo visto una mole bianchiccia, velata talora dalla caligine, emergente dal lago all'estremità meridionale d'Isola Maggiore; e m'ero figurato un antico convento, ovvero una grossa fattoria, ritrovo, per alcuni giorni, di signori amanti di caccia e di pesca; ma quando un agosto vi andai finalmente, conobbi con grata sorpresa di che si trattava. Messo il piede nell'elegante sbarcatoio dell'Isola verniciato di rosso e ornato di vasi di fiori, mi trovai dinanzi a mura massicce e merlate, veroni, terrazze e torri, che mi richiamarono alla memoria quegli antichi castelli, la cui descrizione leggesi sempre con piacere ne' romanzi e nelle storie. Fu paura di un momento. Già lo stesso aspetto del castello, che ancora non può avere la patina del tempo, e per essa un tono arcigno e superbo, con la facciata di bella e giovine bianchezza armonizzata al verde delle piante vicine e agli svariati fiori dei rampicanti, sorride all'ospite, lo rinfranca se timido, facendogli bene sperare un soggiorno di villeggiatura senza schiavitù di cerimonie; e lo invita a passare fiducioso il ponte levatoio per salire la lunga marmorea scala scoperta, che dal molo conduce agevole ai due portoni d'ingresso, su l'arco acuto dei quali sta lo stemma nobiliare de' Guglielmi: una guglia sormontata da un elmo. E poi la gentilezza di quei signori è nota a tutti per fama, la quale non è sempre bugiarda[364].

Figura 186: cartolina acquarellata con la veduta del Castello Guglielmi dal Lago.

[364] Alessandro Alfieri (1853-1911), erudito e storico fabrianese, è in questo caso citato in Francesco Ogliari, *La navigazione sui laghi italiani. I laghi minori*, Milano, Cavallotti, Edizione speciale per l'Amministrazione della Provincia di Perugia, 1988, p. 174.

Il castello richiama non solo gli ospiti dei nobili possidenti, come avviene per lo storico Alessandro Alfieri, che lascia l'impressione di cui sopra, e come era accaduto con Tommaso Tittoni (che nell'album dei visitatori del castello lascia una terzina dantesca in ossequio)[365], ma anche curiosi e fedeli. Il marchese apre infatti la ristrutturata chiesa per le celebrazioni francescane del 4 ottobre[366] e arricchisce la villa-maniero, immersa in un parco frondoso[367], con una collezione di oggetti d'arte, antichità etrusco-romane, fossili, conchiglie e curiosità esotiche[368]. I lavori di restauro, in più, attirano sull'Isola diverse maestranze, facendo raggiungere alla popolazione del piccolo borgo (all'epoca circa duecento abitanti; oggi ve ne vivono stabilmente diciassette) un relativo benessere (come testimoniano le due lapidi poste dalla popolazione isolana a memoria e a ringraziamento dei coniugi). Infine, Elena Guglielmi, figlia di Giacinto e Isabella, tramite una ricamatrice irlandese introduce tra le donne la tradizione del merletto a punto d'Irlanda, ancora oggi praticata, destando la curiosità delle nobildonne di mezza Italia. Persino le regine Margherita e Elena visiteranno l'Isola negli anni a venire[369].

---

[365] Tommaso Tittoni (1855-1931), giurista romano, figlio del patriota Vincenzo, giunge a Villa Isabella l'8 ottobre 1898, quando da qualche settimana è stato nominato prefetto di Perugia. Liberal-conservatore, è eletto deputato nel 1886 nella XVI Legislatura (la stessa in cui il padre è eletto senatore), ricoprendo il ruolo ininterrottamente fino alla XIX (1897). Prima di essere nominato senatore nel 1902 e di cominciare una carriera diplomatica decennale, è prefetto a Perugia e a Napoli. Più volte ministro degli Esteri con Fortis (1905), Giolitti (1906) e Nitti (1919), ambasciatore a Londra (1906) e a Parigi (1910-16), mediatore nella Crisi Bosniaca (1908), rappresentante dell'Italia nella Conferenza Interalleata di Parigi durante la Grande Guerra (27-28 marzo 1916), capo delegazione alla Conferenza di Pace di Parigi che segue la guerra, Tittoni appoggerà il governo Mussolini (nel '22 è già presidente del Senato da tre anni, mantenendo la carica fino al 1929), ricevendo ulteriori incarichi di rilievo (è primo presidente dell'Accademia d'Italia e fa parte del Gran Consiglio del fascismo). Ecco la terzina dedicata a Guglielmi e alla sua Isola: «La gloria che la vostra isola onora / grida i signori e grida la contrada, / sì che ne sa chi non vi fu ancora», citata in Ogliari, *La navigazione sui laghi italiani*, p. 173.

[366] Non mancano naturalmente gli aneddoti legati alla presenza dell'Assisiate sull'Isola; come quello prevalente, narrato nei *Fioretti*, che vuole Francesco scegliere la quiete dell'Isola Maggiore durante la Quaresima del 1211. Sull'approdo e sul romitorio sono sorte col tempo due cappelline, mèta di un crescente pellegrinaggio.

[367] Negli anni a venire i marchesi provvederanno anche a rimboschire con flora mediterranea le sponde dell'Isola nei pressi della villa, un tempo brulle.

[368] Il collezionismo era stata una prerogativa della famiglia Guglielmi: mentre infatti l'opera di arricchimento delle sale della residenza estiva sull'Isola Maggiore verrà completata negli anni da Giorgio, figlio di Giacinto e anch'egli senatore, nella residenza abituale di Civitavecchia va crescendo la fama di una vastissima e preziosissima serie di bronzi e ceramiche etruschi e greci, proveniente dalle vicine proprietà di Vulci. Negli anni smembrata per eredità e frutto di varie donazioni ai papi, oggi la intera raccolta Guglielmi (800 pezzi in tutto) è di proprietà dei Musei Vaticani ed è stata ricostituita nel Museo Gregoriano Etrusco; nel 1997, la Direzione Generale dei Monumenti, Musei e Gallerie Pontificie ha raccolto il catalogo dei beni nella pubblicazione *La raccolta Giacinto Guglielmi*.

[369] La regina Margherita di Savoia, vedova di Umberto I°, giunge sul Trasimeno il 21 giugno del 1907 in compagnia di Guglielmo Grifi, presidente della neonata *Società di Navigazione*, e visita tutto

Occorre così attrezzare un servizio di trasporto adeguato al rango e al numero degli ospiti.

> Per quanto bello, spazioso e fornito di tutti gli agi, non potrebbe il castello Isabella contentare da solo gli ospiti illustri, bisognosi di variare, di muoversi all'aperto, di fare gite, d'ingannare il tempo con sollazzi continui. Lasciando stare le barche a vela e a remi, pensano a questo i vapori del marchese: l'"Umbria" a ruote, e i due figlioli minori di lei "Trasimeno" e "Sirena" ad elica, i quali corrono il lago per ogni verso. Vi sono poi i motoscafi "Oso" e "Bufalo"[370].

La piccola flotta dei Guglielmi

Ecco dunque che al vapore *Umbria* Giacinto Guglielmi aggiunge presto altri piccoli natanti, fino a costituire una vera e propria flotta in grado di coprire la distanza dalla costa all'Isola Maggiore in una decina di minuti: il *Siena*, un altro battello a

il Lago a bordo del battello *Concordia* della stessa Società passignanese (si veda *infra*). Elena di Savoia, appassionata di pesca, è invece invitata sull'Isola Maggiore il 13 ottobre 1933 da Anna Grazioli Lante della Rovere (moglie di Giorgio Guglielmi, figlio di Giacinto e dama di palazzo della regina). Dell'arrivo a Tuoro (con gran stupore del pubblico) e della visita al castello (con annessa battuta di pesca appositamente organizzata) sono piene le cronache locali dell'epoca, ma in particolare si vedano le pagine dedicate all'episodio dal giornalista e scrittore Renato Barneschi in *Elena di Savoia. Storia e segreti di un matrimonio regale*, Milano, Rusconi, 1986, pp. 248-249: vi si racconta delle centinaia di persone ammassate sul pontile di Tuoro per assistere all'imbarco verso l'Isola, del crollo delle strutture in legno del piccolo molo – insufficienti a sostenere la folla – dei feriti (non gravi, per il livello molto basso del Trasimeno in magra), degli svenimenti e persino di un parto prematuro. Ecco invece come il "Giornale d'Italia" del 14 ottobre 1933, limitandosi alla cronaca della visita, descrive quella giornata: «Nella mattinata di ieri, proveniente da San Rossore, in forma privata, Sua Maestà la regina Elena, accompagnata dalla dama di corte duchessa Cito di Filomarino e dal gentiluomo di corte Callari Serventi, è giunta al pontile d'imbarco di Tuoro sul Trasimeno, ossequiata dalle autorità locali, per recarsi in battello a Isola Maggiore ospite dei marchesi Guglielmi di Vulci. La popolazione di Isola ha accolto con entusiastiche manifestazioni l'amata Sovrana, alla quale è stato offerto un fascio di fiori da una bimba che la Regina ha accarezzato e baciato. Dopo aver partecipato a una colazione intima nel superbo castello Isabella che con la torre merlata si specchia nelle acque del Trasimeno, la Regina ha assistito a una gara di pesca organizzata dai pescatori dell'Isola. Quindi l'Augusta Signora, accompagnata dalla marchesa Isabella Guglielmi, dalla marchesa Anna Guglielmi Lante Della Rovere, dalla marchesa Mannucci Guglielmi e dal senatore don Giorgio Guglielmi, si è recata a pescare in mezzo al lago esprimendo poi la sua soddisfazione per la fruttuosa partita di pesca cui aveva partecipato. In seguito ha visitato l'artistica chiesa di San Michele Arcangelo, recentemente restaurata, e il ridente villaggio di Isola, intrattenendosi affabilmente con quei popolani ai quali ha chiesto notizie sullo stato delle rispettive famiglie. All'Augusta Sovrana sono stati poi offerti alcuni pregevoli lavori di merletto della scuola fondata e diretta dalla marchesa Elena Mannucci Guglielmi. In serata la Regina ha presenziato un saggio di recitazione dato dai bambini nell'Isola, ottimamente preparati dalla marchesina Rina Guglielmi e contessina Solaro del Borgo. Alle 20, dopo il pranzo, al quale hanno partecipato anche il Prefetto di Perugia, il Podestà di Tuoro sul Trasimeno e il marchese di Sorbello, dal balcone del castello Sua Maestà ha ammirato le fantastiche luminarie e i fuochi d'artificio che i paesi del lago avevano preparato in suo onore. Ad ora tarda, l'Ospite Augusta ha lasciato l'Isola esprimendo tutta la sua ammirazione per l'incomparabile bellezza di questo luogo».

[370] Alessandro Alfieri, citato in Ogliari, *La navigazione sui laghi italiani*, p. 188.

pale laterali; quindi l'*Oso* (che il marchese ha forse acquistato a Fiumicino e che trasporterà la Regina Elena nel suo viaggio del 1933)[371] e il *Sirena*, entrambi a benzina con avanzamento a elica; il *Bufalo*, un motoscafo a benzina; e il *Trasimeno*, una zattera in ferro. Comandante ufficiale della flotta è Raffaele Moretti; timoniere ufficiale è Guido Bartocci. Alla manutenzione dei motori provvede il meccanico Dante Puntoni, cui il marchese costruisce un'abitazione sull'Isola. A lui e al figlio Disel (*nomen omen*) faranno poi compagnia maestri d'ascia e calafatari*. Le opere di rimessaggio incuriosiscono particolarmente gli isolani:

> Mi rivedo bambino a seguire i movimenti degli uomini che tiravano in secca i motoscafi del Marchese. Ecco, gli uomini di Isola erano lì a guardare. L'Oso, uno dei motoscafi dei Guglielmi, veniva prima fatto entrare in un invaso di legno, tenuto a fondo con dei pesi di piombo, poi, dopo averlo ben puntellato, gli uomini cominciavano a tirare i canapi inseriti nei bozzelli e lo facevano salire su uno scalo ben unto di grasso. Il lavoro veniva eseguito da una catena di oltre trenta persone dalla voce del capocantiere. Gli uomini tiravano con forza le funi mentre il motoscafo usciva dal lago e si avviava dentro il capannone dove durante l'inverno veniva pulito, calafatato, verniciato, per essere di nuovo pronto per la primavera successiva. Per noi bambini era più che una festa seguire questi lavori che non avevamo nemmeno mai immaginato. Tutti in fila gli uomini che tiravano in secca i motoscafi. Tutti in fila gli Isolani lungo la strada quando arrivavano i Guglielmi. Donne, uomini, bambini sulle strade pulite nei giorni precedenti; giardini, aiuole, ogni angolo veniva riordinato. Poi, tutti disposti ai lati della strada che porta dal Ponte Verde al ponte levatoio; lì passavano i Marchesi per entrare nel castello. Regalavano ad ognuno venti centesimi o mezza lira, non lo ricordo bene, ma ricordo che questa cerimonia non ci dispiaceva affatto.[372]

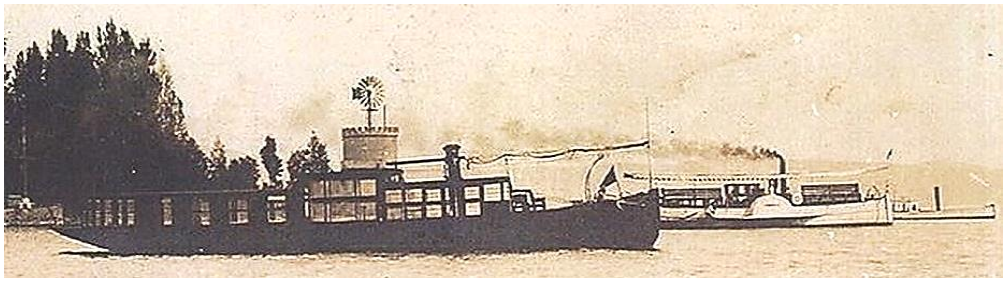
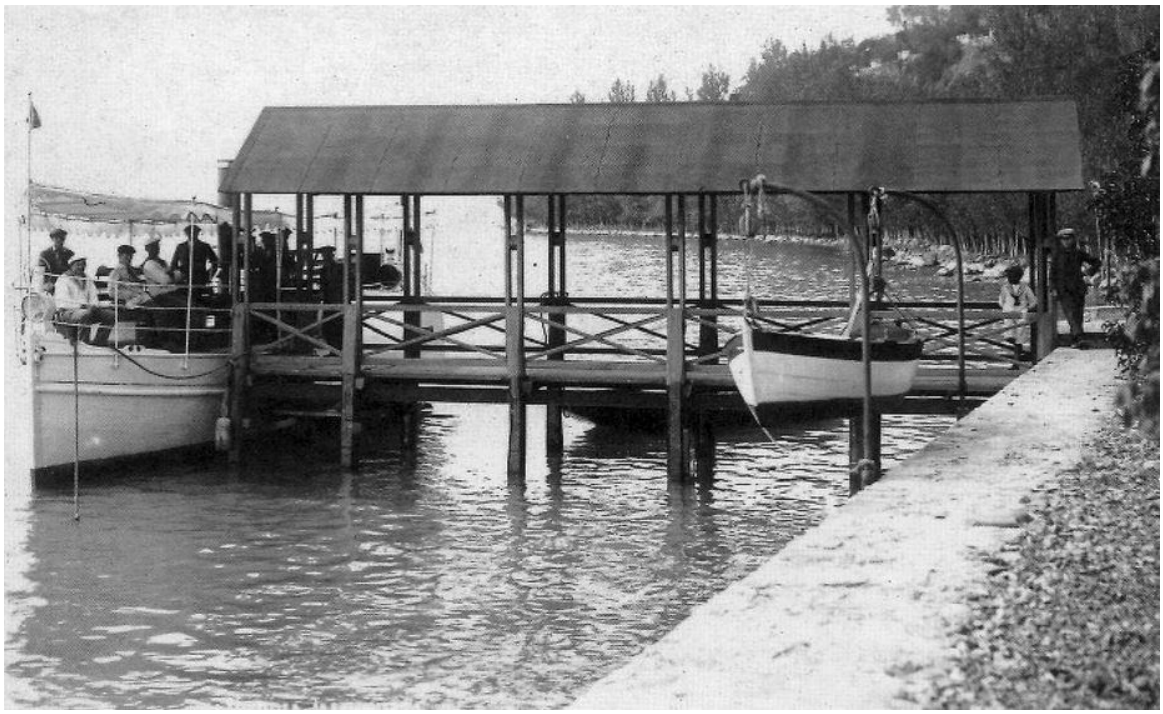


Figura 187: la piccola flotta dei Guglielmi. L'Oso, in primo piano; l'Umbria, fumante; il Sirena, sullo sfondo. Dietro all'Oso si vede anche il cosiddetto "Mulinaccio".

---

[371] Sulla provenienza da Fiumicino dell'*Oso*, si veda lo stesso Ogliari, *La navigazione sui laghi italiani*, p. 173; Sauro Scarpocchi, in *L'Isola Maggiore che ho conosciuto*, Città di Castello, Edimont, 2011, pp. 74-78, sostiene invece che la barca arrivi dalla Grecia. Nemmeno sull'origine del nome si trovano notizie concordi; tra le ipotesi, quella dell'abate Giovanni Romani rimanda al significato poetico del termine: «Oso per Audace [...] appartiene al solo patrimonio della poesia», in *Osservazioni sopra varie voci del vocabolario della Crusca*, Milano, 1826, p. 159; ancora Scarpocchi sostiene invece che il nome derivi dalla precedente proprietà greca.

[372] Sauro Scarpocchi, *Diario di bordo. Pagine di vita dal cuore del Trasimeno*, Città di Castello, Artegraf, 2006, pp. 129-130.



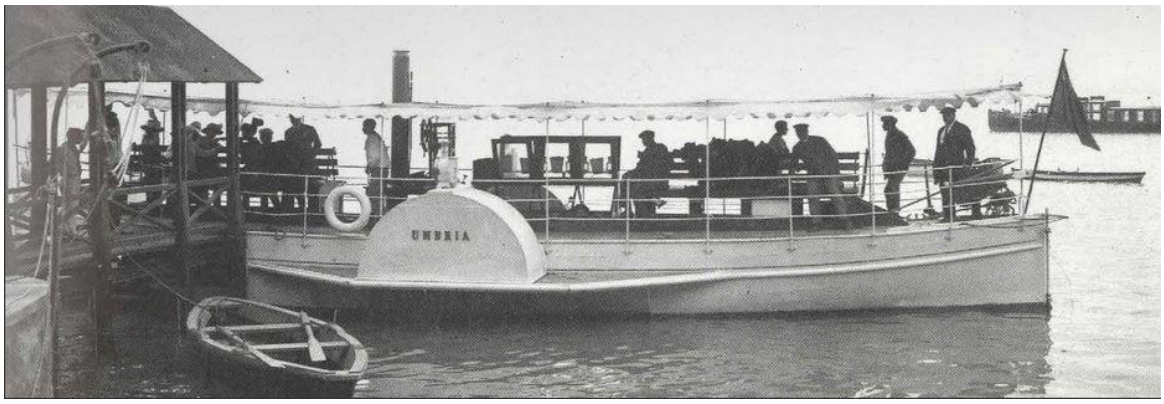


Figure 188-190: tre significative immagini della fine dell'Ottocento, quando il battello Umbria faceva la spola tra il Ponte Verde dell'Isola Maggiore (qui rappresentato) e Tuoro. Nella foto al centro, un particolare dello scalo di alaggio per tirare in secca le barche della flotta dei marchesi.

Le motonavi della Provincia di Perugia

Dai battelli privati al servizio pubblico

All'iniziativa del marchese di Vulci si affianca contemporaneamente, come accennato, quella di un altro possidente, Ferdinando Cesaroni[373]. Negli stessi anni e del tutto in linea col suo spirito imprenditoriale sperimenta anch'egli un paio di battelli: per raggiungere i suoi possedimenti sull'Isola Polvese, la più estesa delle tre sul Trasimeno, attrezza l'*Albina* (carenatura in acciaio e propulsione a vapore) e il *Giulia* (con motore a benzina), così chiamati in onore di moglie e figlia. Questi esempi ispirano l'istituzione di un servizio pubblico che sostituirà progressivamente quello privato, entrato in disuso per le ingenti spese di manutenzione e di esercizio. Esso prenderà avvio nel maggio del 1905 con il battello *Concordia* della passignanese *Società di Navigazione del Trasimeno*. Il sodalizio, che nasce dall'iniziativa di Guglielmo Grifi, è aperto alla partecipazione dei cittadini di Passignano sul Trasimeno con un contributo di 100 lire *pro capite* e vede nel ruolo di presidente e presidente onorario rispettivamente Giorgio Guglielmi (figlio di Giacinto e Isabella Berardi e che diventerà senatore nel 1929) e Guido Pompilj[374]. Il servizio pubblico

---

[373] Ferdinando Cesaroni (1836-1912), figlio di un giardiniere, è stato un noto imprenditore e politico umbro. Dopo un inizio sulle orme del padre nei giardini monegaschi e liguri e dopo ottimi investimenti nel porto di Genova, accresce la propria fortuna con la costruzione di infrastrutture ferroviarie, in Italia e all'estero; sul volgere dell'Ottocento edifica o acquista numerose proprietà immobiliari in Toscana e Umbria (tra le altre, è ben noto il Palazzo in Perugia che di lui porta il nome, progettato dal suo fido architetto Guglielmo Calderini e oggi sede del Consiglio regionale umbro), arrivando ad acquisire sul Trasimeno anche l'Isola Polvese. Più volte membro dei Consigli comunali di Magione e Perugia e della Provincia perugina, è eletto deputato nelle file della sinistra, salvo poi spostarsi su posizioni più moderate, nella XXI Legislatura (1900) e riconfermato nelle due successive. Su Cesaroni si veda il recente saggio collettaneo a cura di Luciano Giacchè, *Ferdinando Cesaroni. La strategia del ragno: vicende e opere in Umbria*, Perugia, SAUM (Soprintendenza Archivistica dell'Umbria e delle Marche), 2015; su Calderini: Federica Boco, Terry Kirk, Giorgio Muratore (a cura di), *Guglielmo Calderini dai disegni dell'Accademi di Belle Arti di Perugia. Un architetto nell'Italia in costruzione*, Perugia, Accademia di Belle Arti - Guerra, 1996.

[374] Guido Pompilj (1854-1910), magionese, figura di romantiche suggestioni, per ideali e vicende personali. Nato sulle sponde del Trasimeno, respira sin da giovine le tenaci aspirazioni paterne a un governo libero dal dispotismo papale sul Lago e sul Perugino. Di salda erudizione letteraria, appena venticinquenne è già consigliere della Provincia dell'Umbria (1879). Dal 1897 al 1910 presiede lo stesso ente, battendosi contro il ventilato progetto di alcuni possidenti di prosciugare il Lago, evitando speculazioni, bonificando alcune aree dalla malaria e pubblicizzando il luogo a fini turistici (si veda l'articolo sulle corse dei battelli sul Trasimeno in "TCI, Rivista mensile del Touring Club Italiano", XII, [1907], n. 7). Eletto deputato nelle fila dei liberali-monarchici nel 1886 (XVI Legislatura), mantiene la carica fino al 1910 (XVIII Legislatura), ricoprendo i ruoli di sottosegretario alle Finanze con Saracco (1900-01) e ministro degli Esteri con Giolitti (1906-09). Amico di Tittoni e Sonnino, sposa nel 1901 la poetessa Vittoria Aganoor (che nella lirica *Trasimeno* lo definisce «Forte soldato del bene»). Nel 1910, poco dopo la morte della consorte, si uccide con un colpo di pistola, per esaudire un accordo preso precedentemente con Vittoria. Su di lui c'è una buona bibliografia: Fabrizia Trevisan (a cura), *Progettiamo e realizziamo il passato. Il lago, Guido Pompilj e il Consorzio di bonifica*, atti dell'Incontro di studio, Panicale, 27 settembre 1996, Perugia, Soprintendenza archivistica per l'Umbria, 1998; Michele Chierico, *Guido Pompilj. Statista del Lago*, Perugia, Umbralabel,

di trasporto sul Lago si protrarrà, non senza incidenti, difficoltà economiche e problemi legati al livello spesso fluttuante delle acque, fino ai giorni nostri. Infatti, dopo l'esperienza tra le due guerre della *Società Anonima Navigazione Trasimeno*, fondata da Giovanni Buitoni[375], si alternano alcune iniziative private per la navigazione, tutte di breve durata; fino a giungere alla delibera del Consiglio Provinciale di Perugia che nel 1961, per iniziativa di Eduardo Acton[376], prevede la realizzazione di un rinnovato servizio pubblico: «Questo servizio deve perseguire due scopi fondamentali: migliorare le condizioni di vita della popolazione rivierasca ed incrementare il turismo della zona»[377]. Particolare rilievo nella relazione introduttiva al servizio è dato dagli amministratori provinciali agli isolani: «Oltre a questa vitale necessità di collegamento sicuro e continuo con la terraferma, aggiungiamo che il paese [di Isola Maggiore, frazione del comune di Tuoro sul Trasimeno] è privo di scuola media, di medico, di ostetrica, di farmacia e che tutti i rifornimenti di viveri, di vestiario, di generi di consumo, devono essere effettuati in terraferma con le tradizionali imbarcazioni del Lago, non certo idonee ad affrontare avverse condizioni di tempo»[378].

1996; Idem, *Guido Pompilj (1854-1910). L'uomo, il politico, le lettere*, Perugia, Effe Fabrizio Fabbri Editore, 2010; Soprintendenza archivistica per l'Umbria - Comune di Magione, *Vittoria Aganoor e Guido Pompilj. Un romantico e tragico amore di primo Novecento sul Lago Trasimeno*, catalogo mostra documentaria per il centenario della morte, Perugia, 2010.

[375] Giovanni Buitoni (1891-1979), terzogenito di Francesco (capostipite della dinastia di imprenditori alimentari tra Sansepolcro e Perugia dalla prima metà dell'Ottocento a oggi), è l'artefice prima del risanamento economico e poi del rilancio della fabbrica dolciaria *Perugina* fondata dal padre con alcuni soci nel 1907 ma già entrata in crisi nel 1910. Similmente avviene quando nel 1920 (e poi di nuovo a pieno nel 1927) affianca lo zio nella conduzione della fabbrica di pasta. Dal 1930 al 1934 è podestà di Perugia, ma all'attività politica non subordina quella economica. Ottenendo una larga serie di prestiti, coi quali amplia la sua produzione e innova macchinari e metodi (nel 1932, ad esempio, impianta un poligrafico per gli incarti di pasta e cioccolata), giunge a metà degli anni Trenta a occupare più di 3.500 unità lavorative in quattro pastifici, una fabbrica di cioccolato e dolciumi, una cinquantina di negozi sparsi in tutta Italia, oltre a una fabbrica in Francia. Durante la Seconda Guerra Mondiale è negli Stati Uniti, dove nel frattempo ha aperto altre attività. Con Buitoni lontano, la *Società Anonima di Navigazione del Trasimeno*, fondata nel 1927, cessa la propria attività l'8 settembre 1943. L'imprenditore tornerà a Perugia, dove gli stabilimenti sono da anni inutilizzabili per i bombardamenti, solo nel 1953, dopo aver ottenuto dalla famiglia (il padre è morto nel novembre del '38) la piena guida dell'intero gruppo *Perugina-Buitoni* (che diverrà *International Buitoni Organization*). Altre note biografiche su Giovanni Buitoni si trovano *ad vocem* nel DBI, a opera di Luciano Segreto, vol. 34 (1988).

[376] Eduardo Acton, già allievo della scuola di pilotaggio di idrovolanti di Passignano sul Trasimeno, è stato il primo sindaco democratico del centro rivierasco; in qualità di amministratore della Provincia di Perugia, oltre alla riattivazione del servizio pubblico di navigazione (nel periodo in cui ricopre la carica di vice presidente del Consiglio provinciale), ha voluto l'erezione del monumento ai Caduti dell'Aeronautica, commissionato allo scultore espressionista perugino Romeo Mancini e installato nelle acque del Trasimeno il primo settembre 1968.

[377] Dal progetto di massima per l'impianto e l'esercizio della navigazione sul Trasimeno dell'Amministrazione della Provincia di Perugia, citato in Ogliari, *La navigazione sui laghi italiani*, p. 218.

[378] Ivi, pp. 218-219.

La nuova flotta della Provincia

Essendo ormai tutti gli altri natanti inservibili per obsolescenza, la Provincia di Perugia ordina ai cantieri *Papette* di Venezia i primi due battelli gemelli: l'*Agilla* e il *Trasimeno* (con una stazza di 20 tonnellate e una capacità di carico di 90 passeggeri). Nel 1963, lo stesso cantiere veneziano, specializzato in battelli e motoscafi da laguna[379], imposta per lo stesso ente la motonave *Umbria*, ben più capace delle due già in uso sul Lago, e ne spedisce le sezioni smontate a Passignano, dove il cantiere *SAI*[380] provvede all'assemblaggio. Lunga 21 metri, larga quasi 4 e mezzo, una linea che ricorda i vaporetti veneziani o i battelli dei laghi insubrici, con un ponte unico e una stazza di 65,53 tonnellate, dotata di un motore diesel costruito dall'*Alfa Romeo* di Milano con sei cilindri e a quattro tempi (poi sostituito nel 1981 da un motore diesel della ditta *IVECO AIFO*)[381], l'*Umbria* è capace di imbarcare fino a 160 persone. Secondo i dati citati da Ogliari[382], nel 1963 i passeggeri trasportati dal servizio provinciale sono poco meno di 63mila; un anno più tardi, sono già aumentati di 15mila unità, con punte di affollamento nel periodo estivo che i tre battelli non riescono a soddisfare. Nel giugno del 1967 l'*Umbria* viene superata in capienza dalla motonave *Perugia*, necessaria all'allargamento della flotta e voluta da Eduardo Acton; a questa succederanno poi: la nave appoggio *Grifone* nel 1973 (il nome è un omaggio al mitologico animale simbolo di Perugia), inizialmente per

---

[379] Il Cantiere della Famiglia Papette di Venezia, oltre ad esser diventato noto in città per aver contribuito alle sceneggiature del film del 1921 tratto dal dramma dannunziano *La Nave* (per cui si veda Alessandro Tinterri, *Arlecchino a Venezia. Momenti di teatro nell'Italia degli Anni Trenta*, Perugia, Morlacchi, 2009, pp. 103 e 142), si è specializzato negli anni a venire nella costruzione di vaporetti, avendo anche ottenuto gli appalti *dell'ACNIL* (*Azienda Comunale per la Navigazione Interna Lagunare*), oggi meglio nota come ACTV (Azienda del Consorzio Trasporti Veneziano). L'*Umbria* destinato all'Amministrazione Provinciale di Perugia ha in effetti le fattezze del tipico vaporetto lagunare e può ricordare anche le motonavi della cosiddetta *Serie Fiori* in navigazione sul Lago di Como.

[380] La *SAI* (*Società Aeronautica Italiana*) viene fondata nel 1922 a Passignano sul Trasimeno da Angelo Ambrosini, un ingegnere titolare di uno studio che progetta a quel tempo strumentazione di bordo e bulloneria per gli aerei. La passione per la tecnica e l'aeronautica porta il cantiere di Ambrosini a progettare e realizzare decine di velivoli fino al Secondo Dopoguerra. Numerose le commesse private e statali. Famosa, favorita dall'affaccio del cantiere sull'acqua e dalla vicinanza del campo di volo di Castiglione del Lago, è anche la scuola per piloti di idrovolanti, alla quale attinge anche Italo Balbo per le sue trasvolate atlantiche. Negli anni Cinquanta il cantiere avvia anche una divisione nautica, con la produzione di natanti in acciaio e leghe per committenze militari e civili (soprattutto da diporto e da competizione velica, come il famoso scafo *Azzurra* per la Coppa America di vela del 1983). Dal 2003, il marchio *SAI Ambrosini* è stato rilevato da uno studio di progettazione di Arezzo, che opera con quel nome nell'ingegneria navale e nell'orologeria. Per un approfondimento sull'azienda e la scuola volo: Gregory Alegi, Paolo Varriale, *Ali sul Trasimeno. La SAI e la Scuola caccia di Castiglione del Lago*, Arcidosso, Le Balze, 2001; video intervista di Luciana Brunelli a Maurizio Cavicchi, già sindaco di Passignano, dvd allegato al saggio curato da Alba Cavicchi, *Un uomo della terra umbra. Scritti in memoria di Maurizio Cavicchi*, Foligno, Il Formichiere, 2014.

[381] La *IVECO* (*Industrial Vehicles Corporation*), multinazionale dei veicoli industriali fondata a Torino da Giovanni Agnelli nel 1975, affiancava in quegli anni il marchio *AIFO* (*Applicazioni Industriali FIAT-OM*; *supra*, motonave *San Valentino*) nella produzione di motori industriali e marini entrobordo.

[382] Ogliari, *La navigazione sui laghi italiani*, p. 232.

trasporto autoveicoli, dal 1978 con struttura mobile per alloggio passeggeri; il *Concordia II* nel 1987, l'*Agilla II* nel 1995 (Agilla è nome che ricorre, essendo la ninfa protagonista con il principe Trasimeno, figlio di Tirreno, delle leggende che hanno ispirato nel XVI secolo la *Trasimenide* di Matteo dell'Isola); e il *Camelia* nel 2001.

Figura 191: la flotta della Provincia. Da sinistra: Umbria, Agilla, Trasimeno e Alba. Tratto da Francesco Ogliari, La navigazione sui laghi italiani. I laghi minori, p. 228.

Figure 192-193: due immagini della motonave Umbria in servizio sul Trasimeno per la Provincia di Perugia. In alto, per gentile concessione di Giorgio Spazzapan (AIDMEN); a destra, cartolina postale con vista dall'imbarcadero di Passignano sul Trasimeno.

Conclusioni provvisorie, con lo spirito della curiosità

La motonave *Umbria* fa ancora parte della flotta del Trasimeno, passata negli anni dall'*Amministrazione Provinciale di Perugia* all'*Azienda Perugina della Mobilità* (1997, poi *Umbria Mobilità* nel 2010)[383], fino alla recentissima ultima gestione di *Busitalia-Sita Nord* (2014). Del vapore del marchese Guglielmi del 1890, invece, non resta che qualche vecchia foto. Le uniche due barche della sua piccola flotta ancora esistenti sono l'*Oso* e il *Sirena*, i cui destini assurgono a paradigma di tanti vecchi natanti: si abbandonano all'incuria, come avvenuto per l'*Oso*[384]; o se ne tenta talvolta un recupero, come per il *Sirena*[385], nel segno di un nostalgico amore per i tempi in cui lusso e sudore, turismo ed emigrazione, divertimento e fatica, abbondanza e fame, speranza e noia solcavano a braccetto le acque dolci e salate del mondo.
«Odiesso, navighi ancora?», si chiedeva Folco Quilici in un saggio del 1985[386]. A distanza di oltre trent'anni, in un contesto economico in cui il trasporto marittimo resiste soprattutto per le merci, surclassato ormai da decenni da quello aereo per i passeggeri, in un mondo in cui lo spazio per l'esplorazione pare essersi ulteriormente consumato, in un tempo in cui la ricerca ha sostituito il satellite all'esploratore e il radar al pescatore, l'uomo non ha tuttavia placato la propria ansia di scoperta (e sete di conquista, verrebbe da aggiungere amaramente). Odisseo, dunque, naviga ancora a vele spiegate: ma di lui vorremmo accogliere la versione dantesca del viaggiatore sempre aperto al «seguir virtute e canoscenza», il veleggiante curioso che somiglia a tanti protagonisti delle avventure delle nostre navi, chissà quanto desiderosi di stare alla prora e fendere quella sconfinata superficie senza piste che sono le acque del mondo. Una nave è un po' una metafora del viaggio e della vita. Certo, con il suo carico di sudore, miseria e fame, come s'è detto, ma più ancora con la speranza e la curiosità, motori ultimi che muovono il mondo, elementi fondanti anche della disciplina storica e di quella geografica, imprescindibili vie per comprendere il passato, il presente, il futuro, per costruire una cultura che porti un equo progresso, per cui chi si sposta lo fa per desiderio e non per necessità. Provvisoriamente si può insomma chiudere con la speranza che al viaggiare vengano presto negate le categorie che ora gli conosciamo: un allegro privilegio per

---

383 Renato Covino, Stefano De Cenzo, *Il trasporto locale tra servizio pubblico e impresa. Dalla Società Anonima Auto Garage Perugia all'Azienda Perugina della Mobilità Spa 1907-2007*, Perugia, Futura, 2007.
384 L'*Oso* è oggi conservato nella vecchia rimessa barche dell'Isola Maggiore. Ma lo scafo, come tutto il complesso (l'intera proprietà degli ex marchesi Guglielmi è in vendita da anni, ma non ha per ora trovato acquirenti), versa in stato di abbandono ed è soggetto alle intemperie.
385 Nel 1987 il vapore *Sirena* viene ristrutturato e rimesso in acqua per iniziativa del "Rione San Donato" nell'àmbito del "Palio delle Barche", manifestazione in costume che rievoca a Passignano sul Trasimeno le ostilità tra le famiglie perugine dei Baglioni e degli Oddi.
386 Folco Quilici, *Odisseo, navighi ancora?*, in Sergio Seveso, Sandro Toniolo (a cura di), *Viaggio nella Geografia*, Milano, Touring Club Italiano, 1985, pp. 32-39.

pochi; un mezzo di conquista militare; un atto di dolore per chi è costretto a strappare le proprie radici. Perché diventi infine in ognuno un modo comune per soddisfare la propria ansia di curiosità.

⋆ Glossario dei principali termini marinareschi utilizzati nel testo

ALBERO DI TRINCHETTO: è l'albero prodiero, cioè quello verticale a prua, quando la nave ha più alberi. Fa parte dell'albero di trinchetto anche il pennone.

AVVISO: nave da guerra di piccolo tonnellaggio, veloce, che serviva a mettere in comunicazione i componenti di una flotta con la terraferma durante le operazioni militari. Il termine deriva dallo spagnolo *barca de aviso*, "barca da avviso", "portaordini". Oggi nella marineria militare il termine designa generalmente una nave rapida di piccole o medie dimensioni.

BABORDO: il lato di sinistra della nave, guardandola da poppa a prua (vi si contrappone il lato di dritta).

BATTAGLIOLA: è il termine con cui la terminologia marittima identifica la ringhiera (oggi al più metallica, ma un tempo composta da legni e cordami) che cinge i ponti scoperti e protegge dalle possibili cadute.

BECCHÉGGIO: moto ondoso che fa sollevare alternativamente prua e poppa della nave. Il moto opposto al becchéggio si dice rollìo.

BETTOLINA: è una imbarcazione di dimensioni non troppo grandi, sì da effettuare in porto, in agilità e in avvicinamento, operazioni di rifornimento merci o liquidi su navi più grandi. Quando trasportano olio combustibile per la locomozione delle navi che riforniscono, le bettoline vengono dette da bunkeraggio, dall'inglese *bunker*, il contenitore in cui è stoccato il liquido.

BITTA: colonnina in genere di ghisa o pietra, tozza e robusta, ancorata alla banchina del porto o al ponte delle navi e terminante con una testa a fungo per evitare che i cavi si sfilino; serve infatti per l'ormeggio delle imbarcazioni.

BOLINA (ANDATURA): è quella che nella navigazione a vela consente di procedere in direzione contraria rispetto al vento, facendo compiere alla vela un angolo di opposizione all'aria che varia, a seconda del tipo di imbarcazione, dai 60° ai 37°.

BÒMA: nei vecchi velieri era una trasversale in legno (ormai è perlopiù in alluminio o fibra di carbonio) a sostegno della randa e allo scopo di mantenerla tesa.

BOZZELLO: è un dispositivo che sfrutta il principio della carrucola e serve a tirare le cime; è costituito da una, due o più pulegge all'interno di una cassa scorrevole.

BRAGÒZZO: piccolo veliero con velatura al terzo, tipico dell'Alto e Medio Adriatico e utilizzato per la pesca, il cabotaggio, il commercio.

BRIGANTINO ERMAFRODITO: si tratta di un calco dall'inglese *hermaphrodite brig*, cioè un veliero a due alberi (nella marineria inglese è anche detto *half brig*), con vele quadre sull'albero di trinchetto e auriche su quello maestro. Il nome gli deriva dalla combinazione dei due piani velici. Nella marineria italiana il termine è affatto raro e gli si preferisce quello di brigantino goletta.

BULBO PRODIERO: posto a prua, appena sotto la linea di galleggiamento della nave, il bulbo, con la sua forma rigonfia e allungata, limita i fastidi creati dalle onde nell'impatto con lo scafo.

CABOTAGGIO: navigazione marittima tra due scali, comunque a brevi tratti, di porto in porto, in opposizione a quella di lungo corso. Il termine ha derivazione incerta: forse dal navigatore Giovanni Caboto; o dallo spagnolo *cabo*, "capo", punto geografico (per cui cabotare è il navigare di capo in capo).

CALAFATAGGIO: è la tecnica antica del calafataro, cioè di colui che impermeabilizza gli scafi in legno con fibre vegetali (canapa o stoppa) intinte nella pece o nel catrame.

CANDELIERE: è un'asta verticale fissata sulla falchetta; incrociando le trame dei cavi orizzontali (detti draglie), dà forma alla battagliola.

CASSERO: va da una murata all'altra della coperta ed è una struttura sopraelevata e riparata, così da alloggiare uomini e mezzi. Quando è a poppa, si dice anche castello; quando è a prua, come nelle *lakers* americane, è di dimensioni inferiori a quello poppiero ed è detto casseretto.

CHIESUOLA: sorta di colonna, spesso in legno (in quanto amagnetico), che contiene e protegge al suo apice la bussola magnetica. Il termine suggerisce il senso di protezione che un oggetto tanto importante per la navigazione come la bussola deve meritare all'interno della barca.

CLASSE: in marina indica una serie di navi con caratteristiche comuni (nomi, scopo d'uso, disegno). Il nome della classe può essere fornito da una delle navi di appartenenza, come nel caso della *Classe Umbria* o *Lombardia*.

COMPARTIMENTO MARITTIMO: è una circoscrizione territoriale a fini amministrativi e fiscali ed è soggetto all'autorità della Capitaneria di Porto; in Italia esistono 54 compartimenti stabiliti dal Decreto Ministeriale 18 luglio 1959 e successive modificazioni ed integrazioni.

DIPORTO: termine che si associa a imbarcazioni adibite a uso ricreativo.

DISLOCAMENTO: rappresenta la massa totale di una nave, compreso il suo contenuto (carburante, carico, eventuali passeggeri, equipaggio, provviste). Il dislocamento a vuoto indica solo la massa della nave, senza il contenuto. La differenza tra il dislocamento e il dislocamento a vuoto rende il tonnellaggio di portata lorda, cioè la effettiva capacità di carico della nave.

DRAGLIE: cavi orizzontali che con i candelieri formano la ringhiera (battagliola) sui ponti scoperti. Normalmente vi si annodano i parabordi.

DRITTA: il lato destro della nave, detto anche tribordo (vi contrappone il lato di babordo).

ESPANSIONE DUPLICE/TRIPLICE/QUADRUPLICE: ha a che fare col motore di un piroscafo. Basti qui ricordare che il passaggio del vapore nel motore dal primo cilindro (ad alta pressione) al secondo (media pressione) al terzo (bassa pressione) permette una maggiore forza di espansione e dunque una maggiore propulsione, ma anche un minor peso e un minor consumo. La convenienza aumenta ulteriormente col passaggio dalla triplice alla quadruplice espansione: una innovazione fondamentale, fino alla applicazione delle turbìne alle navi a vapore nei primi anni del Novecento.

FALCHETTA: è un leggero rialzo ai bordi esterni del ponte scoperto (di fatto è un prolungamento della murata e a volte è detto anche orto o capodibanda); serve ad appuntarvi gli elementi di sicurezza che compongono la battagliola, ma anche, qualora ne fosse privo, fornisce un estremo appiglio a chi si trovasse a percorrere il ponte in condizioni di instabilità e impedisce nelle barche di piccole dimensioni che l'acqua entri sopra la murata.

FIOCCO: è la vela triangolare che si fissa tra l'albero a prua e la prua stessa mediante uno strallo.

GRAN PAVESE: è l'addobbo di bandiere o di luci che percorre le sàrtie e gli stralli e di cui la nave si dota lungo tutto il suo contorno per celebrare particolari solennità (varo, ricorrenze, cerimonie, visite a bordo, viaggi notevoli). Nell'etimo si ritrova senza dubbio la città di Pavia, ma sull'esatta origine del termine esistono più versioni: secondo alcuni deriverebbe dal grande scudo di forma allungata, detto appunto pavese, che veniva fissato in serie sulle murate a proteggere la nave; secondo altri il termine rimanda alla tradizione pavese di accogliere le eminenti visite in città con scudi e striscioni di stoffa colorati appesi alle finestre; altri ancora rinvengono l'origine del termine nella vittoria riportata sul Po nel 1431 da Pasino Eustacchi contro Venezia e nell'esposizione sulla sua nave di ritorno a Pavia delle bandiere sottratte alla Serenissima.

GRUETTE DELLE SCIALUPPE: piccole gru per il sollevamento e la discesa in acqua delle scialuppe. Si trovano in genere sulla falchetta.

MERCANTILE: nave non utilizzata a scopi bellici, ma civili. Essendo questi generalmente attinenti al commercio, si dice mercantile non solo l'imbarcazione che trasporta mercanzie, ma anche quella adibita all'uso passeggeri.

MOTOBILANCELLA: la bilancella è un piccolo veliero da pesca e da carico con vela latina, tipico del Mediterraneo italiano (Napoli, Sicilia e Sardegna), ma rinvenibile

anche in Francia e Spagna. Il nome deriva dal fatto che operava in coppia con un'altra bilancella, sì da assumere nell'operazione di pesca, soprattutto, la sembianza di un piatto di bilancia. Quando alla vela si sostituisce il motore la nave prende appunto il nome di motobilancella. Nel Novecento e durante la Seconda Guerra Mondiale le motobilancelle venivano utilizzate da Cagliari per rifornire di carburante gli altri porti della Sardegna.

MURATA: è semplicemente il fianco di una nave.

NAVI GEMELLE: per navi gemelle si intendo due barche uscite da un cantiere esattamente con lo stesso progetto ingegneristico. Identiche nella linea, possono talvolta distinguersi per alcune rifiniture.

NAVIGLIO: il termine assume tre significati, tutti presenti nel testo: è il canale artificiale che si utilizza per la navigazione o a scopo irriguo; è la singola imbarcazione (laddove il termine assume il sinonimo di nave); è l'insieme, infine, delle navi accomunate da un particolare scopo (es: il naviglio militare e quello mercantile, il naviglio peschereccio e quello da diporto).

PARABORDO: elemento corposo ed elastico legato alle draglie e oscillante lungo la murata, sì da ammortizzare eventuali urti con altre navi o durate i movimenti in banchina.

PICCO: è un'asta trasversale fissata alla sommità dell'albero per tenere tesa la vela.

PIROSCAFO/PIROVAPORE: nave con propulsione a vapore; prima le macchine muovevano delle ruote laterali, successivamente delle eliche a poppa.

PONTE DI PASSEGGIATA: spazio destinato al diporto dei passeggeri; più o meno riparato o esposto, circonda di solito il margine esterno del ponte superiore.

PONTE DI POPPA: ampio spazio fruibile a poppa della nave o sopra il cassero di poppa.

POSAMINE: è un'unità navale adibita in tempo di guerra al trasporto e all'installazione di mine in mare.

RANDA: è la vela che si arma sull'unico albero della nave o su quello principale in caso di imbarcazioni a più alberi; nei grandi vascelli è la vela di dimensioni maggiori; nella velatura aurica ha naturalmente forma trapezoidale.

RASCÓNA: tipico veliero con velatura al terzo, fondo piatto, prua e poppa rialzate, utilizzato nelle acque lagunari venete come barca da trasporto nel XIX secolo.

ROLLÌO: è l'oscillazione della nave sulle onde, provocata dal moto marino o dal carico, che percorre in senso longitudinale lo scafo.

RO-RO: la sigla indica la locuzione inglese *roll-on/roll-off*, cioè "salire/scendere" e identifica una nave traghetto adibita al trasporto di veicoli gommati, che non vengono caricati con le gru, come avviene normalmente nei mercantili, ma salgono direttamente per mezzo di scivoli aperti sulla poppa o sulla prua. Per questo, le navi RO-RO vengono anche dette in Italia "a caricazione orizzontale". Quando trasportano anche passeggeri, vengono definite RO-PAX (*roll-on/roll-off passengers*).

SÀRTIA: nelle barche a vela è la cima che unisce e sorregge l'albero allo scafo. Quella di prua si chiama strallo.

SCALMO: è lo strumento che permette l'alloggiamento del remo in una barca e generalmente si fissa alla falchetta.

SCALO: è la struttura murata all'interno della quale, nel cantiere navale, si costruisce una nave. Ha in genere forma leggermente inclinata per permettere, una volta allagato, il varo. Talvolta è momentaneo, più spesso è permanente e utilizzato per più costruzioni, come avvenuto per lo *Scalo Umbria* a Livorno. In quest'ultimo caso, lo scalo ha tratto il nome dalla prima nave che vi è stata impostata.

SCUNA: è l'italianizzazione dell'inglese *schooner*, un veliero a due o tre alberi, dei quali il maestro è a poppa. Talvolta si confonde col termine goletta, sebbene questa sia di più modeste velatura e dimensioni.

SLOOP: piccola imbarcazione a un solo albero e a un solo strallo, al quale si innesta la vela detta fiocco. L'altra vela è la randa.

SPINTÓRE: a prua squadrata e nel complesso di forma quadrangolare, questa imbarcazione spinge le chiatte nelle acque interne e nei porti. Si differenzia dal rimorchiatore perché spinge, anziche trainare, dunque lavora con la prua tramite ganci.

STRALLI: sono i cavi che agganciano e sostengono l'albero alla parte anteriore della nave, cioè verso la prua.

TARTÀNA: tipico veliero del Mediterraneo e dell'Adriatico, con unica alberatura e vela latina.

TENDALINO: è una cappotta in stoffa che si fissa in genere ai candelieri delle battagliole o alle gruette delle scialuppe sul ponte di passeggiata e difende la coperta dagli agenti atmosferici (pioggia, sole, vento, salsedine). Nelle lunghe traversate o durante le soste prolungate, sia sul naviglio mercantile che su quello militare, funge da riparo per marinai e ospiti.

TEU: è l'acronimo dell'inglese *twenty-foot equivalent unit*, cioè la misura *standard* di un *container* da trasporto, secondo il Regolamento della Comunità Europea n. 1192 del 3 luglio 2003. Un TEU equivale appunto a venti piedi (6,1 metri) di lunghezza (la larghezza è invece di 8 piedi, cioè 2,4 metri; l'altezza di 8,5 piedi, cioè 2,6 metri); il volume è di circa 40 metri cubi; il peso massimo di un TEU carico, compresa la tara, può raggiungere i 24mila kg. Generalmente oggi le navi cargo trasportano

contenitori standardizzati da uno o da due TEU (in quest'ultimao caso, la cassa prende il nome di FEU, *forty-foot equivalent unit*).

TONNELLAGGIO: si veda Dislocamento.

TRAGHETTO A FUNE: sfruttando la forza della corrente, l'imbarcazione, di solito un barcone a fondo piatto privo di motore, attraversa un corso d'acqua scorrendo lungo una fune d'acciaio. Questa ultima è tesa tra una sponda e l'altra del fiume ed è agganciata alla prua del traghetto che, per sfruttarne lo scorrere, deve posizionarsi in obliquo, di modo che l'acqua inizi il trascinamento dello scafo. Al manovratore, cui spetta la spinta iniziale (in genere tramite un bastone), non resta che agire sul timone per orientare il traghetto mentre si lascia portare dalla corrente lungo il cavo (che ne evita il trascinamento a valle). Tale movimento, studiato da Leonardo da Vinci durante il soggiorno da Ludovico il Moro (tanto che il traghetto a fune prende talvolta il nome di "Traghetto di Leonardo"), può essere ripetuto anche per il ritorno.

VELATURA AL TERZO E AL QUARTO: Si dice al terzo o al quarto una velatura posta di taglio, in modo che il vento possa entrare da entrambi i lati della vela, con quest'ultima che è appuntata all'albero a un terzo o a un quarto della lunghezza della drizza (cioè della stanga che sorregge in alto la vela), così che penda come si confà.

VELA AURICA: è di forma trapezoidale, ha un lato libero al vento e tre fissi. Questi ultimi si inferiscono all'albero nel lato lungo verticale, al picco nella parte superiore e alla boma nella parte inferiore.

WHALEBACK: è una grande nave a vapore da carico tipica dei Grandi Laghi americani, il cui scafo (generalmente in legno) appare completamente arrotondato sopra la linea di galleggiamento (in special modo quando la nave è a pieno carico), tanto da farla assomigliare a una balena a pelo d'acqua (il termine, tradotto dall'inglese, significa appunto "schiena di balena"). In genere utilizzata per il trasporto di granaglie e minerali sfusi, è andata scomparendo a partire dai primi anni del Novecento, a vantaggio dell'altrettanto tipica *laker*, più capiente e manovrabile.

Indice analitico

Per l'elevato numero di ricorrenze, si escludono dall'indicizzazione i nomi Umbria e Italia. La lettera "c" rimanda all'indicizzazione in cartografia; la "n" in nota; la "d" in didascalia.

Indice dei nomi di persona

A

Abbey, Fratelli, 24, 90
Abbott, Carl, 101n
Acton, Eduardo, 240 e n, 241
Aganoor, Vittoria, 239n, 240n
Agnelli, Giovanni, 241n
Agnew, John, 73-74n
Alegi, Gregory, 241n
Alfieri, Alessandro, 234n, 235, 236n
Al-Ḥusayn ibn ʿAlī Himmat, 213
Alicata, Vincenzo, 188
Almagià, Guido, 20 e n
Amato, Corrado, 188
Ambrogi, Vincenzo, 228n
Ambrosini, Angelo, 241n
Aquino Junior, Benigno, 215n
Aquino, Corazon, 215n
Arbuthnot, Emily, 21
Arena, Pietro, 188
Aristotele, 18n
Arnaut, D. Joaquín, 132
Arturo di Connaught e Strathearn, 202
Attard, David Joseph, 181n
Averoff, George, 117

B

Bade, Klaus Jürgen, 47n
Baglioni, Famiglia, 243n
Bakk-Hansen, Heidi, 77n
Balbo, Italo, 136 e n, 141n
Baldassini, Ubaldo (sant'Ubaldo), 155, 226
Balduino, Domenico, 35 e n
Bandi, Giuseppe, 31n
Barbèra, Gaspero, 31n
Barbi, Adolfo, 228n
Barneschi, Renato, 236n,
Barnett, John L.D., 187 e n
Barnichon, Gilles, 171n, 175n
Bartlett, John Smith, 68-69
Bartocci, Guido, 237
Bartolotta, Francesco, 31n
Bascom, John, 89 e n
Bassi, Livio, 37 e n
Basso, Giovanni Battista, 31 e n
Bastogi, Pietro, 19 e n
Bauman, Zygmunt, 229 e n
Bayard, Armando, 19 e n
Beasley, William Gerald, 97 e n
Beier, Jens-Erik, 225
Belgrano, Manuel, 117n
Bellamy, medico sul Saint-François d'Assise, 210
Bellomo, Alessandro, 179n
Beltrami, Carlo, 188
Benedetto da Norcia, 155, 222
Benevento, Carmine, 188
Berardi Guglielmi, Isabella, 235, 236n, 239
Bergagnini, Alessandra, 47n
Berliner, Emile, 46
Bernadac, Bernard, 184n
Bertini, Fabio, 118n
Bertke, Donald A., 187, 191 e n, 227n
Bertolini, comandante Règia Nave Umbria, 96-97
Bettolo, Giovanni, 113n, 114, 116, 120
Bettoni, Fabio, 13, 172n, 173n
Bevilacqua, Giovanni, 188
Bevilacqua, Piero, 123n
Bianchetti Egidio, 17n
Biden, Joe, 73n
Bixio, Nino, 34, 35n
Bladé, Jean, 209 e n
Blakeley, Phyllis R., 42n
Blanco, Guzmán, 104n
Blohm, Hermann, 165
Boccaccio, Giovanni, 93
Boco, Federica, 239n
Bois, Paul, 158n
Bojić, Milutin, 213
Bolech, Donatella, 163n
Bonain, medico sul Saint-François d'Assise, 210
Bonaldo Massimo, 13
Bonelli, Franco, 95n

Borbone, Famiglia, 36
Borgogni, Massimo, 138n
Borimir, Jordan, 18n
Borriello, Ciro, 188
Borriello, Giuseppe, 188
Boselli, Paolo, 113n, 114
Braca Salvatore, 13, 140n
Bragadin, Marc'Antonio, 164n
Braynard, Frank O., 45n
Breda, Vincenzo Stefano, 95n
Briand, Aristide, 213
Briasco, Agostino, 33n
Briasco, Luigi, 33n
Bridges, William Throsby, 200
Brin, Benedetto, 95, 101
Brouard, Jean-Yves, 164n
Brown, Dee (Dorris Alexander), 82n
Brown, Kurt, 72n, 77 e n, 78n, 79n, 83n
Brun, Alexandre Jean-Baptiste, 168d
Brunelli, Luciana, 241n
Bruno, Carlo, 108n
Bruzzo, Matteo, 122
Buitoni, Francesco, 240n
Buitoni, Giovanni, 240 e n
Burke, John, 151
Burke, Lisa K., 151
Burnett, John, 109-110
Burns, George, 21
Burns, James, 21
Burns, John, 21
Burzagli, Ernesto, 20

C

Cadenaccio, Fratelli, 33n
Cafiero, Enrico, 125
Calderini, Guglielmo, 239n
Calleja, Eduardo González, 109n
Campodonico, Pierangelo, 33n
Cancila, Orazio, 37n
Candela, Simone, 36n, 37n
Canepa, Giobatta, 189
Canella, Maria, 115
Cantoni, Giovanni, 185, 187
Cantoni, Rita, 149d
Carmine, Pietro, 113n
Carnegie, Andrew, 82
Carnevali, Francesco, 108n
Caruso, Enrico, 46, 47 e n
Cassanello, Paolo, 119n
Castaing, medico sul Saint-François d'Assise, 210
Castenetto, Sergio, 37n
Castro, Cipriano, 29, 104 e n, 105n
Caterino, Aldo, 33n
Cattaneo, Elmi, 189
Cavanna, Vincenzo, 188
Cavicchi, Alba, 241n
Cavicchi, Maurizio, 241n
Cavour, Camillo Benso conte di, 35 e n, 95n
Ceci, Udalrigo, 18n, 20 e n, 164 e n
Cella, Salvatore, 188
Cernuschi, Enrico, 212n
Cesare, Gaio Giulio, 172n
Cesaroni, Albina, 239
Cesaroni, Ferdinando, 233, 239n
Cesaroni, Guilia, 239
Chamberlain, Arthur Neville, 163
Chambrun, Josée de, 164n
Cherini Aldo, 13, 106d, 146d, 147n, 158d
Cherini Corrado, 13, 106d, 146d, 158d
Chiara d'Assisi, 155
Chierico, Michele, 239n
Chinappi, Tommaso, 188
Ciano, Galeazzo, 163
Cicala, Antonio, 39n
Ciotti, Maria, 147n
Clark, George, 199n
Clark, William, 52n, 101n
Claviez, Wolfram, 180n
Cleugh, James, 140n
Coccia, Antonio, 6, 13
Coccia, Maurizio, 124n
Colaianni, Vito, 189
Colantuoni, Antonio, 188
Colledge, James Joseph, 198, 199n
Cook, Theodore, 48
Coppola, Francesco, 188
Córdoba, Luis de, 206
Cornaliusan, marinaio dell'Umbria sui Grandi Laghi, 77, 78 e n, 79 e n
Corsi, capitano Règia Nave Umbria, 100
Costa, Salvatore, 188

Costantini, Fernando, 228n
Coulby, Harry, 83
Cousteau, Jacques Ives, 140
Covino, Renato, 243n
Croce, Benedetto, 37, 38 e n
Cubellis, Elena, 37n
Cunard, Famiglia, 41
Cunard, Nancy Clare, 41
Cunard, Samuel, 41
Curwood, James Oliver, 71, 72n

D

D'Amato, Giuseppe, 188
D'Angelo, Michela, 147n
D'Annunzio Gabriele, 17n, 94, 241n
D'Urso, Salvatore, 188
Daru, Pierre Antoine, 205n
De Amicis Edmondo, 15
De Bei, Carlo, 174
De Cenzo, Stefano, 243n
De Clementi, Andreina, 123n
De Felice, Renzo, 185n
De la Brosse, Eugéne Guillet, 210 e n
De Marco, Roberto, 37n
De Nicolò Maria Lucia, 13
De Paulis, Mara, 180n
De Rossi, Federico, 220n
Del Boca, Angelo, 35n, 138n
Delmas, Helène, 171n
Denny, William, 196
Depretis, Agostino, 32, 39n
Di Leva, Salvatore, 229 e n
Di Napoli, Mario, 39n
Di Nicolò, Maria Lucia, 222n
Di Nolfo, Ennio, 126n
Diesel, Rudolf, 190
Divari, Luigi, 13, 147n
Domas y Valle, Jose, 206
Doria, Giorgio, 34n, 95n
Doria, Marco, 95n
Dulou, Bernard, 211n
Durand, Charles-Alexandre Léon de Linois, 168n
Dylan, Bob, 76

E

Eaton, John, 223n
Elder, Alexander, 42
Elder, David, 42
Elder, John, 42-43
Elena di Savoia, 235-237
Eliseo Maurizio, 13, 63n, 112d, 126d
Ernst, John, 224
Erodoto, 17
Esposito, Vincenzo, 189
Eustacchi, Pasino, 247

F

Fallon, Fratelli, 90-91
Fanfani, Tommaso, 95n
Farneti, Mario, 228n
Fauché, Giovanni Battista, 34, 35n
Fenton, R., 108n
Ferrante, Ezio, 95n
Ferrara Demontis, Antonello, 160n
Ferro, Riccardo, 34 e n
Fiorenza, Carmelo, 189
Florio, Ignazio, 37 e n
Florio, Ignazio Junior, 37n
Florio, Vincenzo, 36, 37n
Florio, Vincenzo junior, 37n
Flugi, Federico, 189
Focardi, Filippo, 138
Foconi Daniele, 13
Folres, Luís, 207
Fontana, Giuseppe, 189
Ford, Henry, 73
Fortis, Alessandro, 235n
Fouché, Henry-Edmond, 183, 210n
Fox, Ephraim, 70n
Fox, Hannah, 70n
Fragalà, Giorgio, 189
Francesco d'Assisi, 205
Francesco di Paola, 205n
Franchetti, Leopoldo, 36n
Franzina, Emilio, 122n, 123n, 131n, 132n
Frascani, Paolo, 148n
Fraser, Ella Isabel, 92d

G

Gabellone, Aldo, 99n
Gaisberg, Fred, 29, 45-47
Galanti, Luigi, 64n
Galatà, Gerardo, 182
Gallas, medico sul Saint-François d'Assise, 210
Gallocher, Pierre, 184n
Gardiner, Robert, 96n, 105 e n
Garibaldi Giuseppe, 8, 19n, 29, 31-40
Garibaldi, Anita, 31n
Garibaldi, Menotti, 31 e n
Gay, Domenico, 185, 189
Gellner, Ernesto, 147n
Gemignani, Marco, 94n
Genala, Francesco, 39 e n
Genito, Raffele, 189
Gérôme, Jéan-Léon, 58
Ghisotti, Andrea, 140n
Giacchè, Luciano, 239n
Giasone, 18
Gibbs, C.R. Vernon, 42n
Gigli, Beniamino, 47
Giolitti, Giovanni, 235n, 239n
Giorgerini, Giorgio, 175n
Giuffrida, Vincenzo, 113n, 114n
Giulianelli, Roberto, 34n, 35 e n, 113n, 115n, 123nn, 147n
Glazik, Josef, 216n
Goethe, Johann Wolfgang von, 17n
Goff, John H., 72n
Goldsborough, James O., 73n
Gómez, Juan Vicente, 104n
Goodridge, Augustus F., 65
Grange, Daniel-Jacques, 123n
Grassi Orsini, Fabio, 115n
Gray, Randal, 105 e n
Grazioli Lante della Rovere, Anna, 236n
Grifi, Guglielmo, 235n, 239
Grosstück, George, 104
Guderson, capitano del Magdalena, 53
Guglielmi, Elena, 235, 236n
Guglielmi, Famiglia, 231, 233-238
Guglielmi, Giacinto, 233-238, 239
Guglielmi, Giorgio, 236n, 239
Guglielmi, Isabella, 235, 236n, 239
Guglielmi, Rina, 236n
Guidi, Giuseppe, 206n

H

Hague, Arnold, 169 e n, 178n, 227n
Hain, Edward, 107
Hain, Famiglia, 107-108
Hamot, curatore fallimentare, 177n
Harlaftis, Gelina, 147n
Hass, Hans, 140 e n
Hass, Lotte, 140n
Hawgood, Henry A., 72-73, 78, 83
Henderson, Fratelli, 194 e n
Hildebrand, Hans H., 198n
Hitler, Adolf, 164n
Hoffman, John Thompson, 196
Hood, Robin, 68n
Hopkirk, Peter, 49n
Host, Samb, 187
Hunter, Swan, 107n

I

Iaccarino, Raffaele, 189
Iachino, Angelo, 138
Iacono, Silverio, 189
Ihrig, Stefan, 105n
Ingham, Benjamin, 36
Iwasaki, Yatarō, 216n

J

Jedin, Hubert, 216n
Jefferson, Thomas, 101n
Jovino, Aniello, 189

K

Kaden, Woldemar, 38 e n
Kapke Julie, 13
Kaufmann Karl, 15, 153, 155, 163, 164 e n, 165, 172, 178, 179, 181, 182, 183
Kemal, Mustafa, 125
Kerenskij Aleksandr Fëdorovič, 166
Kindell, Don, 187n, 191 e n, 198 e n, 227
Kipling, Rudyard, 63 e n, 93
Kirk, Terry, 239n

Krupp, Famiglia, 217n
Kurlansky, Mark, 68n

L

La Bolina, Jack, 19 e n
La Rosa, Daniele, 65n
La Salle, René Robert Cavalier de, 91
Labanca, Nicola, 135d
Lachica Sim, Jaime, 215
Lago, Mario, 159n
Lai, Piero, 17n
Lattanzi Bernardino, 17n
Laval Pierre, 8, 153, 155, 163-164 e n, 165, 169, 172, 175, 178, 179, 181, 182, 183
Lawrence, Thomas Edward (L. d'Arabia), 213
Leary, Thomas E., 87n
Leconte, Cincinnato, 105
Lembo, Daniele, 136n
Lenin (Vladimir Il'ič Ul'janov), 166
Leonardo da Vinci, 250
Lewis, Meriwether, 101 e n
Licata, Vincenzo, 189
Lidster, Robin, 69, 70n
Liguori, Giuseppe, 189
Lind, A. (armatore danese), 214
Lloyd Edward, 10
London, Jack, 72n
Longhitano, Paolo, 113, 114n, 115n
López Bru, Claudio, 109
Lucas, medico sul Saint-François d'Assise, 210
Ludovico il Moro, 250
Lungonelli, Michele, 95n
Luongo, Nicola, 38n

M

Mac Callum, Peter, 90
Mac Fadden, Mary, 77n
Mac Gregor, John, 305n
Mac Kay, Horatio, 52
Mac Mickan, capitano RMS Umbria, 50 e n, 51 e d
Macaluso, E., capitano Umbria NGI, 125
Maccaroni, Lauro, 119n
Maggi, Plinio, 136n
Maifreda, Germano, 115n
Maisto, Gennaro, 189
Majer, Jhoan, 187
Mallia Pulvirenti, Giovanni Battista, 208 e n
Mancini, Eugenio, 189
Mancini, Patrizia, 13
Mancini, Romeo, 240n
Mannucci Guglielmi, Elena, 235, 236n
Mantoan Miriana, 13
Marconi, Guglielmo, 56 e n, 64
Marcos, Ferdinand, 214-215 e n
Margherita di Savoia, 235-236 e n
Marinelli, Bruno, 173n
Marmorato, Rocco, 189
Martinelli, Giovanni, 189
Martino, Antonio, 160n
Marzari, Mario, 149n
Masdea, Eduardo, 94 e n
Masini Antonio, 17n
Massa, Marco, 206n
Maupassant, Henri-René-Albert-Guy de, 36n
Mazzanti, Gastone, 184n
Mazzini, Giuseppe, 34, 95n
Melba, Nellie, 47
Melelli, Alberto, 13, 95n, 177n, 233n
Mellinato, Giulio, 123n, 143n
Menabrea, Luigi Federico, 35n
Meneghini, Vittorio, 232n
Mercier, Guy, 164n
Meyer, Willy, 104-105 e n
Miller, Stuart, 196n
Minin, Ladi, 13, 126d
Mocenigo, Lazzaro, 264n
Molinari, Augusta, 113 e n
Mommsen Theodor, 17n
Monda, Lucia, 184n
Monroe, James, 29, 104 e n
Moore, Annie, 47n
Moore, Charles, 72n
Morelli, Luca, 189
Moretti, Raffaele, 237
Morgan, John Pierpont, 83
Moscow, Alvin, 63n
Muiesan, Lorenzo, 138-139, 141

Munari, Domenico, 132
Munro-Ferguson, Ronald, 200
Muratore, Giorgio, 239n
Muratori, Alessandro, 19n
Murray, James, 90
Mussolini, Benito, 136, 164n, 185, 235n

N

Nasser al-Din Shah Qajar, scià di Persia, 49n
Nasta, Virgilio, 186
Nelson, Horatio, 207
Nitti, Francesco Saverio, 235n
Nitti, Gian Paolo, 35n
Nola, Massimo, 224n
Nordio E., capitano veliero Umbria di Chioggia, 145

O

O'Neill, John, 110n
O'Neill, Paul, 62n
Oddi, Famiglia, 243n
Oekter, August, 133
Ogliari Francesco, 13, 19n, 113n, 234n, 235n, 236n, 237n, 240n, 241n, 242d
Olivari, comandante Règia Nave Umbria, 102
Olsen, Christian Benjamin, 67d
Onorato, Silverio, 189
Orlando, Giuseppe, 95 e n
Orlando, Luigi, 95 e n
Orlando, Paolo, 95
Orlando, Salvatore, 95, 119
Orrù, Maurizio, 173n, 174n
Orvilliers, conte di, 206
Ossona, duca di, 205
Ottaviucci, Ivo, 189
Ovidio, Publio Nasone, 218n

P

Pakenham, Thomas, 54n
Palmeri, Attanasio, 189
Pansing, Fred, 57 e n, 58d
Pastore, Bert, 46
Patrignani, Washington, 13, 148n
Patti, Adelina, 47
Pearson, Weetman, 226
Pellas, Carlo Alberto, 39
Péreire, Emile, 190
Péreire, Isaac, 190
Perón, Juan Domingo, 117n
Pescetto, capitano Umbria NGI, 119
Pétain, Philippe, 164n
Petrini, Giorgio, 49n
Petrizzo, Alessio, 32n
Phare, Henry (Herry), 56 e n
Piaggio, Erasmo, 115n, 123n, 172 e n
Picardi, Vincenzo, 39 e n
Pierini, Fortunato, 189
Pinamonti, Paolo, 47n
Pinkerton, John, 64n
Piovene, Guido, 17n
Pirandello, Luigi, 36n
Pisacane, Carlo, 34, 35n
Pizzigallo, Matteo, 163 e n
Plisson, Ernest, 177-178
Poli, Rodolfo145-148 e n
Pompilj, Guido, 239n, 240n
Ponchiroli, Daniele, 31n
Pontremoli, Giuseppe, 180n
Ponzani, Michela, 135d
Pugliese Giuseppe, 144d
Puntoni, Dante, 237
Puntoni, Disel, 237

Q

Quattrini Antonio, 17n
Quilici, Folco, 243

R

Radogna, Lamberto, 113n
Ragusa, Enzo, 85n
Ramos, Fidez Valdes, 214-215 e n, 218
Rastelli, Achille, 113n, 173n
Rateau, Auguste, 183
Rebizzo, Familgia, 34
Rebuffat, Marcella, 37n
Redhead, John, 107 e n
Revelli, Nuto, 132n
Rey Reguillo, Fernando del, 109n

Riccardi, Capitaneria di Porto di Cagliari, 1943, 174
Richardson, primo ufficiale sull'Umbria dei Grandi Laghi, 79
Richter, J., 225n
Rita da Cascia, 155
Rizzati, Ferruccio, 146
Roberts, Mike, 80n
Rodante, Anna Maria, 173n
Rodriquez, Leopoldo, 220
Roger, Jordan, 175n
Röhr, Albert, 198n
Romani, Giovanni, 237n
Rombi, Guido, 124n
Roseano, Roberto, 124n
Rosolen, Bortolo, 132
Rosselli, Alberto, 212
Rossi Roberto, 13
Rossi, Potito, 189
Rosso, Andrea, 80n
Rossow, John, 55-56 e n
Rostron, Arthur, 48
Rouart, vescovo di Nantes, 210
Rubattino, Raffaele, 34-35 e n, 37, 44
Ruffini, Jacopo, 34
Russell, William Clark, 52n
Russo, Antonio, 189
Russo, Giuseppe, 189
Rust, Joseph, 67, 69

S

Saibène, Marc, 164n
Saillard, capitano sul Saint-François d'Assise, 211
Salandra, Antonio, 113n
Salomone, Mario, 180n
Salvatori, Michele, 189
Sannino, Vincenzo, 189
Santoni, Piero, 115n
Santoro, Carmelo, 189
Sapeto, Giuseppe, 35n
Saracco, Giuseppe, 239n
Sardi, Giulio, 33n
Sartorio, ingegnere, 34n
Sbacchi, Umberto, 124n
Scarpocchi, Sauro, 237n
Schisano, Roberto, 189
Schneider, C.F. (scrittore), 80n
Schultze, Otto, 198 e n
Sciascia, Leonardo, 36n
Scolia, Francesco, 189
Segatori, Roberto, 229n
Segreto, Luciano, 240n
Seitz, Sharon, 196n
Senatore Franco, 13
Seph C.M. (capitano Umbria dei Grandi Laghi), 72, 78
Seppilli, Anita, 228n
Seveso, Sergio, 243n
Sgarallino, Andrea, 31 e n, 32n
Sgarallino, Jacopo, 32n
Sheard, Bradley, 50n
Sholes, Elizabeth C., 87n
Silverstone, Paul H., 169n
Simon, Antoine, 104, 105
Siringo, Salvatore, 189
Smith, Gordon, 187n, 191 e n, 227n
Smith, John, 68
Solano y Bote, José, 206
Solem, Børge, 50n
Sonnino, Sidney, 36n, 239n
Sonnino Sorisio, Luca, 140n
Spadolini, Giovanni, 31n
Spazzapan Giorgio, 13, 113n, 134d, 242d
Stacconeddu, Giampaolo, 124n
Steinbrenner, George, 84, 87
Steinmetz, Hans Otto, 198n
Stern, Jean, 177
Stolze, Christian, 225
Stott of Oldham, William, 58 e d e n
Stott, Ara Edward, 58n
Strauss, Joe, 91
Strazzuolo, Carlo, 189
Striepe, Georg, 187
Stumpo, Enrico, 96n, 98n
Sulis, Angela, 65n
Surrato, Antonio, 189

T

Tacon, Andrés, 206
Tagliamante, Raffaele, 189
Tamagno, Francesco, 47

Tamaro G.S., 45n
Tavazzi, Roberto, 173n
Taylor, Jim, 151
Tenco Luigi, 15
Theophilatos, Dimitrios, 108
Thurston, Robert Henry, 51n
Tinterri, Alessandro, 241n
Tittoni, Tommaso, 235 e n, 239n
Tittoni, Vincenzo, 235n
Tocci, Giovanni, 163n
Tod, David, 194n
Tolaini, Roberto, 95n
Tomlinson, ingegnere capo dell'RMS Umbria, 52-53 e d
Toniolo, Sandro, 243n
Trevisan, Fabrizia, 239n
Trowell, Alison, 56n
Trump, Donald, 73n, 74n
Tucholsky, Kurt, 105n
Tucidide, 18n
Turchi, Pietro, 186n

U

Umberto Primo di Savoia, 235n

V

Valentino da Terni, 155, 229 e n
Vannucci, Pietro, 155
Varriale, Paolo, 241n
Vassallo, Carmel, 147n
Vecchi, Augusto Vittorio, 19 e n
Vecchi, Candido Augusto, 19n
Vella, Felice, 208
Vercelli, Francesco, 85n
Verga, Giovanni, 36n
Viale, Leone, 99
Vieljeux, Léonce, 171n
Vieljeux, Tristan, 171n
Virgilio, Publio Nasone, 18 e n
Vittoria, regina del Regno Unito, 47n, 49 e d, 202
Voss, Ernst, 165

W

Walters, Derek, 187 e n
Ward, Anthony, 72
Warlow, Ben, 197, 198n
Washington, George, 227
Watson, Ken W., 91n
Wistrich, Robert Solomon, 164n
Woodrow, Charles Edwin, 200 e n
Workman, Frank, 199n

Z

Zarli, Fulvio, 142
Zarli, Rodolfo, 139-140, 142
Zenoni, Alessandro, 113n
Zimolo, Giulio Cesare, 20
Zingarelli, Nicola, 172n
Zuccotti Massimo, 13
Zunquin, Stéphane, 171n, 175n

Indice dei nomi di luogo

A

Abissinia, 135, 164n
Abruzzo, 17, 147n
Acireale, 185, 187
Aden (Golfo di), 97, 213
Adige, 145
Adria, 145
Adriatico, 17, 20n, 123n, 145, 146 e n, 147 e n, 149d e n, 213, 245, 249
Africa, 35, 54, 114, 153, 163, 168, 171n, 172n, 178, 183 e n, 184n, 191, 213
Africa Orientale Italiana, 25, 35n, 134
Agadir, 184
Agrigento, 147
Agro Nocerino-Sarnese, 229
Agro Romano, 32
Akureyri, 227
Alaska, 72n, 223
Albania, 25, 30, 123, 134, 138 e n
Albany (Australia), 199, 200, 201d
Albany (Stati Uniti), 85
Alessandria d'Egitto, 123, 200, 201d
Algeri, 181, 212
Algeria, 171n, 177, 178
Algesiras, 168n
Alicante, 156
Alloa, 170 e n
Alsazia, 171n
Ambrose, 45n
Amburgo, 26, 28, 30, 104, 130, 133, 164n, 165, 180 e n, 223, 224, 225
America, 25, 29, 30, 45, 48, 52, 56, 63, 83, 85, 87, 96, 111, 113, 114, 116, 129, 132 e n
- Centrale, 29, 98, 190
- Latina, 29, 30, 98, 122n, 130, 131 e n, 157, 165, 222, 223
- Settentrionale, 24, 29, 45, 47, 64, 71, 72, 81n, 84, 91, 100, 113, 190, 222
Amiens, 201
Amsterdam, 156
Ancona, 20n, 98, 99
Anking, 98
Antille, 29, 98,
Anversa, 223
Anzac Cove, 200, 201
Apostoli (Arcipelago degli), 79
Aquitania, 168d
Arabia Saudita, 213
Arabica (Penisola), 213
Ardrossan, 227
Arezzo, 233, 241n
Argentina, 117n, 131, 132, 133, 168
Armenia, 105n
Ascoli Piceno, 189
Asia, 139n, 168
- Centrale, 49n
- Sud-Est Asiatico 157, 218n
Aspromonte, 32n
Assab, 35 e n, 138
Assab (Baia di), 35
Assisi, 154, 155, 205, 222, 224
Asturie, 109
Atene, 117
Atlantico (Oceano), 21, 56n, 68n, 71, 85
Attica, 219
Augusta, 186 e n
Australia, 26, 47n, 198-203
Austria, 13, 108n, 123n
Avalon, 62
Avarico (Bourges), 172n
Avilés, 109
Aviro, 110
Azrou, 184
Azzorre, 227
Azzurro (Fiume), 98

B

Bacchiglione, 145
Bagnoli, 189
Bahìa Blanca, 99
Balcani, 138n, 213
Baleari, 220, 221

Baltico, 166, 219
Barbados, 98
Barcellona, 24, 100, 109, 220
Bari, 124, 189
Barriefield, 91n
Barrow-in-Furness, 186n
Bayonne, 222
Belfast, 26, 58n, 199 e n
Belgio, 223
Benelux, 225n
Bengasi, 135d
Berlino, 104, 132, 163, 190n
Bermude, 181, 227
Berry, 172
Bilbao, 26, 130, 206
Birgi, 37n
Birmania, 218n
Biserta, 191, 212, 213, 214
Bo'ness (Borrowstounness), 57 e n, 203
Boemia, 225n
Bonavista, 62
Bonn, 224
Bordeaux, 27, 157n, 168d, 170n, 171n, 177n
Borgosesia, 189
Borrowstounness, 57n
Bosforo, 125 e n
Bosnia, 235n
Boston, 151
Bourges, 171, 172 e n
Brasile, 31n, 95n, 99, 100, 101, 102, 122 e n, 123n, 130d, 131n, 168
Brema, 28, 57n, 134, 218, 219n, 225
Bremerton, 100
Brenta, 145, 146
Brest, 166, 169, 172, 177, 178, 181, 206
Bretagna, 171n, 172
Brindisi, 20n, 123, 138
Brisbane (Città), 199, 200
- New Farm, 199-200
Brisbane (Fiume), 200, 203
Brucoli, 186
Brunei, 218n
Buenos Aires, 98, 120, 122 e n, 130, 131, 132, 165
Buffalo (Città), 72n, 73, 74c, 84-87, 90
Buffalo (Fiume), 85, 86
Bulgaria, 213
Burgos, 206
Burray, 202
Busta Voe, 202

C

Cadice, 135, 206, 207
Cadice (Golfo di), 156
Cagliari, 153, 159n, 173 e n, 174, 175, 176, 178, 222
Cairo (Il), 142
Calcutta, 125n, 139
California Meridionale, 100
Callao, 99, 100
Cambogia, 218n
Canada, 22, 24, 41, 44, 47, 61, 62 e n, 65, 71c, 72n, 75, 100, 139, 168, 171n, 202
Canale (Isole del), 69n
Canarie, 183n
Cantabria, 206
Capo Figari (Golfo Aranci), 33 e n
Capo Helles, 212
Capo Mulini, 186
Caprera, 29, 31 e n, 32, 33
Capri, 24, 37, 38, 229
Caracas, 221
Caracca (Arsenal de la), 207
Caraìbi, 41, 67n, 104 e n
Caraquet, 24, 61, 62
Cardiff, 108, 202
Carloforte, 205
Carolina del Sud, 105, 223
Cartagena, 206
Cartagine, 18
Casablanca, 169, 172, 178, 181, 184
Casamicciola Terme, 37 e n
Cascia, 155, 222
Cassibile, 159n
Castellammare di Stabia, 19n, 94 e n, 160 e n, 188, 189
Castiglione del Lago, 241n
Catania, 185, 187, 222
Cataraqui, 90, 91 e n, 92 e d
Cebu, 218
Cefalonia, 108
Ceylon (Srī Lanka), 200
Charleston, 87, 105, 106n, 223

Chateaudun du Rhumel, 178
Châteldon, 163n
Chatham, 24, 61
Chelmsford, 56n
Chester (Pennsylvania), 227
Chicago, 55, 72n, 73 e n, 74c, 78, 81, 147n
Chiloé, 100
Chioggia, 13, 25, 30, 145-149
Ciad, 168
Cile, 99, 100, 194
Cina, 29, 96, 97 e n, 98
- Repubblica Popolare Cinese, 218
Cinese Meridionale (Mare), 97
Cinese Orientale (Mare), 97n
Cirenaica, 136
Città del Capo, 54, 223
Civitavecchia, 24, 29, 32, 33, 40d, 173, 184, 233 e n, 235
Cleveland, 68, 72 e n, 73, 74c, 77, 78, 79, 81, 82, 83, 84
Cleveland Hills, 68
Clyde, 21, 42, 194n, 196
Cóbh (Queenstown), 45, 47n
Colombo, 97, 200
Colonia, 224
Colorado, 157n
Columbia (Fiume), 100, 101
Columbia Britannica, 206, 100
Comillas, 109
Como (Lago di), 241n
Cordigliera Prebetica, 156
Corea, 95, 97, 214-215n
Corea del Sud, 97n
Corfù, 213
Cork, 47n
Cornovaglia, 56, 64, 107
Cornwall, 90, 91 e n, 108n
Corpus Christi, 181
Corsica, 198, 222
Costa Azzurra, 198
Costa Rica, 98
Costantinopoli (Istanbul), 30, 125
Cowdray, 226
Crimea, 31n
Cumbria, 186
Cuneo, 132n

D

Dakar, 184
Dalmazia, 145
Dancalia, 35
Danimarca, 26, 67 e n, 154, 214
Danimarca (Stretto di), 132-133
Danubio, 108, 225n
Danzica, 165
Dardanelli, 125, 175n, 200, 212 e n
Darwin (Isola), 100
Delaware (Fiume), 86n
Dénia, 28, 220, 221
Denver, 157n
Derbyshire, 54
Detroit, 73 e n, 74c e n, 78, 81
Devon, 202
Devonport, 202
Digione, 31 e n
Dodecaneso, 158
Dog (Lago), 90
Dortmund-Ems Canal, 225n
Douai, 170n
Drin (Fiume e Golfo), 138
Duluth, 13, 72n, 73, 74c, 76-80
Dunberton, 196
Dunedin, 197
Dunkerque, 227
Duôam, 54
Durazzo, 138
Durban, 54

E

Eagle (Isola), 79
East River, 57
Egeo, 123n, 159n
Egitto, 125, 139, 200
El Guamache, 221
Elba (Fiume), 28, 165, 180n, 225 e n
Elba (Isola), 222
Eleusi, 219
Ellis Island, 47n, 48, 196
Elmas, 174
Emilia-Romagna, 17
Erie, 71c, 72n, 74c, 78, 85, 86, 89
Eritrea, 134, 138

Essex, 56
Estremo Oriente, 97, 98n
Etiopia, 133, 134, 135 e d
Europa, 11, 45, 46, 48, 49, 56, 113, 131, 197n

F

Fabriano, 234n
Fær Øer, 68
Faial, 227
Fairport Harbor, 83
Falkland (Malvine), 100, 117n
Favignana, 36, 37
Fenicia, 18
Ferrara, 19n, 189
Fiandre, 201, 219
Figi, 196
Filippine, 9, 28, 154, 214-218 e n
Finisterre (Cabo Finisterre), 24, 109
Fiumicino, 237 e n
Florida, 84, 206
Foligno, 6, 17 e n, 155, 159n, 172 e n, 173n, 234
Foresta Umbra, 156
Forìo (d'Ischia), 37
Forte dei Marmi, 19n
Forth (Fiume), 170n
Fossa Clodia, 145
Francia, 26, 27, 58 e d, 101n, 104n, 139, 153, 156, 163, 168, 169, 170 e n, 171 e n, 172 e n, 175, 177, 180 e n, 182, 183, 184, 190, 207, 210, 213, 240n, 248
Fray Bentos, 100
Fresnes, 163
Funchal, 130

G

Gaeta, 173, 188, 189, 229
Galápagos, 100
Galles, 170, 171n, 194n
Gallipoli (Turchia), 200 e n
Gallura, 33
Gardone Riviera, 94
Gargano, 156
Genova, 11, 15, 19n, 24, 25, 27, 32, 33n, 34 e n, 35n, 39, 94, 95 e n, 108n, 111d, 113, 114, 115n, 119 e n, 120 e d, 122 e n, 123 e n, 126 e d, 133, 134, 136, 138, 169, 172, 173, 178, 182, 184, 188, 189, 197, 205 e n, 222, 223, 239
- Staglieno (Cimitero), 37
Georgetown (Massachusetts), 25, 151
Germania, 28, 104 e n, 105n, 130 e n, 154, 156, 165, 166, 180 e n, 198, 224, 225 e n
Giallo (Mare), 98
Giappone, 28, 29, 95n, 97 e n, 98, 196, 202, 215, 216n
Gibilterra, 45n, 98, 168, 178, 181, 206, 227
Gidda, 214
Glasgow, 21, 24, 26, 39, 41, 42, 66, 134, 194 e n, 202
Golfo Aranci, 33n
Govan, 21, 22n, 24, 42 e d, 66
Govino, 213
Graceville, 77n
Graemsay, 202
Grand Marais, 79
Grandi Laghi, 24, 25, 29, 62n, 71-92, 93, 250
Grandi Pianure (Stati Uniti d'America), 76, 82
Grecia, 24, 108, 125, 159, 237
Grimsby, 24, 29, 65-66, 67
Groenlandia, 133, 209 e n, 211
Guadalupa, 99d
Guaira (La), 104n, 221
Guarnizo, 206
Guatemala, 98, 100
Gubbio, 155, 226, 228 e n

H

Haiti, 24, 104-105
Hakodate, 98
Halifax, 41, 181, 202, 227
Hamilton, 29, 89 e n
Hannover, 225 e n
Hauts-de-France, 170 e n
Hebburn, 202
Hegiaz, 213-214
Heimaey, 67
Henley on Thames, 53
Hibbing, 76
Hiiumaa, 166

Hispaniola, 104
Hoboken, 57, 166
Hoffman Island, 196 e n
Hong Kong, 97, 215 e n
Hoy, 202
Hudson (Fiume), 85 e n
Huelva, 135
Hull (Fiume), 65, 202
Hull (Kingston upon Hull), 25, 29, 65-70
Humber, 29, 64-67, 69
Humberstone, 89
Huron, 71 e c, 72, 74c, 78, 81 e d
Hurst, 125n
Hvalfjordur (Fiordo di), 227

I

Iberica (Penisola), 109, 206, 219, 220
Ibiza, 221
Île de France, 168n
Illinois, 55, 71c, 72, 214n, 221n
Iloilo, 217
Imbersago, 91
Imbro, 126n
Immingham, 202
Imperia, 173
India, 139, 157
Indiana, 72
Indiano (Oceano), 200, 213
Indocina, 168
Indonesia, 215n, 218n
Ingham-Whitaker (baglio in Sicilia), 36
Inghilterra, 41, 46, 53, 54 e n, 58n, 61, 64, 107
Inverclyde, 21
Ionie (Isole), 213
Ionio, 148
Irlanda, 45
Ischia, 24, 29, 37, 38 e n
Isla Cristina, 156
Islanda, 29, 67, 133, 211, 227
Istria, 134, 145, 147, 148
Itaca, 24, 108

J

Jessup, 227
Jugoslavia, 159n, 164, 191

K

Kaliningrad, 229
Kiel, 198n
Kingston (Canada), 90-92
Kingston (Jamaica), 29, 102, 105
Kingston upon Hull, vedi Hull
Kobe, 98
Kohekohe, 197n
Königsberg (Kaliningrad), 229
Königswinter, 224
Kordofan, 139
Koshiki, 179
Krefeld, 164n
Kuhwerder, 165
Kyushu, 179

L

La Ciotat, 27, 190n
La Coruña, 130
La Maddalena, 33, 175
La Mecca, 157, 213
La Roche Perceé, 157
La Rochelle, 171 e n
La Spezia, 19n, 94, 95n, 96, 97, 98, 99, 103, 135, 173, 184, 222
Labrador, 25, 62, 64, 209 e n, 211
Lacco Ameno, 37
Lakki, 159n
Lancashire, 58n
Laos, 218n
Las Palmas, 220
Lazio, 17, 31,
Le Havre, 26, 168, 177, 181, 212d
Le Verdon-sur-Mer, 169
Leixões, 130
Lens, 170n
Lero, 26, 158, 159n
Libia, 25, 121, 123n, 124d e n, 134, 136 e n, 159n, 163, 184,
Liguria, 95, 115, 221
Lilla, 170n
Linas, 168n
Lione, 170

Lisbona, 130, 156, 194
Lissa, 19n, 95
Liverpool, 21, 24, 43d, 45, 46, 47 e n, 48, 49 e d, 52, 55, 56n, 57, 59d, 109, 110, 156, 181, 194n, 202, 227
Livorno, 29, 30, 94 e n, 95, 96, 104, 111, 112d, 115, 116, 117-119, 133 e n, 138, 173, 175, 195 e n, 197, 249
Loira, 210n
Lombardia, 65n
Lombardo-Veneto (regione storica), 145
Londra, 10, 58n, 61, 68, 105n, 142, 179, 199, 200, 202
- Lombard Street, 10
- Millwall, 44n
- Royal Albert Docks, 202
Lorain, 72n
Loughborough (Lago), 90
Lynchburg (Texas), 223

M

Madera, 130
Madrid, 206, 207d
Mafeking (Mafikeng), 99, 100
Magellano (Stretto di), 99, 100
Maggiore (Isola del Trasimeno), 233-238, 240, 243n
Maghreb, 154, 213
Magione, 239n, 240n
Maine, 25, 151
Mainland, 202
Maiorca, 221
Malesia, 215n, 218n
Malta, 26, 187, 208n, 222
Malvine (Falkland), 117n
Man (Isola di), 69n
Manchester, 58n
Manica (Canale della), 21, 39, 54n, 58, 107, 151, 171
Manila, 28, 214 e n, 217, 218
Mantes-la-Ville, 190n
Marche, 17, 147n, 239n
Margarita (Isola), 221
Marmore (Cascata), 159
Marocco, 29, 98, 171n, 172, 177, 183n, 184
Marquette, 72, 74
Marsala, 26, 34, 35n, 36, 37n
Marshall (Isole), 156
Marsiglia, 19, 26, 157n, 168d, 170, 173, 182, 183 e n, 184, 190
Massachusetts, 30, 151
Massaua, 134 e d, 138, 139 e n
Medio Oriente, 49n
Mediterraneo, 19n, 21, 107, 108, 123n, 139, 147n, 155n, 160n, 163 e n, 169, 171, 172n, 173, 186, 193, 194, 195 e n, 208, 212, 213, 247, 249
Meißen, 225
Melbourne, 157, 200, 201d
Meno (Fiume), 224
Mentana, 32n
Mersey, 49, 59d
Messico (Golfo del), 82, 98, 226
Messico (Stato), 100, 226
Messina (Città), 24, 29, 38, 39n, 116, 138, 160, 186, 188, 189, 220
Messina (Stretto di), 24, 38
Michigan (Lago), 71 e c, 72, 74c, 78n, 90n,
Michigan (Stato), 71 e c, 72, 74n, 78n, 80n
Midwest (Stati Uniti d'America), 76n, 84
Mieres del Camino, 109
Milano, 19n, 26, 145, 173n, 185, 241
Milwaukee, 73, 74c e n, 78
Mindanao, 218
Minnesota, 13, 71c, 72, 76, 77n, 78, 80n
Miramichi, 61
Mississippi, 76, 82, 101n
Mitteleuropa, 145
Mittellandkanal, 225 e n
Moeraki, 196-197
Molfetta, 160n
Monaco di Baviera, 19n
Monte Pellegrino (presso Palermo), 179
Montevideo, 98, 122, 130
Montigeddu, 175
Montreal, 90, 91
Monza, 19
Moudros, 212
Muhu, 166

N

Nagasaki, 27, 98, 179, 216

Nantes, 26, 27, 171, 183, 210 e n, 212, 214
Nantucket, 63
Napoli, 19n, 24, 27, 36, 37, 38, 39 e n, 99, 119, 123, 125d, 134 e d, 135d, 136, 138, 139, 160n, 163, 173, 184n, 186, 188, 189, 191, 195 e n, 197, 220, 235n, 247
Nasipit, 218
Nave (Capo della), 220
Negros, 215n
Néra (Fiume caledoniano), 157
Nera (Fiume umbro), 155, 157, 159
Neresine, 147
Nero (Mare), 108, 123n, 183n, 225n
Neuschwanstein, 233
New Jersey, 57n, 166, 226
New Orleans, 120, 222, 223
New York City, vedi Nuova York
New York (Stato), 71c, 86
Newark (Baia), 227
Newcastle upon Tyne, 94n
Newport (Virginia), 195, 196d
Niagara (Cascate), 85, 89
Nicaragua, 100
Niederlommatzsch, 225 e d
Nieuwpoort, 223
Nocera Inferiore, 19n, 229
Norcia, 155, 222
Nord (Mare del), 64, 65 e n, 66, 107, 202
Nord-Pas-de-Calais, 170n
Norimberga, 164n
Norvegia, 194
Nouméa, 157
Nuova Caledonia, 157
Nuova York (New York City), 21, 27, 41, 43d, 45, 46, 47 e d, 48, 49d, 50, 52 e n, 53, 54, 55, 56n, 57 e n, 63, 73n, 78, 84, 85, 119, 120, 122, 123, 126d, 131n, 180, 195 e n, 197, 202, 223, 226 e n, 227
- Baia45, 151d, 195 e n
- Brooklyn, 57n
- Brooklyn Heights, 57, 58d
- Shooters Island, 27, 154, 226-227
Nuova Scozia, 41, 181
Nuova Zelanda, 109, 196, 200, 201
- Isola Meridionale, 196
Nuovo Brunswick, 24, 61, 77n
Nutka, 206

O

Oberkassel, 224
Oceania, 194
Ohio (Fiume), 82
Ohio (Stato), 71c
Olbia, 33n
Oldham, 58n
Oléron (Isola), 171n
Ombrone, 173
Oneglia (oggi Imperia), 117n, 173
Ontario (Lago), 24, 71 e c, 74c, 89, 90, 92n,
Ontario (Provincia del Canada), 78n, 89
Oran, 212
Orano, 178
Orcadi, 202
Oregon, 101
Orléans, 170 e n, 171
Orvieto, 155
Osaka, 28, 152n 216
Ossona, 205
Otago, 196
Ottawa, 62n 74c, 91 e n, 92d
Outer (Isola), 79
Oviedo, 109

P

Pacifico (Oceano), 190, 196, 206
Padova, 143, 145
Paesi Bassi, 104n
Palawan, 218
Palermo, 36 e n, 95, 113, 153, 178-179
Palmaria, 96
Pampatar, 28, 221
Panama (Canale di), 104-105Panama (Stato), 28, 100, 218, 223
Panay (Isola), 217
Panicale, 239n
Paola, 205n
Paranà, 100
Paranaguá, 130
Parigi, 27, 49, 55, 125, 163, 170, 172, 178, 180, 190 e n, 208, 211d, 235n
Passignano sul Trasimeno, 233, 239, 240n, 241 e n, 242d, 243n
Patagonia, 132

Pavia, 13, 247
Pearl Harbour, 117n
Pechino, 97 e n
Peiho (Fiume), 97
Pender Island, 29, 100
Pennsylvania, 71c, 74c e n, 76n, 78, 82, 227
Pensacola, 206
Persia, 49
Perù, 99
Perugia, 4, 6, 13, 25, 155, 231, 233n, 235n, 236n, 239 e n, 240 e n, 241 e n, 243 e n
Pesaro, 13, 148n
Petersburg (Alaska), 223
Philadelphia, 74n
Piccardia, 170n
Pietra Ligure, 28, 220
Pietrogrado (oggi San Pietroburgo), 166
Pioraco, 189
Pirano, 147
Pittsburgh, 74c e n, 82
Plymouth, 202
Po, 145
Po di Levante, 145
Po Hai (Baia), 97n, 98
Pola, 20n, 134
Poldhu, 56, 64
Polesine, 136, 145
Polo Nord, 71
Polonia, 32
Polvese (Isola del Trasimeno), 239 e n
Port Colborne, 89
Port Dalhousie, 24, 90
Port Elizabeth, 54
Port Natal (Durban), 54
Port Said, 25, 129d, 169, 214
Port Stanley, 100
Port Sudan, 139, 140, 142 e n, 143
Port-au-Prince, 104, 105
Port-de-Paix, 104
Porticello di Santa Flavia, 205 e n
Portici, 189
Portland, 29, 100, 101 e n
Porto, 109, 130
Porto Albona, 147
Porto Empedocle, 147
Porto Levante, 145
Porto Maurizio (oggi Imperia), 173
Porto Rico (Portorico, Puerto Rico), 223
Porto Said, 139, 181
Porto Santo Stefano, 173, 184
Porto Torres, 32
Portogallo, 219
Portolago (Lakki), 26, 159 e n
Portsmouth, 125n
Port-St. Louis-du-Rhône, 27, 175
Pozzuoli, 32
Prairie View, 78
Presque Isle, 72n
Prussia Orientale, 229
Puerto Belgrano, 99
Puerto de Santa María, 207
Puerto Madryn, 132
Puerto Princesa, 218
Punta Arenas, 100
Punta Stilo, 160
Punta Umbría, 156

Q

Quarto (dei Mille), 34, 35n
Québec, 202, 208
Queenstown (Cóbh), 45, 47n, 52 e n, 193, 195
Quiberon, 171n

R

Random Island, 25, 62
Ravenna, 108 e n, 145
Ravenscar, 69, 70
Raymond, 151
Ré (Isola di), 171n
Recife, 130
Regno Unito, 21, 22, 24-27, 44, 45, 47n, 49, 61, 69n, 104n, 125n, 156, 168, 199 e n,
Reno (Fiume tedesco), 224, 225n
Réunion, 157
Reykjavík, 68, 227
Rideau (Canale), 90-91, 92d
Riesa, 225
Rieti, 159
Rio de Janeiro, 100, 101, 130, 202, 220
- São Francisco Xavier (Cimitero), 101, 102
- Isola Grande, 101

Rio della Plata, 99
Rio Grande do Sul, 31n, 130
Riva Trigoso, 26, 115 e n, 158, 159d
Robin Hood (Baia di), 68 e n, 69, 70
Rodano (Fiume), 175
Roma, 11, 12, 17 e n, 19n, 20n, 31, 32, 25n, 95n, 100, 102, 144, 155, 172n, 173n, 233
Rosario, 100
Rosso (Mare), 35 e n, 97, 139, 140n, 144, 213, 214
Rosyth, 202
Rouen, 27, 177
Rovigo, 145
Ruhr, 217n, 225n
Russia, 49
Rust Belt, 73 e n

S

Saaremaa, 166
Saint Louis (Fiume), 76
Saint Vincent & Grenadines, 157
Saint-Denis, 190
Saint-Pierre et Miquelon, 211d
Salem, 151
Salerno, 188
Salomone (Isole), 219n
Salonicco, 212, 213, 219
Salvador de Bahia, 130
San Benedetto del Tronto, 147n
San Francisco, 91, 100
San Giovanni di Medua (Shëngjin), 138
San Giovanni di Terranova, 62, 64
San Lorenzo (Fiume), 62 e n, 71 e c, 74c, 79n, 91
San Lorenzo (Golfo), 61
San Paolo del Brasile, 122, 131-132
San Pietro (Isola sarda), 206
Sanremo, 173, 182
San Rossore, 236
San Salvador, 100
San Valentino Torio, 229
Sandy Hook, 45
Sankt Goarshausen, 224
Sansepolcro, 240n
Sant'Antioco (Isola sarda), 206
Santa Cruz de Tenerife, 99
Santander, 206
Santi Quaranta, 138
Santo Domingo, 99
Santos, 130-131
São Francisco do Sul, 130
São Pedro (Rio Grande do Sul), 130
Sapri, 34
Sardegna, 19n, 24, 31-36, 124n, 173, 247-248
Sarno, 229
Sarzana, 220
Sassonia, 225
Sault Sainte Marie, 72n, 78 e n, 79n, 81
Savona, 39, 189, 221
Scapa Flow, 202
Sciro, 219
Scozia, 21, 43, 57n, 90, 119, 170, 194, 203, 227
Scranton, 227
Sdricca di Manzano, 124
Seattle, 100
Sebago, 151
Sedan, 31
Senegal, 183n, 184 e n
Serbia, 213
Sestri Levante, 26, 115n
Sestri Ponente, 24, 33 e n, 115n, 133 e n
Sèvres, 125
Shangai, 97-98, 141
Sheerness, 202
Shëngjin (San Giovanni di Medua), 138
Shetland, 202
Sibillini (Monti), 157
Sicilia, 18, 36 e n, 37 e n, 148, 173, 185 e n, 205n, 208, 247
Siderno, 189
Siena, 233
Silver Bay, 80n
Singapore, 97, 215n 218n
Siracusa, 123, 136, 185, 186, 188, 189
Siria, 125, 214
Somme, 201
Soresina, 39n
Sorrentina (Penisola), 229
Sorrento, 27, 229
South Carolina, 87
South Ronaldsay, 202
South Shields, 24, 107 e n

Southampton, 21, 41, 44, 203
Spalato, 157
Split Rock (Faro di), 80 e d e n
Spoleto, 155
Sporadi, 158, 219
Srī Lanka, 200
St. Catharines, 90
St. Donat, 178
St. Ives, 24, 107
St. John's (San Giovanni di Terranova), 62
St. Marys (Fiume), 78
St. Nazaire, 169
St. Paul (Minnesota), 77n
Stati Uniti d'America, 22, 25, 26, 41, 44, 45, 46, 47 e n, 50n, 56, 57n, 61, 62, 67n, 71c, 72n, 73n, 75, 77n, 80n, 82, 100, 104n, 105 e n, 117, 133, 151, 166, 167d, 168, 171n, 197n, 202, 216, 222, 223, 226, 240n
Stolzenfels, 224
Strehla, 225
Striepe, 187
Struthof-Natzwiller, 171n
Sud Africa, 24, 29, 54 e d, 139, 194
Sud America, 29, 30, 98, 130 e d, 131, 223
Sudan, 139-143
Suez (Canale di), 35n, 95n, 976, 139, 213
Sulina, 108 e n
Superior (Wisconsin), 76n, 82
Superiore (Lago), 71c, 72n, 74c, 77, 78n
Superiore (Penisola), 78n
Suzzara, 19n
Svizzera, 190 e n, 142n
Sydney, 157, 199, 200

T

Tacoma, 100, 222
Taiwan, 95n, 215n
Tamigi, 53, 181, 202
Tampa, 84
Tangeri, 98, 100, 184
Taranaki, 109
Taranto, 94, 99n, 160
Tasmania, 196
Tenedo, 126n
Terni, 95 e n, 155, 157, 229 e n
Terontola di Cortona, 234
Terranova (Canada), 25, 50, 52, 56, 62-64, 208-209, 211, 212d
Terranova (Grandi Banchi di), 62-63
Terranova Pausania (oggi Olbia), 33 e n
Tevere32, 155, 157
Texas, 181, 223
Thailandia, 215n, 218n
Thunder Bay, 79n
Tianjin, 97n
Tilbury, 202
Timpa di Santa Caterina, 187
Tirana, 138
Todi, 155
Tokyo, 28, 216
Toledo, 73, 74c, 82
Tolone, 190
Tolosa, 170n
Torino, 241n
- Mirafiori, 139n
Toronto, 74c, 90, 92d
Torquay, 56
Torre del Greco, 188, 189
Toscana, 17, 239n
Tracia Orientale, 126n
Trafalgar (Capo), 26, 153, 207
Transvaal, 54 e n
Trapani, 18, 22n, 37n, 223
Trasimeno, 24, 25, 231-242, 243 e n
Trentino, 32n
Treviglio, 224n
Trieste, 13, 34, 85. 138, 141 e n, 143n 145, 160n, 205
- Miramare, 233
Tripoli, 123, 136-137, 156n, 160 e n, 161d, 219
Tripolitania, 136
Tunisi, 222
Tunisia, 160n, 191
Tuoro sul Trasimeno, 24, 233, 236n, 238d, 240
Turchia, 125, 126n, 200, 212, 214
Twin Ports, 76n
Tyne (Fiume), 94n, 107, 202

U

Ucraina, 76n

Ujo, 109
Ungheria, 13, 108n, 123n
Uruguay (Fiume), 100
Ushuaia, 133
Utrecht, 208

V

Valencia, 220
Valenciana (Comunità Autonoma), 220
Valletta (La), 208
Valnerina, 222
Valona, 138
Valparaiso, 99, 100
Vancouver, 100, 222
Vandea, 171n
Vegesack, 134
Veglia, 147
Velino, 155
Veneta (Laguna), 145, 146, 147 e n, 148, 195n, 241n, 248
Veneto, 131n
Venezia, 20, 25, 99, 123 e n, 131n, 140n 145, 147n, 175n, 205 e n, 241 e n, 247
Venezia Giulia, 147
Venezuela, 154, 221, 104n
Verdon-sur-Mer, 169, 172
Verona, 145
Vestmann (Isole), 67
Vichy, 163, 169, 182
Victoria, 199
Vido, 213
Vietnam, 214n, 215n, 218n
Vigo, 110, 130
Villa d'Adda, 91
Virginia, 166, 195
Voltri di Genova, 189
Vulci, 233, 235n, 236n, 239

W

Warwickshire, 54
Washington DC, 46
Washington (Stato), 222
Welland (Canale), 89-90
Wê Nhéra vedi Néra
Wertheim, 224
Weser, 225
West Point, 214n
Westfalia, 164
Whitby (Faro di), 69
Wight (Isola di), 151
Wilmington, 86n
Wingate Reef, 140, 142, 143
Winterthur, 190n
Wisconsin, 74n, 75, 76n
Wolfsburg, 225n
Woodhouse (baglio in Sicilia), 36
Wounded Knee, 82n

Y

Yale, 53
Yentai, 98
Yokohama, 98
Yorkshire, 65
Ypres, 201

Indice dei nomi di navi, compagnie, cantieri

A

Abbey, Fratelli (Cantiere), 24, 90
Abiska (Nave), 202
Acme Transit (Compagnia), 25, 72n, 82, 83
Adda (Nave), 153, 158 e d, 159d e n
Adriatica di Navigazione (Compagnia), 134
Adriatico Orientale (Compagnia), 114
Agen (Nave), 171
Agilla (Nave), 241, 242d
Agilla II (Nave), 242
Agostino Briasco (Cantiere), 24, 33 e n
Ajulha (Nave), 211
Alba (Nave), 242
Albi (Nave), 171
Albina (Nave), 239
Albissola (Nave), 176
Alonso (Nave), 29, 109-110
Alilauro Gruppo Sorrentino di Navigazione - GRUSON (Compagnia), 27, 229
Almirante Brown (Nave), 133n
American Ship Building (Cantiere), 25, 72 e n, 84
Amministrazione Provinciale di Perugia (Compagnia), 25, 231, 239-242, 243
Ammonias (Nave), 18
Ampère (Nave), 180
Amsterdam (Nave), 156n
Anchor Line (Compagnia), 26, 194-195
Andrea Doria (Nave), 33n, 63 e n
Angela (Nave), 186
Anglo Egyption (Nave), 200
Aniene (Nave), 158, 159n
Ansaldo (Cantiere), 33n, 95, 115n, 117
Arcadia (Nave), 21n
Argentina (Nave), 122
Argo (Nave), 33n, 95, 115n, 117
Armada Argentina (Compagnia), 25, 30, 132, 133
Armada Real (Compagnia), 26, 205, 206
Armadale (Nave), 200
Arsenale militare marittimo di San Rocco (Cantiere), 95
Ascari (Nave), 156n
Assaye (Nave), 125
Assisi (Nave), 27, 153, 164, 178, 180-183
Assunta De Gregori (Nave), 155n
Atel & Chantiers de Sud-Ouest (Cantiere), 177
Ateliers et Chantiers de Bretagne - ACB (Cantiere), 183, 210n
Aterno (Nave), 158, 159n
Aurillac (Nave), 171
Auvergne (Nave), 175
Averoff (Nave), 117, 118d
Aviere (Nave), 156n
Azienda Comunale per la Navigazione Interna Lagunare (Compagnia), 241
Azienda Perugina della Mobilità (Compagnia), 243 e n
Azienda Trasporti Consorzio Veneziano - ACTV (Compagnia), 241
Azrou (Nave), 27, 153, 164, 183-189

B

Bahia Blanca (Nave), 25, 30, 129-144, 165, 178, 184
Bahia Blanca [II] (Nave), 132-133
Balearia Eurolineas Maritimes (Compagnia), 28, 220-221
Barbaro Francesco (Nave), 156n
Barone Ricasoli (Nave), 39
Batavia (Nave), 44
Bellona (Nave), 28, 218-219
Benalla (Nave), 200
Bernd Schierjot Lines (Compagnia), 225
Berthelot (Nave), 180
Birmania (Nave), 160
Birmingham (Nave), 104 e n
Bitonto (Nave), 182
Bixio Nino (Nave), 155n

Blohm e Voss (Cantiere), 26, 165, 166
Blue Coast Shipping (Compagnia), 28, 218, 219
Bohemia (Nave), 52
Bombardiere (Nave), 156n
Bormida (Nave), 161
Bosnia (Nave), 114
Bourges (Nave), 27, 153, 164, 170-176
Brasile (Nave), 122-123
Brema-Tour-Linie (Compagnia), 225
Brembo (Nave), 158, 159n
Bremer Vulkan (Cantiere), 28, 218, 219n
Brescia (Nave), 21
British Petroleum (Compagnia), 67n
British Shipbuilders (Cantiere), 107n
Brunhilde (Nave), 224-225
Bufalo (Nave), 237
Bulgaria (Nave), 114
Busitalia-Sita Nord (Compagnia), 243

C

Cadenaccio (Cantiere), 33 e n
Cagliari (Nave), 34
Cairo (Nave), 114
Calabria (Nave), 21. 94, 134, 195 e n
Calédonien (Nave), 27, 153, 190 e n
Camelia (Nave), 242
Campania (Nave), 21, 56, 65, 66, 114, 122n
Campiero Manfredo (Nave), 156n
Canopo (Nave), 160, 161d
Capo Figalo (Nave), 175, 176
Capo Mele (Nave), 176
Caprera (Nave), 114
Capri (Nave), 114
Caracca, Arsenal de la (Cantiere), 207
Carlo P. (Nave), 186
Carnevali (Compagnia), 108 e n
Caroline (Nave), 224
Carpathia (Nave), 48
Catania (Nave), 114
Centauro (Nave), 18
Cerberus (Nave), 21
Chantier Navale de La Ciotat (Cantiere), 190n
Chantier Paul Oriolle (Cantiere), 210n
Charles D. Holmes (Cantiere), 67 e n
Charles S. Price (Nave), 81d
Châteauroux (Nave), 171
Chicago (Nave), 81
Chimera (Nave), 18
Cinet (Cantiere), 160n
Città di Savona (Nave), 137d
City of Glasgow (Nave), 194n
City of Paris (Nave), 194n
City of Rome (Nave), 81
Clara von Assisi (Nave), 28, 154, 224-225
Coblenz (Nave), 134
Cochrane, Hamilton, Cooper & Schofield (Cantiere), 25, 67
Colombo Cristoforo (Nave), 114, 33n
Compagnie de Construction Mécanique Sulzer (Cantiere), 190 e n
Compagnie de Navigation Arménienne et Marocaine (Compagnia), 183n
Compagnie de Navigation des Chargeurs Réunis (Compagnia), 26, 168, 169
Compagnie de Navigation Marocaine (Compagnia), 183n
Compagnie de Navigation Paquet - CNP (Compagnia), 183, 184 e n, 185d
Compagnie des Affrétteurs Francais (Compagnia), 177-179
Compagnie des Chargeurs Français (Compagnia), 177 e n
Compagnie des Chargeurs Marocains (Compagnia), 178
Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée - PLM (Compagnia), 170
Compagnie des Messageries Impériales (Compagnia), 190n
Compagnie Française des Chemins de Fer de Paris-Orléans - PO (Compagnia), 27, 170 e n
Compagnie Générale Transatlantique - CGT (Compagnia), 190
Compagnie Nationale de Navigation - CNN (Compagnia), 27, 180-181
Concetta Falco (Nave), 156n
Concordia (Nave), 236n, 239
Concordia II (Nave), 242
Conferry (Compagnia), 221d e n
Conqueror (Nave), 117n

Consul Grosstück (Nave), 29, 104 e n, 105
Conte Verde (Nave), 141
Continental Grain Company (Compagnia), 86, 87
Corazziere (Nave), 156n
Cordova (Nave), 122
Cork Steamship (Compagnia), 156
Corsaro (Nave), 156n
Costa Crociere (Compagnia), 155
Costa Magica (Nave), 155
Cosulich (Compagnia), 133n, 143n
Credit Cargo Shpping (Compagnia), 28, 219
Croton (Nave), 21n
Cugnot (Nave), 180
Cunard (Compagnia), 21, 24, 29, 41-49, 61, 65, 66, 72, 90 e n, 125n, 168, 194, 199n, 203
Curtatone (Nave), 97

D

D. & W. Henderson (Cantiere), 26, 194 e n
D'Estrées (Nave), 214
Da Recco (Nave), 138
Dampfschifffahrts-Gesellschaft Neptun - DG Neptun (Compagnia), 28, 219 e d
Dauphiné (Nave), 182
De la Brosse & Fouché (Cantiere), 26, 210 e n
Delias (Nave), 18
Delmas-Vieljeux (Compagnia), 171 e n, 172
Deutsche Werft (Cantiere), 180 e n
Diecisiete de Octubre (Nave), 117n
Driade (Nave), 186
Drypool (Compagnia), 67
Duca d'Aosta (Nave), 156n
Duca degli Abruzzi (Nave), 114, 122n
Duca di Galliera (Nave), 120
Duca di Genova (Nave), 114, 122n
Duilio (Nave), 33n

E

E.C. Collins (Nave), 73n
Eagle Oil (Compagnia), 27, 154, 226-228
Edwin F. Holmes (Nave), 73 e n, 83
El Hadj (Nave), 213
Elba (Nave), 94
Elder (Cantiere), 21, 24, 29, 41-44, 119 e n
Elettrico (Nave), 38
Emanuele Filiberto Duca d'Aosta (Nave), 156n
Emden (Nave), 200
English Star (Nave), 200
Enrichetta (Nave), 186
Ephraim & Hannah Fox (Nave), 69, 70n
Ethilene (Nave), 179
Etruria (Nave), 21, 22n, 29, 43-45, 49, 50, 54, 56, 57, 65, 66, 72 e n, 94

F

Fabre (Nave), 50
Fahrgastschifffahrt (Compagnia), 225
Fallon, Fratelli (Compagnia), 91 e n
Favignana (Nave), 114
Feltria (Nave), 21
Ferrier (Nave), 29, 105
Fincantieri (Cantiere), 13, 33n, 117
Finmare (Compagnia), 134, 184n
Floréal (Nave), 180
Florio (Compagnia), 29, 36-39, 113
Flugzeugmutterschiffe II (Nave), 165, 166
Foce (Nave), 158, 159n
Folgore (Nave), 138
Foligno (Nave), 27, 153, 155, 164, 170-176, 178, 182, 191, 222
Forth Shipbuilding e Engineering (Cantiere), 27, 57, 170 e n
Foscarini Maria (Nave), 186
Freccia del Sole (Nave), 220
French Line (Compagnia), 51
Frimaire (Nave), 180
Fructidor (Nave), 180
Fulmine (Nave), 138

G

Galilei (Nave), 114
Galileo (Nave), 115
Gallia (Nave), 52, 53d
Garibaldi Giuseppe (Nave), 156n
Garigliano (Nave), 138

Garcia Lorca Federico (Nave), 220, 221n
Gay-Lussac (Nave), 180
Geelong (Nave), 200
Gejser (Nave), 67n
General Belgrano (Nave), 117 e n
General Mitre (Nave), 134
Germaniawerft (Cantiere), 198n
Germinal (Nave), 180
Giffard (Nave), 180
Gioia Flavio (Nave), 114
Giovanni delle Bande Nere (Nave), 138
Giulia (Nave), 239
Giulio Cesare (Nave), 33n
Globe XII (Nave), 157
Goliath (Nave), 212
Goole (Nave), 61
Gorizia (Nave), 156n
Gräfin Emma (Nave), 224
Great Eastern (Nave), 44 e n
Great Northern Steam Fishing (Compagnia), 66
Greif (Nave), 229
Grifone (Nave), 241
Grimsby (Nave), 139
Grimsby Union Steam Fishing (Compagnia), 66 e d
Guizzo (Nave), 220

H

H.A. Hawgood Company (Compagnia), 78
Hain (Compagnia), 24, 107
Hamburg Süd (Compagnia), 133, 223
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft - HAPAG (Compagnia), 180n
Hamburg-Südamerikanische Dampfschif[f]fahrts Gesellshaft - HSDG (Compagnia), 12, 26, 130 e d, 132, 133, 165, 222, 223
Hannover Personenschiffahrt (Compagnia), 225
Harland & Wolff (Cantiere), 194n
Haupt Henrico (Compagnia), 133
Hawthorn & Guppy (Cantiere), 160n
Hayashikane (Cantiere), 28, 216
Heimdal (Nave), 67d e n
Helen Hindman (Nave), 89
Horatio (Nave), 22
Hororata (Nave), 200
Horst Weid (Compagnia), 224
Howaldtswerke (Cantiere), 180
Hubert Bungert (Compagnia), 224
Hullera Española (Nave), 108-111
Hymettus (Nave), 200

I

Iberia (Nave), 50 e n
Île de France (Nave), 190
Impero (Nave), 33
Inger Hildur (Nave), 157
Intermarine (Cantiere), 220
Ischia (Nave), 114
Isolano (Nave), 38
Itaca (Nave), 108
Italia (Compagnia), 114, 134
Italia (Nave), 122, 195 e n
Italia Flotte Riunite (Compagnia), 45n
Italia Società Anonima di Navigazione (Compagnia), 133 e n, 178
Italy (Nave), 21

J

J.B. Ford (Nave), 73n
Jaedjoer (Nave), 186
John Redhead (Cantiere), 24, 107 e n

K

Kaiserliche Marine (Compagnia), 165, 193, 198n
Kansai Kisen (Compagnia), 28, 215-217
Karroo (Nave), 200
Kingfisher (Nave), 193
Kinsman Transit Company (Compagnia), 84, 87 e n, 89
Klara von Assisi (Nave), 224
Kobac (Nave), 191
Kriegsmarine (Compagnia), 159n, 181

L

La Plata (Nave), 157

La Sicania (Compagnia), 22n
La Trinacria (Compagnia), 114
La Veloce (Compagnia), 114, 122
Labor (Nave), 161d
Lampedusa (Nave), 22n
Lamport & Holt (Compagnia), 194n
Lawrie (Cantiere), 39
Lazio (Nave), 114, 122n
Leander (Nave), 139
Legionario (Nave), 156n
Leonardo da Vinci (Nave), 33n
Leone (Nave), 38
Lepanto (Nave), 95, 117
Les Affrétteurs Reunis (Compagnia), 27, 177 e n
Levanzo (Nave), 114
Liguria (Nave), 21, 35, 94, 98, 114, 115n, 116, 119, 134
Lihan Baxter (Nave), 50
Linois (Nave), 153, 164, 168-169
Lisca Nera (Nave), 157
Littorio (Nave), 33n, 156n
Lloyd Austriaco (Compagnia), 22n
Lloyd Italiano (Compagnia), 155n, 122
Lloyd Sabaudo (Compagnia), 133n, 143
Lloyd Triestino (Compagnia), 25, 123n, 126, 134, 141 e n, 143
Lombardia (Nave), 19n, 22, 29, 35, 93, 94 e n, 98, 101, 114, 115 e n, 119, 134, 246
Lombardo (Nave), 34, 35 e n
Lorient (Nave), 171
Lucania (Nave), 21, 56, 57, 65, 66
Lucca (Nave), 182
Luigi Verni (Nave), 186
Lusitania (Nave), 57n

M

M & H Leroy Frères (Compagnia), 214
M 121 (Nave), 191
Mac Gilvray Shiras (Nave), 29, 83-89
Mac Callum (Compagnia), 90
Macedonia (Nave), 156n
Mackie & Thomson (Cantieri), 24, 66
Marco Polo (Nave), 114
Marere (Nave), 200
Marine Nationale (Compagnia), 209, 212
Mary Ann Lockwood (Nave), 70
Mataafa (Nave), 75-77
Mauretania (Nave), 45n, 57n
Melita (Nave), 134
Menfi (Nave), 114
Merton E. Farr (Nave), 87
Messageries Maritimes (Compagnia), 157, 158n, 190n
Messidor (Nave), 180
Messina (Nave), 22n
Meteor III (Nave), 227
Mexican Eagle Petroleum Company (Compagnia), 226
Michael K. Tewksbury (Nave), 86 e n
Michelangelo (Nave), 33n
Midland Steamship Line (Compagnia), 86n
Militiades (Nave), 200
Minnedosa (Nave), 134
Mitragliere (Nave), 156n
Mitsubishi (Cantiere), 216 e n
Mocenigo Lazzaro (Nave), 175 e n
Moeraki (Nave),153, 193-198
Monge (Nave), 180
Montauban (Nave), 171
Montenegro (Nave), 114
Morandi Emilio (Nave), 156n
Muir & Houston (Cantiere), 66
Murray, Famiglia (Compagnia), 90

N

Napoli (Nave), 155n
Naronic (Nave), 56 e n
Navalmeccanica (Cantiere), 28, 160 e n
Navigazione Generale Italiana - NGI (Compagnia), 12, 29, 30, 36-39, 113-116, 119, 121 e d, 122, 123n
Negros Navigation Company - Nenaco (Compagnia), 28, 154, 215-218
Nera (Nave), 26, 115n, 153, 155, 157-159
Néra (Nave), 157 e n
Nera Atlantic (Nave), 157
Nera I (Nave), 157
Nera II (Nave), 157
New York (Nave), 125n
Nivôse (Nave), 180

Normandie (Nave), 190
Northumberland Shipbuilding Company (Cantiere), 199n
Notre Dame de la Mer (Nave), 210, 211
Nueva Umbría (Nave), 156
Nuova Risposta (Nave), 38
Nuovo Domenico I (Nave), 156n
Nylhom (Nave), 214

O

Oceanic (Nave), 55
Odero (Cantiere), 33n, 133 e n
Odero-Terni (Cantiere), 95 e n
Odisseo (Nave), 24, 29, 108
Odysseus (Nave), 29, 108
Ofanto (Nave), 158, 159n
Officine & Cantieri Partenopei (Cantiere), 160n
Officine Meccaniche e Fonderie (Cantiere), 160n
Officine Meccaniche Vickers-Terni (Cantiere), 95n
Omrah (Nave), 200
Orénoque (Nave), 214
Orient Steam Navigation Company - Orient Line (Compagnia), 26, 198d, 199 e n, 203 e d
Orione (Nave), 186
Oristano (Nave), 158, 159n
Orlando (Cantiere), 24, 25, 29, 94-96, 111, 112d, 116-119, 133n
Orlando Giuseppe (Nave), 160
Orsova (Nave), 199
Ortona (Nave), 199
Orvieto [Laval-Kaufmann] (Nave), 26, 153, 155, 164, 165-170
Orvieto [HMAT] (Nave), 26, 153, 155, 198-203
Oso (Nave), 237d e n, 243 e n
Osterley (Nave), 199
Oswald, Mordaunt & Company (Cantiere), 109
Otranto (Nave), 199 e n
Otway (Nave), 199

P

P.A. Learmond & Co. (Compagnia), 179
Palermo (Nave), 38
Pantelleria (Nave), 22n
Paolo (Nave), 176
Papette (Cantiere), 25, 241 e n
Papin (Nave), 180
Para (Nave), 211
Paralo (Nave), 18 e n
Parthia (Nave), 44
Pavia (Nave), 21
Peirano Danovaro (Compagnia), 114
Peninsular (Compagnia), 199
Peninsular & Oriental Steam Navigation - P&O (Compagnia), 125n
Pennsylvania Shipping Company (Compagnia), 181 e n
Pera (Nave), 200
Persefone (Nave), 186
Perugia (Nave), 26, 120, 153, 193-198
Perugia (Traghetto sul Trasimeno), 241 e n
Piemonte (Nave), 34m 35 e n, 98, 134, 156n
Pisa (Nave), 117, 118d
Pittsburgh Steamship (Compagnia), 82-83, 84
Pleiadi (Nave), 138, 160
Pluviôse (Nave), 180, 182
Poitiers (Nave), 171
Polluce (Nave), 138
Port Weller (Nave), 89
Potenza (Nave), 175
Pozarica (Nave), 186
Prairial (Nave), 180
Premier (Nave), 102
Princess Margaret (Nave), 202
Principe Umberto (Nave), 19n, 114, 122n
Procida (Nave), 114
Pronta (Nave), 156n
Puglia (Nave), 94
Punta Nera (Nave), 157

Q

Queen Coral II (Nave), 216
Queen Elizabeth (Nave), 42
Queen Flower II (Nave), 215-217

Queen Mary (Nave), 42, 45n

R

Rabelais (Nave), 153, 172, 177-179, 181
Rampino (Nave), 155n
Rangatira (Nave), 200
Re Vittorio (Nave), 114, 122n
Real Astillero de Guarnizo (Cantiere), 26, 206
Regina Elena (Nave), 114, 122n
Regina Margherita (Nave), 38
Reiherstieg Schiffswerke (Cantiere), 25, 130, 180n
Reno (Nave), 116
Resnel (Nave), 180
Rex (Nave), 33n, 45n
Rio de Janeiro (Nave), 122
Risolute (Nave), 134
Rodriquez (Cantiere), 28, 154, 220 e n
Roma (Nave), 114, 156n
Roman (Nave), 22
Romania (Nave), 114
Romanntica (Nave), 224
Royal Danish Navy (Compgnia), 67n
Royal Dutch Shell (Compagnia), 226
Royal Navy (Compagnia), 26, 67n, 139, 155 e n, 165, 169n, 186, 193, 198 e n, 202, 218n
Rubattino (Compagnia), 24, 29, 32-35, 36, 38, 113

S

Saarbrücken (Nave), 134
Sabre (Cantiere), 25, 151 e n
Sabre 386 (Nave), 152
Sacro Cuore (Nave), 156n
Sahel (Nave), 182
Saint Francis of Assisi (Nave), 28, 154, 214-218
Saint Pierre (Nave), 210
Sainte-Jehanne (Nave), 210
Sainte-Jehanne d'Arc (Nave), 210
Saint-François d'Assise (Nave), 26, 154, 157, 183n, 208-214
Saint-Nazaire (Nave), 171
Saint-Paul (Nave), 210
Saint-Pierre (Nave), 210
Saint-Pierre II (Nave), 210
Saint-Yves (Nave), 210
Salamina (Nave), 18 e n
San Adolfo (Nave), 226
San Benedetto (Nave), 154, 155, 222
San Fernando (Nave), 226
San Francesco (Nave), 205
San Francesco d'Assisi (Nave), 208
San Francesco d'Assisi [ex Bellona] (Nave), 28, 218-219
San Francisco de Asís (Nave), 26, 153, 205-207
San Francisco de Asís (Traghetto veloce), 28, 154, 220-221
San Paolo (Nave), 30, 122-123
San Teodoro (Nave), 228
San Tiburzio (Nave), 228
San Ubaldo (Nave), 27, 154, 226-228
San Ugon (Nave), 228
San Valentino (Nave), 27, 154, 241n, 229
San Zotico (Nave), 226
Sannio (Nave), 114, 122 e n, 134, 137d
Santa Chiara (Nave), 154, 155, 222
Santa Clara (Nave), 155
Santa Elena (Nave), 153, 165-168
Santa Maria (Nave), 165
Santa Rita (Nave), 154, 155, 175, 176, 222-223
Sardegna (Nave), 35, 115n, 119, 134
Scatto (Nave), 220
Schichau (Cantiere), 27, 229
Schmidt (Cantiere), 28, 224
Scilla (Nave), 18
Serbia (Nave), 114
Servia (Nave), 21
Service de santé de la Base française de Corfou (Compagnia), 213
Shamrock (Nave), 212
Shropshire (Nave), 200
Sicilia (Nave), 35, 114, 115n, 119, 134, 137d
Siena (Nave), 236
Sierra Umbría (Nave), 156
Sierra Ventana (Nave), 134
Simeto (Nave), 160 e n
Simon Antoine (Nave), 105
Siracusa (Nave), 114

Sirena (Nave), 236, 237, 243 e n
Sociedad Hullera Española (Compagnia), 108-109
Società Aeronautica Italiana - SAI (Cantiere), 241 e n
Società Anonima Navigazione Trasimeno (Compagnia), 240 e n
Società Anonima San Marco (Compagnia), 145
Società di Navigazione del Trasimeno (Compagnia), 239
Società Esercizio Bacini (Cantiere), 26, 115n, 158
Società Italiana Trasporti Marittimi - SITMAR (Compagnia), 12, 123 e n, 125 e d, 126d
Società Ligure di Armamento (Compagnia), 27, 172 e d
Società Siciliana di Navigazione (Compagnia), 39
Société de Secours aux Familles des Marins français naufragés (Compagnia), 209
Société des Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest (Compagnia), 177n
Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons (Compagnia), 209
Société des Œuvres de Mer (Compagnia), 26, 154, 209-211
Société Maritime Auxiliaire de Transport (Compagnia), 171
Société Nationale des Chemins de fer Français - SNCF (Compagnia), 171 e n, 175n
Société Provençale de Constructions Navales (Cantiere), 27, 190 e n
Southern (Nave), 200
Spoleto (Nave), 27, 153, 155, 164, 190-191
Standard Shipbuilding (Cantiere), 27, 226n
Stelco (Cantiere), 89
Stockholm (Nave), 63
Strong, Reid & Page (Compagnia), 109
Süllberg (Nave), 156n
Sulpicio Lines (Compagnia), 216
Susan Troth (Nave), 153, 179
Sutton, Fratelli (Cantiere), 90
Sydney (Nave), 200

T

Tanaro (Nave), 160 e n
Tarn (Nave), 182
Tauber (Nave), 224, 225
Tebe (Nave), 114
Tempo 7 (Nave), 181
Terni (Nave), 27, 153, 155, 164, 183-189, 210
Terukuni Yusen (Compagnia), 28, 216, 217
Tewksbury (Nave), 29, 85-88
Theophilatos (Compagnia), 108
Thermidor (Nave), 180
Thompson (Cantiere), 108
Ticino (Nave), 161
Tirrenia (Compagnia), 27, 184 e n, 220
Tirrenia di Navigazione (Compagnia), 134
Tirso (Nave), 161
Titanic (Nave), 44n, 48, 64 e n, 132
Todi (Nave), 27, 153, 155, 164, 172, 177-179, 181, 191
Toscana (Nave), 35, 134, 137d
Toulouse (Nave), 171
Tours (Nave), 171
Townsend-Downey Shipbuilding Company (Cantiere), 227
Trasatlántica Española (Compagnia), 109
Trasimeno (Nave), 236, 237, 241, 242d
Treneglos V (Nave), 107
Trento (Nave), 156n
Trevelloe (Nave), 24, 29, 107-108
Trieste (Nave), 136
Tunisian (Nave), 56
Tzonis (Cantiere), 219

U

Umbra (Nave), 155, 156
Umbră (Nave), 156
Umbria Mobilità (Compagnia), 243
Unie (Nave), 191
Union Steam Ship Company of New Zealand (Compagnia), 196, 197
Unison (Nave), 27, 153, 185-187, 188
United States (Nave), 45n
US Life Savers (Compagnia), 77
USS Navy (Compagnia), 26
Ustica (Nave), 22n

Utopia (Nave), 21n

V

Vedra (Nave), 53
Velino (Nave), 28, 153, 157, 158, 159-161
Velino II (Nave), 160
Velite (Nave), 156n
Vendémiaire (Nave), 27, 153, 164, 178, 180-182
Vendôme (Nave), 171
Venticinquo de Mayo (Nave), 133n
Ventose (Nave), 180
Vespucci Amerigo (Nave), 114
Vicker (Cantiere), 170n
Vickers-Armstrong (Cantiere), 186
Vigliena (Cantiere), 160n
Vittorio Veneto (Nave), 156n
Voghera (Nave), 182
Volga (Nave), 116
Volta (Nave), 179
Volturno (Nave), 97

W

Wastermann, Fratelli (Cantiere), 33n
Watt (Nave), 180
Werra (Nave), 134
White Star (Compagnia), 41, 42n, 44n, 55, 56, 57, 132
William, Edward J. & Co. (Compagnia), 67
Wiltshire (Nave), 200
Workman, Clark & Co. (Cantiere), 26, 199 e n, 203d

Y

Yanmar (Cantiere), 152 e n

Z

Zeila (Nave), 186

Referenze iconografiche

(i numeri si riferiscono alle figure)

1: Giuseppe Garibaldi, *Memorie*, Giulio Einaudi, 1975, immagine di copertina.
2: calcografia da un disegno di Petitet con l'immagine della benedizione del porto di Civitavecchia da parte di Pio IX (1861).
3: cartolina postale del 1884 (fonte: maritimequest.com).
4: stampa tratta dal libro *Ocean steamships; a popular account of their construction, development, management and appliances*, Londra, 1891; imagine di pubblico dominio.
5: cartolina d'epoca (fonte: transatlanticera.blogspot.it).
6-8: *Brochure* della Cunard Steamship Company, ristampa da un articolo del *Business Illustrated*, dicembre 1902.
9: quadretto celebrativo (fonte: Blue Ribbon Holders 1840-1938, Pinterest).
10: Emi Group Archive Trust (fonte: soundofthehound.com/tag/1898/).
11-13: foto e cartoline d'epoca; immagini di pubblico dominio.
14: immagine di proprietà di Leigh Anne Kenney.
15: norwayeritage.com
16: Gjenvick-Gjønvik Archives
17-19: immagini tratte da "The Graphic" del 14 gennaio 1893.
20: immagine di proprietà di Anne Mayoh.
21-23: "The Star", n. 7707 (16 maggio 1903), p. 4; "The Star", n. 7709 (19 maggio 1903), p. 2; "The Washington Times", n. 3260 (15 maggio 1903), p. 1.
24: Gjenvick-Gjønvik Archives
25: Fred Pansing, *The Cunard Liner R.M.S. Umbria off Brooklyn Heights*, 1884.
26: William Stott of Oldham, *S.S. Umbria*, 1899.
27-36: fotografie e cartoline d'epoca; immagini di pubblico dominio.
37: cartolina del dicembre 1908 (fonte: tappin-family.org.uk).
38: fotografia d'epoca; immagine di pubblico dominio
39: cartolina dell'agosto 1904 (fonte: tappin-family.org.uk).
40: foto d'epoca; immagine di pubblico dominio.
41: Christian Benjamin Olsen, The cruiser Heimdal, 1915, Royal Danish Naval Museum, Copenhagen.
42: Fleetwood Maritime Heritage Trust and The Bosun's Watch.
43: fotografia d'epoca (fonte:wrecksite.eu).
44: rielaborazione cartografica dell'Autore.
45: cartografia tratta da i.imgur.com.
46: rielaborazione cartografica dell'Autore.

47-48: “Ships freighters boats”, Detroit Publishing Company, 1904.
49-51: Minnesota Historical Society.
52-53: foto d’epoca con relativo dettaglio rielaborato dall’Autore (fonte: maritimehistoryofthegreatlakes.ca).
54: rielaborazione grafica da daytripper28.com/northeastern-mn/split-rock-lighthouse/.
55-56: cartoline d’epoca, Hammon Publishing Co., Minneapolis and Chicago, nn. 361 e 360
57: “Detroit News”, *13 novembre 1913, p. 1*
58-60: fotografie d’epoca; immagini di pubblico dominio.
61-65: Thomas E. Leary, Elizabeth C. Sholes, Buffalo’s waterfront, Charleston (South Carolina), Arcadia Publishing, 1997, p. 102.
66-67: Great Lakes Marine Collection of the Milwaukee Public Library and Wisconsin Marine Historical Society.
68: Ella Isabel Fraser, *Cataraqui Bridge and Toll House*, 1900 ca., Toronto Public Library.
69-72: cartoline d’epoca; immagini di pubblico dominio.
73: cartolina d’epoca; immagine di pubblico dominio.
74: USSM, fondo “Umbria, Archivio riservato dei rapporti del R° Incrociatore Umbria, anni 1894-1905”, b. 2234, fasc. 11.
75: “La Tribuna Illustrata della Domenica”, 1 gennaio 1899.
76-77: cartoline d’epoca; immagine di pubblico dominio.
78-80: per gentile concessione di Giorgio Spazzapan, Associazione Italiana Documentazione Marittima e Navale, Lessico del naviglio d’Italia e d’Austria-Ungheria.
81: “Emporium” vol. I, anno I, gennaio 1895, p. 20.
82: per gentile concessione di Corrado Cherini.
83, 84, 86: per gentile concessione di Giorgio Spazzapan, Associazione Italiana Documentazione Marittima e Navale, Lessico del naviglio d’Italia e d’Austria-Ungheria.
85: per gentile concessione di Italianliners.com, fondo Maurizio Eliseo, Trieste.
87-89: Archivio di Stato di Livorno, Archivio storico del Cantiere navale Luigi Orlando.
90: mediagallery quilivorno.it.
91-92: naviearmatori.net.
93-94: per gentile concessione di Ladi Minin, archivio storico fotografico privato delle produzioni navali della *Fincantieri*, Trieste.
95: Arditi XXII Reparto d’Assalto (fonte: facebook.com/ArditiXXII/)
96: Museo Marinaro Gio Bono Ferraro, Camogli.
97: per gentile concessione di Ladi Minin, archivio storico fotografico privato delle produzioni navali della *Fincantieri*, Trieste.

98: per gentile concessione di Giorgio Spazzapan, Associazione Italiana Documentazione Marittima e Navale, Lessico del naviglio d'Italia e d'Austria-Ungheria.
99: cartolina postale, edizioni The Geo Powers Print, Nuova York; immagine di pubblico dominio.
100: cartolina d'epoca; immagine di pubblico dominio.
101-102: per gentile concessione di Ladi Minin, archivio storico fotografico privato delle produzioni navali della *Fincantieri*, Trieste.
103-108: cartoline d'epoca; immagini di pubblico dominio.
109: per gentile concessione di Ladi Minin, archivio storico fotografico privato delle produzioni navali della *Fincantieri*, Trieste.
110-111: Piero Re, Facebook.
112, 125 e 132: per gentile concessione di Miriam Saker, responsabile Cassiopeia Crociere, Roma.
113: cartolina d'epoca; immagine di pubblico dominio.
114: manifesto pubblicitario (fonte: Zaidan Gallery, Ocean liner, Pinterest).
115: per gentile concessione di Ladi Minin, archivio storico fotografico privato delle produzioni navali della *Fincantieri*, Trieste.
116: per gentile concessione di Giorgio Spazzapan, Associazione Italiana Documentazione Marittima e Navale, Lessico del naviglio d'Italia e d'Austria-Ungheria.
117-118: "Il Tempo e la Storia", raistoria.rai.it, 2 febbraio 2017.
119 e 124: USSM, fondo "Archivio mercantile", b. 27, fasc. U-1, 9/2, "P/fo Umbria".
120-123: mymilitaria.it
126-130 e 135: per gentile concessione di Giuseppe Pugliese, Circolo Subacqueo Blumarea, Roma.
126, 131, 133, 134: per gentile concessione di Massimo Bicciato, Archivio Fotografico La Compagnia del Mar Rosso.
136: per gentile concessione di Corrado Cherini.
137: "Le Cento Città d'Italia. Chioggia", Anno XXX (1895), suppl. n. 10478 del "Secolo".
138-139: Azienda Speciale per il Porto di Chioggia (ASPo Chioggia).
140: per gentile concessione della fotografa Rita Cantoni.
141: sailboatdata.com.
142: Jim Taylor yacht designs (fonte: tayloryachtdesigns.com).
143: per gentile concessione di Corrado Cherini.
144: naviearmatori.com.
145: Associazione Navimodellisti Bolognesi (fonte: anb-online.it).
146: Archivio United States Merchant Marine.
147: rielaborazione grafica dell'Autore da historisches-marinearchiv.de.
148: fotografia d'epoca di pubblico dominio (fonte: buddecke.de).
149-150: U.S. Naval Historical Center Photograph.

151: *Alexandre Jean-Baptiste Brun, Manifesto per la Chargeurs Réunis*; immagine di pubblico dominio.
152: rielaborazione grafica dell'Autore.
153: USSM, fondo "Attacchi alle basi", b. 7, fasc. 1060.
154: cartolina d'epoca; immagine di pubblico dominio.
155: the-blueprints.com
156: ilfarodiving.it
157: Scuola sommozzatori Catania (scuolasommozzatori.com).
158: interlicchiafamily.net
159: "Mariners Museum Library", Newport (Virginia)
160: moerakiboulders.co.nz.
161: cartolina d'epoca; immagine di pubblico dominio.
162-163: flotilla-australia.com.
164: National Anzac Centre (nationalanzaccentre.com.au).
165: Australian War Memorial (fonte: anzaccentenary.vic.gov.au).
166: anzaccentenary.vic.gov.au.
167: National Anzac Centre (nationalanzaccentre.com.au).
168-169: Australian War Memorial (fonte: awm.gov.au).
170: benhamphilatelic.com.
171: Museo Naval, Madrid (fonte: todoababor.es).
172-174: Yves Dufeil, Franck Le Bel, Marc Terrailon, *Navires de la Grande Guerre. Saint-François d'Assise*, pdf on-line dal 4 ottobre 2009; immagini tratte da cartoline storiche di pubblico dominio.
175-176: cartoline d'epoca; immagini di pubblico dominio.
177: pages14-18.mesdiscussions.net.
178: idyllicocean.com.
179: Rick Cox collection, fotografo sconosciuto.
180: aserne.blogspot.it.
181: foto di Bernd Weber (fonte: shipspotting.com).
182: La Nueva Conferry (twitter.com/lanuevaconferry).
183: elbland.de
184: helderline.nl.
185: alilaurogruson.it/san-valentino.
186: cartolina d'epoca, proprietà dell'Autore.
187: fotografia d'epoca di proprietà di Edoardo Silvi (fonte: jeanwilmotte.it).
188-190 e 192: per gentile concessione di Giorgio Spazzapan, Associazione Italiana Documentazione Marittima e Navale, Lessico del naviglio d'Italia e d'Austria-Ungheria.
191: Francesco Ogliari, *La navigazione sui laghi italiani. I laghi minori*, p. 228.
193: cartolina d'epoca; immagine di pubblico dominio.