

Attilio Borda Bossana

PRAESIDIUM MARI

LA FALCE DI MESSINA: VICENDE DI MARE E DI TERRA



CREDITI

Referenze fotografiche

Saro Arnone, Luciano Grazioli, Giò Isolino, Rocco Papandrea, Federico Patellani, Giovanni Peditto, Mikail Trofimov, Willem Van de Poll, Michelangelo Vizzini e collezionisti privati

Ricerche immagini

Caledonian Maritime Research Trust
Stichting Maritiem-Historische Databank
Gallica, archivio della Bibliothèque nationale de France
ShipsNostalgia.com
AnticaMessina.it
www.naviearmatori.net
www.marina.difesa.it

Ha contribuito al progetto editoriale



Rotary club Messina Distretto 2110 – Sicilia e Malta
Fondato nel 1928



Gruppo Fire, 1° player indipendente in Italia
nella gestione del credito

In copertina

Abraham Casembrot (? ,1593 circa-Messina 1658): Frontespizio, dalle *Vedute del Porto di Messina*.
Parigi, Bibliothèque Nationale



Progetto grafico, impaginazione e stampa:

Stampa Open Srl Messina, tel. 090346173

Piattaforma tecnologica: Alessandro Bruschetta e Daniele Lamparelli

Finito di stampare nell'Ottobre 2024

Un porto è un luogo incantevole di soggiorno per un'anima stanca delle lotte della vita. L'ampiezza del cielo, l'architettura mobile delle nuvole, i colori cangianti del mare, il luccichio dei fari, sono un prisma meravigliosamente adatto a distrarre gli occhi senza mai stancarli. Le forme slanciate delle navi, con la loro complicata attrezzatura, alle quali l'onda imprime armoniose oscillazioni, servono a conservare nell'anima il gusto del ritmo e della bellezza. E poi, soprattutto, c'è una sorta di piacere misterioso e aristocratico, per colui che non ha più né curiosità né ambizione, nel contemplare, disteso sul belvedere o appoggiato sul molo, tutti quei movimenti di coloro che partono e di coloro che tornano, di coloro che hanno ancora la forza di volere, il desiderio di viaggiare o di arricchirsi.

CHARLES BAUDELAIRE
Lo spleen di Parigi (1869)

INTRODUZIONE

Il mare è sempre stato orizzonte d'ispirazione letteraria, capace di accompagnare sulle onde pensieri e storie, immagini e versi, da Omero a Coleridge, ma anche di scoperte ed approfondimenti storici.

Messina, con i suoi 55 km di costa, è città che coabita in tutta la sua lunghezza con il mare, con le sue leggende, con le sue tragedie, ed ha convissuto ed è condannata o eletta, a coesistere per sempre, traendone isolamento ed emarginazione ma al tempo stesso potenzialità di comunicazione, rivalse e affermazioni come in un remoto passato.

Dal porto, dallo Stretto, dalle navi transitate, da una penisola di incredibile suggestione per forma e posizione che delimita la "zona Falcata", si possono decifrare vicende di mare e di terra, memorie di uomini e eventi che accompagnano l'affascinante interpretazione di pagine del vissuto storico.

Un viaggio attraverso narrazioni che finiscono per essere esplorazione di "talenti" visuali e non, traversata che aiuta a comprendere "l'ossimoro della città di scatole impazzite e disordinatamente sovrapposte, di spazi erosi, di paesaggi compromessi, di funzioni perdute", ma anche di eventi dimenticati o analisi mai iniziate.

Tra l'altro quel rapporto fisico e territoriale esistente tra la città, la zona falcata e la Cittadella ha spesso regolato un fragile sistema, quasi di causa effetto che reciprocamente non fa espandere una, senza distruggere parti dell'altra.

Non è comunque la forma, ma la funzione a separare la città dall'area falcata, e solo recenti studi hanno dato percezione che la storia della Cittadella è, in qualsiasi o qualsivoglia modo, anche storia di Messina. Storia nella storia che ha fissato nella memoria collettiva la falce, il forte San Salvatore

e la lanterna di San Raineri, punti di riferimento costanti e senza tempo. Il *Mare di città* come lo definisce in un recente meticoloso saggio Nicola Aricò, quanto necessario per la comprensione stessa della storia di Messina e della sua metamorfosi contemporanea, non è la semplice inversione della definizione identitaria di «città di mare», è piuttosto il racconto e l'accurata ricostruzione di quei processi di trasformazione urbana avvenuti sulla terraferma ma di fatto originati dal mare, dal suo esserci stato come protagonista sin dall'esordio insediativo.

Questo *mare di città*, e la terraferma che lo delimita come un singolare atollo, racchiudono la singolarità delle vicende che differenziano Messina rispetto ad altre città portuali del Mediterraneo, e caratterizzano il suo complesso e tormentato rapporto con la memoria.

Rappresentazioni architettoniche, geografiche, visuali, tradizioni e vicende spesso trasportate nella cultura letteraria, costituiscono una narrazione che va apprezzata nel suo insieme. Per la sua posizione privilegiata la penisola di San Raineri è definita "origine della città e patrimonio ambientale di valore unico nella storia del Medioevo", un'area peraltro ad altissima densità di testimonianze architettoniche e non solo. Il profilo di una città il più delle volte, si definisce attraverso la sua storia, le sue modificazioni, le sue celate trasformazioni e il territorio diventa così, occasione di lettura per scoprire specificità ed unicità, riconosciute non solo dalla comunità che vi vive.

È quel *genius loci*, quello spirito del luogo, che si ritrova in *vicende di mare e di terra*

PREMESSA

«**L**a Sicilia Nord Orientale viene costituita precisamente dalla provincia di Messina, i cui confini sono: a Nord il mar Tirreno, a levante lo Stretto (Mar Ionio), a mezzogiorno, il torrente Alcantara con la provincia di Catania, e a ponente il torrente Pollina con la provincia di Palermo. Tali confini sono anche quelli del Compartimento Marittimo secondo la circoscrizione stabilita dal Codice per la Marina Mercantile e relativo regolamento. Lo stretto di Messina, nella sua breve larghezza, costituisce uno dei punti più interessanti del mondo, sia per i caratteri del mare, che per quelli delle terre ch'esso separa fisicamente, ma unisce sotto gli altri rapporti della viabilità e dell'industria Marittima»*.

Coi pirati di Cuma vennero i coloni di Calcide e dell'Eubea ma i fondatori ufficiali furono, secondo la leggenda, Perieres cumano e Cratemenes, calcidese, in età contemporanea alle colonie greche più antiche di Sicilia, dell'VIII secolo a. Cr. Zancle, a differenza di altre città greche, fu una vera e propria colonia marinara; il nome stesso deriva dalla forma a falce del porto del quale si resero, primi fra tutti, padroni i pirati della città di Cruna. Si narrò che la penisola San Rainieri fu costituita nello Stretto da una falce lasciata cadere da Saturno, ma pare assodato che ivi appunto sorse la primitiva città. «Il meraviglioso gigante Orione – dice Diodoro – fabbricò con grosse moli il porto chiamato Atte. Il padre delle storie siciliane, il Fazello**, dice che i Siciliani edificarono una città, e dalla piegatura e tortezza di quel luogo (il quale da loro a quel tempo era chiamato Zanella),

fu nomato Zancle». I ruderi, di grossi mattoni e grandissime pietre tagliate in quadro furono veduti dal Fazello tra la chiesa San Salvatore (ora Forte) e la Torre ove si mette il fanale ai naviganti (Faro S. Rainieri). Distrutta la città della Falce da Anassila, questo la fece riedificare nel luogo odierno e dal nome della sua patria e dei suoi compagni, la chiamò Messenia. La penisola San Rainieri divenne quindi da quel tempo proprietà privata e nel VI secolo di Cristo appartenne al martire Placido, e si chiamò Lingua di San Placido. Verso il 1000 fu chiamata Isola di San Giacinto, ed isola pare che fosse realmente secondo un diploma di Re Ruggero (1134). I fossati attorno alla Cittadella fino al 1861 e la comunicazione a mezzo di un canale fra il porto e Maregrossa, resero fino a pochi anni or sono isola vera quella che ora è la penisola di San Rainieri. Essa venne così denominata da un romito Rainieri (taluno ha dimostrato doversi dire Raneri, ma la questione non ha importanza) che nel XII secolo vi abitava in una misera capanna, fra i ruderi della spiaggia, presso la attuale Lanterna e che la notte usciva con un lume per avvisare i naviganti del pericolo del Garofalo (Cariddi). A levante del San Salvatore, e precisamente ove ora sorgono gli uffici del Comando Marina, esistevano le Saline di Messina che dai monaci basiliani passarono a certo Paolo Lupo. Questi, con testamento 1585 le lasciò all'Ospedale Civile. Le Saline durarono fino alla metà del secolo XIX ma l'entità del loro prodotto non è mai stato ragguardevole, sia per la loro limitatissima estensione che per la posizione geografica, tra gli alti fondali dello Stretto e del Porto».

* E. Gamberini, *Monografia marittima della Sicilia nord-orientale*, Messina, 1918.

**Nella prima metà del secolo XVI scrisse la sua *Storia di Sicilia* tradotta in lingua toscana da Remigio Fiorentino, voi. I, deca I, libro II, cap. II, pag. 145, Palermo, 1830.



VICENDE DI MARE E DI TERRA

Ignoto, *Messane*, part., sec. XVIII, collezione privata milanese

«**Q**ui un continuo ancorare, scaricare e salpare di legni provenienti da tutti i paesi dei Rùm; qui raccolgonsi le grandi navi e i viaggiatori ed i mercanti sia delle terre dei Rùm o sia dei Musulmani, vi traggono d'ogni banda. E splendidi i mercati, numerosi i compratori, facilissima la vendita. Il porto è una gran meraviglia, rinomato in tutto il mondo, poiché non v'è nave che non possa ancorare accosto alla spiaggia per scaricare le merci passandole di mano in mano»

Così annotava il geografo Muhammad al-Idrisi - il quale descrisse minuziosamente il Regno di Sicilia ai tempi di Ruggero II (1129) - evidenziando di Messina la sua posizione geografica di notevole importanza strategica, che la rese uno degli scali porti marittimi di maggior rilevanza nonché il fulcro delle attività commerciali del Mediterraneo dal XII al XVII secolo¹.

Il geografo elogia e descrive il porto e lo Stretto e definisce l'approdo della Città una gran meraviglia. Era ben nota, già ai suoi tempi, anche la pericolosità dello specchio d'acqua compreso tra le coste siciliane e calabresi. Ne sottolinea infatti che "la navigazione è difficile, e per la corrente marina massime quando il vento spira contro la acqua; insidie per i naviganti che si manifestano nel momento in cui le acque escano [dallo stretto] e nella stessa ora che altre acque [vi] entrano. Lo scontro



G. van Wittel "Veduta del Porto della Città di Messina", part., 1713, Museo dell'Ateneo di Messina

delle correnti viene definito terribile e per chi trovasi avviluppato tra quelle due [correnti] non si salva, se non per grazia del sommo Iddio". Quello di Messina, integrato nella struttura urbana della città, è un porto naturale interamente provvisto di banchine per offrire un sicuro rifugio da qualsiasi vento. Posto su una rotta essenziale per il commercio, con l'avvento dei Romani divenne il principale dell'Isola e la città fu "Civitas Foederata" di Roma, ottenendo molti privilegi nel settore marittimo e commerciale. Questa felice stagione ebbe una fase critica durante le dominazioni dei Bizantini e degli Arabi; i Normanni, invece, con il conte Ruggero in particolare, riportarono Messina e il suo porto in auge².

Ed in tale periodo Messina fu anche sede del Consolato del Mare, tribunale formato da Consoli liberamente eletti da mercanti e navigiorum primates che emanava norme ed ordinanze per la regolamentazione dei rapporti tra i commercianti, esentava i messinesi da gabelle, dogane ed altri pagamenti per mare e per terra e stabiliva altri vantaggi commerciali che potenziarono ancora di più i traffici³. Con la costruzione di un nuovo arsenale e della Darsena, l'istituzione di un Ammiragliato con giurisdizione sul porto, si contribuì a renderlo uno dei porti più importanti del Mediterraneo dal punto di vista militare e commerciale. Tra luglio e

agosto 1571, vi si concentrò la Flotta della Santa Lega voluta da papa Pio V, al Comando di Don Juan de Austria, figlio naturale di Carlo V, costituita da circa 300 navi, per contrastare, nella Battaglia di Lepanto, l'espansione dell'Impero Ottomano nel Mediterraneo.

L'attività economica, i floridi commerci e i privilegi goduti inasprirono i rapporti con le altre città siciliane e Palermo fece sì che gli spagnoli riducessero i benefici concessi alla città e al porto. Il Senato messinese allora cacciò lo Stratigò spagnolo e si alleò nel 1674 con i francesi contro la Spagna in una rivolta che venne repressa violentemente nel 1679, con conseguente abolizione di tutti i privilegi e del Porto Franco. Istituito nuovamente nel 1784, esteso nel 1848 a tutta la città fu abolito definitivamente nel 1879⁴.

Le particolarità del porto naturale di Messina e della sua falce, da sempre crocevia di mercanti e galee armate, furono ben descritte dal regio camerale e senatorio architetto Gianfrancesco Arena, nel preambolo del Ripari ai danni del porto di Messina: "...ove tra singolari pregi, il più ammirevole vi ha consegnato l'istessa Madre Natura? Egli è quel porto di Messina (i meglio non vogliara dire il porto di tutta la Sicilia) di cui a confidarne il suo natio nobilissimo essere, foz'è pria riflettere alla condizioni dell'Isola,



Battaglia navale sullo Stretto del pittore olandese Jan Karel Donatus van Beecq (1638-1722) National Trust for Scotland, Hill of Tarvit Mansionhouse & Garden

indi il sito, che nella medesima forti, (che è quello appunto, che a noi in forte toccò per felicissima Patria): e così se ne rileveranno infallibilmente i suoi distintissimi pregi, che tanto interessano non che solo i propri abitanti, e quegli tutti dell'intera Isola, ma in oltre dell'Universale Navigazione⁵. Con i Borboni la città tentò di recuperare i traffici e gli scambi che tanto l'avevano resa florida in passato e alla fine dell'800 sorsero nella città edifici strumentali dell'attività marittima, come il mercato coperto, i magazzini generali e la stazione dei traghetti.

Il sisma catastrofico del 1908 ed i conseguenti danni portarono alla crisi della città e ad una inevitabile contrazione delle attività portuali. Nonostante ciò l'identità di Messina, come città mercantile si è sempre connaturata alla caratterizzazione del suo porto. Uno scalo attenzionato da naviganti e viaggiatori per la facilità di attracco anche di navi di grosso tonnellaggio, ma soprattutto punto d'arrivo di mercanti provenienti da vari paesi del Mediterraneo⁶.



HMS Pearl



Zephir



Pirofregata Messina

LA FREGATA *HMS PEARL* SOLCA LO STRETTO NEL 1765

In un'opera pittorica del 1821 di Thomas Luny (1759-1837), tra le navi che attraversano lo Stretto di Messina, è raffigurata l'*HMS Pearl*. La nave commissionata nell'aprile 1762, varata a Chatham Dockyard e allestita con il capitano Joseph Deane, a Downs, era una fregata della Royal Navy britannica armata da 32 cannoni della classe Niger. Prestò servizio nel Nord America britannico fino al gennaio 1773, quando salpò per l'Inghilterra per le riparazioni utili a tornare nel marzo 1776, per la guerra d'indipendenza americana, a scortare le navi che sbarcarono truppe a Kip's Bay. Nel marzo 1763 fu rimessa in servizio sotto il capitano Charles Saxton e il 22 maggio 1764 partì per Terranova nell'America britannica. Dopo lavori strutturali cui fu sottoposta tra luglio e dicembre 1786, salpò per il Mediterraneo il 22 marzo 1765 e transitò dinnanzi Messina. Ritornò negli Stati Uniti nel 1789 con il capitano George Courtnay e poi si ricongiunse nuovamente alla flotta mediterranea, dal 22 ottobre 1799.

La *Pearl* si unì alla flotta del vice ammiraglio George Elphinstone impegnata per quasi un anno, a tentare di interrompere il commercio nemico attaccando le numerose navi mercantili lungo la costa europea con la Spagna, rientrata in guerra come alleata della Francia e nel gennaio 1800, la fregata britannica catturò un brigantino spagnolo e uno francese.

La *Pearl* nel Mediterraneo prese parte alla battaglia di Alessandria nel 1801, facendo parte delle unità di scorta alla grande forza di 16 mila soldati e più di 100 navi riunita a Malta in preparazione di un'invasione dell'Egitto ottomano, occupato dai francesi. La spedizione arrivò ad Aboukir Bay il 1° febbraio 1801 e i francesi si arresero il 2 settembre, dopo un lungo assedio.

Il 28 febbraio, mentre era in crociera con l'*HMS Santa Teresa*, la *Pearl* catturò una nave mercantile genovese sulla via del ritorno, carica di merci provenienti da Marsiglia. Le due fregate britanniche riuscirono in seguito a salvare il carico da un tartan genovese.

La *Pearl* faceva parte della squadriglia del commodoro John

Borlase Warren quando, il 1° agosto, fu chiamata all'isola d'Elba per dare il cambio alla guarnigione britannica di Portoferraio, assediata dall'inizio di maggio.

Tra le prime navi ad essere ritratte a solcare lo Stretto di Messina nel 1700, furono due imbarcazioni, una inglese ed una olandese in un dipinto probabilmente ispirato da una stampa della serie "100 città del mondo" pubblicata da Schenk ad Amsterdam nel 1702, che aprì anche una sede a Lipsia e fece circolare le sue stampe a livello internazionale. Il St John's College di Oxford, possiede con tema marini un paio di dipinti ad olio su tavola dell'inizio del XVIII secolo, precedentemente identificati come vedute di Plymouth, di cui uno ha il forte e il cantiere navale di Sheerness come sfondo e l'altro è una copia abbastanza fedele di una stampa di Messina "la città principale della Sicilia", come descritto nella didascalia olandese e latina. La differenza principale è che la stampa mostra due navi da guerra olandesi al largo del porto di Messina; nel dipinto quello a sinistra, è uno osservato dallo stesso punto di vista ma con una caratteristica poppa inglese, bandiera rossa e disposizione delle vele leggermente diversa. Probabilmente si ispira a un esempio di van de Velde il giovane, anche se l'artista inglese di entrambe le opere non è identificato.

Sono vari i dipinti del XIX sec. con navi a vela che lasciano il porto di Messina e tra gli autori fu l'americano William Bygrave che documentò, dopo la Guerra d'Indipendenza nei primi decenni del diciannovesimo secolo, la presenza di navi mercantili degli Stati Uniti, con destinazioni in Cina, Giappone, India, Africa ed Europa ed in particolare a Messina. Entro la metà del secolo, la ritrattistica navale divenne sempre più di moda e gli artisti fiorirono nei principali porti marittimi.

William Bygrave dipinse diverse navi tra il 1858 e il 1862 a Messina, e si fece apprezzare nel ritrarre le forme complicate, il sartame della nave, e le figure in primo piano, conferendo

un colore locale esotico a quello che altrimenti poteva essere il dipinto di una nave non legata al territorio.

In particolare lo si nota nel dipinto del clipper *Zephyr* nel porto di Messina; sulla nave sventola uno stendardo con il nome dell'imbarcazione e la bandiera degli Stati Uniti. I personaggi ritratti sulla costa continuano nelle loro attività, mentre una nave di linea francese saluta al passaggio al traverso del forte raffigurato a sinistra. In primo piano due cani e un uomo e una donna a cavallo e un'altra donna ammira fuori dal suo balcone la nave che sfila verso l'uscita del porto. Il dipinto del 1842, fu riprodotto in una litografia nautica nel 1942 dalla Ketterlinus Litho. Mfg. Co. a Filadelfia, per commemorare il loro centesimo anniversario, con l'incisore che nel 1942, ne cambiò la data sulla stampa per farla coincidere con il 100° anniversario della Ketterlinus Lithographic Company.

Un brigantino norvegese è proposto in un altro dipinto datato 1824, ancorato fuori del porto all'esterno della zona falcata e di epoca successiva, è la rappresentazione di una goletta danese che lascia il forte S. Salvatore su cui sventola già il tricolore italiano. Quest'immagine si ispira ad una precedente raffigurazione di una nave inglese che lascia a dritta forte S. Salvatore, che esibisce il vessillo borbone, mentre è proposta la medesima scenografia sulla banchina portuale di Messina.

Se tutte le navi furono raffigurate in uscita dal porto, il *New-boy*, è ritratto mentre lascia il porto con le vele a segno. Il brigantino costruito a Owls Head, nel Maine nel 1854, era impegnato nel commercio triangolare verso il Mediterraneo con merci del New England, poi verso le Indie occidentali con vino, olio e frutta e di nuovo a Boston con un carichi di zucchero, melassa e rum.

Tra le navi della flotta francese nello Stretto ci fu anche la *Vierge*, armata con 34 cannoni nel 1638 e naufragata a Messina il 22 novembre 1650. Ordinata⁷ dal cardinale Richelieu e Luigi XIII dall'Olanda nel 1637, fu inizialmente identificata per errore come *Fleur de Lys* in un dipinto di Adam Willaert 1577-1669⁸ ove la nave appare con i colori del re di Francia.



Nave da guerra inglese ed olandese nello Stretto, dinanzi la zona falcata (1700); dipinto di scuola inglese conservato al St John's College, University Oxford



Il clipper americano *Zephyr* in un dipinto di William Bygrave (XIX sec.) che lo ritrae all'uscita dal porto di Messina

PIROFREGATA *MESSINA*

Il 18 agosto 1867 fu una data significativa nella storia portuale della città dello Stretto per lo scalo inaugurale della pirofregata *Messina*, prima e unica nave militare a portare il nome Messina.

Per lo storico appuntamento della nave nella città che le dava il nome, l'Amministrazione comunale offrì un "Grandioso spettacolo di gala" in onore degli ufficiali e dell'equipaggio, al teatro Vittorio Emanuele. Per l'evento il poeta Vincenzo d'Amore scrisse un canto celebrativo, musicato dal compositore Salvatore Neri, il cui testo fu stampato dalla Stamperia del Progresso e distribuito al pubblico in sala.

Tutto accadde mentre il clima cittadino non era certo sereno anche per le dichiarazioni rese dal sindaco Giuseppe Cianciara nella seduta del Consiglio comunale del 26 giugno 1867, quando comunicò "come in vista dello sviluppo del colera nell'Isola, la Giunta si è premurata adottare e disporre diversi mezzi di preservazione; preparandosi ad un tempo quei rimedi di repressione che sarebbero rigorosamente indispensabili ad arrestare il progredimento del morbo in caso d'invasione". L'emergenza sanitaria determinò anche la crisi insanabile nell'ambito dell'Amministrazione, con il suo scioglimento e a reggere le sorti del governo comunale rimase Giuseppe Cianciara, nominato, con R.D. 28 agosto 1867, Regio Delegato Straordinario del Comune di Messina, fino al 6 dicembre 1867. Durante il periodo della reggenza, l'epidemia colerica si propagò anche a Messina, ma le misure preventivamente adottate consentirono ben presto di arginarne i nefasti effetti. Alla ripresa dell'Amministrazione ordinaria, nel dicembre del 1867, il Consiglio tributò lodi e ringraziamenti a Giuseppe Cianciara per l'opera svolta. L'epidemia di colera, che imperversava nel bacino del Mediterraneo da oltre due anni, a Messina era stata contenuta e debellata nel giro di pochi mesi. Per il varo della pirofregata *Messina*, avvenuto nei cantieri navali di Castellammare di Stabia, il 20 dicembre 1864, Fe-

lice Bisazza aveva scritto anche il componimento "Ai Prodi della nuova Pirofregata *Messina*"⁹.

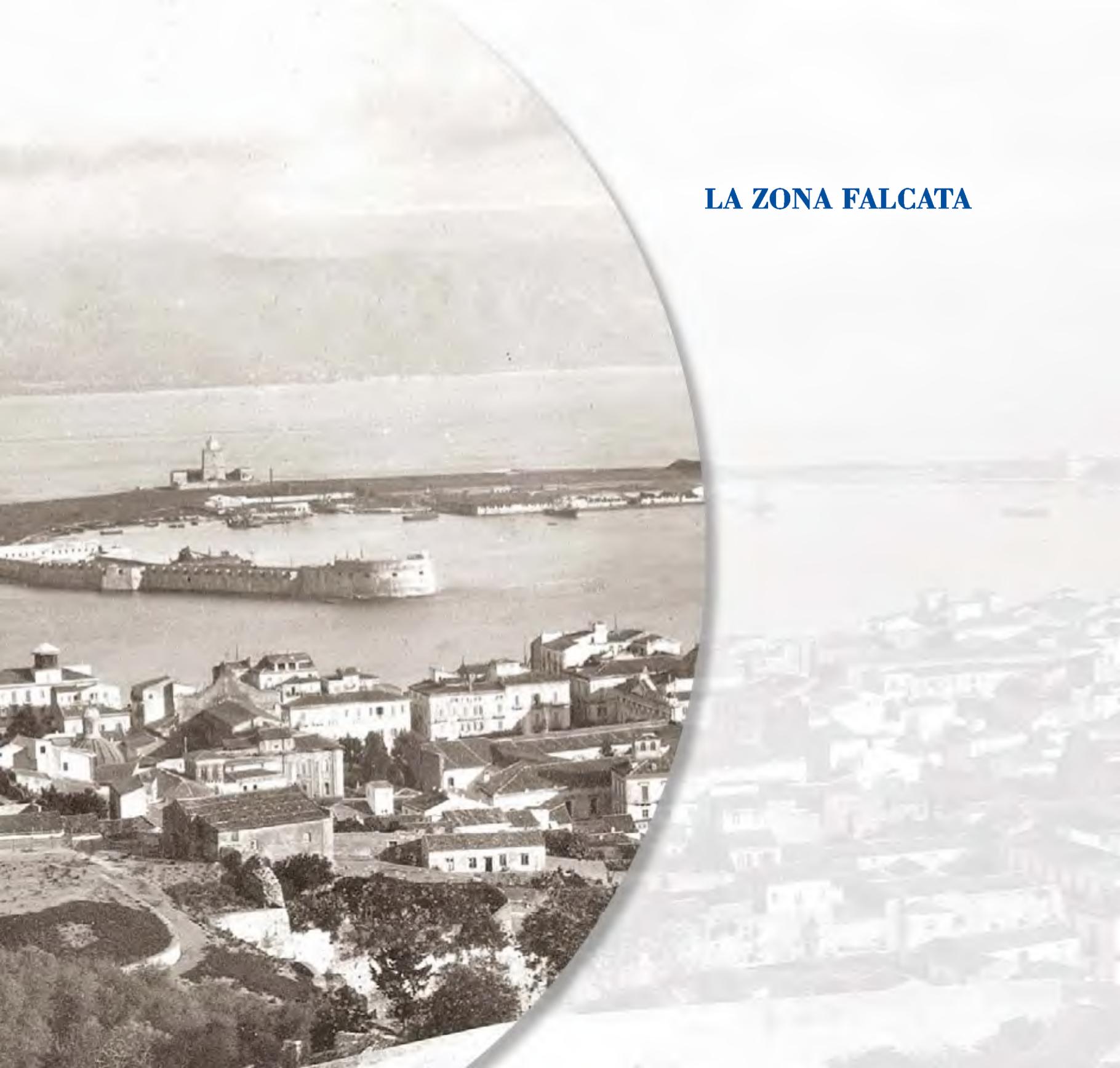
L'amministrazione comunale di Messina il 21 febbraio 1867, aveva donato a quella unità della Regia marina la "bandiera di combattimento", con il tradizionale cofano, entrambe conservate al Museo dell'Arsenale di Venezia.

Costruita come pirofregata a elica¹⁰ della classe *Principe di Carignano*, dopo l'applicazione di piastre di ferro da 110 mm, fu classificata pirofregata corazzata di 1° ordine. Entrata in servizio nel febbraio del 1867, aveva un dislocamento di 4313 tonnellate con sei caldaie cilindriche che sviluppavano una potenza di 600 Hp nominali per una velocità di 12 nodi. Operò nelle acque di Civitavecchia nel settembre del 1870, durante la campagna di liberazione di Roma e il primo luglio 1877 fu riclassificata fregata corazzata di 2a classe¹¹. Durante i suoi sedici anni di vita fu impiegata per il normale servizio della squadra navale e a seguito della rapida evoluzione del naviglio corazzato, ne fu escluso l'ammodernamento.



Pirofregata corazzata *Messina*, 1867-1880

LA ZONA FALCATA



Una delle aree di Messina da sempre elemento territoriale con un ruolo importante nella storia della città, è quella della zona falcata. Cornice di un porto antico, la penisola di S. Raineri, è ad altissima densità di testimonianze architettoniche ma anche di vicende umane che si sono consumate, di storie di mare e di terra che hanno cadenzato la secolare narrazione della trasformazione della città. Con la dominazione araba la città

vi facevano scalo alla volta della Terra Santa. Ma prima con la peste bubbonica del 1743 che decimò oltre 40 mila abitanti, e nel 1783, un primo devastante terremoto che provocò 1200 vittime e distrusse la celebre Palazzata, costruita nei primi decenni del '600, e stimata come una delle meraviglie architettoniche del mondo, ne fu interrotta la fase di crescita. La città, nel 1848 subì nuovi danni dai bombardamenti borbonici e

militare sia come scalo commerciale. Una trama di specifiche sedimentazioni storiche che hanno influito sulla trasformazione di una "città porto", stretta tra mare e montagna, e che nell'ottocento vedeva arrivare la maggior parte delle golette e dei brigantini, in particolare inglesi, ma anche francesi, austriaci e sardi. Queste navi facevano scalo a Catania per caricare grano o zolfo, prima di tornare direttamente al loro porto di origine, Cork, Newcastle, Liverpool, Falmouth, Genova, Marsiglia o Trieste.

Come porto franco, Messina rappresentò poi, per il suo regime fiscale e doganale privilegiato, la principale destinazione su cui indirizzare molti prodotti importati per essere poi trasportati in altri porti siciliani, in particolare a Catania. In tale contesto, la capacità di utilizzare il mare per i propri fini, per difenderne le risorse e gli stessi confini marittimi nazionali è da identificare con il potere marittimo che afferisce, secondo l'accezione generalmente riconosciuta, non solo alla sfera militare, ma include quella economica, commerciale, sociale e culturale, tramite lo sviluppo della flotta mercantile, della cantieristica, dei porti e della necessaria logistica integrata e il radicamento di una cultura marinara tra la popolazione¹². L'importanza del porto di Messina derivò da due fattori geografici determinanti: il sito portuale che



Plano de la Ciutadela de Mecina, in manoscritto *Guerra de Cerdena y Sicilia e los anos de 1717-1720*, Barcellona, 1757. Fundacion Lazaro Galdiano (Madrid)

venne fortificata per meglio essere protetta da altre invasioni; le opere furono così imponenti che Messina appariva come una città fortezza oltre che città porto. Con l'occupazione dei Normanni la città cominciò a rinascere e le navi dei Crociati

dopo l'entrata, di Garibaldi nel 1860 registrò diversi sintomi di ripresa, nuovamente poi interrotti dal Sisma del 1908. Il porto ha reso eccellenti servizi durante la Grande guerra e il conflitto etiopico, sia come porto

ne ha fatto un porto naturale ideale e profondo, protetto da un lungo braccio eminentemente strategico e lo Stretto che riveste altresì una doppia funzione, ponte tra due sponde, canale tra due mari. Tale duplicità ha condizionato in gran parte il successo del porto di Messina nel medioevo¹³.

Su questo punto, però, c'è un dibattito tra due tesi, meno contraddittorie di quanto affermano i loro autori; David Abulafia che ritiene Messina¹⁴ fosse “un fenomeno normanno des Crusades”, facendo capire che l'importanza del porto era legata all'unificazione della penisola e dell'isola, ma soprattutto alla posizione di porto strategico sulla rotta delle campagne cristiane. La prima determinò le nuove presenze di mercanti italiani, genovesi, pisani, amalfitani, soprattutto dal XII secolo, poi la formazione di un ceto mercantile autoctono e dinamico mantenendo stretti rapporti con il Levante dal 13° secolo, come risulta dai molti privilegi e franchigie concessi alla città per attrarre traffico ed a scelte imprenditoriali messinesi nella specializzazione commerciale. Stephan R. Epstein, l'altro autore minimizza l'importanza del commercio attivo internazionale con il Levante, e ritiene che il ruolo di Messina era soprattutto legato alla sua funzione di porto di trasbordo tra Sicilia e Calabria, e come sede amministrativa e di commercio

in Sicilia¹⁵. Il declino di Messina dopo i Vespri e il suo recupero dal 1400, sarebbe direttamente legato al rapporto con la Calabria. Lo studioso osserva che nei secoli XIV e XV, un processo di specializzazione e integrazione si registrò nell'ambito di un territorio che univa la Val Demone orientale e la penisola meridionale. Queste due tesi, meno contraddittorie di quanto appaiano, sono effettivamente complementari. Messina ricostruita in ragione di una rigorosa normativa antisismica, fino allo scoppio della seconda guerra mondiale visse un periodo di rinnovato ottimismo. Obiettivo d'incessanti bombardamenti aerei nel '43, fu poi nuovamente distrutta con il suo porto, elemento naturale testimone di cambiamenti dei traffici marittimi, di rimodulazioni del tessuto territoriale, di modifiche di quello economico.

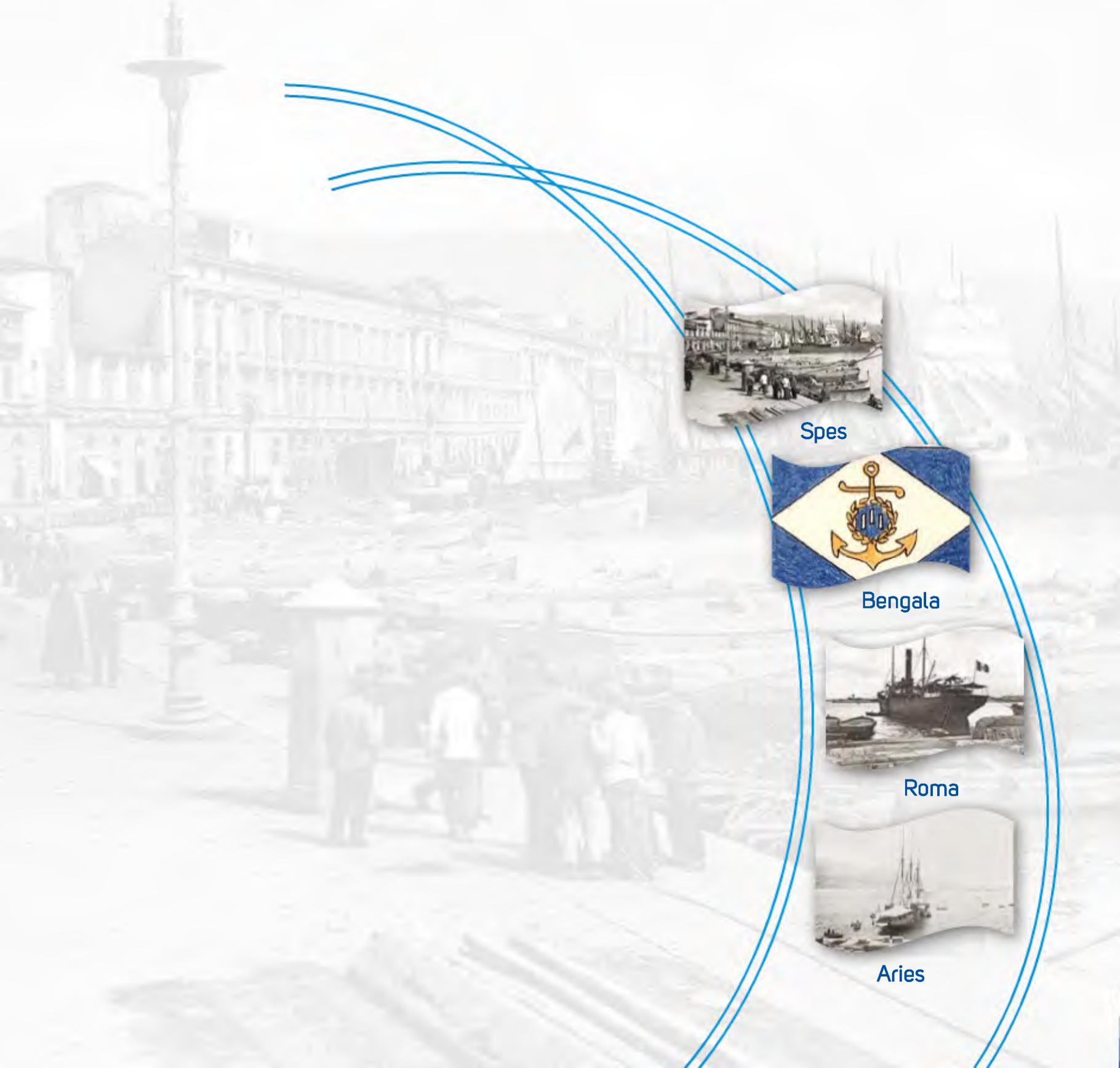
Un porto perciò costantemente protagonista della storia della città, che usando le parole del giornalista Barzini, tratte dalle sue corrispondenze sul “Corriere della sera” del gennaio 1909, “doveva rinascere per ridare alla città il centro generatore delle sue energie... la ragione prima della sua esistenza”; tema quanto mai attuale anche a distanza di oltre cento anni. Dopo un passato importante di “città-porto”, con la Palazzata e le banchine su cui le navi sbarcavano mercanzie provenienti da Occidente

e Oriente¹⁶, Messina è divenuta infatti, prima di essere nodo di transito intermodale tra nord e sud e baricentro di traffici mediterranei, terminale dei flussi migratori per le Americhe o l'Oceania.

Un processo che si è esaurito negli anni settanta e si rigenera in questo secolo, con la stagione dei nuovi approdi delle navi da crociera.

Porto naturale, con una superficie di circa 820.000 mq. ed aree a terra, per circa 50 ettari, è uno tra i più grandi del Mediterraneo con il privilegio di essere al centro della città.

La sua valorizzazione, quale scalo turistico del bacino del Mediterraneo, lo si apprezzerà certamente dalla capacità di creare un sistema-città, utile al maggiore sviluppo turistico e dall'offrire adeguata accoglienza ed assistenza, ad un traffico annuo passeggeri in continua crescita negli ultimi anni e che nel 2023, ne ha fatto registrare quasi 550 mila unità.



Spes



Bengala



Roma



Aries

IL CITTÀ DI MESSINA FECE SCALO NEL PORTO PELORITANO COME SPES

Un cargo varato nel 1870, con il nome *Ariadne* nel cantiere inglese W. Pile & Co. di Sunderland, per l'olandese Wm Ruys & Zonen di Rotterdam, modificò nel corso degli anni, la sua successiva denominazione francese di *Ville de Messina* in quella di *Spes*, e con il nome della "speranza", fece scalo a Messina negli anni precedenti al sisma che distrusse la città. Come *Spes*, fu una delle prime navi dell'armatore Ignazio Messina, figlio di Giuseppe Messina erede di due generazioni di piccoli armatori di Riposto che gestiva una ridotta flotta di piccole navi vinicole che coprivano la rotta tra la Sicilia e Genova trasportando mosti e vini da taglio. Quella nave di "speranza" dell'armatore Messina contribuì ad avviare la crescita della società verso l'odierna dimensione mondiale del suo sistema di vettori marittimi. L'*Ariadne*, con un contratto di acquisto di 270.000 fiorini olandesi, per uno scafo già in costruzione, firmato il 22 marzo 1870, dalla Rotterdam Lloyd per il suo primo piroscavo, fu varata il 17 agosto 1870. Poco dopo iniziò a navigare per lo Stoomboot Reederij Rotterdamsche Lloyd, che aveva sede a Rotterdam, e impiegata su rotte mercantili verso il Mediterraneo. Tramite il broker cargo Wambersie & Zoon la nave fu poi noleggiata alla CV Plate & Reuchlin, per il trasporto merci ed emigranti negli Stati Uniti. L'*Ariadne* partì il 4 luglio 1872, al comando del capitano Bakker da Rotterdam con a bordo emigranti che sarebbero stati i primi olandesi a raggiungere il nuovo mondo con una nave a vapore, salpando da un porto olandese. La nave arrivò il 27 luglio a New York accolta con entusiasmo, la sera del 1° agosto e per celebrare l'evento, fu organizzata una sfilata con fiaccole e



La nave *Ville de Messina* poi denominata *Spes*

musica, quale tributo al comandante per il buon esito della traversata. L'*Ariadne* fece un solo viaggio per la compagnia poiché erano in arrivo le nuove navi e fu restituita quindi al suo proprietario.

Tra il 1873 e il 1874 l'*Ariadne* fu impiegata nelle Indie Orientali Olandesi per il trasporto di truppe e dopo una parentesi mercantile nel Mar Baltico e nel Mar Mediterraneo, tornò a navigare in acque in-

diane, nel 1878 e nel 1879.

L'*Ariadne* fu venduta nell'agosto 1881 alla compagnia francese Armenment Eugene Grosos & Cie, e ribattezzata *Ville de Messine*, operando sulle rotte dalla Spagna ad Algeri con porto di partenza Le Havre. Questa società fu assorbita il primo maggio 1882, dalla Compagnie Havraise Peninsulair de Navigation Vapeur, Le Havre, che mantenne lo stesso nome. Il primo settembre 1887 salvò nei pressi del porto di Dunkerque, l'equipaggio del peschereccio *Agneau de Dieu* e poi il 20 maggio 1900 si incagliò mentre entrava nel porto commerciale di Cherbourg, senza subire avarie. Nel dicembre 1902, durante la navigazione da Algeri a Le Havre, in avvicinamento a Cadice, perse l'elica. La compagnia mantenne in esercizio la nave fino al marzo 1904 per poi cederla ad Angelo Parodi di Genova, che la chiamò *Spes*, e la rivendette nel 1912 a Giuseppe Messina di Genova, che ne mantenne la denominazione. Nel 1913 avvenne l'ultimo passaggio armatoriale con la vendita a S. Maugeri di Catania che la chiamò *Angelina*. Mentre viaggiava con un carico di merci varie da Malta a Tripoli, la nave fu intercettata il 1° giugno 1918, a 20 miglia da Tripoli, al largo della Sicilia vicino a Granitola, dal sommergibile tedesco UB 68, che la silurò affondandola.

DALLE ROTTE PER L'INDIA AL NAUFRAGIO A CAPO RIZZUTO

Al largo di Isola di Capo Rizzuto nel crotonese, a una profondità di 29 metri, giace il relitto del *Bengala*, un piroscafo affondato nel 1889, costruito per l'armatore Ralph Milbanke Hudson Junior e varato nel 1871 a Sunderland, dai cantieri inglesi di Iliff, Mounsey, con il nome di *Mecca*. Fece scalo a Messina nel 1872, anno in cui fu venduta al Lloyd Italiano, compagnia appena fondata a Genova, e ribattezzata *Livorno*¹⁷. Nel 1876 cambiò nuovamente proprietà ed entrò a far parte della flotta della compagnia di navigazione genovese Rubattino e Co., con il nome *Bengala* toccando Messina nel novembre di quell'anno e successivamente nel luglio 1879. Il piroscafo fu venduto per l'ultima volta alla Navigazione Generale Italiana nel 1881, una delle più grandi compagnie di navigazione d'Europa e fece scalo nel porto di Messina, il 16 marzo 1882, sempre per il carico e scarico di merci. Il *Bengala* che poteva anche ospitare 28 passeggeri di prima classe e 260 passeggeri di terza classe, è stato un esempio dello sviluppo dell'industria navale e della propulsione a vapore, e anche della storia della marina mercantile italiana. Le vicissitudini del piroscafo si intrecciarono con le alterne fortune economiche e finanziarie di alcune compagnie di navigazione dell'epoca, tra cui la Navigazione Generale Italiana (NGI), il principale fornitore di servizi marittimi del Regno d'Italia e una delle principali compagnie di navigazione in Europa. Era una nave "ibrida" allestita per essere al tempo stesso nave passeggeri e mercantile, dotata di una propulsione mista a vapore e con armo velico da brigantino con due alberi. Dal 1872 il Lloyd Italiano intraprese principalmente rotte di



Le botti con i derivati agrumari sulle banchine del porto di Messina nel primo novecento.

andata e ritorno, 35 giorni per tratta, tra Genova e Calcutta, toccando i porti di Livorno, Napoli, Suez, Aden e Ceylon. Le merci importate erano soprattutto cotone, caffè, semi, pelli, gommalacca, spezie e salnitro. Con lo scioglimento del Lloyd Italiano il 4 settembre 1876, le tre navi ancora di proprietà, *Livorno*, *Roma*, e *Torino*, furono acquistate dalla compagnia di navigazione guidata dal genovese Raffaele Rubattino¹⁸ che le impiegò su due linee, la prima da Genova, per Livorno, Napoli, Catania, Port Said,

Aden, Bombay e Calcutta; la seconda da Genova a Singapore, con quattro corse annue e almeno due estensioni all'anno da Singapore a Batavia.

Nel 1877 il piroscafo collegava Genova a Calcutta e nel marzo 1878, oltre alle rotte per l'India orientale, fu utilizzata nell'inusuale viaggio verso il Mar Nero e il Mar d'Azov¹⁹.

Con il passaggio della flotta Rubattino alla NGI, anche il *Bengala* fu trasferito al cabotaggio tra i porti di Genova e Trieste e alla rotta commerciale e passeggeri, una volta alla settimana da Trieste a Marsiglia. Nella tarda primavera del 1889 dopo aver fatto scalo a Taranto, la nave era nel Golfo di Squillace, a circa 40 miglia nautiche da Crotona e naufragò, dopo un urto con il fondale roccioso²⁰. Persero la vita due membri dell'equipaggio; un cameriere-cuoco che, preso dal panico, si aggrappò ad un rottame della nave e affondò con essa, e il terzo macchinista che, gettatosi in mare, fu risucchiato da un vortice. I sopravvissuti furono portati in salvo a Crotona dal veliero *Mamma Chiara*. A causa della profondità del fondale fu ritenuto impossibile il recupero del piroscafo della Navigazione Generale Italiana²¹.

PICCOLO PIROSCAFO CHE RAGGIUNGEVA L'INDIA

Aveva un dislocamento di appena 1736 tonnellate ma dal 1873 al 1876, garantì i collegamenti marittimi tra l'Italia e l'India per le esportazioni di merci²². Il *Roma* era stato varato a Sunderland in Gran Bretagna nel 1872 per il Lloyd Italiano che lo impiegò sulla linea per il mar Nero. Dal 1873 seguì la rotta Genova, Livorno, Napoli, Messina, Porto Said, per attraversare Suez e raggiungere Aden, Calcutta e Colombo. Nel 1876 passò alla Rubattino che dal 7 ottobre di quell'anno, lo utilizzò sulla linea Genova, Livorno, Napoli, Messina, Alessandria, Porto Said, As-sab, Calcutta e Bombay. Trasportò numerosi passeggeri alla Spezia per il varo, il 10 luglio 1878, della corazzata *Enrico Dandolo* che rimodernata nel 1894 e mobilitata per la guerra italo turca del 1911, svolse compiti di appoggio e difesa locale a Messina. Alla soglia dei suoi trent'anni di attività nel trasportare merci e passeggeri, passata alla Navigazione Generale Italiana, il *Roma* fu persino impiegato nel 1886, sulla più impegnativa linea Genova, Montevideo Buenos Aires per poi l'anno successivo, essere utilizzato per il trasporto truppe. Per il terremoto di Diano Marina che colpì, il 23 febbraio 1887, la località del savonese in Liguria, il *Roma* il 26 febbraio imbarcò i reclusi del penitenziario di Oneglia, scortati da 40 carabinieri e da molte guardie carcerarie. Tor-



Il piroscafo *Roma* nel porto di Messina e sotto in una immagine del 1881

nata al trasporto merci nel 1887, per garantire i collegamenti con Palermo, Bari, Ancona, Venezia e Trieste, fu anche utilizzata il 23 aprile 1898 per l'imbarco a Marsiglia di una decina di operai italiani, la maggior parte marchigiani e pochi piemontesi, accompagnati dalle famiglie e costretti a rimpatriare a Genova, per la sospensione dei lavori edilizi in corso nella città francese. Nel 1888 fu nuovamente utilizzata per il rimpatrio da Massaua delle truppe italiane; il 13 aprile di quell'anno salpò da Napoli per far tornare in patria scaglioni di militari imbarcati anche sul *Marco Minghetti* e sui piroscafi *San Gottardo*, *Bosforo*, *Vincenzo Florio* e *Archimede*²³. Nel 1889 a bordo del *Roma* partito da Genova il 1° gennaio per Napoli e Messina, fu anche sperimentato un sistema di griglia brevettato dall'ing. Giuseppe Ferrando, per il tiraggio forzato della combustione del carbone nella sala macchine. Una commissione d'ingegneri navali e macchinisti, incaricata dal Ministero della marina, fece il viaggio sul piroscafo, dando parere favorevole per la sua applicazione per una nave a due caldaie fisse a Spezia²⁴. Il *Roma* navigò fino al 1903 quando fu venduto e l'anno seguente demolito.

L'ARIES A INIZIO NOVECENTO A MESSINA

Una presenza insolita nel porto di Messina ad inizio novecento, fu quella dell'*Aries*, archetipo dello yacht a vapore d'alto mare, appartenuto nel 1880 a Sir James Ramsden, uno dei magnati industriali dell'Inghilterra vittoriana. Uno scalo sicuramente turistico che avvenne con il quarto proprietario dell'imbarcazione, George Godolphin Osborne, Duca di Leeds, che aveva sposato, il 13 febbraio 1884, Lady Katherine Lambton, figlia di George Lambton. Il conte di Durham e Lady Frances Hamilton trascorrevano il periodo invernale in Italia a Bordighera dove era già insediata un'importante comunità inglese. I duchi risiedettero prima a villa La Loggia e successivamente si fecero costruire la residenza personale di villa Selva Dolce, dove il 12 marzo 1901 nacque anche il loro unico figlio maschio, John Osborne, XI duca di Leeds. Sir James Ramsden incoraggiò le regate veliche partecipando con il suo yacht, come a Cowes, nell'isola di Wight; nel giro di dieci anni, si stancò dell'imbarcazione che fu venduta prima a Edward Walter Clark, uomo d'affari e banchiere di Filadelfia, velista e noto anche come giocatore di cricket e poi a Edward Hore, figlio di un tenente della Royal Navy e membro del Royal Yacht Club di Cowes e del Club Nautique de Nice. Hore fece parte dell'equipaggio dello yacht *Bona Fide* che, timonato da Howard Taylor, vinse la medaglia d'oro, nella classe Five Tons, alle Olimpiadi di Parigi del 1900. L'*Aries* passò infine alla proprietà del decimo duca di Leeds, George Godolphin Osborne, uno dei più illustri velisti del suo tempo e successivamente commodoro del Royal Yacht Squadron, divenendo una barca molto conosciuta a Cowes, durante gli anni '90 dell'Ottocento e le estati d'oro dell'era edoardiana. Quando scoppiò il primo conflitto mondiale nell'agosto 1914, l'*Aries* fu immediatamente messo a disposizione dell'Ammiragliato inglese, armato e immesso in servizio il 12 settembre come pattugliatore ausiliare. Il cinquantatreenne Duca fece da skipper per quasi un anno durante il quale



L'*Aries* sostò a Messina nel 1911, prima di essere gestito dall'Ammiragliato inglese, armato e immesso in servizio come pattugliatore ausiliare

guidò una piccola flottiglia impiegata inizialmente al largo del Tyne e successivamente nell'area di Dover e Downs. Il duca fu poi trasferito ad un altro comando, e lo yacht *Aries* continuò il suo servizio di sorveglianza. Il 31 ottobre 1915, di pattuglia nelle vicinanze della nave faro di South Goodwin Lightship, avvistò il piroscafo *Verso*, della Clyde Shipping Company che aveva colpito una mina e fece rotta in aiuto dei naufraghi della nave. Il tenente comandante Caulder, responsabile dell'*Aries*, che aveva ordinato ai pescherecci di portare a Dover i sopravvissuti della *Verso*, fu vittima a sua volta di un'altra mina che causò uno squarcio e divise lo yacht in due parti. Quattro ufficiali e diciassette uomini di equipaggio annegarono e altri cinque uomini furono salvati. Le mine erano state posate dal sommergibile tedesco UC-6, al comando di Matthias Graf von Schmettow. L'*Aries* era stata la prima nave varata nel 1873, dalla Barrow Iron Ship Building Company fondata nel 1870, cui seguì la costruzione del piroscafo misto, passeggeri e merci, *Duke of Devonshire*. L'*Aries*, progettata come una goletta di ferro a tre alberi dallo stesso Ramsden misurava 145 piedi di lunghezza ed era dotata di un motore bicilindrico da 50 CV; fu completata nella primavera del 1881²⁵.

**DOVE MITO E REALTÀ
SI INCONTRANO
COME LE CORRENTI
DELLO STRETTO**



G. van Wittel, *Veduta di Messina*, part., 1710-1720

Le origini di Messina sono intrinsecamente legate al mito di Crono, riconosciuto in seguito dai romani come Saturno. L'archeologo Paolo Orsi, nel corso degli scavi effettuati nel 1929 in prossimità della piccola penisola di San Raineri, all'interno della zona falcata, fu protagonista di un ritrovamento di un insieme di reperti vascolari grazie ai quali formulò l'ipotesi della presenza di un tempio, probabilmente in onore di Crono, collegato alla fondazione della città. Nella complessa ed affascinante mitologia greca si

narra di come il dio Crono, in un atto di cieca e ribelle furia evirò con una piccola falce di selce, il padre Urano così da poter prendere il suo posto nel mondo. Quando la sua ira e la sua brama di potere si furono placate, Crono, dilaniato dal rimorso, volle disfarsi della sua arma. Lanciò in mare la falce, creando il porto di Messina. I monti peloritani (Saturnii) sono dedicati a Saturno, mentre la tomba di quest'ultimo, secondo un'altra leggenda, è nascosta all'interno del Monte Scuderi. La caratterizzazione militare di tale

territorio la si deve alla realizzazione della Cittadella negli ultimi decenni del diciassettesimo secolo ove molti importanti edifici furono demoliti proprio per consentirne la costruzione²⁶, nel sito del Monastero basiliano di S. Salvatore. Sede dell'Archimandritato era stato trasferito a nord della città già dal 1546, e si era realizzato il Forte omonimo, nell'ambito delle fortificazioni volute da Carlo V, ed ancora nel 1565 il Viceré Don Garcia di Toledo, vi promuoveva la realizzazione del nuovo Arsenale.



Incisione dell'entrata del porto di Messina tratta da "South by East: appunti di viaggio nell'Europa meridionale" di George Farrer Rodwell, Marcus Ward, Londra, 1877

Accanto al Lazzeretto, al Bacino di carenaggio e alle Saline oggi scomparse, sono ancora esistenti la Lanterna di Giovannangelo Montorsoli del 1551, dal paramento murario rimaneggiato, gli avanzi del Forte Don Blasco “propugnaculum contra Maurus, “delimitante nel 1538 la cinta del Ferramolino. Nonostante l'emarginazione della penisola dal piano Borzì anche il Novecento produsse evidenze architettoniche di rilievo come l'Istituto talassografico e la stupefacente passerella della stazione marittima progettata dal Mazzoni ed ancora nell'ambito degli interventi promossi dall'arcivescovo di Messina, monsignor Paino venne collocata sulla terrazza del Forte S. Salvatore la stele prismatica con la statua della Vergine benedicente, forgiata in rame sul bozzetto di Tore Calabrò, inaugurata nel 1934.

Nella Messina del secolo XVI, due cortine della difesa urbana ereditate dal medioevo, subirono radicali trasformazioni. Il confronto tra questi confini, differenti per la natura dei luoghi, di mare e di terra, e sia nell'ambito costruttivo che ne aveva assecondato le logiche, è dominato dal perpetuarsi dell'oblio, anche se in presenza di importanti eventi architettonici, come le Palazzate. A Messina l'imperatore Enrico VI del Sacro Romano Impero concesse nel 1197, il privilegio del Porto Franco, garanzia per i traffici commerciali del porto con molteplici immunità di



Panoramica di Messina con la zona falcata, prima del disastro del 28 dicembre 1908

natura sia economica che giuridica. In modo particolare si disponeva la libertà di importazione e esportazione di qualsiasi tipo di genere di merce, senza obbligo di tasse e gabelle, ed a partire dal 1695, ebbe un porto franco, l'unico dell'impero spagnolo nel Mediterraneo. Attraversò così un secolo in cui si succedettero in Sicilia quattro dinastie (Asburgo e poi Borbone di Spagna, Savoia, Asburgo d'Austria, Borbone di Napoli e Sicilia), un assedio (1718-19), una pestilenza (1743) e un terremoto (1783). I porti franchi, tra Sei e Settecento, erano porti dove i mercanti di ogni provenienza erano liberi di scaricare le loro mercanzie, e di ritirarle se

invendute, senza pagare diritti di entrata o di uscita. Nell'età del mercantilismo essi formavano una rete di libero scambio in uno scenario marittimo mondiale in cui le nazioni combattevano tra loro vere guerre commerciali²⁷.

Il porto franco che doveva servire a risollevare la città dalla decadenza seguita alla repressione della rivolta antispagnola ebbe però una incostante produttività e con i Borboni la città tentò di recuperare i traffici e gli scambi che tanto l'avevano resa florida in passato. Il Porto Franco fu istituito nuovamente nel 1784, esteso nel 1848 a tutta la città e abolito definitivamente nel 1879²⁸.

FORTE SAN SALVATORE

Il Forte San Salvatore, simbolo riconosciuto della storia messinese dalla metà del 1500 in poi, sorge in uno dei luoghi più suggestivi della città, sulla stretta penisola di San Raineri che con la sua caratteristica forma a falce caratterizza il grande porto naturale di Messina. La zona, frequentata sin da tempi remoti, come attestano i ritrovamenti di ceramiche greche databili all'VIII secolo a.C., occupa un'area strategica di grande rilevanza e di suggestivo impatto visivo. Falce, in greco Zankle, fu il più antico nome di Messina e questo, insieme ai ritrovamenti della zona falcata (probabile area sacra), chiarisce che questa parte della penisola fu frequentata fin dalla fondazione della città. Nella parte più estrema sorgeva la Torre di S. Anna che ebbe una gran parte durante l'assedio della città da parte degli Angioini nella guerra del Vespro (1282).

Il forte deve il suo nome alla preesistenza del monastero del



SS. Salvatore, convento basiliano la cui fondazione si attribuisce nel 1086 al Conte Ruggero che su quel luogo aveva trovato suoi cortigiani uccisi. Il monastero attirò ben presto diversi monaci dediti allo studio e alla compilazione di testi sacri, classici e musicali. Per ordine di Carlo V il monastero fu demolito per poter fortificare l'accesso al porto. Nell'aprile del 1523 il viceré di Sicilia Ettore Pignatelli, conte di Monteleone, figura chiave della strategia politico-militare di Carlo V nell'isola, dava incarico a Pietro Antonio Tomasello, "magistro ingegneri dila città di Padua", di attendere ai grandi progetti di riforma e ammodernamento delle difese delle città costiere siciliane, secondo quanto già ordinato dal sovrano tre anni prima²⁹.

Con la costruzione del forte, nel 1542, la torre viene inglobata nella nuova struttura riconosciuta alla progettazione di Antonio Ferramolino da Bergamo, ma il "torrione circolare è sicuramente di Pietro Antoni Tomasello sin dal 1532". Con la eliminazione degli edifici medievali e lo sgombero dei monaci, che fondarono il nuovo monastero del SS. Salvatore nell'area oggi occupata dal Museo Regionale si avviò sicuramente la prima vera trasformazione della "zona falcata in area fortifica; la chiesa, inizialmente risparmiata, fu in gran parte distrutta dallo scoppio della polveriera nel 1549 e, in seguito, gradualmente abbandonata³⁰. Il Forte era stato costruito dal condottiero Don Ferrante Gonzaga, Viceré di Sicilia, nell'ambito della realizzazione di un imponente sistema difensivo esteso all'intera città, ordinata dall'Imperatore Carlo V d'Asburgo quando aveva visitato la città nel 1535, durante il suo viaggio in Italia.

Nel 1674, con la rivoluzione antispagnola il forte fu espugnato dai Messinesi che lo tennero per quattro anni, poi il terremoto del 1783 provocò diversi danni, ben presto riparati. Passato il pericolo di attacchi dal mare la fortezza fu usata soprattutto contro la città; i suoi cannoni insieme a

quelli della vicina Cittadella spesso furono puntati contro Messina fino al 1861, data in cui la penisola di San Raineri venne conquistata dalle truppe garibaldine³¹.

Sul culmine della fortezza si trova un bastione semicilindrico detto forte “Campana” sul quale si trova una stele, alta 35 metri e rivestita in pietra di Trapani, sormontata dalla statua bronzea alta 7 metri raffigurante la Madonna della Lettera, che è diventata uno dei simboli della città. La Stele della Madonna della Lettera venne inaugurata, nel 1934, dal pontefice Pio XI che da Roma azionò un congegno sperimentato da Guglielmo Marconi per comandare a distanza l’illuminazione elettrica³².

La struttura del Forte si compone di una serie di cinte murarie convergenti verso il vero e proprio baluardo centrale, di forma semi-cilindrica, i cui bastioni erano destinati alle batterie di artiglieria rivolte verso lo Stretto e verso l’imboccatura del porto. Dalla seicentesca porta d’ingresso all’imponente costruzione difensiva di Forte San Salvatore, ove sorgeva il cenobio basiliano dell’Archimandritato del SS. Salvatore, all’estrema punta della zona falcata, ove si trova un’aquila asburgica e un’iscrizione in spagnolo riferibile a lavori eseguiti nel 1614, si accede oggi ai locali espositivi ove sono conservati reperti di interesse storico. Con la collaborazione del Museo Regionale “Maria Accascina” di Messina, sono stati ubicati alcuni reperti recuperati dopo il terremoto del 1908, che testimoniano la storia della Zona Falcata del Por-



Il Forte Campana nei bastioni di San Salvatore all’apice della zona falcata del porto di Messina fotografato nella seconda metà dell’800



San Salvatore nel 1930

to di Messina: in particolare una lapide commemorativa dei Moti del 1848 che racconta in prosa la resistenza del popolo messinese durante l’insurrezione contro il Regno Borbonico, a firma del poeta risorgimentale Tommaso Cannizzaro; uno stemma dell’Autorità Marittima del Regno sabauda; ed è stata sistemata una lapide istitutiva dell’ampliamento del porto franco nel 1852 ad opera di Ferdinando II di Borbone ed alcuni cannoni dell’epoca.

È stata anche allestita una sala sui “Miti e le correnti dello Stretto”, con una collezione dello scomparso cultore di storia patria Franz Riccobono, con 44 reperti che vanno dal 1600 fino alla fine del 1800, tra carte nautiche, stampe antiche e litografie. In un’altra sala si ripercorre la storia della zona falcata del Porto di Messina dal periodo medievale fino al secondo conflitto mondiale, attraverso pannelli didattici con documenti, riproduzione di antiche stampe e fotografie. L’insieme è completato con l’esposizione di alcuni oggetti, tra i quali una chiesuola di bussola, alcuni apparati di ricettazione, antichi barografi, un ripetitore di solcometro, un radiogoniometro ed alcune targhe in marmo ed in bronzo.

CITTADELLA

Sulla stretta Penisola di San Raineri dalla caratteristica forma a falce che chiude il porto naturale di Messina, proteggendolo verso il mare aperto, sorge la fortezza. Realizzata non solo per motivi difensivi, fu costruita dagli spagnoli dal 1680 al 1686, dopo la sanguinosa rivolta del 1674, dovendo controllare la città con le proprie artiglierie ed alloggiare la guarnigione. Il progetto fu affidato all'ingegnere regio Carlos de Grunenbergh, esperto di fortificazioni, che lavorò in Sicilia per circa un ventennio verso la fine del XVII secolo. La fortezza, che interrompeva completamente la piccola penisola, si affacciava sia verso il mare aperto che verso il porto ed era isolata con un fossato verso l'entroterra, mentre la punta della penisola era presidiata dal cinquecentesco Forte del Santissimo Salvatore³³. La Fortezza, nata per contrastare eventuali



Incisione del 1705, con veduta prospettica della città di Messina "Residence Ordinaire du Viceroy de Sicile" del geografo Nicolas De Fer, inserita nell'opera dello stesso autore, edita a Parigi, "L'Atlas curieux ou Le Monde représenté dans des cartes générales et particulières du ciel et de la terre..."

ribellioni della popolazione stessa, le cui carceri ospitarono tanti valorosi messinesi, non fu mai accettata, né integrata alla città, e fu coinvolta in episodi bellici ed attacchi durante i secoli successivi, ma non fu mai espugnata, arrendendosi solo dopo lunghi assedi per mancanza di rifornimenti. Così avvenne durante la spedizione dei Mille del 1860, quando le truppe borboniche della cittadella si arresero il 12 marzo 1861 all'esercito piemontese del generale Cialdini. A partire dall'unificazione è stata pesantemente danneggiata da lavori portuali ed alcune cortine e bastioni sul lato interno sono stati demoliti. La porta monumentale denominata Porta Grazia, dall'esuberante decorazione lapidea opera di Domenico Biondo, fu smontata nel 1961 e rimontata in Piazza Casa Pia dei Poveri. Oggi la fortezza versa in stato di abbandono e sopravvivono, in parte interrati, due bastioni ed alcune altre opere.

Già malamente risarcita dei gravi danni subiti durante la rivolta del 1848 ed ancora ripetutamente colpita dai cannoni dell'esercito sabauda nell'assedio del 1861, e "l'urgenza di smantellarla" fu all'ordine del giorno della seduta di Consiglio Comunale insediatosi subito dopo l'Unità.

Le rivendicazioni del Comune sull'area, che avviarono un processo di riappropriazione esclusivamente economica di un territorio comunque sempre considerato extraurbano, ebbe inizio nel 1863 con la realizzazione di una strada di accesso, che sacrificò parte del Norimberga, a S. Raineri dove si completò il primo bacino di carenaggio. Nel 1899 si inaugurò la Stazione dei Ferry Boats, mentre le strutture in larga parte esistenti vennero mantenute in uso dall'Esercito ed utilizzate dopo il Sisma del 1908, come magazzini di elementi di risulta e manufatti, recuperati non avendo subito lesioni e perdite significative.

La destinazione dell'area all'insediamento di impianti produttivi fu codificata dai piani regolatori del Porto del 10 agosto 1905 e 31 ottobre 1909, che avevano previsto la demolizione



Veduta del porto di Messina (1680) di Bernardino Vincenzo Fergioni (Frigione), detto lo *sbirretto*

della Cittadella, mentre il gettito che sarebbe derivato dalle concessioni agli stabilimenti industriali fu alla base delle rivendicazioni tra Stato e Comune sulla titolarità dell'area.

Nel 1909 il fortilizio seicentesco venne iscritto nell'elenco del patrimonio Storico artistico e monumentale dello Stato, ma nonostante ciò nel 1912 prese avvio la demolizione del bastione Norimberga, per la realizzazione dello sporgente³⁴. Una apposita Commissione elaborò un verbale in due sedute, il 22 luglio 1913 e 5 luglio 1918, sulla base del quale il Ministero delle finanze approvò una delimitazione delle aree della zona falcata in quattro fasce longitudinali che non tennero conto delle sopravvivenze monumentali. Seguirono, anche in conseguenza del nuovo Piano regolatore del porto una serie di concessioni, vere e proprie “aggressioni istitu-

zionali”, culminanti con le demolizioni di interi corpi, nel 1923 il bastione di San Francesco, nel 1929 il San Carlo³⁵. Durante il secondo conflitto, la Cittadella, che nel 1931 era stata inserita fra le pertinenze soggette al regime giuridico di zone militarmente importanti, sede di presidio militare, venne bombardata pesantemente dagli aerei alleati.

Dopo la Guerra si riattivarono le concessioni a cantieri e società navali, ma si avvertì la necessità di rielaborare la perimetrazione delle aree per le mutate esigenze del porto.

La demolizione della cortina nordest per l'installazione di attrezzature cantieristiche necessarie alla costruzione di naviglio di grande tonnellaggio, e la realizzazione nel 1972 dell'inceneritore per i rifiuti solidi urbani, furono fra gli ultimi atti traumatici che si registrarono.

**LA RESA DELLA
REAL CITTADELLA
DI MESSINA NEL 1861**



Imbarcazioni nei pressi del Porto di Messina
in un disegno di Tomas Nast, 1860

Le occupazioni francesi del 1799 nel Napoletano lasciarono indifferenti i Siciliani, mentre a Messina e a Milazzo forze britanniche sbarcate costituivano i cosiddetti Campi inglesi. Le idee liberali e la Carboneria ebbero intanto il loro naturale sviluppo e i moti del 1821 fecero vittime anche a Messina, fino a che il 1° Settembre 1847 i liberali affrontarono guardie e truppe borboniche alla Marina, in via d'Austria e in Piazza del Duomo. La rivoluzione Siciliana ricominciata il 12 gennaio 1848 al grido di *Viva Maria! Viva la Costituzione!* riuscì tuttavia a marzo, sotto l'imperversare delle armi delle navi da guerra e dai fortissimi, a conquistare i forti di Gonzaga, Castellacelo, Matagrifone e il monastero di S. Chiara. Dopo aver abbattuto le statue dei Borboni e di Carlo II di Spagna ed aver resistito otto mesi e 9 giorni, l'eroica città cadde mentre una spedizione di 20.000 uomini comandata da un Filangieri, era sbarcata a Contesse. Le azioni del 1800 si erano svolte a Messina, come conseguenza della battaglia di Milazzo del 20 luglio; le truppe borboniche restarono però nella Cittadella, in base ad armistizio fra il maresciallo Clary e il generale Medici, e lasciarono il forte il 12 Marzo 1801 quando ormai era avviata l'Unità d'Italia³⁶. Messina, con i moti del 1847, iniziò il Risorgimento Italiano, poi culminato nell'estate del 1860 con molti



L'Ospedale Maggiore di Andrea Calamech domina in primo piano un dipinto panoramico di Carlo Bossoli, (Lugano 1815-Torino 1884), su Messina ed il suo porto, 1858 ca.

messinesi accorsi a rafforzare le file dei Mille di Garibaldi, ma la Cittadella di Messina, roccaforte dell'esercito borbonico, non si arrese che un anno dopo. Nel 1898 il Comune divenne la settima tra le 27 città decorate con Medaglia d'Oro come "Benemerite del Risorgimento Nazionale", per commemorare le azioni eroiche della cittadinanza messinese nei gloriosi fatti del 1848, che iniziarono il Risorgimento Nazionale verso la conquista dell'Unità³⁷. Messina, dal 28 luglio del 1860 al 12 marzo del 1861, assistette alla resistenza dell'esercito napoletano guidato dal generale Gennaro

Fergola che con i suoi uomini difese la Cittadella anche dopo la caduta di Gaeta. Erano 4.138 soldati, 152 ufficiali e 5 generali, facenti parte della tredicesima direzione artiglieria, appartenenti al 2° battaglione del Genio e del 3°, 5° e 6° reggimento di linea. Il loro impegno fu accompagnato dalla parziale disobbedienza del generale Tommaso Clary che, alla guida di 15 mila uomini, lasciò Messina ai 2.500 garibaldini guidati da Giacomo Medici e Nicola Fabrizi, rispondendo ad un ordine trasmesso da Giuseppe Pianell, Ministro della Guerra delle Due Sicilie. L'ordine prevedeva lo

sgombero totale di Messina per spostare le truppe sul continente, ma Clary non mobilitò i soldati della cittadella militare. Fergola con il grado di maggior, aveva comandato la fabbrica di armi e munizioni di Torre Annunziata e successivamente gli arsenali di Palermo e Messina (1845) e nel 1848 partecipò all'azione di contrasto dell'insurrezione di Palermo ottenendo la croce dell'Ordine di San Giorgio. In seguito all'invasione delle truppe garibaldine, il 9 agosto 1860 le truppe napoletane abbandonarono la Sicilia e Fergola assunse il comando superiore delle fortezze di Messina, Augusta e Siracusa. Da questa posizione, quale Maresciallo di Campo, tentò di condurre le operazioni in soccorso di Reggio Calabria, la quale era stata nel frattempo attaccata dalle truppe garibaldine. Per la sua gestione della Guarnigione e la fedeltà al Re borbonico fu insignito della Gran Croce del Real Ordine Militare di S. Giorgio della Riunione. In seguito alla resa della fortezza di Gaeta avvenuta il 14 febbraio 1861³⁸, la piazzaforte di Messina comandata da Fergola fu posta sotto assedio dal generale piemontese Enrico Cialdini, che minacciando rappresaglie, aveva intimato la resa ma la Cittadella resistette otto mesi, fino al 13 marzo 1861.

Dopo la resa, a causa della lunga resistenza, alla guarnigione e agli ufficiali non fu concesso l'onore

delle armi e furono tutti arrestati³⁹. Cialdini, con una lettera a Fergola aveva richiesto l'immediata resa della piazza, ricevendo come risposta: «Le sarà facile scorgere che cesserei di essere un onorato soldato se mi regolassi in diverso modo da quello che pratico». Resistette otto mesi, e il 13 marzo 1861 firmò la resa della Cittadella, dopo aver indirizzato un messaggio ai suoi soldati: «Cediamo alla forza, perché sopraffatti dalla superiorità dei mezzi e non dal valore dei vincitori: Ufficiali, Sottoufficiali e Soldati, è questo l'ultimo ordine che io vi rivolgo, e la mano mi trema nel vergarlo. Allorché presi il comando di questa Fortezza e di voi tutti, sacro giurammo di difendere fino agli estremi questo interessante sito fortificato che la Maestà del Re aveva affidato al nostro onore e alla nostra fedeltà. Avete ben veduto che tutti abbiamo mantenuto il giuramento, serbando fedeltà, attaccamento e devozione al nostro amatissimo sovrano Francesco. Immensi sono stati gli sforzi che per lo spazio di cinque giorni si son fatti colle nostre artiglierie per distruggere i lavori di attacco che il nemico costruiva sulle alture della città di Messina ed in altri siti ancora, ma poco effetto à provocato il nostro fuoco, sì perché quasi tutti i lavori erano al di là della portata delle nostre artiglierie, sì perché altri trovansi mascherati da casamenti ed oggetti occasionali. Veduto dunque che



Francesco II di Napoli in una litografia di Bal-lagny e Figli (800)

inutile si rendeva qualunque altro nostro mezzo di difesa, e che eravamo a causa dello incendio sviluppatosi minacciati da una sicura esplosione della gran polveriera Norimbergh e suo magazzino attiguo anche pieno di polvere, se non vi si apportava un pronto rimedio, è chiesta per ben due volte per mezzo di parlamentari una tregua al nemico per la durata di 24 ore. Ma vedendo egli di quanto aveva col suo fuoco prodotto di danno e della trista posizione in cui eravamo, à rigettato la mia domanda, e mi ha fatto sentire che dovevamo arrenderci a discrezione, e che se a tanto non divenivamo e non gli si dava risposta

decisiva per le ore 9 della sera, avrebbe riaperto il fuoco con l'aggiunta di altre batterie che ancora non erano punto a vista della fortezza. In tale stato di cose, riunito il consiglio di difesa e sentitone anche il parere, è stato forza sottoporci a quanto il nemico imponeva. Quindi mio malgrado e vostro, domani la Piazza sarà resa. Così non avrei giammai ceduto, ma gli incendi che seco noi minacciavano 1000 e più tra donne e fanciulli mal ricoverati, e che vi si appartengono, e la nostra eccezionale posizione, perché le potenze europee àn permesso una aggressione non mai letta nelle istorie, e noi da chicchessia sperar non potevamo soccorso di sorte, mi àno obbligato a cedere. Cediamo alla forza perché sopraffatti dalla superiorità dei mezzi e non dal valore dei vincitori. Certo che la nostra resistenza non avrebbe salvata la Monarchia, sacrificata con la resa di Gaeta; non ci restava che salvar solo l'onore militare e nazionale: e mi lusingo che lo stesso nemico ci farà giustizia di concedercene l'orgoglio, come spero che voi me la farete: nel convenire d'aver visto con voi fino all'ultimo i disagi, le privazioni, ed i pericoli. Un dovere però mi resta a compiere ed è quello di esternare a voi tutti i miei sentiti e distinti ringraziamenti per aver saputo ognuno così bene secondare le mie vedute nel difendere questa Real Cittadella, ove rinchiusi per circa 8 mesi abbiamo dato le più grandi prove



Gennaro Fergola, comandante della piazzaforte di Messina, in segno di riconoscenza per l'attaccamento al Regno delle Due Sicilie, fu decorato da Francesco II delle Due Sicilie con la gran croce dell'Ordine militare di San Giorgio

di abnegazione e di fedeltà al nostro Augusto Sovrano Francesco II. (...) Io vi ringrazio tutti di cuore, poiché tutti avete gareggiato nella difesa della rocca. Accettate tutti vi prego tali miei ringraziamenti che partono da un cuore leale e riconoscente. Miei bravi compagni d'armi, nella mia lunga carriera militare di 47 anni ò veduto diverse peripezie non dissimili alla presente, ma però la provvidenza o presto o tardi ha fatto sempre

rilucere la sua giustizia quando meno si attendeva, per cui non ci perdiamo d'animo, e confidando in essa auguriamoci giorni più felici, i quali compenseranno i tristi e dolorosi che abbiamo sofferti. Mi avevo prefisso di porre ai piedi del Real Trono le mie umili suppliche per chiedere alla munificenza Sovrana un compenso speciale al vostro attaccamento, alla vostra sperimentata fedeltà, ma la sorte avversa delle armi me lo à impedito e con dolore mi divido da voi tutti, ma porterò scolpito profondamente nell'anima mia la rimembranza di voi, della vostra fede. Della vostra lealtà, del vostro militare coraggio. Non so quale sarà il mio destino ed il vostro in avvenire, ma se la mia età mi permetterà in seguito potervi rivedere, sarà sempre una vera gioia per me poter stringere la mano a qualcuno dei difensori di questa Real Fortezza, ai quali nè le minacce, nè i pericoli, nè le lusinghe, nè i pravi esempi, nè men la morte seppe far declinare da quella via d'onore che solo è sprone e ricompensa al prode che pel suo Re combatte per vincere o morire. Addio miei bravi camerati! Addio! La sventura ci divide, fede e lealtà fu la nostra divisa, e questa non si spogli giammai da noi, ciascuno di voi porti scolpita in core la nobile parola, che l'univa con nodo indissolubile al nostro sventurato, ma eroico sovrano”.

MIRACOLO S. RAINERI

Venerato come santo dalla Chiesa cattolica, San Raineri è il patrono della città di Pisa ove era nato nel 1118. Dopo una gioventù trascorsa in frivolezze, a diciannove anni, incontrò Alberto, un eremita del monastero di San Vito e seguendo l'esempio scelse di abbandonare tutte le ricchezze per vivere in completa povertà. Si trasferì come pellegrino in Terra Santa dove soggiornò diversi anni professando la mortificazione del corpo e la penitenza. Ritornò a Pisa nel 1154 e si ritirò nello stesso monastero di San Vito ove morì in odore di santità, il 17 giugno del 1161. Molte sono le leggende che ne accompagnano la figura come quella dei pisani che si tramandano la tradizione riguardante la burrasca di San Raineri, secondo la quale ogni anno, nonostante il clima estivo, il santo metterebbe alla prova i propri concittadini scatenando la pioggia.

Ed anche quella del ritorno dalla terra Santa secondo cui, la galea pisana con San Raineri sostò a Messina ove si compì il miracolo della separazione del vino dall'acqua, ricordato in un affresco nel Campo Santo monumentale di Pisa, dove il santo separa il vino dall'acqua (ex aqua) che un oste disonesto aveva aggiunto, indicando all'oste il gatto sulla botte, segno del demonio che spinge alla disonestà. Giunto a Pisa, viene accolto dai canonici del Duomo e invitato alla loro tavola⁴⁰.

Varie testimonianze letterarie legano il nome della "penisola o braccio di San Raineri" a un eremita locale, vissuto e morto nel XII secolo su questo lembo di terra. A rafforzare la relazione miracolistica con il mare è sufficiente accennare ai tre miracoli che fanno riferimento, rispettivamente ai diciotto marinai tedeschi tratti in salvo dal sicuro naufragio sulla rotta tra la Sardegna e la Toscana; a cui si aggiungono le tradizioni dei due miracoli che vedono protagoniste navi pisane sorprese da fortunali e miracolosamente riparate nel porto di Messina, grazie all'intercessione del Santo, il quale, invocato dai naviganti, appare in cielo per calmare gli elementi della



Ritorno a Pisa e miracoli di San Rainieri, G. Frezza, "Historia d. Raynerii confessoris pisani", incisione con cartiglio (sec XVIII)

natura. La tradizione riporta anche che Raineri si recasse ad accendere ogni giorno fuochi di segnalazione ai naviganti, per proteggerli dalle insidie del pericoloso "garofalo", il gorgo che proprio nelle vicinanze della Falce, mieteva le sue vittime fra gli equipaggi delle navi in difficoltà. Nel luogo ove secondo la leggenda il Santo accendeva i fuochi, fu costruita, negli anni successivi alla sua morte, una cappella dedicata al suo culto, presso la quale si stabilì una comunità di monaci terziari francescani, i "Continenti di San Raineri". Furono loro, nel 1310, i primi a costruire sulla penisola una struttura adibita a faro, che prende appunto il nome di Lanterna di San Raineri.

Lo studioso Domenico Puzzolo Sigillo nel 1927 mise in dubbio la leggenda riportata da Samperi, argomentando che il racconto dell'eremita impegnato a mantenere acceso il fuoco notturno per evitare pericoli ai naviganti nelle notti tempestose, andava ricondotta alla presenza nella penisola di una comunità dell'ordine dei Continenti, primo nucleo del francescanesimo in Sicilia. Questi frati che vivono nell'osservanza della povertà, dell'obbedienza e della castità, dimoravano nella Torre di San Raineri e erano impegnati ad alimentare l'illuminazione notturna dello Stretto, ponendo un fanale proprio in cima alla Torre⁴¹.

LANTERNA

Al centro del tratto curvo della zona falcata, è posta la Torre della Lanterna del Montorsoli, o di San Raineri, che prese il nome dal romito che qui si sarebbe insediato. Una epigrafe attribuita al Maurolico indica la realizzazione dell'opera nell'anno 1555.

Alla fine del 1700 alla Lanterna fu aggiunto un bastione a scopo difensivo con batterie da fuoco interne ed esterne. Nella seconda metà del 1800, fu aggiunta la torretta ottagonale sede delle apparecchiature del Faro che fece raggiungere al manufatto una altezza complessiva di 42 metri s.l.m.⁴².

La Torre di San Raineri già nel sec. XIII, era citata in un documento del 31 agosto 1273 contro le incursioni nemiche, oggi conservato all'Archivio di Stato di Napoli. Non esisteva invece la lanterna, sostituita da fuochi ("fani") di segnalazione. In un diploma del 26 giugno 1291 risulta che con la torre esisteva una chiesa dedicata a S. Raineri e la lanterna era accudita da Fra Giovanni da Messina con alcuni compagni e dal 1310 la Torre prende il nome di "lanterna". La struttura fu edificata su progetto dell'architetto e scultore toscano Giovan Angelo Montorsoli che probabilmente utilizzò parte della preesistente Torre risalente al XIII secolo. L'opera architettonica cinquecentesca è rimasta integra fino ad oggi, se si escludono la base fortificata con una spessa cortina muraria munita di aperture a feritoia, aggiunta dai francesi nel 1676 durante la rivolta antispagnola, e il corpo di fabbrica sommitale a pianta ottagonale regolare, intonacato a strisce bianche e nere che contiene il meccanismo della Lanterna costruito nell'800, sulla scia delle trasformazioni in fari delle antiche torri fortificate d'avvistamento. A forma di piramide tronca, si sviluppa su tre piani che accolgono altrettante camere sovrapposte a pianta quadrata coi soffitti voltati a crociera, collegate fra loro da una scala a chiocciola in pietra ricavata

nel notevole spessore murario e che conduce alla terrazza dove si trova la sovrastruttura ottagonale.

Nel 1537 nell'ambito della realizzazione di un imponente sistema difensivo esteso all'intera città, ordinata dall'Imperatore Carlo V, venne stabilito di riedificare una nuova torre con funzioni di "faro portuale" nel braccio di San Raineri, a servizio della città, dandone incarico per la progettazione e la costruzione allo scultore fiorentino Giovanni Angelo Montorsoli, che in quegli anni era stato chiamato dal Senato messinese per edificare, allo sbocco dell'acquedotto del Camaro, sulla piazza del Duomo, la fontana di Orione e altre opere come la fontana del Nettuno, l'apostolato del Duomo e la chiesa di San Lorenzo.

Nei prospetti esterni i tre livelli sono delimitati da altrettanti marcapiani e sono rivestiti con un apparato bugnato, in cui la cura dei dettagli negli smussi e nella sagomatura delle pietre testimoniano l'esperienza del Montorsoli scultore, così come gli elementi decorativi scultorei delle finestre a lunetta con doppia strombatura, che nella serie di archi concentrici creano il connubio tra l'architettura militare e civile del periodo tardo rinascimentale.

È caratterizzata da un elegante apparato murario in pietra a bugnato che, insieme all'ordine gigante, saranno alcuni dei temi dell'architettura civile e religiosa che nella seconda metà del XVI secolo introdurranno a Messina gli scultori-architetti toscani immigrati quali Andrea Calamech, Camillo Camilliani, lo stesso Montorsoli, che porteranno i modi figurativi delle esperienze manieristiche romane e fiorentine⁴³. Nella torre della lanterna, manufatto con funzione squisitamente militare, il Montorsoli inserì elementi decorativi scultorei nelle finestre a lunetta con doppia strombatura che, nella serie ben ritmata di archi concentrici ad oggetto progressivo e nell'apparato dell'arco bugnato a "fornice", creano una felice e poco usuale commistione



S. Raineri e la Lanterna, 1907

fra architettura militare e civile, indicativa di un nuovo linguaggio formale e compositivo tardo-rinascimentale. La storica struttura ospita oggi una sala storica dei Fari e dei Segnalamenti che ne fa conoscere la storia, la loro utilità e funzionalità nel contesto dell'ausilio alla navigazione, la struttura, le tecniche di costruzione, i progetti e l'evoluzione tecnologica dei metodi e dei modi di illuminazione.

Pannelli informativi, con fotografie e reperti, sono dedicati alla storia della costruzione della Lanterna del Montorsoli. Un settore è poi dedicato alla figura del "guardiano del faro" con la tipica "stanza da lavoro", con testimonianze, oggetti e ricordi del passato e un'altra sezione testimonia dell'evoluzione tecnologica della Lanterna con l'esposizione di antichi sistemi di illuminazione dei fari.



**DALLA REAL MARINA
ALL'ARMATA DI MARE**



Lo sviluppo delle forze marittime del Regno di Napoli, sia mercantili che militari, era stato favorito dalla posizione geografica del territorio e dei suoi porti. Quando nel 1734 lo spagnolo Carlo di Borbone conquistò il Regno, e poi nell'anno successivo la Sicilia, l'egemonia sul mare era entrata in crisi a causa delle continue incursioni dei pirati barbareschi, che rendevano insicure sia le coste che il commercio marittimo. Fu palese quindi la necessità di rinforzare tutta la forza militare navale, per renderla adatta e appropriata al ruolo di potenza mediterranea. L'abdicazione di Carlo III nel 1759, divenuto Re di Spagna, a favore del figlio determinò un arresto nello sviluppo delle forze navali e solo nel giugno 1815, con il figlio Ferdinando IV di Napoli, che ritornò in patria dopo il lungo esilio in Sicilia, si ristrutturarono le Forze armate del Regno della Due Sicilie ed anche la componente navale. Sono quegli gli anni in cui cominciò la diffusione del vapore e il 14 gennaio 1817, fu concessa una privativa per la navigazione col nuovo tipo di propulsione e ordinata la costruzione di un piroscafo da 200 tonnellate, il *Ferdinando I*, varato il 24 giugno 1818 ed affidato al comando dell'Alfiere di Vascello della Marina Reale, Giuseppe Libetta, che partì il 27 settembre per il suo primo viaggio da Napoli a Marsiglia⁴⁴. Furono pubblicate le "Ordinanze



Generali della Real Marina" relative a tutta la composizione e organizzazione della Marina, e fu la prima regolamentazione del Regno delle Due Sicilie in ambito marinaro. Territorialmente la Marina venne ripartita nei tre compartimenti marittimi di Napoli, Palermo e Messina, mentre organicamente si ebbe la suddivisione in due rami, militare e amministrativo, alle dipendenze del Consiglio di Marina. Nel 1820 la Marina allineava tre divisioni con una settantina di legni da guerra di tutte le stazze, con netta prevalenza di quelli leggeri. Nel biennio 1827-1828, i cantieri di Castellammare di Stabia varavano la fregata *Regina Isabella* da 44 cannoni, la corvetta *Cristina* da 32

cannoni e i brigantini *Principe Carlo* e *Francesco I*. Nel 1830 venne ultimata la "scorridora" *Etna*; nel 1832 il brigantino *Zeffiro* da 18 cannoni; nel 1834 le fregate *Partenope* da 50 cannoni, e *Urania* armata con 46 pezzi. Re Ferdinando aveva una grande passione per la propulsione a vapore applicata alla nautica e nel 1834 acquistò in Gran Bretagna, tre piroscafi ribattezzati, *Ferdinando II*, *Nettuno* e *San Wenefrido*, istituendo a Pietrarsa il "Real Opificio Meccanico Militare", prima Scuola di Ingegneri Meccanici d'Italia, alla quale venne annessa una fabbrica d'attrezzi e macchine marine per armare le pirofregate napoletane. L'Armata di Mare delle Due Sicilie, com'era chiamata la Marina da guerra borbonica, terza forza navale del Mediterraneo, dopo le Squadre Navali britannica e francese era la più importante marina da guerra esistente in Italia prima dell'unificazione. Nel 1839 le Due Sicilie vantavano una flotta mercantile di 9.174 navi con un dislocamento complessivo di 243.192 t.s.l. e 122.677 marinai; frutto di un'antica tradizione, si caratterizzò per l'organizzazione tecnica e amministrativa e per qualità e quantità di naviglio e per l'inquadramento di ufficiali⁴⁵. Secondo la Divisione della Real Marina nei Dipartimenti Secondari di Palermo e di Messina stazionavano solo navi "a legni". I vascelli dell'Armata di mare erano

generalmente a due ponti di batteria e uno di coperta, e le loro dimensioni andavano da 50 a 60 metri di lunghezza e 15-17 di larghezza per una stazza tra le 3.000 e le 4.500 tonnellate. L'armamento velico era a tre alberi, La potenza di fuoco era data da 60 o 74 cannoni, l'equipaggio di 700-800 unità, ufficiali, marinai fino ai cappellani e chirurghi, ecc. Le fregate erano invece a due ponti, uno per la batteria coperta, e uno per quella scoperta; lunghezza di 35 metri circa, larghezza di 13 metri, per una stazza di 1500-2000 tonnellate; a tre alberi, con 40-44 cannoni e circa 300 uomini di equipaggio. Le corvette avevano un solo ponte di coperta, lungo come le fregate ma con larghezza inferiore di un paio di metri, e la stazza di circa un migliaio di tonnellate; due alberi ed armate da 20 a 30 cannoni, ed un equipaggio da 140 a 180 uomini.

Nel 1860, con l'ingresso di Garibaldi a Napoli, la storia della Marina borbonica e dei marinai delle Due Sicilie si avviò al declino per chiudersi con la caduta di Gaeta il 15 febbraio 1861. All'indomani dell'Unità, Cavour ne estese le norme e persino le uniformi alla marina da guerra del Regno⁴⁶.

La Real Marina borbonica dell'epoca, sapientemente riorganizzata dal ministro e capitano generale di mare Acton, fu diretta prima dal ten. gen. Danero e poi dal ten. gen. Forteguerra. Sino al 1798 contava:



La pianta di Messina con la Real Cittadella con la forma a stella e il forte San Salvatore a difesa del porto e un fante del Reggimento "Real Marina, che costituì la testa di ponte sulle spiagge messinesi

cinque vascelli da 74 cannoni, uno da 64; sei fregate da 40; sei corvette da 30, 24 e 12; quattro sciabecchi da 20; quattro sciabecchi obsoleti, due pacchetti; tre golette; quattro brigantini; 12 galeotte; 12 lance cannoniere e 14 lance bombardiere⁴⁷. Dalla aggregazione progressiva, nel biennio 1860/61, delle Marine preunitarie -Sarda, Napoletana e Toscana- cui si aggiunsero gli uomini della Marina Garibaldina e due unità

pontificie di preda bellica, recuperate nel porto di Ancona, nacque la Regia Marina italiana. Alla data di proclamazione del Regno la flotta era composta di 97 navi di cui 79 operative; 22 erano ad elica, 35 a ruote e 22 a vela e provenivano 32 dalla Marina Sarda, 8 dalla Toscana, 2 dalla Pontificia e 37 dalla Marina delle Due Sicilie, 24 dalla Napoletana e 13 dalla Siciliana⁴⁸.



Vittorio Emanuele



Flvio Gioia



Po



Archimede



Inchgreen

LA PIROFREGATA VITTORIO EMANUELE CHE BOMBARDÒ MESSINA

Costruita tra il 1854 ed il 1857 nei cantieri della Foce di Genova per conto della Marina del Regno di Sardegna, aveva eccellenti qualità nautiche, tanto da navigare frequentemente a vela (allo scopo era dotata di elica sollevabile e fumaiolo retrattile). Il 12 marzo 1861 fu la nave inviata a Messina per bombardare assieme alla *Maria Adelaide*, la piazzaforte di Messina, dove ancora resisteva una guarnigione borbonica, obbligandola alla resa, avvenuta il 13 marzo 1861. Costruita con scafo in legno con carena rivestita di rame, la nave aveva inizialmente un poderoso armamento di 77 cannoni, poi ridotti a 51⁴⁹. Il 28 aprile 1860 la *Vittorio Emanuele* venne inviata, insieme alle pirofregate *Maria Adelaide* e *Carlo Alberto*, a perlustrare le coste meridionali della Sardegna. Assegnata poi alla squadra comandata dall'ammiraglio Persano, la *Vittorio Emanuele*, al comando del capitano di vascello Giovan Battista Albini, partì da Napoli l'11 settembre 1860 per prendere parte all'assedio di Ancona. Il 16 settembre la squadra giunse nei pressi del capoluogo marchigiano; dopo aver inviato la pirofregata *Costituzione* in ricognizione, la formazione di Persano diresse per Rimini e poi Senigallia per cercare il generale Fanti, col quale l'ammiraglio avrebbe dovuto concordare le operazioni per occupare la piazzaforte marchigiana; ma il generale si era già spostato con le truppe a Castelfidardo. Il 18 settembre, pianificato l'attacco, la flotta italiana fece la sua comparsa nelle acque di Ancona, venendo fatta segno del tiro delle fortezze difensive ed aprendo quindi a sua volta il fuoco. Posto il blocco navale, permettendo l'attività di pesca, il 22 ed il 23 settembre furono effettuate nuove azioni di bombardamento, dirette principalmente contro la batteria del Cardeto. Nei successivi giorni vennero fatti tentativi con squadre che sbarcarono per rimuovere le catene che impedivano alle navi italiane l'accesso nel porto, ma scoperte, dovettero

ritirarsi. La situazione per le navi italiane stava inoltre diventando piuttosto precaria; il carbone iniziava a scarseggiare e mancavano approdi per poter effettuare eventuali riparazioni. All'una del pomeriggio del 28 settembre la *Vittorio Emanuele*, insieme alle pirofregate a ruote *Governolo* e *Costituzione*, si ormeggiò nei pressi della fortezza della Lanterna. Nonostante il continuo cannoneggiamento effettuato dalle postazioni del forte ed il vento di scirocco che complicava l'operazione e faceva arare l'ancora della *Vittorio Emanuele*, le tre navi, a cui si aggiunse in rinforzo anche la *Carlo Alberto*, danneggiarono pesantemente la Lanterna, affondando tutte le imbarcazioni ormeggiate. Il comandante Albini, chiese ed ottenne libertà di manovra per condurre la *Vittorio Emanuele* ancora più sotto il forte scatenando tutta la potenza di fuoco della nave. Il deposito munizioni del forte, fu colpito, saltò in aria distruggendo la fortezza e rimasero uccisi 125 artiglieri dei 150 militari addetti ai cannoni, determinando la resa dell'indomani.



La pirofregata *Vittorio Emanuele*, 1856



Il porto di Messina alla fine dell'Ottocento

Per la distruzione del forte il comandante Albini ricevette la Medaglia d'oro al valor militare.

Appena tre giorni dopo, il 17 marzo 1861, con la nascita della Regia Marina, la *Vittorio Emanuele* venne iscritta nei ruoli e dopo l'unificazione la pirofregata venne impiegata anche per ruoli di rappresentanza, per poi temporaneamente essere posta in disarmo. Nell'aprile 1866 la *Vittorio Emanuele* riarmata, partecipò alle operazioni navali della terza guerra d'indipendenza nell'Adriatico; successivamente a Lissa l'armata venne sciolta, e tutte le navi in legno furono fatte rientrare a Taranto. Dal porto pugliese la *Vittorio Emanuele*, carica di truppe, venne mandata a Palermo, dove sbarcò i militari con il compito di reprimere la rivolta scoppiata nel capoluogo siciliano nel settembre 1866. La nave venne poi posta in disarmo, a Genova e poi a Napoli, e nel giugno 1873 la vecchia pirofregata riarmata come nave scuola effettuò 28 campagne d'istruzione nei mari di tutto il mondo.

Il 23 giugno 1893 la pirofregata, agli ordini del comandante Parascandolo, prese il mare per la prima crociera d'istruzione oceanica della Regia Marina, con a bordo 109 allievi. La nave, posta in una squadra comandata dal contrammiraglio Morin e comprensiva degli incrociatori *Amerigo Vespucci* e *Flavio Gioia*, ognuna con 84 allievi a bordo, passò lo stretto di Gibilterra il 5 luglio ed iniziò la traversata dell'Atlantico, quasi tutta a vela fino ad Annapolis, dove giunse il 4 agosto, toccando poi anche i porti di Baltimora e New York. Il 31 agosto le tre navi ripartirono e due mesi più tardi approdarono a Livorno, dopo aver percorso in tutto 10.574 miglia (6695 a vela e 3978 a vapore). Nell'ottobre 1896 la *Vittorio Emanuele* rientrò a Taranto terminando l'ultima crociera d'istruzione, ed il 26 ottobre venne posta definitivamente in disarmo e radiata il 10 giugno 1900.



Il Contrammiraglio Del Bono al centro con gli allievi dell'Accademia navale a bordo del *Flavio Gioia*, 1893

LA FLAVIO GIOIA RICOVERÒ UN CADETTO ALL'OSPEDALE DI MESSINA

La regia pirofregata *Flavio Gioia*, progettata dall'Ispettore Generale del Genio Navale Carlo Vigna, impostata nel cantiere navale di Castellammare di Stabia e varata il 12 giugno del 1881, fece scalo a Messina nel 1912. Ormeggiò alle banchine peloritane, quando fu involontariamente protagonista il 27 gennaio, di una collisione con un cargo inglese. L'incidente avvenne di notte mentre il piroscalo inglese *Gileston*, dopo, aver sbarcato il suo carico, stava lasciando



Nave scuola *Flavio Gioia* a Messina nel gennaio 1912

la banchina ed urtò la nave italiana. L'impatto avvenne a prua, compromettendo il bompresso della *Flavio Gioia* che fu spezzato dalla poppa del *Gileston*, che per le necessarie riparazioni e l'accertamento delle responsabilità sospese la partenza.

Nell'ottobre 1912 la *Flavio Gioia* tornò a Messina per approvvigionarsi di carbone e sbarcare per il ricovero ospedaliero, uno degli allievi dell'Accademia⁵⁰.

Durante la campagna d'istruzione che aveva toccato il porto di Tripoli, gli allievi avevano infatti accusato disturbi gastro-enterico poi rivelatisi infezioni da tifo. La vicenda per la morte di due allievi, ebbe risonanza non solo sui giornali nazionali, nelle edizioni del 6 novembre 1912, ma anche in un dibattito parlamentare nella seduta della Camera dei deputati del 12 dicembre 1912.

L'onorevole Salvatore Orlando presentò una interrogazione, « sulle condizioni nelle quali si è svolta la campagna d'istruzione degli allievi della regia Accademia navale e sulle conseguenze che ne sono derivate ». A rispondergli fu Eugenio Bergamasco, sottosegretario di Stato per la marina ricordando che gli allievi dell'Accademia navale erano stati imbarcati per una campagna di istruzione e in quell'anno toccarono oltre che vari porti del Mediterraneo, anche le coste della Li-

bia. Le navi erano l'*Etna* e la *Flavio Gioia* con a bordo rispettivamente gli allievi più anziani dell'Accademia e quelli del primo corso. La *Flavio Gioia* partì da Livorno il 16 settembre alla volta della Tripolitania e dopo dieci giorni cominciò a svilupparsi qualche caso di malattia, prima giudicato come disturbo gastro-enterico, poi rivelatosi tifo e che dal 26 settembre al 14 ottobre, colpì ventisette allievi. Ai primi di ottobre, quando qualcuno dei casi

si manifestò con particolare gravità, l'ammiraglio Alberto Del Bono, comandante la R. Accademia Navale, alla guida della divisione navale d'istruzione, imbarcato sulla *Flavio Gioia*, partì immediatamente e dopo lo scalo tecnico a Messina, accompagnò gli allievi a Livorno nell'ospedale dell'Accademia, dove i colpiti dall'infezione furono 27, poi tutti guariti. Furono esaminati i viveri di bordo, l'acqua e si constatò che erano gli stessi che si distribuivano sulla nave *Etna* ove non si erano registrato alcun caso. Tra l'equipaggio e gli ufficiali della *Flavio Gioia*, non si era manifestato alcun malessere e l'epidemia rimase circoscritta fra gli allievi imbarcati facendo ritenere che l'infezione tifica fosse stata contratta, prima del loro imbarco a Livorno e non a Tripoli ove la nave giunse il 22 settembre prima che si manifestasse il primo con periodo di incubazione era stato precedente allo scalo.

Allo scoppio della prima guerra mondiale l'unità fu impegnata in compiti di vigilanza costiera e scorta antisommergibile nel Tirreno. Terminata la guerra, riprese l'attività di nave scuola fino al 1920 quando venne radiata dal naviglio militare ed utilizzata come Convitto per Marinaretti a Napoli con la sigla *CM181*.

L'ARCHIMEDE CARICA DI STORIA

Il piroscafo *Archimede* varato per Florio & Co di Palermo, nel 1881 dalla Stephens & Sons di Glasgow, fu impiegato sulle rotte per il sud America e il mar Nero facendo sempre scalo nel porto di Messina. Il piroscafo di 2.838 tn. lungo 106,70 metri, poteva ospitare 20 passeggeri in prima classe, 56 in seconda e 550 in terza classe. Dal 1882 passò alla Navigazione Generale Italiana di Palermo e sino al 18 giugno 1887, seguì la rotta Palermo, Messina, Napoli e New York per poi essere impiegata per il trasporto truppe nella prima spedizione per l'Africa e dal 1887 sulla linea per il Sud America. Nel gennaio 1888 l'*Archimede* fu distaccato a Massaua quale ospedale galleggiante ed il 24 maggio di quell'anno trasportò gli ultimi reduci, due compagnie del primo battaglione d'Africa, sbarcando a Napoli, 492 soldati, 13 ammalati, 7 impiegati doganali e 19 civili. Gli ufficiali imbarcati sull'*Archimede* erano 25 fra cui il maggior generale Manfredo Cagni, comandante della brigata Abruzzi che dal 1887 partecipò alla campagna d'Africa, e padre di Umberto Cagni, ufficiale della Regia Marina che comandò la corazzata *Napoli*, tra le navi inviate in soccorso di Messina e Reggio Calabria colpita dal terremoto.

Nel 1889 toccava i porti di Venezia, Bari, Brindisi, Taranto, Riposto e Messina per poi raggiungere Gibilterra, Tenerife, Recife, Rio Santos, Montevideo e Buenos Aires. Nel 1892 fu impiegata per quattro anni sulla linea Mar Nero e quindi nel 1896 per il trasporto truppe tornando dopo tre anni ai collegamenti tra Genova, Napoli e Messina per New York. Nel 1903 il piroscafo fu ribattezzato *Cairo* con l'aumento dei posti di prima classe passati a 44, con la riduzione nelle altre due classi a 36 e 300 passeggeri, ed utilizzata sulla linea per Alessandria. Il 6 marzo 1905 affondò ad Alessandria d'Egitto incagliato a 15 miglia da quel porto, dopo aver lasciato Messina quale ultimo scalo italiano.

Nei resoconti della "Tribuna illustrata" del 16 marzo 1905,



Il piroscafo *Archimede* ancorato a Messina

è riportata un'intervista con Ermete Novelli, l'attore italiano riconosciuto come uno dei più grandi maestri dell'arte drammatica italiana, che descrive le impressioni provate con la sua Compagnia d'arte drammatica, durante il naufragio del *Cairo*: "passarono durante la notte quattro vapori, che videro i segnali, ma continuarono la loro rotta senza curarsene. Confida che sarà resa giustizia a lui, e conta tornare in Italia fra un mese. Ha già date due rappresentazioni, avendo la Società artistica messo a sua disposizione il suo materiale e quanto abbisognava. "Secondo la corrispondenza del giornale, i danni subiti dalla Compagnia Novelli ascendevano a 300,000 lire. Il *Cairo* era inclinato sulla fiancata di dritta, e l'acqua del mare invadeva i boccaporti e l'equipaggio fu trasferito a bordo del *Singapore* della Navigazione Generale Italiana, per raggiungere Genova ove iniziò l'interrogatorio degli ufficiali da parte della Commissione d'inchiesta per l'accertamento delle cause del naufragio.

Per ironia della storia prima di assumere la nuova denominazione, l'*Archimede*, il 31 agosto 1888 a causa di un'intensa nebbia, ebbe una collisione nello Stretto di Gibilterra con un cargo britannico dell'armatore George H Willis di Cardiff, il *Cairo*, stesso nome che avrebbe assunto qualche anno dopo, quando sarebbe affondato.

IL PIROSCAFO PER I COLLEGAMENTI CON LA LIBIA

Il piroscafo *Po* fino ai primi del 900 trasportò un gran numero di migranti italiani negli Stati Uniti. Varata nel 1880 dai cantieri inglesi D. & W Henderson di Glasgow con il nome di *Titania*, per gli armatori Donaldson Brothers, la nave aveva una stazza di 2.250 tn. e lunga 96,90, poteva imbarcare 550 emigranti. Da subito fu impiegata per la traversata atlantica da Glasgow a Montreal ed il 3 novembre 1886 durante uno di questi viaggi, si arenò vicino al Faro di Pointe Carleton sull'isola canadese d'Anticosti, il cuore del Golfo di San Lorenzo nel Québec.

Abbandonato fu poi rimesso a galla e acquistato nel 1887 dalla Ngi che ne cambiò la denominazione in *Po* ed impiegato sulla linea Genova, Napoli, Palermo a New York. Durante uno di questi viaggi, il 4 maggio 1887, la nave perse l'elica in Atlantico e fu rimorchiata per 200 miglia dal piroscafo *Marco Minghetti*, sino a Gibilterra. Dal 2 ottobre dello stesso anno fu utilizzata sulla rotta per il sud America da Genova a Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro e successivamente dal 1892 imbarcando i flussi di emigrazione siciliana, sulla rotta Messina, Napoli con destinazione New York. La prima partenza da Messina fu il 13 febbraio 1892 per poi trasferirsi l'anno dopo in Mediterraneo, per i collegamenti da Genova, Messina, Siracusa e Alessandria, Porto Said e Massaua. Nel 1896 fu anche impiegata per il trasporto truppe in Africa e quindi dal 3 maggio 1906 tornò a fare scalo a Messina nei collegamenti con la costa africana. Il *Po* fu ceduto nel 1910 alla Società Nazionale dei Servizi Marittimi (SNSM) e sino al 1913 collegò i porti di Genova, Napoli, Messina, Catania e Alessandria, Porto Said, Massaua, Djibouti, Aden e Mogadiscio, per il trasporto truppe. Il 29 settembre 1911 fu requisito dal Governo durante la guerra Italo-Turca e il 15 ottobre fece parte di un convoglio che da Napoli a Bengasi imbarcò con le truppe anche materiali. Il 3 settembre 1913 il *Po* fu rivenduto alla Sicilia Società di



Il piroscafo *Po* della compagnia Navigazione Generale Italiana Florio & Rubattino

Navigazione di Palermo che la utilizzò per i collegamenti tra Napoli, Messina, Catania, Tripoli, Bengasi, Derna e più tardi trasferito sulla linea Genova, Napoli, Messina, Reggio, Catania, Siracusa, Bengasi e Darhan. Durante tale servizio, il primo gennaio 1915 andò in soccorso del piroscafo *Entella* della stessa compagnia, rimorchiandolo da Misurata fino a Tripoli e continuò ad essere operativo nei collegamenti con il corno d'Africa, fino al 4 aprile 1923 quando fu ceduto a Federico Alberto Migliavacca di Genova per la demolizione che avvenne nel novembre di quell'anno a Spezia.

INCHGREEN, LA NAVE DEL COLERA

Il quotidiano “La Stampa” nell’edizione del 15 settembre 1887, dava notizie da Catania circa la voce diffusasi tra la popolazione “di un ‘eccessivo numero di morti per colera a Messina, in seguito all’arrivo in quel porto di un vapore inglese proveniente da Bombay e carico di grano che doveva oggi entrar nel porto di Catania”.

La corrispondenza dava anche informazioni ufficiali, provenienti dal prefetto di Messina, secondo cui il vapore inglese, *Duchzarne*, proveniente da Bombay, era giunto a Messina il 6 settembre, dopo 29 giorni di traversata incolume da contagi. “Solamente l’altra sera, tre marinai ch’erano scesi a terra, dopo aver fatto un mondo di stravizi, s’attaccarono di colera. Non si sa se siano morti. In quanto poi ai casi di colera avvenuti nella cittadinanza messinese, ecco le notizie ufficiali giunte: in 36 ore casi 69, morti 28. Da tutto questo parrebbe che il vapore non c’entra per niente, e che l’epidemia, da tanto tempo covata a Messina, siasi improvvisamente fatta sentire. Ad ogni modo si sono fatte pratiche col Ministero acciocché il *Duchzarne* non tocchi Catania”. Il quotidiano di Torino tornò sull’argomento dieci giorni dopo, e nell’edizione del 25 settembre, precisò che il nome della nave proveniente dall’India era *Inchgavien* – storpiando il reale nominativo di *Inchgreen* - e che il piroscalo era carico di grano, con le stive ermeticamente chiuse e che essendo stati aperti ” i boccaporti solamente il giorno 9 a Messina, la spiegazione che il germe trovandosi nel grano ebbe agio di manifestarsi solamente quando questo venne esposto per lo scarico. Un altro fatto molto più convincente è quello che i primi ad essere assaliti dal morbo ed a morire fulminati furono alcuni facchini che scesero il carico ed una guardia che sorvegliava. I rari casi di colera che avevamo prima del 9 settembre erano di indolo oltremodo mito ed i rimedi finallora usati avevano impedito ogni propagazione “.

Il tema dell’importazione di grano fu ripreso dai quotidiani, dopo avere avuto un prologo in Parlamento qualche mese pri-

ma, durante la seduta del 18 giugno 1887, con l’intervento del deputato taorminese, Francesco Perroni Paladini, professore di diritto romano presso l’Università degli Studi di Messina e presidente dell’Ordine degli avvocati. Richiamando l’attenzione dei parlamentari sulla normativa ebbe a dire che “ la nave, la quale partita da Bombay approda a Genova o a Castellammare carica di grano, riceve per questo suo viaggio un premio di navigazione, il quale si trae dal bilancio dello Stato; e fra i contribuenti dello Stato vi sono quei medesimi produttori di grano, il cui prodotto è ammazzato dalla concorrenza dei cereali stranieri ! Né mi si risponda che di cereali dall’America in Italia ne vengono pochissimi. Vengono dalle Indie e dall’Australia, e dai possedimenti inglesi, i quali hanno ormai il secondo luogo tra i nostri, fornitori di grano. Nell’anno passato, nel 1886, sono venute in Italia 170,000 tonnellate di grano dai possedimenti inglesi. Un altro caso, o signori, anch’esso assai notevole e significante lo presenta una legge votata pure nel 1885, quella delle convenzioni ferroviarie. L’articolo 21 di detta legge dispone: “ per le provviste del materiale fisso e mobile debbano favorirsi a parità di condizioni le industrie nazionali. La condizione s’intenderà pari quando il prezzo del materiale nazionale non ecceda l’offerta dell’industria estera, aumentato del 5 per cento sull’offerta stessa e delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna. Non ripeto le altre prescrizioni di questo articolo, il quale, come l’onorevole Genala potrebbe farne fede, è stato applicato con la massima larghezza. Né io gliene movo appunto. La larghezza s’è adoperata a favorire un’industria che fa onore al nostro paese. Ma, o signori, dinanzi a questa condizione di cose, che io non vi ho voluto tratteggiare minutamente, ma di cui ho rilevato soltanto alcuni casi più spiccati, avrà qualcuno diritto di meravigliarsi se ora, nell’organismo della nuova tariffa, i coltivatori della terra ottengono un qualche vantaggio per i prodotti loro?”. Il vaiolo si diffuse rapidamente nel 1885-86 prima nei paesi rivieraschi e



Il vapore inglese *Adolf Harboe ex Inchgreen* a Greenock, nel 1876

poi nel capoluogo; l'arcivescovo mons. Guarino in una lettera al Celesia, parlò di « una moltitudine di poveri lasciata a lui solo, dopo essere scappati tutti dalla città ». In quell'occasione egli più volte esortò il clero perché si convincesse la gente a fare eseguire la vaccinazione, a migliorare le condizioni igieniche dei paesi e poi personalmente avvicinò gli ammalati, li aiutò a vivere santamente quella prova.

Ben più grave fu il colera del 1887, le cui prime si erano avute con i primi calori della stagione estiva; il morbo, iniziato a diffondersi ad agosto, dal 10 al 15 settembre assunse proporzioni notevoli: in soli cinque giorni le vittime si contarono a migliaia, tanto che la città fu abbandonata da chi poteva rifugiarsi

altrove, specialmente nelle campagne, e furono improvvisati ospedali e lazzaretti per accogliere i numerosissimi ammalati. Con l'Amministrazione comunale del sindaco Giuseppe Cianciolo, il Consiglio nell'anno 1885 aveva dovuto affrontare il duplice problema del rinnovo dell'abbonamento con lo Stato dei dazi di consumo e dell'appalto dei relativi servizi di riscossione. Gli ultimi scorcì di quell'Amministrazione furono impegnati a fronteggiare i pericoli dell'epidemia di colera, ma fortunatamente l'inverno sopraggiunse prematuramente con eccezionali ed abbondanti nevicate che aiutarono a fare cessare l'epidemia. Il 15 novembre 1887, con decreto prefettizio, Messina fu finalmente dichiarata città immune da colera⁵¹.

FARI E FANALI



Vittorio Emanuele II il 12 maggio 1868, con l'istituzione della "Reale Commissione dei Porti, Spiagge e Fari", firmò il primo documento ufficiale riguardante la regolamentazione del segnalamento marittimo italiano e fu uno dei primi atti compiuti all'indomani dell'unità nazionale.

Solo nel 1876, l'Ufficio Centrale Idrografico della Regia Marina pubblicò il primo elenco completo dei fari italiani, a cui seguì la richiesta al Ministero dei Lavori Pubblici, del direttore dell'Istituto Idrografico, il Comandante Magnaghi, per l'istituzione di un Ufficio Tecnico cui affidare la direzione di tutto il Servizio Fari e Segnalamenti Marittimi. La richiesta non venne accolta, nonostante la situazione della rete del segnalamento marittimo in Italia fosse davvero poco felice, tanto che, nel 1879 la questione arrivò in Parlamento. Quello che ne seguì fu la nomina di una commissione straordinaria per il riordino dei fari e fanali con il mandato di proporre i miglioramenti da introdursi nell'illuminazione delle coste. Nel 1881 la Reale Commissione dei Porti, Spiagge e Fari ratificò la prima stesura di un programma organico di interventi relativo alla segnalazione delle coste del Regno e venne finanziata la costruzione di oltre cento nuovi segnalamenti. Nel 1885 venne varata la prima legge in materia di Fari e Segnalamenti



La Lanterna di S. Raineri prima del 1908

marittimi, la n. 3095 del 2 aprile, con la quale venne redatto il Programma organico dei fari nazionale, affidato al Consiglio Superiore del Ministero dei Lavori Pubblici.

La Direzione Generale Opere Idrauliche del Ministero dei Lavori Pubblici pubblicò nel 1887, una seconda edizione dell'Elenco Fari e Fanali Italiani.

Anno significativo fu il 1890 con l'ammiraglio Magnaghi che scrisse la sua "Relazione intorno al servizio dei fari e segnali marittimi", nella quale allegò la proposta di un nuovo ordinamento, ispirata al modello in uso negli Stati Uniti.

Nel 1896, il Ministero dei Lavori Pubblici intervenne, con un Regio Decreto, per il riordino di tutta la materia tramite una

nuova Commissione Straordinaria Ministeriale, e fu questo il secondo programma organico, a partire dal 1881, sempre redatto dalla Regia Amministrazione Centrale dei Fari e Segnalamenti Marittimi delle Coste Italiane.

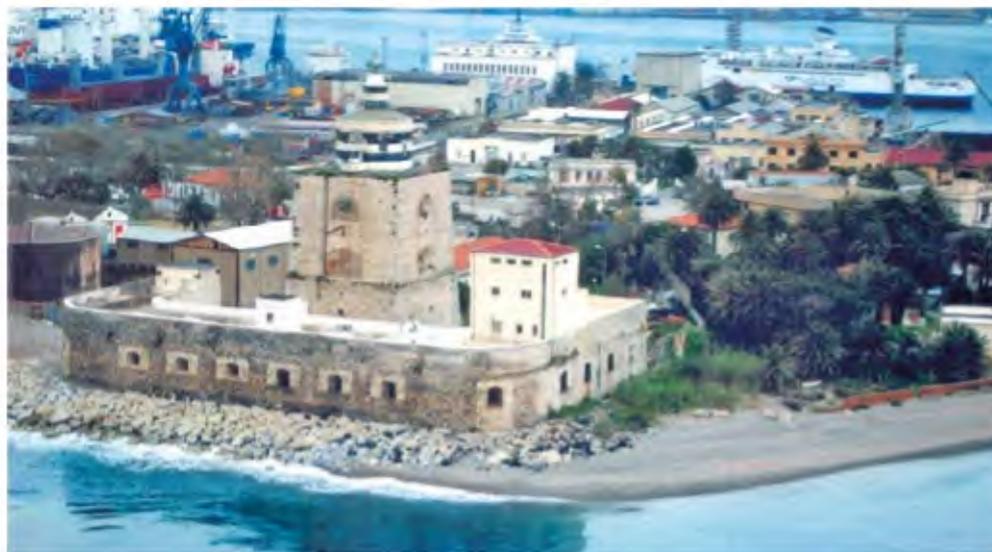
L'importanza di poter disporre di un Servizio dei Fari e dei segnalamenti marittimi efficiente, con la valenza sempre più militare in un periodo storico caratterizzato da una politica di rinnovamento delle strategie belliche, comune in tutti i paesi d'Europa ed in cui già si avvertivano i prodromi di un possibile conflitto, portò al varo di due Leggi, la n. 2 e la 75 del 1910, con le quali si affidarono tutti i servizi marittimi alla Regia Marina. Con il decreto 568 del 17 luglio 1910 si dispose così il passaggio del

Servizio Fari e Segnalamenti Marittimi dal Ministero dei Lavori Pubblici al Ministero della Marina, lasciando all'amministrazione dei Lavori Pubblici, soltanto la costruzione e le riparazioni straordinarie dei fari. La data ufficiale del passaggio del servizio venne però ritardata a causa di problemi burocratici e di bilancio e fissata definitivamente con il Regio Decreto n. 294 per il 1° luglio 1911. A seguito di questo passaggio iniziarono molte opere di ammodernamento organizzativo e sul piano tecnologico; la Regia Marina con il decreto luogotenenziale n. 1240 del 2 luglio 1915, istituì l'Ispettorato dei Fari e dei Segnalamenti Marittimi, con sede a Napoli.

L'intero territorio del Regno d'Italia fu suddiviso in otto zone denominate "Comandi Zona Fari", in cui erano comprese anche le colonie.

Notevoli furono le migliorie apportate sia da un punto di vista della qualità del servizio, grazie all'ammodernamento di un gran numero di impianti, che dal punto di vista numerico che nel 1916 passò ad avere 512 segnali contro gli appena 50 del 1861.

Con il Decreto Regio n. 1240 del 22 luglio 1915, venne approvato anche il primo regolamento militare per il Servizio dei Fari e del Segnalamento Marittimo e fino allo scoppio del secondo conflitto mondiale l'Italia portò il livello del segnalamento delle coste a quello dei paesi più progrediti, come l'Inghilterra e la Francia.



Il faro di San Raineri visto dallo Stretto di Messina

La guerra comportò distruzioni e devastazioni per tutto il patrimonio dei fari e segnalamenti marittimi che, all'epoca, erano considerati siti di rilevante interesse strategico. Alle azioni di bombardamento aereo, navale e terrestre degli alleati seguirono quelle dei guastatori tedeschi in ritirata, lasciando un patrimonio in pericolosa inefficienza.

Nell'immediato dopoguerra la Marina Militare riorganizzò la Divisione Fari e con l'aiuto del Ministero dei Lavori Pubblici, tramite il Dipartimento Opere Marittime, definì un programma generale di ricostruzione e ammodernamento dell'intera rete. A lavori di recupero dei fari danneggiati si affiancò la costruzione di altri, ex novo, fase di riattivazione che proseguì ininterrottamente fino al 1965.

Il 31 dicembre del 1966, dopo l'avvenuta rigenerazione operativa del servizio, venne istituito l'Ispettorato dei Fari e del Segnalamento Marittimo alle dirette dipendenze dal Capo di Stato Maggiore della Marina e avente l'ausilio dell'Ufficio Tecnico dei Fari di base nell'Arsenale Navale della Spezia. La rete fu suddivisa nelle zone di pertinenza: La Spezia per l'Alto Tirreno; La Maddalena per la Sardegna; Napoli per il Basso Tirreno; Messina per la Sicilia; Taranto per lo Ionio e il Basso Adriatico e Venezia per l'Alto Adriatico e quello Centrale. Ognuna venne assegnata ad un Comando Zona Fari, con dipendenza operativa dal rispettivo Alto Comando Periferico della Marina e funzionale e logistico dall'Ispettorato dei Fari, con il compito principale di

gestire la segnaletica marittima, la manutenzione ordinaria dei manufatti, con personale civile e militare. Dal 30 aprile 2013 l'Ispettorato, per il supporto logistico dei fari, mantenendo la medesima struttura organizzativa, è stato rinominato in Comando Logistico della Marina Militare e nel contempo è stata costituita la Direzione Fari e Segnalamenti con sede dal 15 marzo 2014, a Napoli. Il Servizio dei Fari e del Segnalamento Marittimo opera, nel settore degli

il supporto tecnico logistico dei segnalamenti⁵². I Comandi Zona Fari, con sede alla Spezia, Venezia, Taranto, Napoli, La Maddalena e Messina, sono organi alle dirette dipendenze dei rispettivi Comandi Marittimi (Nord, Sud, Sicilia) per assicurare l'efficienza operativa del servizio di segnalamento nell'ambito della propria competenza territoriale. I Comandi Zona Fari dipendono inoltre funzionalmente, per gli aspetti tecnici e logistici, dal

La rete nazionale dei segnalamenti marittimi si sviluppa nei porti principali e lungo le coste della penisola e delle isole per un totale di 861 ausili per la navigazione costituiti da 147 fari e 714 fanali (comprese mede e boe). Il Servizio dei Fari ha inoltre il compito di fornire ad Enti pubblici e privati e gestori di segnalamenti minori, le necessarie prescrizioni circa le specifiche caratteristiche che tali segnalamenti debbono possedere.

Il programma di ammodernamento e rinnovamento del Servizio dei Fari e del Segnalamento Marittimo, ancora in corso, ha l'obiettivo di garantire la massima affidabilità, qualità ed efficienza, impiegando apparecchiature ed impianti all'avanguardia nel settore, tecnologicamente evoluti e completamente automatizzati.

Il faro di San Raineri con ottica rotante è gestito dal Servizio dei Fari e del Segnalamento Marittimo che presiede al funzionamento degli ausili della navigazione costituiti da fari, fanali, mede, boe luminose e non, la cui responsabilità è affidata per legge alla Marina Militare dal 1911 ed in particolare al Comando zona Fari per la Sicilia (Marifari) con sede a Messina⁵³. La Lanterna del Montorsoli è oggi di competenza del Servizio dei Fari e del Segnalamento Marittimo che opera, nel settore degli ausili per la navigazione, a favore di tutti i naviganti che transitano nelle acque prospicienti le coste italiane e nei porti di interesse nazionale.



Fanali e reperti conservati nelle sale museali di Forte San Salvatore a Messina

ausili per la navigazione, a favore di tutti i naviganti che transitano nelle acque prospicienti le coste italiane e nei porti di interesse nazionale e per l'assolvimento dei compiti di istituto, con personale, militare e civile e mezzi navali e terrestri per assicurare

Comando Logistico e a loro volta hanno giurisdizione sulle Reggenze dei Segnalamenti Marittimi, organi operativi periferici del Servizio Fari, costituiti secondo necessità, in modo da ricoprire complessivamente la totalità delle coste nazionali.



Girgenti



Adria



Beraldo



Perseo



Boselli

GIRGENTI

Le immagini d'epoca della Messina preterremoto, con la fontana del Montorsoli prospiciente la palazzata, a quel tempo con la statua del Nettuno rivolta con le spalle al mare, ritraggono sempre una nave da carico intenta alle operazioni di imbarco merce, il cui nome non viene mai indicato. Era la *Girgenti* dell'armatore Robert Miles Sloman Jun, nave di 2260 tonnellate, registrata nel porto d'Amburgo, che effettuò frequenti scali nel porto peloritano per imbarcare agrumi siciliani destinati all'esportazione. Il piroscafo con scafo in acciaio, era stato varato con l'originario nome di *Danby*, il 19 luglio 1890, nei cantieri Ropner & Sons, Stockton on Tees per l'armatore W.S. Merryweather & Co. che la cedette nel 1903 all'armatore anglo-tedesco Robert Miles Sloman⁵⁴, che ne cambiò denominazione in *Girgenti*. Prestò servizio sino al 1911, quando venne venduto alla compagnia di navigazione di Luigi Mezzano di Sori e Mezzano Shipping Co. di Genova. Il nuovo armatore la iscrisse con il nome di *Derna* al Compartimento Marittimo di Genova e impiegò la nave in trasporti verso il nord Europa. Nel corso di uno di questi viaggi, nella notte del 10 dicembre 1912, dopo essere salpata con un carico di carbone dal porto di Meml, in Lituania, sul Mar Baltico, naufragò a 10 miglia nautiche al largo di Anvil Point, dopo essere entrata in collisione con la nuovissima nave da battaglia britannica *Centurion* di 23.000 tonnellate. Dopo la collisione la nave da battaglia mise a mare le lance di salvataggio per soccorrere eventuali superstiti, ma tutti i 23 membri dell'equipaggio del *Derna* avevano perso la vita. La nave fu poi identificata dal nome inciso sul suo fanale di navigazione di sinistra, ritrovato tra i rottami. I marinai erano tutti liguri, come il comandante Prospero Schiaffino il cui corpo fu successivamente ritrovato all'interno di una lancia di salvataggio nei pressi di Bournemouth, in Inghilterra, situata sulla costa meridionale del paese. Sepolto nel



Il piroscafo *Girgenti* alle banchine di Messina, visto di poppa dalla fontana del Nettuno opera del Montorsoli

cimitero della cittadina del Dorset, negli anni sessanta del XX secolo la salma fu poi traslata e tumulata in quello della natia Camogli.

LA NAVIGAZIONE MARITTIMA UNGHERESE E GLI SCALI NELLO STRETTO

Per le politiche commerciali di fine ottocento le navi magiare fecero scalo nel porto di Messina fino alla vigilia del secondo conflitto mondiale. Principali vettori di tali collegamenti furono le navi della compagnia di navigazione oceanica a vapore Adria, esempio ungherese delle capacità marittime dell'impero austro-ungarico. Fondata nel 1882 con un capitale di base di 2,5 milioni di fiorini come Adria Magyar Tengerhajózái Részvénytársaság, Hungarian Maritime Shipping Inc. Adria, divenne la più importante compagnia di navigazione ungherese, operando con 35 navi fino al 1936. Il loro motto era: *Hazának Használj* (Sii utile al tuo Paese / Sei deinem Land nützlich). Il punto di partenza della società è stata l'attività della Adria Steamship Company fondata da Gottfried Schenker nel 1879. Nel 1880, un accordo tra la Adria Steamship Company e il Regno d'Ungheria, portò ad esercitare un proprio commercio marittimo, dopo la compensazione austro-ungarica, nel modo più indipendente possibile dall'Austria. Fu concordato nel 1867 che l'Adria avrebbe dovuto effettuare 170 viaggi annuali in Gran Bretagna con un sussidio annuo di 150.000 fiorini. Dal 1882 la flotta dell'Adria fu costituita da 7 piroscafi e gradualmente, fino al 1913, si ampliò fino a contare 30 navi.

Dal 1903 l'ormeggio alle banchine del porto peloritano delle navi dell'Adria fu costante; dall'otto febbraio di quell'anno la *Dackrocry*, dal 20 febbraio la *Matys Kiraly*, che fu poi militarizzata nel 1914 e nel 1921 ribattezzata *Boito* e affondata nel 1930; la *Tisza* dal 20 febbraio che sempre per la Adria cambiò denominazione nel 1921 in *Stoppani* per essere poi demolita nel 1923; l'*Ansnassy* il 21 febbraio che ogni sabato seguiva la rotta da Genova a Fiume e affondò nel 1916 dopo aver urtato una mina. Ed ancora la *Zichy* il 28 febbraio 1903, per la rotta Genova, Palermo, Catania, Bari, Trieste, Fiume; l'*Arpad* che giunse Messina per la prima volta il 2 marzo nel collegamento tra Genova e Fiume; la *Baron Fejervry* il 17 febbraio,

poi divenuta *Ariosto* con la stessa compagnia e dal 1937 passata alla Tirrenia per essere silurata nel 1942, e la *Szent Laslo* dal 15 febbraio, militarizzata nel 1916, cambiando nome in *Donizetti* nel 1921 e poi essere demolita otto anni dopo.

Anche alle operazioni di salvataggio della popolazione messinese dopo il sisma del 1908, cooperarono i piroscafi della Società di Navigazione Adria con gli equipaggi del *Nagy Lajos*, del *Matlekovits*, rimasti entrambi illesi, ed in particolare l'*Andrássy*⁵⁵, nonostante la nave fosse rimasta danneggiata dal sisma, si segnalò per lo slancio nell'opera di soccorso⁵⁶.

E poi dal 1921, il piroscafo *Adria* varato come *Ferencz Ferdinand* per la Adria Co., Fiume, divenuto *Pilsna* nel 1935 e di nuovo *Adria* nel 1936 per il Lloyd Triestino S.A. di Nav. e quindi *Gombroon* preda bellica inglese nel 1941 e inviata dall'ammiraglio britannico a Bombay, quale nave base per essere demolita infine nel 1947.

La ex *Szeged* con il nome di *Pascoli* fece scalo a Messina dal 5 settembre 1924, mantenendo i collegamenti sulla linea Adriatico, Messina, Napoli Genova e Marsiglia; passò alla Tirrenia nel 1937, armatore per il quale affondò nel 1941 colpendo una mina.

La ex *Rákóczy* con il nome *Cimarosa*, approdò a Messina per





L'*Etelka* ritratto in un dipinto del 1892

la *Adria*, il 10 agosto 1927; la ex *Sznt Istvan* poi *Petrarca*, il 5 luglio 1927 ed il giorno dopo la ex *Koloszvar*, come *Carducci*; la ex *Ledere Sander*, come *Tiziano* il 28 luglio 1927; la ex *Kalman Kiraly* prima impiegata sulla linea Fiume Albania, divenuta *Alfieri*, fece scalo a Messina dal 27 giugno 1934 per la rotta per Malta e Libia.

La società *Adria*, conosciuta anche come Regia Ungarica Società Anonima di Navigazione Marittima di Fiume⁵⁷, era la principale compagnia di navigazione a vapore dell'Impero e collegava Fiume con i principali porti dell'Europa settentrionale, del Mediterraneo occidentale e del Sud America. Nel 1919, con la dissoluzione dell'Impero Austro-Ungarico, passò all'Italia mutando ragione sociale in *Adria – Società Anonima di Navigazione di Fiume* e, nel 1921, con il definitivo passaggio dei territori giuliani all'Italia, ancora una volta in *Adria – Società Anonima di Navigazione Marittima*, mantenendo sempre la sede a Fiume. Nel 1937 fu posta in liquidazione con il nome

di Società di Navigazione del Carnaro in liquidazione e successivamente venne incorporata dalla *Tirrenia – Società Anonima di Navigazione di Napoli*.

Tra le navi dell'*Adria* che furono riprodotte dalla società armatrice magiara sulle cartoline acquarellate con vedute dello Stretto di Messina, la *Szapary*, la *Szent László* e l'*Adria*.

Una unità che a Messina durante il secondo conflitto mondiale, ha lasciato un segno nel trasporto marittimo internazionale, come pioniera storica di quella che divenne la flotta mondiale di navi cisterna, fu la *Etelka*, detta la signora d'acciaio, una delle prime petroliere al mondo che riforniva la raffineria di Rijeka per i derivati del petrolio per un terzo della popolazione della monarchia austro-ungarica

Fu realizzata dal primo costruttore di navi cisterna al mondo, il cantiere navale Low Walker a Newcastle, in Inghilterra, e iniziò a navigare nel 1892. *Etelka* entrò per la prima volta nel porto Petrolejska di Rijeka, proprio accanto alla raffineria di Mlaka,



Equipaggio del piroscafo *Etelka*, 1896

il 12 dicembre 1892, del comando del capitano Franjo Šodić, con un carico di 3.500 tonnellate di petrolio; armatrice della nave era la Budapest Mineral Oil Refinery, la stessa che possedeva la Raffineria di Rijeka.



La nave trasporto nafta *Marte*, ex *Vesta* dell'Austria Ungheria, in secondo piano dopo le navi della Regia Marina nel porto di Messina alla fine degli anni trenta

La nave il 18 dicembre 1909 fu venduta alla Marina austro-ungarica per le necessità della squadriglia da guerra, ridenominata *Vesta* e assegnata al porto di Pola. Alla fine della Prima Guerra Mondiale, per i risarcimenti bellici la nave fu ceduta all'Italia e nel 1922 entrò nella flotta della Regia Marina col nome *Marte*. Nel 1926 la Regia Marina Militare la affittò alla Società Nazionale Oli Minerali (Snom), entrata a far parte della neonata società statale italiana Agip, navigando con il nome di *Procione*. Nel 1936, la cisterna restando nella disponibilità della Regia Marina, venne data in gestione col precedente nome di *Marte* alla Cooperativa Garibaldi e il 9 settembre 1940 fu a Messina con la III Divisione navale per rifornire le navi della flotta pronte a muovere. Confiscata il 9 settembre 1943 dai tedeschi, terminò la sua lunga vita, nel luglio del 1944 silurata davanti al porto di Livorno, dove rimase tre anni prima di essere recuperata nel maggio del 1947, e rimorchiata per essere demolita.

DALLE ROTTE PER IL SUD AMERICA A QUELLE PER L'AFRICA

Il piroscafo *Perseo*, varato nel 1883, per nove anni garantì la rotta atlantica tra l'Italia, l'Uruguay e l'Argentina, prima di collegare dal 3 gennaio 1891, Napoli e Messina al porto di Massaua. La nave costruita nel cantiere inglese Napier & Sons di Glasgow, il 15 febbraio 1884 salpò per il suo viaggio inaugurale per Las Palmas, Montevideo e Buenos Aires; l'anno dopo fu ceduta alla Navigazione Generale Italiana (NGI) di Genova, continuando ad operare sulle rotte per il Sud America e poi sulla linea Napoli, Messina e Massaua. Il 20 dicembre 1899, ebbe una collisione causata dalla nebbia, nelle vicinanze di Alicante; il *Perseo* si scontrò con il vapore francese *Meuse* e in seguito si sviluppò un incendio a bordo del *Meuse* che affondò; il *Perseo* subì gravi avarie e dovette rientrare a Genova ma non vi furono vittime e l'equipaggio del mercantile francese fu salvato dalla nave spagnola *America*⁵⁸. Dopo aver subito lavori di miglioramento, nel 1906 il *Perseo* fu venduto alla Società Nazionale di Servizi Marittimi di Genova che lo impiegò sulla rotta con la Siria, e dall'aprile del 1906 con scalo anche a Messina sulla linea Genova, Livorno, Napoli e Alessandria. Il 12 febbraio 1908 in seguito ad una collisione con il piroscafo *Florida* nel porto di Napoli fu semisommerso, ma recuperato dopo i lavori, fu ceduto nel 1910 alla S.N.S.M. per i collegamenti tra Napoli, Palermo e l'Africa, ospitando a bordo un componente della famiglia reale. A giugno 1910 viaggiò infatti sul piroscafo *Perseo*, Vittorio Emanuele duca di Savoia-Aosta, Conte di Torino che imbarcò, reduce da una battuta di caccia in Africa, in incognito con un biglietto intestato al marchese di Briande. S. A. R. era partito da Alessandria accolto a bordo dal comandante del *Perseo*, Ernesto Briasco e



dal primo ufficiale Cafillo nativo della penisola sorrentina, facendo scalo il 27 giugno a Messina. Il Conte di Torino visitò la città terremotata e i nuovi insediamenti, reimbarcandosi a bordo del *Perseo* per raggiungere Napoli, ove si sarebbe trattenuto ospite del Duca d'Aosta nella Reggia di Capodimonte.

Nel 1911 il *Perseo* venne requisito dalla Regia Marina per essere adibito al trasporto truppe a Tripoli nel corso della guerra italo-turca e in tale periodo ospitò il Re Vittorio Emanuele III che il 7 novembre 1911 effettuò il viaggio via mare per Palermo partendo da Napoli ove era giunto col treno. Il Re si recava in Sicilia per visitare i feriti della guerra di Libia, ma non essendo la disponibilità dello yacht reale, né di una nave di lusso in navigazione o in servizio

per la guerra, aveva richiesto un qualunque piroscafo disponibile.

Nel 1913 il *Perseo* fu venduto alla Società Italiana di Servizi Marittimi di Venezia garantendo i collegamenti tra Napoli, Palermo e la costa africana; nel luglio di quell'anno i suoi passeggeri, furono assaliti da barcaioli beduini, a Beirut in Siria, ispirando Beltrame che disegnò la vicenda sulle pagine della "Domenica del Corriere" del 13 luglio 1913.

Dopo l'entrata in guerra fu nuovamente requisito dalla Regia Marina e operò nel trasporto truppe; nel corso di una missione, salpò il 3 maggio 1917 da Taranto con a bordo circa 500 militari di diverse compagnie di sussistenza e di fanteria dirette a Milo. Alle 5.45 del 4 maggio venne intercettato nello Ionio, tra Cefalonia e Messina, ed affondato con un siluro dal sommergibile austro-ungarico *U-4* al comando di Rudolf Simgule. Nel naufragio persero la vita 227 persone, tra cui circa 123 fanti del 63° Reggimento fanteria della Brigata Cagliari.

LA BERALDO A MESSINA PER UN SERVIZIO DI DERATTIZZAZIONE A BORDO

Il piroscafo da carico *Giuseppe Beraldo*, dei Fratelli Beraldo armatori di Genova, fece scalo a Messina il 5 maggio 1919, non per caricare merci ma per essere sottoposto alla derattizzazione delle stive di bordo con una pratica sanitaria per la quale il comandante pagò al medico della regia Capitaneria di porto di Messina la somma di venti lire. Una pratica quasi routinaria per una nave che però aveva un primato storico essendo stato il primo piroscafo da carico a commerciare dalle Isole Åland. Proprio per questa sua storicità l'arcipelago della Finlandia, composto da più di 6 500 tra isole e scogli, all'ingresso del golfo di Botnia, a circa 40 km dalla costa svedese e 25 km da quella finlandese, gli dedicò un francobollo, quando la nave si chiamava *Osmo*. Era questo il nome con cui era stata varata nei cantieri Craig, Taylor & Co Ltd., di Stockton, il primo aprile 1900, per l'armatore Björneborgs Ångfartygs Aktiebolag (Oskar Heine) di Pori ed impiegata nel sistema marittimo finlandese



Il piroscafo *Beraldo* varato con il nome *Osmo*



Il porto di Messina nel 1929

voluto per interrompere l'isolamento invernale che permise di eliminare le pause stagionali nelle spedizioni di merci.

La nave da carico di 1517 tonnellate di stazza, lunga 73, 57 metri, assicurò il collegamento con le isole Åland sin dal 1910, quando passò all'armatore Aktiebolaget Ålands Lastfartyg, di Mariehamn e fu definita imbarcazione "storica" con l'emissione filatelica. Nel 1912 fu ceduta all'armatore Luciano Campisi di Siracusa che la denominò *Amelia Campisi* e divenne nel 1918, *Giuseppe Beraldo*, e quattro anni dopo *Nasco*, quando fu acquisita dalla Villain & Fassio, Società Anonima Italiana di Navigazione Mercantile di Genova. Nell'ultimo passaggio di proprietà nel 1923, alla Rederi A/B Portos (Robert Philis), di Helsingborg si chiamò *Jarl* e fu il nome con cui affondò con un carico di legname, il primo dicembre 1923, urtando una mina a 18 miglia dal faro di Suurop, sulla rotta per raggiungere Ostenda tra Vyborg e Lovisa nel golfo di Finlandia.

UN CARGO COL NOME DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO BOSELLI

In molte panoramiche del porto di Messina, antecedenti al 1908, appare un veliero visto di poppa, ormeggiato alla banchina prospiciente l'attuale sede della Dogana. Questo cargo a vela di nome *Algarve*, era stato costruito come *Paolo Boselli* nel 1888, dalla Continental Lead & Iron Co. cantiere navale del Muggiano, precedentemente di proprietà della società "George Hanfrey & Co." che vi aveva installato un'officina per le riparazioni del naviglio adibito al trasporto di minerali per la fonderia Pertusola. Ceduto alla società inglese Continental, il cantiere fu ricondizionato per la costruzione di velieri in acciaio e realizzò per Giambattista Sturlese di Genova, il *Boselli* di 663 tonnellate di stazza lorda.

Il veliero dal 1899-1900 passò all'armatore Vincenzo Novak di Spalato, con la denominazione *Algarve* e porto di armamento Lesina, scalo necessario di ogni nave che percorresse l'Adriatico. Nel 1910 venne ribattezzato *Buon Padre*, quando fu acquisito dagli armatori Carlo Martinolich & Figlio di Trieste e nel 1920 passò alla gestione della Puglia SA di Navigazione a Vapore di Bari, e quindi dal 18 novembre 1920, alla SAIM- Soc. An. Industrie Marittime di Ancona-, che tra il 1922 e il 1923 lo denominò *Esino*, nome con il quale naufragò presso Ortona, il 12 novembre 1930.

Il cargo quando fece scalo a Messina portava il nome del deputato Paolo Boselli che aveva preso parte attiva all'inchiesta del 1882 sulle condizioni della marina mercantile italiana, svolta in tutti i principali centri di spedizione del paese. Boselli in uno scritto del dicembre 1879 sulla marina mercantile non esitò a parlare con insistenza di "decadenza" nella quale andava precipitando l'importante settore dell'economia nazionale. «Pochi anni or sono belle e grosse navi sorgevano nei cantieri italiani- scriveva- e i fidi guadagni dei bene avviati commerci e delle lontane navigazioni promettevano agli armatori e ai marinai del nostro paese liete fortune». Boselli nato nel 1838 e scomparso nel 1932, interven-



Il cargo a vela *Algarve* ormeggiato nel porto di Messina prima del 1908

tista allo scoppio della Prima Guerra Mondiale, nel 1916, caduto il governo Salandra, a causa dell'insoddisfazione per i risultati ottenuti dalle sanguinose offensive italiane, e dal grave pericolo corso dal fronte trentino a causa della pressione austriaca, fu nominato Presidente del Consiglio dei ministri da Vittorio Emanuele III, rimanendo in carica dal 18 giugno 1916 al 30 ottobre 1917.

**NASCITA DELLA
REGIA MARINA**



Con Regio Decreto del 17 novembre 1860 venne istituita la Marina militare dello Stato unitario. Si fondevano in essa quelle dei precedenti Stati italiani, quella Sabauda, appena accorpata a quella toscana, siciliana, napoletana e in parte pontificia. L'iniziativa va ascritta al Capo del Governo e Ministro della Marina, Camillo Benzo, conte di Cavour che la definì militare prima di divenire Regia, poiché l'Italia non aveva ancora un unico sovrano, né una Costituzione.

Con la fine del Regno Borbonico e l'inizio del processo di unificazione nazionale, si avviò quindi il riordino della Marina con la fusione di quella Sarda e Borbonica costituendo la forza navale dal 1861. Con il R.D. 4671 del 17 marzo con la proclamazione del Regno d'Italia, la suddivisione del litorale Marittimo in tre Dipartimenti: Settentrionale a Genova, in attesa del successivo trasferimento a Spezia; Meridionale a Napoli, e dell'Adriatico ad Ancona. Il Dipartimento Meridionale con sede a Napoli comprendeva il litorale da Terracina al Capo S. Maria di Leuca, la Sicilia e le isole limitrofe. Questa ripartizione rimase immutata fino al 1893, e a Messina, dipendente dal Dipartimento di Napoli, venne istituito il Comando di Difesa Marittima, e potenziato l'Arsenale con la costruzione nel 1869 del bacino di carenaggio.

Si era dibattuto in Parlamento dell'area falcata di San Raineri già

nella seduta del 24 gennaio 1851, durante la IV Legislatura del Regno di Sardegna, con il deputato Valerio Lorenzo che intervenendo sulla adozione del progetto di legge per gli assegni agli ufficiali che presero parte alla difesa di Venezia, evidenziò "noi siamo gli eredi di tutte le glorie della guerra dell'indipendenza; perché siamo gli eredi della recente rivoluzione italiana (...) i grandi fatti di Venezia, di Brescia, di Roma e di Messina sono riverberati sopra cotesta bandiera". Dieci anni dopo nella seduta del 3 aprile 1861 durante la VIII Legislatura del Regno d'Italia, Minghetti, ministro per l'interno, intervenendo in aula su interpellanze relative all'amministrazione delle provincie napoletane e siciliane disse "ora, durante il primo periodo della rivoluzione napoletana, e fino alla caduta di Civitella del Tronto e alla fine del brigantaggio politico, il Governo di S. M. ha dovuto impiegare le sue truppe nell'espugnazione di Gaeta e di Messina. Né si può accusare il Governo di non avere mandate nelle provincie meridionali maggior numero di truppe, imperocché voi non potete dimenticare che la linea del Mincio e del Po deve essere da noi gelosamente custodita, ché là stanno i destini futuri della nazione". Di tenore meno militare ma più costruttivo fu invece qualche settimana dopo, il riferimento del ministro per le finanze Bastogi, alla cifra di 800,000 lire, somma che era stata omessa per la costruzione d'un Lazzaretto; era

il 29 aprile 1861 e si evidenziava in occasione del disegno di legge sul debito pubblico, l'imprevista somma di 800 milioni di lire. Qualche mese dopo il 26 giugno 1861, il Governo Ricasoli inserì nel bilancio passivo la somma di lire 510.000 per la costruzione del Lazzaretto innescando le proteste delle opposizioni con il deputato Francesco Crispi, che nel corso di un lungo intervento, disse: "Questo fu un regalo che credeva fare Ferdinando Borbone alla città di Messina, la quale, son sicuro, non gliene sarà grata, giacché i Messinesi amerebbero meglio avere i docks, i magazzini di depositi, anziché un lazzaretto sporco, essi che hanno una storia troppo dolorosa a ricordare in fatto di contagi. Messina, per aver avuto un lazzaretto nel 1743, subì quel male terribile della peste, che le tolse 40 mila cittadini. Ad ogni modo questo lazzaretto sporco non si è ancora cominciato a costruire. Non vi pensò il Borbone; il ministro dei lavori pubblici non ci penserà tampoco, ed in questi tempi, dovendo occuparci di lavori pubblici, anziché fabbricare un lazzaretto, il denaro frutterebbe troppo meglio nelle strade. Anche queste 510,000 lire devono essere cancellate". Il tema e l'importanza di un presidio di difesa marittima a Messina, divennero di attualità nella seduta parlamentare del 16 giugno 1899 dedicata alla discussione sul bilancio della mariniera. Con le somme stanziare in bilancio – si disse- "non si possono avere che due arsenali di guerra, Spezia al Nord,

Taranto al Sud, senza fare eccezioni neppure per Venezia (...). Ma Taranto urge completare, pure avendo le persone più competenti preferito Messina, che, quale posizione a cavallo dei due mari, avrebbe più efficacemente provveduto alle necessità della difesa, al pari che alle eventualità della offesa; Taranto è un'eccellente posizione offensiva e difensiva, a giudizio dello stesso Napoleone primo nella corrispondenza sua con Murat”.

Il 29 giugno, in prosecuzione della discussione d'Aula, gli onorevoli Nicolò Fulci, Di Sant'Onofrio, Picardi, Piccolo-Cupani, Florena, Lodovico Fulci, Sciacca della Scala presentarono un documento per invitare “il Governo a tener conto, nell'ordinamento della difesa marittima del Regno di quei punti che offrono, per le fortificazioni esistenti e per la loro posizione geografica, maggiori garanzie ai fini della difesa nazionale”. L'onorevole Nicolò Fulci disse: “Non era mio intendimento di prender parte a questa discussione, perché non sono competente in fatto di marineria; ma dopo il brillante discorso, pronunziato da persona, che occupa un'alta posizione, che ha competenza nella materia, dopo quel discorso che con molta chiarezza esprimeva il pensiero dell'oratore, mi sentii in grado di poter intervenire in questa discussione presentando, insieme ad alcuni amici, un ordine del giorno. Intendo parlare dell'elevato discorso, che pronunziò giorni fa l'onorevole Achille Afan de



La pirofregata *Maria Pia* a Messina l'8 e 9 settembre 1885, dopo avere rimorchiato da Massaua la fregata *Beroldo*

Hivera, il quale, difendendo il cantiere di Castellammare e l'arsenale di Napoli, sostenne la tesi che un porto ben fortificato deve essere considerato come base di operazione della difesa nazionale. Trionfalmente dimostrò, contro gli attacchi degli avversari, come Napoli, la quale potrà essere fortificata assai bene, ha il diritto di sostenere la necessità del suo arsenale, che la deputazione napoletana in questi giorni ha difeso con brillante dialettica, con pertinacia, con amore. Se la tesi è vera, e deve esserlo perché fu sostenuta da persona assai competente, il Governo ha fatto molto male sinora a trascurare tutti quei punti di mare, che per la loro posizione geografica, per le fortificazioni esistenti, dovrebbero essere centro della

nostra difesa marittima. E pensavo ad una città d'Italia, la quale ha un porto sicuro, una sicura rada; e pensavo che quella città sorge sopra uno stretto la cui formidabile difesa, costò tanti sacrifici al paese, e ho detto ma perché nessun Governo, nessun ministro della marineria ha mai rivolto il pensiero a questo porto, che tante garanzie offrirebbe per la difesa marittima del nostro paese? Sì, o signori, io pensavo a Messina, la quale per la sua posizione geografica, per le fortificazioni esistenti, che dominano gran tratto di terra di proprietà militare attorno al suo porto, dove si potrebbe costruire un gran cantiere; a Messina, alla quale mai ha rivolto lo sguardo chi ha la responsabilità della difesa del paese.

(...) Senza dubbio l'argomento avrebbe bisogno di un maggiore svolgimento specialmente quando penso che recenti pubblicazioni, italiane e straniere, si sono occupate del porto di Messina e della sua importanza militare in rapporto alla difesa d'Italia. Crede l'onorevole Bettòlo che il porto di Messina meriti l'attenzione del Governo ai fini della difesa nazionale ed ai fini della sicurezza della Patria nostra?" Bettòlo, ministro della marineria rispose: "per quanto riguarda Messina posso assicurare l'onorevole Fulci che io, come i miei predecessori, ne avrò sempre a cuore lo sviluppo, conoscendone la grande importanza militare, poiché Messina, la Maddalena e la Spezia si può dire che racchiudano il teatro di operazione della nostra armata. Anche recentemente, furono preparati i progetti per dare a Messina i caratteri di una vera base di rifornimento delle nostre flotte"⁵⁹.

Con la riorganizzazione degli assetti del Ministero della marina e della sua flotta il Governo incentivò da un lato le missioni all'estero delle navi della Regia Marina, 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. Si veicolava così la capacità della cantieristica navale militare italiana e si formavano e istruivano gli equipaggi per le navigazioni oceaniche⁶⁰.

Per tali ragioni la Regia marina a



Ufficiali e marinai a bordo di una nave della Regia Marina dopo la fusione della Marina Sarda e Borbonica

cavallo dell'inizio del secolo, entrò a far parte delle grandi marine mondiali, prendendo parte alla campagna di Creta e guidando, con l'ammiraglio Napoleone Canevaro, la costituita prima coalizione internazionale. Nel 1900 navi e marinai italiani, presero parte alla difesa delle Legazioni a Pechino e alle successive operazioni contro i Boxers. Tutto ciò contribuì a rendere concreta la politica di realizzazioni di Servizi della Difesa Marittima come a Messina⁶¹. La stazione torpediniere nella spianata S. Raineri fu formata da una prima squadriglia al comando del capitano di corvetta cav. Carlo Massard e da una seconda al comando del capitano di corvetta cav. Giacomo Riaudo⁶². Il nucleo operativo era composto da unità classe *Artigliere*, *Aldebaran*, *Vega* e

Canopo del tipo *Schichau* dal nome del cantiere navale tedesco di Elbing, parte delle quali parteciparono ai soccorsi alla popolazione dopo il terremoto⁶³ del 1908. Di stanza a Messina erano impiegate per la sorveglianza della pesca, per il servizio fari, per il servizio elettorale fra le Isole minori della Sicilia, quello postale e per la difesa del traffico mercantile nazionale ed alleato. Era già presente anche la Capitaneria di porto comandata dal capitano comm. Ladislao De Leone.

Con il Regio Decreto 10 luglio 1901, n. 370 il Comando della difesa locale marittima di Messina venne parificato ai Comandi di difesa locale delle Piazze marittime in cui avesse sede un Comando in capo di Dipartimento marittimo o Comando militare marittimo. La proposta decretata da Vittorio Emanuele era stata avanzata dal Ministro per la Marina Enrico Morin, facente parte del Governo Saracco, in carica sino al 15 febbraio 1901 e in quello successivo di Giuseppe Zanardelli⁶⁴.

A Messina, sino al 1907 non si ufficializzò la nomenclatura della Difesa locale concretizzatasi nel 1909, con la nomina del comandante, il capitano di vascello Teodoro Merlo, e con il suo secondo, il capitano di corvetta Alfredo Brofferio. Nel 1908 il tenente generale del Corpo di commissariato militare marittimo, Gennaro Laghezza fu assegnato alla difesa marittima di Messina, dove si era già distinto nel dicembre 1908 per la

coraggiosa ed efficace opera di soccorso, meritando una medaglia di bronzo di benemerita.

Nelle aree demaniali della zona falcata del porto di Messina assegnata all'Amministrazione marittima, con Regio Decreto 763 n° 25 1909, fu autorizzata la costruzione e l'ampliamento di edifici destinati ai servizi della difesa marittima, compresi gli alloggi per il personale. Il decreto fu convertito dopo un lungo iter parlamentare che si concluse con l'approvazione, solo nella seduta del 1° febbraio 1911, con 251 voti favorevoli, 55 contrari su 306 votanti.

Dopo la riorganizzazione dei dipartimenti marittimi avvenuta ad inizio secolo: alto Tirreno con comando alla Spezia; basso Tirreno con comando a Napoli; basso Adriatico, con comando a Taranto; alto Adriatico, con comando a Venezia, nell'aprile 1910 i comandi marittimi furono riorganizzati nelle piazzeforti di Genova, La Spezia, La Maddalena, Gaeta, Messina, Taranto, Brindisi, Ancona e Venezia⁶⁵.

Dipendente dal Dipartimento di Napoli, venne istituito il Comando di Difesa Marittima e fu potenziato l'Arsenale con la costruzione del bacino di carenaggio, iniziata nel 1869 dall'arch. Francesco Damiani del Genio Civile e completata nel 1876 dall'ing. Giuseppe Medici. Al comando della difesa locale fu chiamato il capitano di vascello Gabriele Tanferma che ebbe come comandante in seconda, il capitano di corvetta Martino Casabona.



Marisicilia nel 1919 e in andana nel porto di Messina il piroscifo *Giuseppina Ilardi*

Nel 1911 la difesa locale fu affidata al capitano di vascello Riccardo Pericoli, affiancato dal comandante in seconda, capitano di corvetta, Giovanni Del Pezzo de Simone⁶⁶. Nel 1911, avviato il riassetto territoriale e urbanistico della Città di Messina, venne destinata alla Difesa Marittima tutta l'area terminale della zona falcata fino alla congiungente tra il limite esterno settentrionale del bacino di carenaggio e la Lanterna di San Raineri⁶⁷. Il Ministero della Marina affidò la progettazione e la direzione dei lavori per la costruzione e la sistemazione degli impianti al tenente colonnello ing. Virgilio Caccini, Capo sezione del Genio Militare della Marina di Messina. Allo stesso andò successivamente anche l'elaborazione del progetto di massima per la costruzione dell'Istituto Centrale di biologia Marina, l'attuale Istituto Talassografico. A subentrare al comando

della Difesa marittima, il primo luglio del 1912, fu il contrammiraglio Tito Jannucci⁶⁸, sostituito nel breve comando dal capitano di vascello Edoardo Giresi e dal secondo, capitano di corvetta Federico Corbara. Nel 1913 ad assumere il comando della Difesa marittima di Messina, fu il capitano di fregata Osvaldo Paladini che nel dicembre 1908, da comandante in 2° della corazzata *Vittorio Emanuele*, aveva preso parte alle operazioni di soccorso alle popolazioni sinistrate dal terremoto, ricevendo la medaglia di bronzo di benemerita. Suo comandante in seconda a Messina, fu il capitano di corvetta Arturo Ciano. Tali fasi di riorganizzazione del comando avvenivano con l'avvio della ricostruzione di Messina e coincidevano con il disarmo il 14 maggio 1912, della base navale di Augusta istituita temporaneamente il 1° settembre 1911⁶⁹.



Messaggero



Hohenzollern



Marco Polo



Delphine



Regina Elena



Victoria & Albert



Aurora



Barone Driesen

IL MENÙ MESSINESE DELLA REGIA NAVE *MESSAGGERO*

L'ammiraglio Enrico Costantino Morin, ministro della Marina italiana⁷⁰, l'undici ottobre 1901 fu a Messina per visitare il bacino, i depositi di carbone, la caserma e il forte di San Salvatore. Una tappa nel quadro di una ispezione degli stabilimenti militari della Regia Marina, col deputato Leopoldo Franchetti, relatore della Commissione parlamentare d'inchiesta sul bilancio della Marina. La visita a Messina, come quelle nelle altre basi navali del Regno, rientrava nell'inchiesta sulla Marina dopo la gestione dell'ammiraglio Giovanni Bettolo, Ministro della Marina dal maggio 1899 al giugno 1900. Le visite ispettive e il successivo rapporto portarono al riassetto dei dipartimenti marittimi agli inizi del secolo e nell'aprile 1910 alla riorganizzazione dei comandi marittimi, tra cui la piazzaforte di Messina.

Morin era giunto a Messina con la regia nave *Messaggero*, a bordo della quale ricevette il comandante della Divisione, Giacomo Picasso, il prefetto Francesco Emilio Serrao e il sindaco Antonio Martino. Ripartì alle 17,40 per Castellammare a bordo del *Messaggero*. Di quella sosta nel porto peloritano resta un menu di bordo per la colazione offerta agli illustri ospiti della nave: risotto con fegatini, triglie fritte, bisticche con cavolfiore, cassata siciliana, barolo e moscato di Siracusa. Il tour del ministro Morin era iniziato il 2 ottobre da Spezia ove con l'aiutante di bandiera Rosio e il barone Franchetti, aveva visitato i bacini di carenaggio dell'Arsenale, l'officina delle lance, lo stabilimento di San Vito, la direzione d'arti-



glieria, il deposito dei carboni. Il vice ammiraglio Magnaghi ed il contrammiraglio Giuseppe Annovazzi, direttore generale dell'arsenale di Spezia lo accompagnarono a visionare i lavori della nuova nave la corazzata *Regina Margherita*, da poco varata. Quindi la visita interessò il deposito di munizioni di San Bartolomeo e l'Ospedale Militare, esprimendo la sua soddisfazione per il buon funzionamento dell'Istituto. Dopo Spezia il ministro Morin il 5 ottobre era stato alla Maddalena e cinque giorni dopo a Taranto per proseguire l'ispezione agli insediamenti della Regia Marina.

Da Messina il ministro Morin a bordo della regia nave *Messaggero*, scortata da una torpediniera, si era recato a Castellammare di Stabia, e dopo aver visitato la corazzata *Brin* ed il cantiere navale, si era spostato a Napoli per visitare l'Arsenale partenopeo, il parco di artiglieria, le officine dei torpedinieri e dei congegneri e l'Ospedale della marina a Piedigrotta.

Al di là dei caratteristici menù di bordo per il tour del ministro Morin, sono particolari alcuni episodi legati alla vita operativa della regia nave *Messaggero*; il 24 aprile 1901, durante il tragitto da Civitavecchia al golfo degli Aranci, il vice-cancelliere Priori Cesare, per presunti dissesti finanziari si gettò in mare, ove scomparve. Il 24 maggio dello stesso anno il *Messaggero*, trasportò al reclusorio di Santo Stefano, sullo scoglio di Ventotene, l'anarchico Gaetano Bresci⁷¹ che il 29 luglio 1900, aveva ucciso a Monza Umberto I di Savoia, re d'Italia.

L'IMBARCO DELLA REGINA MADRE MARGHERITA DI SAVOIA SUL MARCO POLO

L'isola di Lipari non era approdo sulle rotte tra Napoli, Messina e Palermo ma in quell'aprile del 1902, per un viaggio della Regina madre, Margherita di Savoia, il piroscafo *Marco Polo* fece scalo nel capoluogo eoliano. Era la mattina del 13 aprile e la nave che aveva lasciato Terracina il giorno prima, sostò per alcune ore della mattinata nella rada di Lipari. Il tempo perché la Regina visitasse – come annotò la “Stampa-Gazzetta Piemontese” di Torino – “la colonia dei coatti” e la “Cattedrale, ove pregò e ricevette la benedizione”. Dopo aver visitato Catania, la Regina Margherita si rimbarcò a Messina, diretta a Napoli, tappa finale del suo trasferimento marittimo, prima di raggiungere Roma in treno. Ed il *Marco Polo*, si legge sulla “Gazzetta Piemontese” del 15 aprile 1902 “ritorna a Napoli, per riprendere il suo servizio ordinario”. Quel viaggio “straordinario” si svolse in un Paese che si avviava alla svolta moderatamente progressista del periodo di Giolitti, allora Ministro dell'interno nel Governo Zanardelli. E si registrò, agli inizi di un novecento ove la questione meridionale si leggeva per la prima volta come problema di portata nazionale con le forze politiche, preoccupate per l'imponente crescita del flusso di emigrazione verso gli Stati Uniti, e gli intellettuali attenti alle questioni sociali ed economiche. In tale clima Margherita di Savoia, soprannominata “regina delle perle”, per l'abitudine di indossare decine di collane, tra cui un filo lungo oltre un metro, era approdata a Lipari, capoluogo delle sette perle eoliane. Per la Regina Margherita, il viaggiare per mare non era comunque novità; nel 1899, un anno prima dell'attentato a Monza del 29



La nave a vapore *Marco Polo* che ospitò la Regina Madre Margherita di Savoia

luglio 1900, ove perse la vita il marito Re Umberto I, era stata ospite sul panfilo reale *Savoia*, prima di essere acquistato dalla Compagnia La Veloce di Genova, e trasformato in transatlantico per essere utilizzato sulle rotte del Sud America. Il *Savoia* fu poi sostituito con il *Trinacria*, all'epoca il più grande panfilo reale del mondo⁷².

Alla fine del XIX secolo, la Navigazione Generale Italiana di Palermo aveva deciso di costruire quattro vapori veloci per coprire le linee di collegamento con la Sardegna e la Sicilia. Tre di essi furono commissionati ai cantieri navali Odero di Sestri Ponente e varati nel 1893 con

i nomi di *Cristoforo Colombo*, *Marco Polo* e *Galileo Galilei*; il quarto, leggermente diverso, commissionato al cantiere Orlando a Livorno fu denominato *Ignazio Florio*. La *Marco Polo* sin dal 1893, faceva scalo abitualmente nel porto di Messina per il collegamento con Napoli e poi dal 1896 al 1910 anche con Palermo. Come le navi gemelle, passò nel 1919 alla Iberica Transmediterranea che la utilizzò, con il nome di *Vicente Puchol*, sulla rotta Malaga, Melilla, Almeria. Che fosse una nave “regale” lo confermò nel prosieguo della sua attività quando il 2 giugno 1927, imbarcò a Valencia il Re Alfonso XIII, recatosi a Sagunto, per l'inaugurazione del monumento eretto per la Restaurazione della monarchia voluta dal padre, Alfonso XII. Partecipò poi alla Guerra civile e durante la seconda guerra mondiale fu trasformato in incrociatore ausiliario; alla fine del conflitto riprese a navigare sulle linee da Palma a Valencia e da Alicante a Ibiza e Palma. Il *Puchol*, ex *Marco Polo*, dopo 67 anni di attività, il 7 gennaio 1964, fu venduta per essere demolita nel porto di Valencia.

SCESE IN MARE UN MESE DOPO IL VARO

Alla fine del secolo scorso la risposta messinese alla crisi economica si concretizzava attraverso due direttrici caratterizzate dall'attività portuale connessa al commercio degli agrumi e dei derivati agrumari e dallo sviluppo dell'attività armatoriali, nel solco di un'antica tradizione marinara della città⁷³. Tra gli armatori del novecento attivi a Messina ci furono i cugini Bonanno impegnati nel trasporto di agrumi dalla Sicilia agli Stati Uniti. Nel 1901 per loro, il 12 dicembre le Officine e Cantieri Liguri-Anconetani vararono il piroscafo *Regina Elena*⁷⁴ consegnato agli armatori nel febbraio del 1902 che lo impiegarono sino al 1911. Il varo della nave fu un evento di grande interesse nazionale a cui presenziò il duca di Genova, principe Tommaso, in rappresentanza del Re. A riceverlo alla stazione ferroviaria imbandierata, il ministro della Marina, Enrico Costantino, i sottosegretari di Stato, Niccolini e Fulci, il sindaco Dari ed altre autorità. Numerose associazioni, scuole con bandiere e musiche accolsero l'ospite con calorose ovazioni; il duca si recò all'Albergo Vittoria, e alle ore 10,30 si avviò al Cantiere per assistere al varo, accolto dall'ingegnere tecnico Ferrerò, dai commendatori Falconi e Primi, e dagli altri membri del Consiglio d'amministrazione. Il duca fece il giro della nave e poi salì sulla tribuna d'onore mentre il vescovo di Ancona, cardinale Achille Manara, accompagnato dal clero benedisse la *Regina Elena*. Madrina fu la signora Bonanno che liberò la tradizionale bottiglia di champagne lanciata sulla fiancata della nave. Quindi cominciarono le operazioni di varo, che durarono a lungo e solo alle 14.30 la nave iniziò a scivolare verso il mare ma improvvisamente si bloccò a metà strada. Gli invitati dovettero lasciare il cantiere, mentre si cercò di spingere la nave con i martinetti idraulici per farla andare in mare. Durante questa fase agli invitati fu offerto dalla dal cantiere un lunch, a cui partecipò anche il duca di Genova. L'incidente del varo fu attribuito a un avvallamento del terreno, e si ricorse all'aiuto di un rimorchiatore



Il piroscafo *Regina Elena* ormeggiato nel porto di Messina

per completare la fase del varo. Al termine del ricevimento, il comm. Falcone, presidente della Società dei cantieri, brindò al Re, alla prosperità del cantiere, che – disse – “dimostra quanta attività esista in Italia”. Il duca di Genova rispose ringraziando, anche a nome del Re, dichiarandosi sicuro che il piccolo incidente del varo non avrebbe pregiudicato affatto l'avvenire della nave e ripartì alle 17,13 per Genova⁷⁵. Ma il varo della nave si completò solo un mese dopo, alle 16,15 del 12 dicembre 1901.

DA PANFILO FRANCESE A YACHT DI STATO

Tra gli yacht che in passato hanno ormeggiato nel porto di Messina vi fu l'*Aurora*, Regia nave destinata a panfilo del capo del Governo che il 10 agosto 1937, scortata dall'incrociatore *Paola* e dai cacciatorpediniere *Nembo*, *Fulmine*, *Folgore*, *Lampo*, e *Baleno* e alle torpediniere *Andromeda*, *Antares*, *Altair* e *Astore*, giunse nello Stretto. La nave con a bordo Benito Mussolini raggiungeva la Sicilia per assistere ad importanti manovre militari e attraccò alla banchina di Marisicilia e da lì con un *Mas*, il capo del Governo sbarcò alla batteria Masotto, per poi, dopo una visita ai quartieri cittadini, tenere un discorso dalla tribuna a forma di prua allestita a piazza del Municipio.

La nave era nata come yacht privato di Martine de Béhague, contessa di Béarn, grande viaggiatrice, che attraversò gli oceani alla ricerca di pezzi rari per le sue eclettiche collezioni, riunendo ciò che riteneva più bello: disegni, dipinti, sculture, manoscritti, antichità, oggetti dell'Estremo Oriente, porcellane della Sassonia. La nave varata nel 1904 era stata costruita da William Henderson & Co a Meadowside, Glasgow, con il nome di *Nirvana*; stazzava 1.375 tonn., lunga 67,10, disponeva di due motori a 4 cilindri verticali per una potenza di 1.723 Hp che tramite due eliche sviluppava una velocità 15,6 nodi.

Il 7 settembre 1909 lo yacht, ancorato a Marsiglia, fu acquistato dalla k.u.k. Kriegsmarine che ne cambiò denominazione in *Taurus* con l'obiettivo di trasformarlo in nave stazionaria e nave avviso con base a Costantinopoli⁷⁶. Fu trasferita a Pola il 23 settembre, al comando del tenente di vascello Franz Ritter von Thierry, per installare l'armamento e per altre modifiche strutturali. L'8 novembre 1909 imbarcò il corrispon-



dente destinato a Costantinopoli, Johann Margraf Pallavicini e sino a marzo 1914 svolse il suo compito toccando, fra gli altri, i porti di Costantinopoli, Costanza, Odesa, Sebastopoli, Smirne, Jenikola e Galata. Rientrato a Trieste ai primi del 1914, ripartì nuovamente per Costantinopoli nel marzo 1914. Richiamato prima dello scoppio della guerra, il *Taurus* fu destinato a nave albergo per i piloti della Aviazione della Marina Austro-Ungarica della base di Santa Caterina a Pola. Acquisito dall'Italia come preda di guerra, il 4 marzo 1923 fu assegnata alla Regia Marina Italiana che la sottopose a lavori, sostituendo l'apparato

motore con due turbine da 3.300 Hp. Ultimati gli interventi nel 1924, entrò in servizio con il nome di Regia Nave *Marechiaro* e nello stesso anno venne inviata a supporto dei governi coloniali nel Mar Rosso e nelle isole dell'Egeo. Richiamata nel 1927, venne riportata in cantiere e sottoposta a radicali lavori di ammodernamento per essere trasformata in yacht di rappresentanza, con l'allungamento dello scafo di venti metri e portando il dislocamento a pieno carico a 1501 tonnellate. Dal 15 aprile 1928, fu ribattezzata *Aurora*, e divenne per dieci anni lo yacht a disposizione del capo del Governo italiano; nel 1938 venne riclassificata cannoniera e dal giugno 1940 fu assegnata alla Scuola telemetrismi di Pola, quale nave bersaglio.

Con l'armistizio del 9 settembre 1943, al comando del tenente di vascello Attilio Gamaleri, tentò di rifugiarsi nel porto di Sebenico per evitare la cattura da parte dei tedeschi, salpando da Zara, appena occupata, ma al largo di Ancona, fu colpita dalla motosilurante tedesca *S 61*; 26 furono i morti e 62 marinai vennero salvati.

LE TRE VISITE DELL'IMPERIALE *HOHENZOLLERN*

Nell'aprile 1896, l'imperatore di Germania Guglielmo II e l'imperatrice Augusta Vittoria insieme ai loro figli Guglielmo e Eitel-Friedrich con lo yacht *Hohenzollern* effettuarono un viaggio in Sicilia. La nave toccò i porti di Palermo, Girgenti, Siracusa, Taormina e Messina; durante la breve sosta, prima volta che lo yacht imperiale si ancorava nel porto della città dello Stretto⁷⁷, per i reali fu organizzata una escursione a Castanea per ammirare il suggestivo panorama dei due mari. Vi ritornò il 19 novembre del 1898 dopo il viaggio a Gerusalemme, con il Kaiser a bordo, e la famiglia reale accolta a villa Sanderson, e poi nella primavera del 1904, sempre con il Kaiser. Dopo aver incontrato il Re d'Italia a Napoli, si fermò a Messina, visitando Taormina, poi Palermo, Siracusa e quindi, dopo una sosta a Malta, facendo scalo a Taranto e Bari prima di approdare a Venezia per ritornare in Germania⁷⁸.

Nella visita del 1898 l'imperatrice Augusta Vittoria da bordo dell'*Hohenzollern*, ancorato in porto, raggiunse, con una piccola lancia, Villa Amalia a Pace, ove fu ricevuta da William Robert Sanderson. Era presente anche il console generale tedesco a Napoli, Franz Von Wantoch Rekowski, che accompagnava la famiglia imperiale nel viaggio in meridione anche quale paggio del Kaiser e granatiere dell'imperiale esercito⁷⁹.

La "Gazzetta di Messina" riferì che l'imperatrice " - girò tutta la villa, recandosi in ultimo sulla vetta della collina donde col più vivo compiacimento ed entusiasmo ammirò lo splendido ed incantevole panorama". Nel pomeriggio intorno alle 18, l'imperatrice e i figli tornarono sullo yacht e il giorno seguente, dopo aver pranzato con i Sanderson, partirono con un treno speciale per Taormina. L'otto aprile 1905, tutta la famiglia imperiale tornò a Messina, insieme al Kaiser e al principe Adalbert appena tornati da Tangeri, recandosi a villa Sanderson; lo yacht imperiale *Hohenzollern*



Due immagini dell'*SMS Hohenzollern*, yacht imperiale tedesco



Incisione xilografica di Stoltenberg-Lerche, Holzstich nach Stoltenberg-Lerche, aus dem Jahr., 1889. Il viaggio ad Atene con il passaggio dello squadrone imperiale attraverso lo Stretto di Messina.

fu addobbato di fiori e di piante in occasione, della festa di Pasqua. Il cappellano di corte Goens, venuto espressamente da Berlino, officiò la messa nella cappella di bordo ove erano raccolti oltre la famiglia imperiale, il seguito e le rappresentanze delle navi tedesche che si trovano in porto. Più tardi l'imperatrice Augusta Vittoria, fra gli applausi della folla si recò all'ospedale per visitare Herr von Egarp, un compagno dei giovani principi, che si era ammalato a Messina⁸⁰.

Lo *SMY Hohenzollern*, era stato il secondo panfilo imperiale tedesco, svolgendo il servizio di rappresentanza tra il 1893 ed il 1918, durante l'espansione coloniale tedesca, grazie anche alla passione del Kaiser Guglielmo II per la marina.

L'imperatore tedesco era insoddisfatto del precedente *Hohenzollern*, una vecchia nave a vapore a ruota, e per la reperita disponibilità di risorse finanziarie fu decisa nel 1891, la progettazione del nuovo *Hohenzollern*, che la Dieta tedesca approvò per garantire sicurezza ai passeggeri e in tempo di guerra, la trasformazione in unità comando per la Hochseeflotte⁸¹.



La famiglia del Kaiser Guglielmo II viene accolta all'arrivo a Messina ai primi del 900

La nave di 4190 tonnellate, con una lunghezza di 116 metri fu varata il 27 giugno 1892 a Stettino alla presenza dell'Imperatore e madrina della nave fu la nonna la regina Vittoria. Svolse numerose crociere diplomatiche, con a bordo lo stesso Guglielmo II, fino allo scoppio della prima guerra mondiale navigando per oltre 1600 giorni sotto la bandiera imperiale. Trasformata in nave comando della Hochseeflotte, con un armamento potenziato, non fu però utilizzata e rimase in disarmo nel porto di Kiel fino alla fine della guerra. Con l'abdicazione di Guglielmo II, la nave fu trasferita sotto la giurisdizione della Repubblica di Weimar, fino al 1923, quando fu demolita, essendo stata superata tecnologicamente, non abbastanza veloce e con la sua bassa qualità nautiche, per un impiego nella flotta da guerra⁸². Capolavoro d'arte della costruzione navale tedesca era stata una unità elegante, e dotata del miglior comfort che l'epoca poteva offrire anche all'equipaggio di 307 uomini.

DELPHINE PER TRASFERIRE AGRUMI E COTONE

In svariati porti esteri, nel decennio del secolo scorso, approdarono numerose navi appartenenti ad armatori di Messina, per esportare agrumi ma soprattutto per il complementare commercio delle essenze destinate ai mercati degli Stati Uniti, Gran Bretagna, Inghilterra e Francia. Una di queste navi fu la *Delphine* di 5.271 tonnellate, varata nel 1906 dal Cantiere Navale di Muggiano, La Spezia, per l'armatore Walter Frederick Becker, agente d'affari e procuratore della compagnia francese Rouennaise, trasferitosi a Messina nel 1888. Il 3 novembre 1895, a Ormsby-St.s.l. Margaret, Norfolk, in Gran Bretagna, sposò Delphine Clotilde Therese De Martelly, nata nel 1871 in Lewisham, London.

Intorno al 1890 Walter Frederick Becker con gli armatori Giorgio e Guglielmo Peirce e Piero Ilardi di Messina fondò la società di navigazione Peirce-Becker & Ilardi. Usufruendo dei benefici concessi dalla legge 23 luglio 1896 n. 4204, ordinò ai Cantieri Navali del Muggiano altri 3 piroscafi da carico: il *Sicilia* di 4.381 tonn., varato a fine 1898; un nuovo *Mongibello* di 4.204 tonn., consegnato nel marzo 1900 e il *Dinnamare* di 4.207 tonn., sceso in mare nell'ottobre del 1900.

Nel 1899 per l'uscita dalla società di Ernesto Ilardi, veniva creata da Guglielmo Peirce, il fratello Giorgio e Walter Frederick Becker, l'impresa armatoriale Peirce & Becker di Messina⁸³. Quando si registrò la scissione nelle due compagnie armatoriali, Walter Frederick Becker e Fratelli Peirce, la Becker nel 1913 venne assorbita dalla Navigazione Alta Italia e l'attività fu esercitata dalla società Alta Italia di Torino che dalla ditta Becker e Peirce, acquisì le navi *Aspromonte*, *Città di Palermo*, *Delphine* e *Sicilia*. Della società fece parte anche Erasmo Piaggio, nipote dell'omonimo Piaggio, pioniere dell'armamento genovese, che fu tra i primi a intuire l'importanza della navigazione a vapore per le rotte transoceaniche, partecipando al governo della società Navigazione



Il piroscafo *Delphine* 1917

Alta Italia, che dagli inizi del secolo gestiva con successo la linea "La Creola" per il commercio del cotone dal Golfo del Messico.

Il giornale "Marchesino" del 3-4 aprile 1903 pubblicò il saluto di Walter Becker e della moglie Delphine che lasciavano Messina per trasferirsi a Genova. Con la Società Navigazione Alta Italia e Consorzio Autonomo del Porto, sottoscrisse la convenzione per la partecipazione consortile "La Creola" per il trasporto dei cotoni del Golfo del Messico, ispirandosi al servizio predisposto da Erasmo Piaggio per conto della Navigazione Generale Italiana. La Creola esercitò il traffico con 12 piroscafi *Aspromonte*, *Delphine*, *Sicilia*, *Città di Palermo* della ditta Becker e il *Piemonte*, *Moncenisio*, *Principessa Laetitia*, *Monviso*, *Superga*, *Cerea*, *Dora Baltea* e *Valsalice* della Navigazione Alta Italia⁸⁴.

YACHT REALI NELLO STRETTO

Il Royal Yacht *Victoria and Albert* progettato da Sir William White, varato nel 1899, in servizio dal 1901, fu il terzo yacht a portare tale nome. La sua costruzione si deve alle pressioni sul Parlamento che la regina Vittoria aveva fatto per uno yacht più moderno superiore a quelli imperiali di Germania e Russia. Come yacht reale inglese fu impiegato da quattro sovrani e fu dismesso nel 1939 per prestar servizio durante la Seconda Guerra Mondiale e poi essere demolito nel 1954. Il *Victoria e Albert III*⁸⁵ comandato dal capitano Keppel fece scalo a Messina il 10 aprile 1906 con i Reali inglesi giunti alle ore 9,15 con due navi inglesi di scorta, gli incrociatori corazzati *Suffolk* e *Lancaster*, comandati dai capitani Wemyss e Heat che all'ingresso nel porto eseguirono una salva di saluto a cui dalla Cittadella risposero con 21 salve di cannone previste per il saluto ai capi di Stato. Una folla acclamante gremiva la banchina dove i Sovrani d'Inghilterra, col seguito, sbarcarono per partire alle ore 12, con un treno speciale per Taormina, ove "assistettero" – come recitava la cronaca del tempo ad una colazione all'albergo San Domenico con 12 commensali. Ritornarono a Messina alle ore 18 ossequiati allo sbarcadere dalle Autorità cittadine e dalle navi pavesate ancorate nel porto. I Sovrani si imbarcarono sullo yacht rinviando la partenza di qualche ora per le non buone condizioni del mare. Il *Victoria e Albert III* fece rotta per Malta ove il 15 aprile i Sovrani inglesi assistettero a una grande rivista militare, cui nel pomeriggio seguì un ricevimento che Re Eduardo diede nel palazzo del governatore, e quindi in serata un pranzo a bordo della corazzata *Queen*.

Lo yacht reale proseguì la crociera in Mediterraneo giungendo il 18 aprile ad Atene, e ripassando nello Stretto di Messina il 26 aprile per raggiungere Napoli dove Edoardo VII d'Inghilterra e la Regina Alessandra, in visita privata furono accolti dal console inglese Neviue Rolphe e dai

Duchi d'Aosta, essendo la Duchessa cara alla Regina d'Inghilterra.

Il *Victoria e Albert III* era transitato dallo Stretto l'anno precedente, il 13 maggio 1905⁸⁶, con la scorta dell'*HMS Abukir* per la fase conclusiva della Crociera in Mediterraneo del 1905, in navigazione dal Pireo verso Marsiglia con a bordo la regina Alessandra; la principessa Vittoria, il principe Carlo di Danimarca e la principessa Maria con le sue figlie, le principesse Nina e Xenia; la principessa Maud e il principe Olav⁸⁷.

Un altro transito nello Stretto del *Victoria and Albert* fu dopo il Convegno di Gaeta, auspicato dal Re d'Inghilterra che desiderava incontrarsi col Re d'Italia nel suo viaggio di ritorno dalla Grecia e che si svolse la mattina del diciotto aprile 1907. Re Edoardo VII, primogenito della regina Vittoria e la sua consorte la regina Alessandra proveniente da Taormina raggiunsero infatti Palermo ospiti dei Whitaker e dei Florio, dal 24 al 27 Aprile del 1907. Il Re Vittorio aveva passato lo Stretto a bordo dello yacht reale *Trinacria* il 16 aprile, alle ore 16, proveniente da Atene e dopo la tappa a Siracusa. Il *Trinacria* era scortato dalla squadra italiana del Mediterraneo con le navi che issavano la gala in navigazione su due allineamenti paralleli e che venne salutato dalle salve di saluto della Cittadella.

Significativo fu il transito nello Stretto nel 1909 dello yacht reale britannico, con i Sovrani d'Inghilterra, prima di raggiungere il 29 aprile il golfo di Baia a Pozzuoli ove si svolse un nuovo incontro, a bordo del *Re Umberto*, con Vittorio Emanuele e la Regina d'Italia. Lo yacht reale costeggiò la città distrutta, per avere un quadro preciso dell'immensità del disastro e si avvicinò anche alla costa calabrese, con Edoardo VII che volle vorrà prendere personalmente delle fotografie dei punti diversi dove maggiormente aveva inferito il sisma del 1908.



I Re d'Italia e d'Inghilterra sul ponte del *Victoria e Albert III* a Gaeta nel 1907

Il *Victoria & Albert III*, costruito per volontà della regina Vittoria per onorare l'unione con il suo amato e defunto consorte, fu il primo yacht reale di tipo moderno, discostandosi dalla tradizione costruttiva risalente alla monarchia Stuart i cui principi riguardavano essenzialmente la propulsione velica (alberi, vele e manovre fisse e correnti) e dei primi modelli a pale. Il *Victoria e Albert III* era realizzato secondo criteri moderni, con propulsione a vapore e la costruzione fu annunciata il 1° gennaio 1897, anno del giubileo di diamante di Vittoria.

Dopo aver servito con stile e funzionalità quattro sovrani britannici, Edoardo VII, Giorgio V, Edoardo VIII e Giorgio VI, durante la Seconda guerra mondiale il *Victoria and Albert III*⁸⁸ fu impiegato come nave deposito e nave caserma a Portsmouth e venduto per demolizione in Scozia nel 1954. Il panfilo reale *Trinacria* era in origine il piroscafo a elica *America* varato il 29 dicembre 1883 dal cantiere Thompson di Clydebank (Scozia) per conto della National Steam Navigation Company di Liverpool. Il 27 maggio 1884 fece il viaggio inaugurale sulla tratta Liverpool -



L' *H.M.S. Victoria and Albert* ormeggiò a Messina per la visita dei Reali Inglesi nell'aprile del 1906

New York in 6 giorni, 14 ore e 18 minuti. Non avendo battuto il record del piroscafo *Oregon* della Liverpool & Great Western Steamship Co. (Guion Line) di sei giorni, 10 ore e 10 minuti, conquistato solo un mese prima, non riuscì nell'intento di ottenere il Nastro Azzurro ed il sogno della National Steam Navigation Company finì. L'anno dopo il piroscafo *America* venne incorporato nella Royal Navy che lo armò da incrociatore ausiliario, tenendolo in servizio sino al 1886. Dal 1886 al 1891 venne nuovamente utilizzato come nave passeggeri. Nel 1891 fu acquistato dalla Regia Marina Italiana ed il 29 novembre 1891 venne ribattezzato *Trinacria*. Nel 1900, dopo i lavori di trasformazione, entrò in servizio come nuovo Panfilo Reale mantenendone il nome, in sostituzione del primo *Savoia* dismesso nel 1897 e ceduto alla Compagnia La Veloce di Genova. All'epoca la Regia nave *Trinacria* era il più grande panfilo reale del mondo, venne saltuariamente impiegato come sede del Comando delle Forze Navali e fu demolito nel 1925.

LA NAVE DEGLI EROI E QUELLA DEI SEI NOMI

Una immagine del porto di Messina risalente al 1906, mostra due navi da carico, quella visibile lungo la fiancata di dritta, il *Barone Driesen*, e l'altra l'*Erminie*, con porto di armamento Cardiff, vista di poppa. Due navi che non si sarebbero mai più incontrate nello Stretto e con due storie particolari; la prima fu una nave di eroi, la seconda quella che ebbe sei nomi e dieci diversi armatori. Il *Barone Driesen*, era un piroscafo da carico, costruito nel 1901 da William Gray & Company, West Hartlepool, nel Regno Unito per la Northern SS Co. di Odessa in Russia. Nel 1903 fu noleggiato dal Dipartimento militare russo per la consegna di carichi, che arrivarono a Vladivostok il 20 giugno di quell'anno. Nell'inverno 1905/06 fu nuovamente noleggiato e poi convertito al trasporto bellico, per il trasferimento di truppe russe dall'Estremo Oriente effettuando, il 15 maggio 1906, con a bordo 7 ufficiali e 1620 soldati, un viaggio da Vladivostok a Odessa.

L'8 novembre 1916, in fase di scarico a Bakaritsa, porto di Arkhangelsk si verificò un'esplosione a bordo che causò un gran numero di vittime, la distruzione della nave e consistenti danni nella parte poppiera di un piroscafo a carbone l'*Earl of Forfar*, oltre a inconvenienti nel porto⁸⁹. I comandanti delle due navi, i capitani James Campbell Hurry e George Parker Bevan, insieme ai tenenti Maurice MacMahon e Edward Henry Richardson della Royal Navy, al secondo ufficiale ingegnere Christopher Watson ed ai marinai James Dixon Henry e Malcolm Thompson, ricevettero la medaglia Albert per essersi adoperati ad allontanare le altre imbarcazioni salvando i superstiti sulle navi in fiamme.⁹⁰

La nave da carico *Erminie*, anche lei a Messina negli anni



I piroscafi *Erminie* e *Barone Driesen* nel porto di Messina nel 1906

che precedettero il sisma del 1908, per l'armatore Frederick and Arthur Hutchins, di Cardiff, operava scambi commerciali tra l'Inghilterra ed il resto del Mondo. Durante i suoi 42 anni d'attività mutò per dieci volte la proprietà, cambiando sei nomi. La nave di 1981 tonnellate di stazza lorda, lunga 82 metri, era stata varata nel cantiere Schlesinger, Davis & Co di Cardiff nel novembre 1887, con il nome di *Kate B Jones*, per l'armatore Steam Ship Co

Ltd (Jones & Thomas), che la cedette nel 1900 alla società AJ Hutchins, sempre della capitale del Galles e nel 1906, rinominata *Ermine* operando sino al 1910. In quello stesso anno fu venduta ai Fratelli Panelli, armatori liguri che ne cambiarono nome in *Pio X*; due anni dopo la nave passò alla gestione dei Figli dei Fratelli Panelli di Livorno che la denominarono *Sebaieh*. Un ulteriore passaggio di proprietà avvenne nel 1913, con l'acquisizione dell'armatore G. Cappagli di Genova che la rinominò, *Sirte*. Nel 1914 vi fu particolare la cessione alla Società Anonima Banco di Roma di Livorno, nell'abito dei Servizi marittimi che l'istituto bancario gestì per un breve periodo⁹¹. Nel gennaio 1913 il Banco disdì le convenzioni e alienò con profitto i piroscafi *Berenice*, *Roma* e *Marco Aurelio*, e successivamente il *Libia*, e il *Sirte* che nel 1916, fu ceduto all'armatore GB Rodinis di Livorno. Gli ennesimi passaggi avvennero nel 1922, alla Lowlands Steam Shipping Co Ltd di Newcastle; nel 1923, alla Behnke & Sie di Danzic e nel 1924 all'armatore catanese Santo Cornis. L'anno successivo l'ultima denominazione in *Giustizia*, scelta dall'armatore catanese, Orazio Lizzio per la nave gestita per quattro anni sulle rotte commerciali del Mediterraneo, prima della sua demolizione che il cantiere Scribante & Rossi, completò nel 1929.

**GLI AIUTI CHE
VENNERO DAL MARE**



Lil 28 dicembre 1908 il terremoto che colpì le città di Messina e di Reggio Calabria causò morte, immani distruzioni materiali e l'emigrazione della gran parte dei sopravvissuti. Seppure localizzato, quel catastrofico sisma fu l'avvenimento che incise nella maniera più profonda ed irreversibile sul contesto nel quale si verificò. Le Città dello Stretto, Messina e Reggio Calabria, si trovarono a fare i conti con una anticipata, radicale ed irrimediabile fine dell'epoca delle magnifiche sorti. L'evento fu anche l'esempio più moderno della solidarietà internazionale che venne ricordata con pagine toccanti di umanità e sacrificio. Se furono limitate le conseguenze nei servizi di collegamento nello Stretto con problematicità superate nel breve periodo, ben più gravi furono quelle per il traffico mercantile del porto. Si attese più di due anni la parziale sistemazione delle banchine e quindici anni per la ricostruzione del molo Norimberga e il recupero del bacino di carenaggio; solo dopo il 1925, si ebbero i progetti per la sistemazione definitiva e l'adeguamento dell'area portuale⁹². Le conseguenze dell'evento drammatico si sommarono poi a quel declino più "qualitativo" che "quantitativo" del commercio messinese, che tra il 1886-'90 e il 1908 si era registrato, per il poco dinamico progresso economico dell'Isola a cui si aggiungeva la parziale scomparsa di alcune industrie (tessili) e la crisi



– soprattutto tra anni Ottanta e Novanta – di taluni principali settori commerciali (agrumi e derivati, vino); e la determinante attrazione, sempre più crescente degli altri porti siciliani e calabresi⁹³.

Oltre alla ristrutturazione portuale si dovette auspicare la rinascita delle attività economiche e commerciali e principalmente la ricostituzione del tessuto urbano e quindi la rivitalizzazione della città e della popolazione; esigenze che ebbero effetti più durevoli e soprattutto che innescarono il lento e inesorabile declino della città sino alla seconda guerra mondiale.

Un dato può far riflettere sulle

dinamiche socio-economiche innescate in quella stagione: il piano regolatore della città redatto dall'ing. Borzi, approvato nel 1911 con una previsione di durata venticinquennale, restò in vigore sino a metà degli anni settanta. A seguito di quel riassetto territoriale e urbanistico, venne destinata alla Difesa Marittima tutta l'area terminale della zona Falcata, dal limite esterno settentrionale del bacino di carenaggio e la Lanterna di San Raineri⁹⁴.

Dal punto di vista storico e sociale, giuridico ed economico, le vicende conseguenti al disastro e l'andamento della ricostruzione rappresentano un tema che a centosedici anni di distanza non può ancora dirsi esaurito. Ci sono ancora gli effetti di lunga durata, che si riverberano ancora oggi, sul piano della memoria e della ricerca scientifica. Quel sisma rappresentò la prima grande sciagura – come annotò lo storico Egidio Sterpa – che lo Stato italiano, appena nato dal Risorgimento, avrebbe dovuto affrontare⁹⁵. Morirono 80 mila dei 150 mila abitanti di Messina e soltanto il 2 per cento delle costruzioni della città siciliana non subì danni.

Da quel tragico momento si innescò un forte rapporto fra Messina e la solidarietà internazionale; la mobilitazione fu corale e venne dalle Regioni d'Italia, da organizzazioni sanitarie ma anche da Governi europei e non. Alle operazioni di soccorso parteciparono numerose navi mercantili e navi da guerra della

Gran Bretagna, della Francia, della Danimarca, della Germania, della Grecia, della Spagna, della Russia e degli Stati Uniti.

In tutta l'area dello Stretto, si ritrovarono oltre a 43 navi della Regia Marina, più di cento piroscafi, con marinai, soldati, operatori sanitari ed un consistente naviglio minore. Delle oltre diciassette mila persone ritrovate vive sotto le macerie, moltissime furono salvate dalle marinerie giunte nello Stretto all'indomani del 28 dicembre 1908. Più di 13 mila superstiti ricevettero aiuto dai militari italiani, 1300 da quelli russi, 1100 dagli inglesi e 900 dai tedeschi, ma furono anche consistenti le operazioni condotte da piroscafi della flotta mercantile internazionale oltre che dal naviglio requisito per l'occasione dal Governo italiano ⁹⁶.

Ai soccorsi ma soprattutto all'opera di ricostruzione contribuirono in maniera consistente, gli Stati Uniti; pochi giorni dopo il sisma all'azione dei marinai americani fu riconosciuto unanime apprezzamento e gratitudine, anche per la perizia di quelle operazioni SAR ante litteram (search-and-rescue operations). Appartenevano agli equipaggi delle navi *Connecticut* e *Illinois* e dell'*USS Culgoa* (AF-3) e della *USS Yankto*, tutte unità della Great White Fleet⁹⁷. Il primo squadrone della flotta e la prima divisione erano comandati dall'ammiraglio Robley D. Evans che alzava le insegne sulla *USS*



Connecticut (BB-18). La US Navy intervenne sul luogo del disastro anche per recuperare le salme del console statunitense e di sua moglie, travolti dal crollo dell'edificio che ospitava il consolato americano di Messina. Lo *Scorpion* e la *Celtic*, rilevarono quindi la *Connecticut* e l'*Illinois*, che lasciarono Messina il 9 gennaio per Napoli e rientrare a Hampton Roads, in Virginia, il 22 febbraio 1909. La *USS Celtic*, al comando del tenente di vascello Reginald Rowan Belknap, portò nella città distrutta ed affamata, oltre otto mila tonnellate di materiale di vario genere. Il comandante Belknap nel 1910, coordinò anche la costruzione di oltre 5000 alloggi

baraccati nel quartiere Mosella; abitazioni in legno, ad un solo piano, il cui materiale necessario fu trasportato nel corso di tre viaggi da New York a Messina⁹⁸.

Ma anche la presenza britannica nell'area dello Stretto, subito dopo il terremoto, fu rilevante e recenti studi hanno restituito un'immagine poco nota di Messina di inizio novecento e dell'interesse inglese a partecipare alle operazioni di soccorso ed alla rinascita della città. La Gran Bretagna rispose alle richieste di aiuto del re Vittorio Emanuele III, inviando tra l'altro, a Messina con la Royal Navy, una sezione speciale della RAMC (Royal Army Medical Corps), con due membri del QAIMNS (Queen Alexandra's Imperial Military Nursing Service) e una unità ospedaliera, insieme a forniture e razioni per dieci giorni. Con queste unità di soccorso che operarono a bordo dell'*HMS Minerva* e dell'*HMS Duncan*, collaborarono sino al 15 gennaio 1909, quattro infermieri provenienti da Malta⁹⁹.

Le navi *HMS Boxer*, *HMS Euryalus*, *HMS Exmouth*, *HMS Lancaster*, *HMS Philomel*, *HMS Sutlej* operarono insieme ai mercantili *Afonwen*, *Chesapeake*, *Cretic*, *Drake*, *Ebro*, *Mariner*, *Ophir* e *Vito*.

Il giorno del disastro, dalla Germania, venne dato l'ordine a tutte le navi tedesche presenti nel Mediterraneo, di raggiungere subito Messina con medicinali, coperte e viveri, e di



Le navi russe ancorate a Messina per i soccorsi ai terremotati del 1908

prestare aiuto ai sopravvissuti, e di trasportare i feriti agli ospedali. Giunsero a Messina immediatamente, l'incrociatore *Hertha* e quindi l'incrociatore *Viktoria Luise*, che non aveva ricevuto il primo messaggio. Dalla Germania inoltre, salpò per lo Stretto, il battello di trasporto *Therapia*, della Compagnia di Navigazione tedesca Lloyd. La nave *Khalif* per conto della Germania, trasportò rilevanti quantità di materiale di soccorso da Amburgo a Napoli, dove molti terremotati erano già stati ricoverati negli ospedali. Durante il suo viaggio in Mediterraneo, l'incrociatore leggero *Hejmdal*, della Marina militare danese, comandato da J. H. Schultz, fece subito rotta sul porto di Messina

per assistere, con i 156 uomini dell'equipaggio, i superstiti¹⁰⁰. Ma l'intervento che più di ogni altro, accese uno storico legame con la popolazione messinese, fu quello di tre unità della squadra navale russa. L'incrociatore *Makaroff*, e le corazzate *Slava* e *Tzésarévitch* e successivamente anche l'incrociatore *Bogatyr*, partite dal porto di Augusta, offrirono l'aiuto dei loro equipaggi alla popolazione terremotata. Alla Divisione navale orientale, della Marina Russa, che intervenne nelle prime tragiche ore del dopo terremoto, si unì poi anche il vascello di linea della flotta del Baltico *Gloria*, che trasportò feriti e superstiti da Messina a Napoli. Furono poco più di tremila tra ufficiali e marinai, imbarcati sulla

Admiral Makaroff di 7835 tonnellate di stazza; sul *Bogatyr* di 6550 tonnellate, incrociatori questi con un equipaggio di 570 e 593 uomini; sulla *Slava*, 14 mila tonnellate e sulla *Cesarevic*, 13 mila tonnellate di dislocamento, che imbarcavano rispettivamente 825 e 778 uomini di equipaggio; oltre a 20 ufficiali, 4 conduttori e 260 capi e comuni delle cannoniere *Giljak* e *Koreec*. Tutte quelle azioni di profonda solidarietà, sancivano nei fatti, quei rapporti di amicizia già consolidati tra la Regia Marina italiana e quella Imperiale e formalizzati nel 1902 dalla visita di Stato a Pietroburgo di Vittorio Emanuele III, dopo il suo insediamento sul trono d'Italia, il 30 luglio del 1900. Con lo Zar Nicola II, Vittorio Emanuele III, non ancora Re aveva avuto nel 1896 a Pietroburgo, un altro incontro in occasione della incoronazione dell'Imperatore, nel 1894. A quella riunione internazionale era anche presente Yela del Montenegro, la futura regina Elena, sposa di Vittorio Emanuele, che proprio nell'opera di soccorso ai terremotati di Messina, manifestò grande affetto verso la popolazione siciliana¹⁰¹. In questo scenario storico si inquadra nel 1908, la presenza delle navi russe, tra cui la *Tzésarévitch*, riconvertita dopo aver partecipato al conflitto russo-giapponese, tutte alla fonda nella rada di Augusta, nei giorni precedenti il sisma che sconvolse Messina¹⁰².



Regia Marina



Regina Margherita



Maasdam



Scorpion



Duca degli Abruzzi



Savoia



Florida



Moltke

LA MOBILITAZIONE DELLA REGIA MARINA

Tra i militari sopravvissuti di stanza a Messina si attivarono il maggiore Graziani, capo di stato maggiore della 24a Divisione, e il capitano di corvetta Arturo Cerbino, l'ufficiale superstite più alto in grado della base navale peloritana. Constatate l'impossibilità di effettuare comunicazioni telegrafiche e telefoniche e l'inagibilità di strade e ferrovie, i due ufficiali provvidero a inviare due unità navali per raggiungere il più vicino posto telegrafico operativo per inoltrare telegrammi alle autorità superiori e per richiedere aiuti. Le due unità designate di base a Messina, il *Serpente* e lo *Spica*, uscirono in mare aperto, dopo aver riparato alcune avarie riportate durante il maremoto ed essersi districate fra i rottami che avevano invaso le acque del porto. Il *Serpente* diresse prima verso Reggio, sconoscendone l'analoga distruzione, poi per l'isola di Stromboli, ove il cavo telegrafico risultò reciso, e infine a Milazzo, dove solo alle 18 riuscì a inoltrare il messaggio diretto al Presidio di Catania.

Il comandante Cerbino noleggiò alcuni piroscafi per il trasferimento di feriti e profughi in altre città portuali mentre i marinai del *Piemonte* e delle restanti unità militari, suddivisi in drappelli, furono inviati a soccorrere i feriti della zona portuale¹⁰³.

A Messina in banchina della Regia Marina c'era l'ariete torpediniere *Piemonte*, e alla fonda nel porto si trovano le unità della squadriglia torpediniere d'alto mare *Spica*, *Saffo*, *Serpente*, *Scorpione* e *Sagittario* e quelle della squadriglia delle torpediniere da costa *90 S*, *106 S*, *131 S*, *138 S*, *140 S* e *151 S*. Le prime notizie sulla catastrofe giunsero alle autorità centrali con la comunicazione telegrafica appoggiata dallo *Spica* alla stazione telegrafica di Marina di Nicotera¹⁰⁴. Il ministero della Marina ordinò alla Divisione volante, composta dalle navi da battaglia



La Regia torpediniere *Serpente* dislocata a Messina nel 1908

Regina Margherita, *Regina Elena*, *Vittorio Emanuele* e *Napoli*, comandata dal contrammiraglio Leone Viale, che si trova in navigazione nelle acque della Sardegna, di dirigersi verso lo Stretto di Messina. Durante il trasferimento, il *Vittorio Emanuele* fu inviato a Napoli per imbarcare S.M. il re Vittorio Emanuele III e S.M. la regina Elena, partiti subito da Roma; lo stesso giorno sempre da Napoli, partì l'incrociatore torpediniere *Coatit*, con a

bordo il ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Piero Bertolini, e alcuni militari del Genio Esercito.

Nel pomeriggio arrivò in rada anche il piroscafo *Regina Margherita*, con a bordo un battaglione dell'8° Reggimento Bersaglieri di stanza a Palermo e vennero requisiti i piroscafi della Società di Navigazione Generale, *Regina Elena* e *Stura*, e precettato un terzo, l'*Ancona*, per il trasferimento dei militari dell'Esercito di stanza a Palermo¹⁰⁵. Una prima riunione per fare il punto della situazione e propedeutica a dare direttive, venne tenuta alle 02:00 del 30 dicembre a bordo del *Regina Elena*¹⁰⁶. Il 31 dicembre giunse la corazzata *Sicilia* con viveri e coperte, l'incrociatore torpediniere *Minerva*, il cacciatorpediniere *Granatiere*, il rimorchiatore d'alto mare *Atlante* e la nave trasporto *Volta*, tutti con materiali di soccorso; il 1° gennaio 1909, la corazzata *Re Umberto*, l'ariete torpediniere *Lombardia*, il rimorchiatore d'alto mare *Ercole* e la cisterna *Verde*; il 3 gennaio 1909, il cacciatorpediniere *Lanciere* e le torpediniere *Olimpia* e *Orfeo*, tutti con viveri e coperte.

Furono noleggiati per l'emergenza i piroscafi *Scrivia* e *Montebello* presenti a Messina al momento del sisma e il *Washington* nave più veloce, informato dal comandante del *Montebello* di dirigersi sulla città terremotata, mentre stava entrando in porto a Catania.

IL TRANSATLANTICO CHE OSPITÒ I SUPERSTITI DEL TERREMOTO

L'ultimo suo nome fu *Città di Napoli* e con tale denominazione fu prestata al Governo italiano per ospitare le vittime del terremoto di Messina del 1908, prima di essere demolita nel 1910 a Genova. Ne cambiò quattro di nomi in 38 anni di vita, la nave che era stata varata come *Republic*, costruita nel 1871 da Harland e Wolff per la White Star Line. Dopo un duro viaggio inaugurale da Liverpool a New York City il 1° febbraio 1872, la nave fu scelta per il primo viaggio della White Star Line sulla linea del Sud Atlantico e del Pacifico con altre quattro navi, destinate al Cile. Nel 1874, con la costruzione delle moderne *Germanic* e *Britannic*, la *Republic* divenne per 15 anni nave di riserva della White Star Line. Nel 1888 furono fatti tentativi per modernizzarla e l'anno successivo fu venduta alla Holland America Line e ribattezzata *Maasdam*. *Republic* era inizialmente in grado di trasportare 1.000 passeggeri in terza classe e 166 in prima classe. Quando divenne la *Maasdam*, il transatlantico era in grado di ospitare 150 passeggeri di prima classe, 60 di seconda classe e 800 di terza classe. La sistemazione dei passeggeri fu poi rimodulata con l'eliminazione della prima classe, imbarcando 84 passeggeri nella seconda classe, e 562 nella



L'imbarco di superstiti sulle navi nel porto di Messina dopo il sisma del 1908



Il piroscafo *Città di Napoli*, costruito nel 1871 dal cantiere Harland & Wolff di Belfast con il nome di *Republic* per conto della White Star Line

terza classe ed infine, quando fu riprogettato per il trasporto di migranti, poteva ospitare 1.424 passeggeri in terza classe. Ultima nave in ferro ad essere equipaggiata con quattro alberi, nel 1902 passò alla società italiana La Veloce che la ribattezzò *Vittoria*, prima di essere chiamata *Città di Napoli* e utilizzata per molti anni per trasportare i migranti italiani in America. Dopo il terremoto di Messina del 1908, La Veloce noleggiò *Città di Napoli*, *Nord America* e *Savoia*, per dare rifugio ai sopravvissuti e riarmò la nave nel 1909, per demolirla a Genova l'anno successivo. Fu l'ultima della classe *Oceanic* ad essere smantellata, di cui condivideva molte caratteristiche; primo transatlantico della serie, misurava 128,1 metri per 12,4 m e aveva una stazza lorda di 3708 con le ciminiere dipinte con i colori della White Star Line, marrone e nero. Il suo apparato di propulsione era stato realizzato dalla G. Forrester & Co. di Liverpool ed era costituito da due motori alternativi, simili a quelli dell'*RMS Atlantic* e sebbene fosse in grado di sviluppare una velocità di 14,5 nodi, non riuscì mai a raggiungerla.

MAKSIM GOR'KIJ S'IMBARCÒ PER RACCONTARE IL SISMA

La tragedia del 1908 che sconvolse Messina, ebbe tra le testate giornalistiche dell'epoca testimonianze importanti come quelle di Matilde Serao sul "Giorno"; Edoardo Scarfoglio sul "Mattino". Tra i testimoni oculari dei soccorsi ci fu anche lo scrittore Maksim Gor'kij, che da Capri dove si trovava per cambiamento d'aria, apprese proprio dalla lettura del "Mattino", della catastrofe calabro-sicula. Si volle così imbarcare fortunosamente e fortuitamente sul piroscafo *Duca degli Abruzzi*, che giunse a Messina insieme alle navi francesi, russe, americane, inglesi dirottate in soccorso. "Alle 5,20 la terra sussultò", l'incipit del suo "Im zestorten Messina" - Tra le macerie di Messina-. "Il mio primo spasimo durò quasi dieci secondi: i cigolii degli infissi e delle pareti, il tintinnio dei vetri, il fracasso delle scale che stavano crollando, spezzarono il sonno: la gente sbalzò in piedi percependo con tutto il corpo le scosse sismiche delle quali subito si prendeva coscienza, l'intelletto annichilito da una paura selvaggia. Alcuni correvano per le stanze cercando di fare luce nell'oscurità e di riunire i figli e la moglie, ma intorno a loro oscillavano i muri,



Sbarco di vettovaglie a Messina nel 1909 con sullo sfondo il piroscafo *Duca degli Abruzzi*

cadevano i ripiani, le stoviglie, i quadri, gli specchi; si curvava il pavimento, mobili e tavoli sobbalzavano, mentre gli armadi movendosi per la stanza, si ribaltavano, tutto era animato dal panico, tutto, ostile agli uomini, minacciava morte¹⁰⁷.

Anche dagli Stati Uniti diversi collaboratori e amici del "Progresso italo-americano" e anche Nunziante Forlenza, proprietario e direttore dell'Italian Central Express Company si imbarcarono sul *Duca degli Abruzzi* che partiva alla volta di Napoli, per raggiungere le zone colpite.

Gemello del *Duca d'Aosta*, il piroscafo *Duca degli Abruzzi* era stato costruito dai Cantieri Navali Riuniti della Spezia nel febbraio del 1907, per conto della Navigazione Generale Italiana di Genova e il 4 febbraio 1908 aveva fatto il viaggio inaugurale sulla rotta Genova, Napoli, New York. Compì i viaggi su questa tratta per tre anni sino al 23 maggio 1922, quando partì per l'ultimo viaggio Genova, Napoli, Messina e New York. La nave era stata varata nei Cantieri Navali Riuniti della Spezia per conto della Navigazione Generale Italiana il 5 maggio 1907; stazzava 7.793 tonnellate, lunga 145 metri, aveva posto per 80 passeggeri di prima classe, 18 di seconda e 1.740 di terza e era destinato principalmente al trasporto di emigranti. Durante la guerra di Libia, fu utilizzato come incrociatore ausiliario dalla Regia Marina sino al 2 ottobre 1912; l'episodio più significativo durante tale servizio fu la partecipazione allo sbarco e l'occupazione delle isole di Patmo, Calchi ed Emporio, che entrarono poi a far parte della conquista italiana del Dodecaneso nel maggio 1912, insieme all'incrociatore corazzato *Amalfi*.

Fu poi restituito alla NGI che sino al 1914 lo impiegò sulla tratta Genova - Sud America e tenuto in disarmo durante la prima guerra mondiale. Il 28 novembre 1918 riprese i viaggi tra Genova e New York, e poi sulla rotta Genova, Napoli e Sud America sino al momento del suo disarmo definitivo, nel 1929 e avviato alla demolizione.

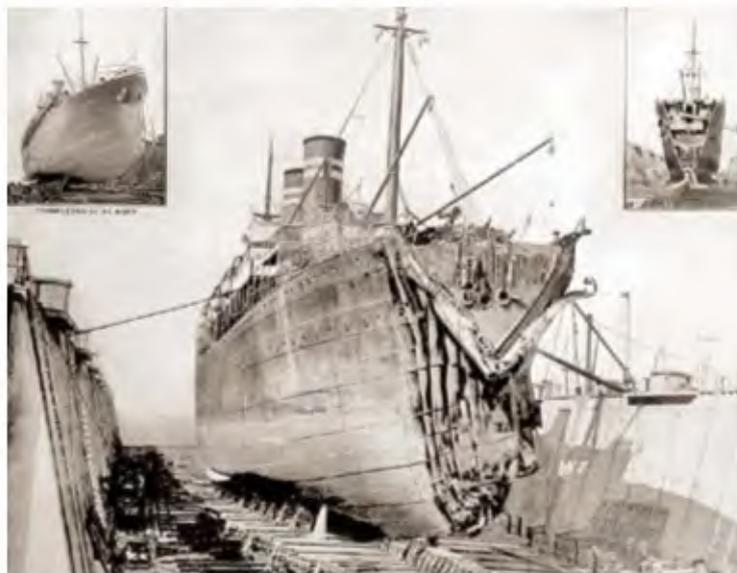
GLI INSOLITI DESTINI DELLE NAVI *FLORIDA* E *REPUBLIC*

Tra le numerose navi mercantili legate indirettamente agli aiuti alle popolazioni terremotate di Messina e Reggio Calabria, all'indomani del sisma del 1908, ve ne furono due, le cui vicende furono curiosamente tragiche. Furono insolite infatti le circostanze che legarono il piroscafo *Florida* e l'*RMS Republic*, conosciuto anche con l'appellativo di "Millionaires Ship", la nave dei milionari, per gli illustri e ricchi passeggeri che la sceglievano per i viaggi di piacere e d'affari tra il Regno Unito e New York.

Il piroscafo *Florida*, dopo aver imbarcato a Napoli, alcuni profughi del terremoto, diretti negli Stati Uniti, il 22 gennaio 1909, al largo di Nantucket, entrò in collisione con la *Republic*, nave della White Star Line, stessa compagnia di bandiera del *Titanic*, che sarebbe naufragato tre anni più tardi. Il transatlantico *Republic*, varato nel 1902 con il nome di *Columbus* stazzava di 15mila e 400 t.s.l. e viaggiò per i suoi primi sei anni di vita riscuotendo, un enorme successo tra l'alta società europea e statunitense; sino al 1905, il porto di Messina era uno scalo costante nella rotta da Genova per New York. Il mattino del 23 gennaio 1909, il *Republic*, anticipando di 47 anni,



L'*RMS Republic* appellata come la nave dei milionari



Il *Florida* in bacino dopo la collisione con la *Republic*

lo scenario meteo-geografico, di un'altra tragedia del mare, quella dell'*Andrea Doria*, speronata dallo *Stockholm*, affondò, dopo la collisione con il *Florida* causata dalla scarsa visibilità dovuta alla nebbia. Nonostante la velocità ridotta, le luci regolarmente accese e l'emissione del fischio di segnalazione, dalla fitta nebbia spuntò la prua del transatlantico italiano *Florida* che speronò violentemente la poppa del *Republic*, proprio nella sala macchine e nell'area delle caldaie, dove immediatamente la nave iniziò ad imbarcare acqua. Il transatlantico inglese, proveniva da Boston, diretto a velocità di crociera al porto di Liverpool, con a bordo congiunti che rientravano in Europa alla ricerca di familiari nelle zone terremotate di Messina e Reggio Calabria. Dal *Republic*, prima del suo affondamento, fu lanciato il primo Cqd, "Come quick distress", l'acronimo telegrafico utilizzato sino al 1912, come segnale di soccorso radiotelegrafico e poi sostituito dal Sos, permettendo l'arri-



Il *Republic* in navigazione e i superstiti del Sisma si imbarcano sulle navi inglesi nel porto di Messina

vo dei soccorsi sopraggiunti col transatlantico *Baltic* della White Star e la *US Gresham*. Circostanza questa che rese il bilancio della tragedia limitato a poche vittime, tre passeggeri sul *Republic* e tre membri dell'equipaggio del *Florida*. Sul luogo del naufragio arrivarono anche i piroscafi *New York* e *Lucania* della Cunard Line che tentarono di rimorchiare il *Republic* su un basso fondale, ma il tentativo fallì perché la nave aveva ormai imbarcato molta acqua e si inclinò su un lato per poi colare a picco a qualche decina di miglia da Nantucket.

Il *Florida* riportò gravi danni alla zona prodiera ma riuscì a raggiungere New York, ove sbarcarono i "fortunati" passeggeri, prima superstiti del terremoto e poi sopravvissuti alla collisione in oceano.

Varato il 22 giugno 1905 dalla Società Esercizio Bacini di Riva Trigoso per il Lloyd Italiano di Genova, il *Florida*, 5 mila tonnellate di stazza, lungo 116 metri, poteva ospitare fino a 1.625 passeggeri, di cui 25 in prima classe e 1.600 in terza. Dopo i lavori di riparazione, il *Florida* riprese a navigare sino al 1911, quando fu ceduto, con il nominativo di *Cavour*, alla Compagnia di Navigazione Ligure Brasiliana. La nave passò poi alla gestione della Compagnia Transatlantica Italiana concludendo tragicamente la sua attività,

il 12 dicembre 1917, quando, naufragò dopo la collisione con l'incrociatore ausiliario italiano *Caprera*.

Nella dinamica dell'incidente il *Florida* fu più fortunato, perché la prima paratia stagna resistette all'urto, mentre il danno sofferto dal *Republic* fu tragicamente determinante per la sua stabilità e galleggiabilità.

Un giornale dell'epoca riportò varie notizie su presunti tesori che la *Republic* avrebbe avuto a bordo con i 742 passeggeri; si parlò di un trasporto d'oro per un valore di 250 mila dollari in monete d'oro americane, destinate alle paghe degli equipaggi della Grande flotta bianca della Marina statunitense che navigava verso l'ultima tappa dello storico tour mondiale. Altre indiscrezioni attribuirono al *Republic* il trasporto di denaro destinato all'opera di soccorso per il terremoto del 1908. Una terza teoria, sostenne che la nave aveva a bordo tre milioni di dollari in monete d'oro, quale parte di un prestito al governo della Russia imperiale. I valori, attribuiti si riferiscono al 1909 quando l'oro era quotato 20 dollari l'oncia; oggi, quei "tesori" sono stimati in centinaia di milioni di dollari e alcuni esperti hanno tentato il recupero dopo l'individuazione del punto in cui il relitto giace in Atlantico. Ma ad oggi quei segreti restano in fondo al mare.

DOPO IL 1908 RIATTRAVERSÒ LO STRETTO COI FERITI DI GUERRA IN LIBIA

Nel 1908, dopo il terremoto di Messina il piroscafo *Regina Margherita* venne messo a disposizione del Ministero dell'Interno, per portare i primi soccorsi, insieme alla *Umberto I* del medesimo armatore "Navigazione Generale Italiana". Attraversò poi lo Stretto numerose volte dopo lo scoppio della guerra italo-turca nel 1911; la nave venne infatti requisita dalla Regia Marina e trasformata in nave ospedale, e fu a disposizione dei Cavalieri del Sovrano Militare Ordine di Malta, dal 12 ottobre 1911 al 28 febbraio 1912. La nave salpò per il primo viaggio verso la Libia il 10 ottobre 1911; da Napoli faceva la spola con Tripoli, Bengasi, Derna e Tobruk, traversando lo Stretto di Messina e compiendo in 141 giorni sette viaggi, trasportando un totale di 1162 feriti e malati. L'equipaggio era costituito da civili militarizzati, mentre il Corpo militare forniva ad ogni viaggio il personale direttivo e quello d'assistenza, affiancato da 8 suore infermiere Figlie della Carità di San Vincenzo de' Paoli. La nave venne riconsegnata alla compagnia il 27 febbraio 1912.

Il piroscafo passeggeri *Regina Margherita* (così denominato in onore della prima regina d'Italia), fu ordinato dalla compagnia di navigazione genovese "Società Rocco Piaggio & Figli" (attiva sulla linea da Genova al Río de la Plata) al cantiere Archibald McMillan & Son di Dumbarton. Terminata in luglio 1884, consegnata il 27 ottobre, arrivò a Genova l'11 novembre, divenendo l'ammiraglia della flotta Piaggio. Destinata al collegamento con il Sud-America, partì per il viaggio inaugurale il 1° dicembre 1884. Fu in pratica il primo transatlantico italiano ad inaugurare viaggi regolari tra l'Europa e l'America. Nel 1885 la Società Italiana dei Trasporti Marittimi di Erasmo Piaggio, la Flotta Raggio di Edilio Raggio e la Compagnia Florio di Ignazio Florio si fusero dando vita alla Navigazione Generale Italiana e la nave passò sotto i registri di questa nuova compagnia, che riunì le due flotte per potenziare i collegamenti con il



Il piroscafo *Regina Margherita* a Messina, 1908

Río della Plata. La "Navigazione Generale Italiana" decise di concentrare le proprie attività sulle tratte intercontinentali, trasferendo i servizi di collegamento nel Mar Mediterraneo alla "Società Italiana Servizi Marittimi", costituita ad hoc. La *Regina Margherita* nel 1910 venne trasferita a questa società ed impiegata sulle tratte regionali. Durante dei lavori al porto di Genova, a causa di una via d'acqua l'11 febbraio 1913, la nave si ingavonò e affondò. Recuperata, la *Regina Margherita* venne portata alla demolizione dopo 28 anni di navigazione. Era stato uno dei primi piroscafi ad effettuare viaggi regolari, trasportando migliaia di italiani durante gli anni della "grande emigrazione". Era un piroscafo da 1981 tonnellate di stazza netta e 3796 tonnellate di stazza lorda, con scafo in ferro, a due fumaioli; e sviluppava una velocità massima di 15 nodi. Fu la prima nave italiana dotata di illuminazione elettrica e si distingueva rispetto alle concorrenti, per il lusso e lo sfarzo delle cabine di prima e seconda classe; superiore alla norma era anche l'allestimento delle camerate di terza classe, ariose ed anch'esse illuminate elettricamente.

LO SCORPION IN AIUTO DEI SOPRAVVISSUTI

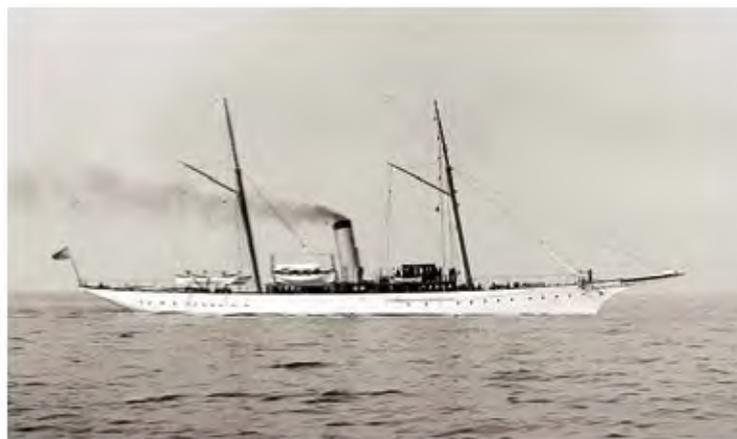
Insieme a navi militari e piroscafi mercantili il porto di Messina, durante l'emergenza del sisma del 1908, vide la presenza dello yacht *Scorpion* della Marina degli Stati Uniti. Salpato da Filadelfia il 22 ottobre di quell'anno, era stato dislocato in Mediterraneo, arrivando a Costantinopoli il 4 dicembre per assumere la funzione di nave stazione.

Appena giunta la notizia della tragedia di Messina gli fu ordinato di salpare, per assistere i sopravvissuti. Collaborò agli sforzi del servizio medico internazionale dal 3 all'8 gennaio 1909, per poi tornare in Turchia e dal 10 febbraio al 15 luglio a Napoli per essere sottoposta a lavori manutentivi. Tornò poi a Costantinopoli, sempre a disposizione dell'ambasciata degli Stati Uniti, e dal 27 novembre 1910 al 28 gennaio 1912 fu a Trieste per ampie riparazioni e tornare in Turchia ad assistere le vittime del terremoto.

Lo yacht di 775 tonnellate, era stato costruito nel 1896 come goletta a due alberi per Matthew Chaloner Durfee Borden, magnate tessile del Massachusetts, comunemente indicato all'epoca come "il Re Calico" a causa delle sue enormi fabbriche nell'area di Fall River. Fu concepito come yacht a vapore e denominato *Sovereign* da John N. Robins, South Brooklyn, di New York e poi acquisito dalla U.S. Navy, il 7 aprile 1898 che lo ribattezzò *Scorpion*.

Immersa in servizio, fu destinata a Hampton Roads per unirsi il 1° maggio al Flying Squadron e impegnarsi per il servizio nei Caraibi, con compiti di esplorazione e pattugliamento.

Il 27 novembre del 1898 lo *Scorpion* lasciò le acque cubane per essere sottoposta a New York, alla conversione in cannoniera. Rimessa in servizio il 22 agosto 1899, tornò ai servizi di controllo costiero fino al 1° luglio 1902 quando fu assegnata allo Squadrone del Nord Atlantico. Per i successivi sei anni trasportò dispacci e personale, condusse rilievi idrografici e partecipò ad esercitazioni lungo la costa orien-



Lo *USS Scorpion*, yacht della Marina degli Stati Uniti

tale, operando principalmente al largo di Santo Domingo nel 1906 e nel 1907.

Dopo la presenza a Messina, la seconda guerra balcanica seguita nell'estate del 1913 e l'incidente di Sarajevo nel 1914, *Scorpion* continuò al servizio della tutela degli interessi americani.

Durante la prima guerra mondiale *Scorpion* restò a Costantinopoli e l'11 aprile 1917, dopo l'entrata in guerra degli Stati Uniti a fianco degli Alleati, fu internata. Sotto il controllo turco dal 15 novembre 1917, le fu permesso di assistere il personale britannico rilasciato dai campi di prigionia, all'interno della Turchia alla fine di ottobre 1918.

Nel 1920, fu spostata a Phaleron Bay, in Grecia, assumendo nel novembre 1923 la funzione di nave stazione nel Mediterraneo orientale. Il 16 giugno 1927 lasciò il Mediterraneo e arrivò a Filadelfia, dove fu dismessa il 27 ottobre 1927. Eliminata dalla lista della US Navy il 23 marzo 1929, fu venduta alla Boston Iron and Metal Co., Baltimora, Md., il 25 giugno dello stesso anno.

UNA RARA PRESENZA NEL PORTO DI MESSINA

Fu una rara presenza nel 1912 nel porto di Messina quella del piroscampo *Colomba* dei fratelli Dall'Orso, armatori liguri di Chiavari; ormeggiò con le prime navi ad operare nello scalo di Messina ove si effettuavano i lavori di ripristino delle banchine distrutte dal sisma. Era uno scalo mercantile per il carico di agrumi e altri prodotti che il piroscampo imbarcava per gli armatori e mercanti con uffici commerciali a Nikolajeff, Berdiansk, Genova, Marsiglia ed in altri continenti. Già nella prima metà dell'800 armavano e comandavano vari bastimenti adibiti a tale traffico e nel 1917 acquisirono i piroscampi della serie *Ansaldo*, costruiti in economia per il Governo durante la guerra, destinandoli a rotte commerciali per il Sudamerica ed il Golfo del Messico. Nel 1926 le difficoltà economiche costrinsero i Dall'Orso a vendere tutte le navi, le quali confluirono in gran parte nelle società dell'armatore Ravano. Il *Colomba* era stato già venduto nel 1920 al Lloyd Mediterraneo di Spezia, armatore con il quale operò per altri tre anni sino alla sua demolizione nel 1923.

Il *Colomba* di 3756 tonnellate di stazza, era stato varato con il nome di *Lismore* il 31 luglio 1894, dai cantieri inglesi di Charles Connell & Company di Glasgow per la Steamship Lismore Company Ltd, di proprietà di James Gardiner per il quale il cantiere produsse ventidue navi tra cui nel 1885 un bel veliero di 1.675 tonnellate lorde, sempre col nome *Lismore*. Nel 1905 era stato venduto alla Indian Steamship Company Ltd, prima di essere ceduto, sette anni dopo, ai fratelli Dall'Orso.



La nave da carico *Colomba* a Messina nel 1912, di Fred Boussionas



Il porto di Messina visto dalla collina Cappuccini in una foto del 1912 di Fred Boussionas

LA NAVE DI PUCCINI

Poteva imbarcare 80 passeggeri in prima classe, 40 in seconda e 800 in terza, ma il piroscafo *Savoia* a Messina dopo il sisma del 1908, ospitò a bordo circa sei mila superstiti. La Veloce, la compagnia armatrice a cui apparteneva il *Savoia*, mise a disposizione delle autorità altre due navi, la *Nord America* e la *Città di Napoli*, quali presidi di emergenza per ospitare migliaia di profughi.

Il piroscafo *Savoia* dal 2 febbraio 1909 ormeggiato nel porto peloritano, svolse un'altra funzione fondamentale in quel periodo drammatico per la città, garantì infatti a bordo il servizio di tesoreria della Banca d'Italia.

Il terremoto del 1908, oltre ai gravissimi danni immediati, condizionò fortemente l'economia dell'area per decenni e la Banca d'Italia, le cui filiali di Messina e Reggio Calabria furono gravemente danneggiate, ebbe modo di distinguersi in un impegno che fu insieme economico e sociale, partecipando finanziariamente alla formazione di un consorzio per la concessione di mutui ai danneggiati del terremoto ed effettuando il relativo servizio di cassa.

Il piroscafo *Savoia* ormeggiò a Messina solo in quel periodo per poi raggiungere il suo porto di armamento, Genova, per i collegamenti dall'Italia con gli scali argentini di Buenos Aires e del sud America.

Impostata nel maggio 1896 la nave di 5000 tonnellate di stazza, fu varata il 26 settembre 1897 dal Cantiere Odero, a Sestri Ponente, accolta dalla stampa dell'epoca come il piroscafo "più bello della marina mercantile italiana e uno dei più rapidi, filando a 17 nodi all'ora e rivaleggiando con i migliori del Lloyd germanico".

Approntato per essere utilizzato sulle rotte del Sud America in sostituzione del vecchio piroscafo *Nord America*, il 22 ottobre 1897 partì per il viaggio inaugurale Genova, Barcellona, Las Palmas, Montevideo, Buenos Aires e ritorno. Tre anni dopo a Newcastle on Tyne venne sottoposto a la-



Il piroscafo *Savoia* della Compagnia La Veloce in partenza dal porto di Genova, 1905

vori di ammodernamento allungando lo scafo di 20 metri ed incrementando la capacità a 300 viaggiatori in prima e seconda classe e mille in terza.

Il primo giugno 1905 sul *Savoia* si imbarcò Giacomo Puccini diretto a Montevideo per raggiungere poi Buenos Aires, il 23 giugno. Dopo i trionfi e la fama Puccini era stato invitato, con la moglie Elvira, in Argentina dove il Teatro dell'Opera di Buenos Aires aveva programmato un festival pucciniano del 25 maggio 1905, mettendo in scena le opere, *Manon*, *Butterfly*, *Tosca*, *Bohème*, *Edgar*, dirette da Leopoldo Mugnone. Nel 1905 il quotidiano argentino "La Prensa", di proprietà della famiglia Gainza Paz, invitò Puccini a trascorrere un periodo a Buenos Aires. Gli furono offerti cinquantamila franchi per le spese, biglietti e alloggio per sé e per la moglie.

Di questa sua prima grossa trasferta oltreoceano Puccini ne parlò con gli amici, per renderli partecipi della sua euforia. Si trovano tracce in un biglietto inviato a non si sa chi e

non si sa quando, come spesso Puccini era solito fare, dove, tra l'altro, si legge "... Alla fine vado a Liverpool a mettere in scena Bohème in inglese – poi con Elvira andiamo a Buenos Aires [...] mi danno 20.000 lire e viaggio soggiorno da principe tutto pagato ...".

A Fosca, figlia del primo matrimonio della moglie, scrisse per dare notizie soprattutto della madre Elvira che soffriva il mare: "Sono le 9 di mattina del 6 giugno 1905[...]siamo vicini a Las Palmas. Da Barcellona a qui abbiamo avuto il mare molto agitato e mamma è un po' sofferente [...] Ieri non lasciò mai il letto, oggi è sul ponte, sdraiata sulla chaise-longue, e risponde col dito secondo il suo solito di quando sta poco bene [...] Al mare ci si abitua, e io ci sono già abituato benché il rollio seguiti [...] Mamma ieri diceva che a Las Palmas scendeva e non proseguiva! Io ho riso tanto [...] Il rollio mi ha buttato in terra il calamaio: rinforza ...". Sbarcheranno il 23 giugno e la sera di domenica 25 saranno in teatro per la seconda di Bohème, in onore del Maestro.



Il piroscafo *Savoia* a Messina destinato a ospitare i superstiti del Sisma



Il compositore Giacomo Puccini a bordo del *Savoia* nel 1905

Il soggiorno del compositore italiano a Buenos Aires durò quarantasette giorni, prettamente turistici, e il quotidiano *La Prensa* del 25 giugno 1905 affermò che Puccini "non avrebbe diretto nessuna delle sue opere (...) la sua visita rispondeva semplicemente ad un viaggio di piacere e alla voglia di conoscere questa terra dove la sua musica ha fatto tanti passi avanti".

Dopo un ultimo grande banchetto d'addio, i coniugi Puccini si imbarcarono l'8 agosto 1905 sul piroscafo *Venus*, in direzione Montevideo. Rimasero nella capitale uruguayana fino al 17, per poi partire per l'Italia sulla nave *Umbria* della Ngi, piroscafo che dal 1913 al 1920 faceva scalo a Messina sulla rotta da Genova per l'Egitto e la Siria.

Il *Savoia* durante la prima guerra mondiale fu anche sequestrato dalla Marina da guerra francese nel Tirreno mentre trasportava truppe italiane in Libia. La cattura era avvenuta malgrado sul piroscafo sventolasse la bandiera italiana e l'orifiamma militare. Lo spiacevole incidente portò ad uno scambio di note fra il Governo di Roma e quello di Parigi e il 16 dicembre 1914 il *Savoia* fu rilasciato e proseguì il suo viaggio per la Libia rientrando poi a Genova. Nel 1915 venne utilizzato per trasportare truppe in Albania e nel 1919 fu posto in disarmo e poi compì due viaggi in Sud America e nel 1923 avviato alla demolizione.

DALLA CROCIERA IN MEDITERRANEO ALL'EMIGRAZIONE IN SUD AMERICA

Il piroscafo *Moltke* era un transatlantico tedesco costruito da Blohm & Voss per la Hamburg America Line col nome del generale prussiano, il conte von Helmuth Karl Bernhard Moltke, considerato uno dei più grandi strateghi militari della storia. La *Moltke*, nave gemella della *SS Blücher*, fu varata nel 1901 e fece il suo viaggio inaugurale il 22 febbraio dell'anno successivo al comando del capitano Christian Dempwolf. Stazzava 12 mila tonnellate ed era dotata di due serie di motori a espansione quadrupla, che le permettevano di raggiungere la velocità di sedici nodi. La stampa del tempo riferì che avrebbe offerto il servizio sulla rotta tra New York, Plymouth, Cherbourg e Amburgo, operando insieme ad altre navi “per mantenere un servizio settimanale”. Sul “New Haven Morning Journal and Courier” si leggeva che fosse stata, “costruita per il servizio orientale, ma in fase di completamento le sistemazioni interne furono adattate al servizio tra New York ed Amburgo”, con una traversata dieci giorni.

Nel 1902, fu avviata con il più nuovo e raffinato piroscafo passeggeri la crociera di settanta giorni verso il “Mediterraneo, l'Oriente, l'Egitto, la Terra Santa, ecc. da oltre 300 dollari” e sino al 1905 fece scalo a Messina e nei porti italiani di Genova, Napoli e Palermo.

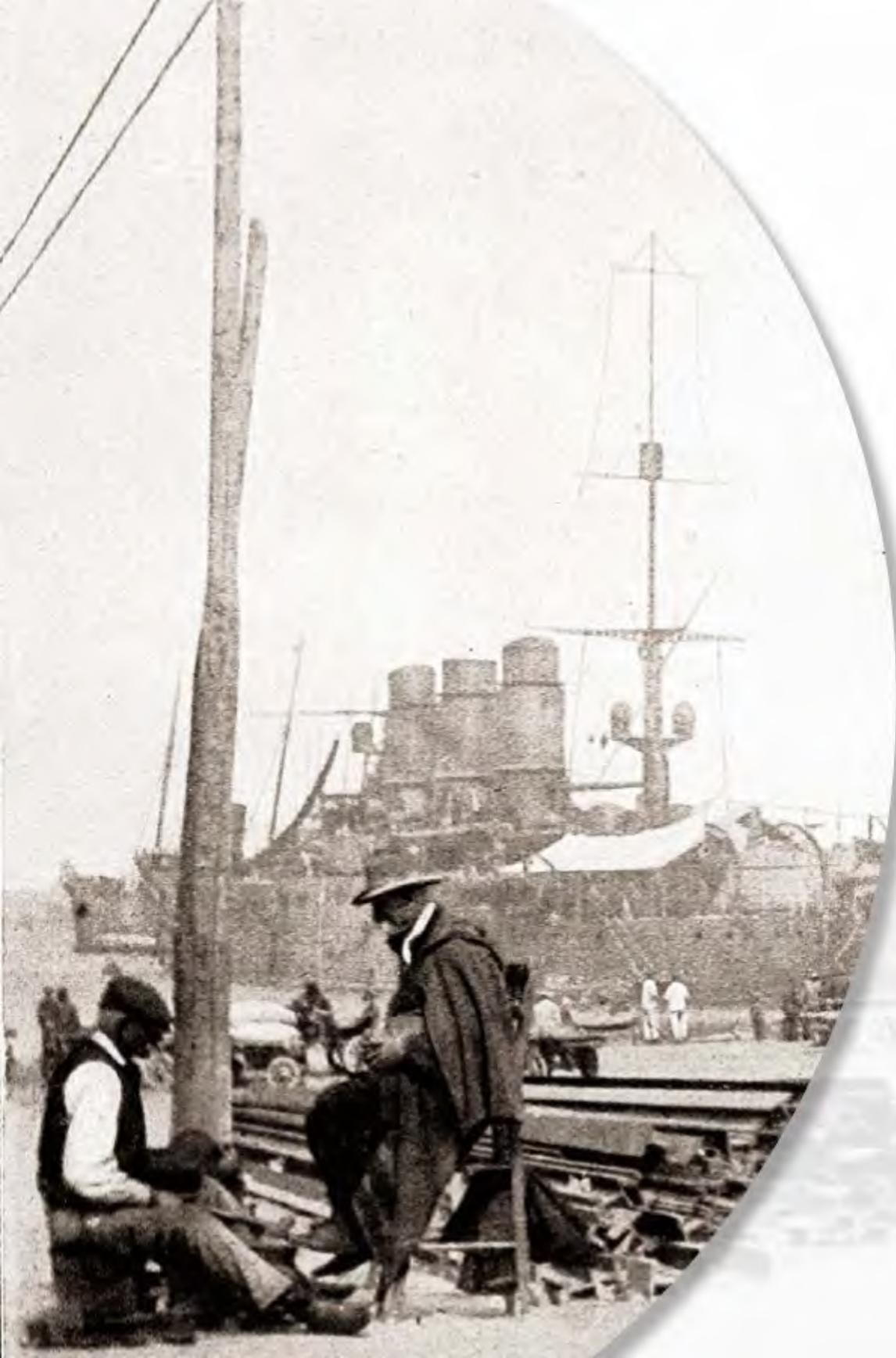
Nel 1910, la promozione delle sue crociere di sedici e ventotto giorni nelle Indie occidentali, la descriveva come “la più grande nave a vapore mai inviata ai Caraibi”. Nel 1912, si stimava che “deliziose crociere nelle Indie occidentali, Panama e nel Meno spagnolo” della durata di ventotto giorni costassero oltre 150 dollari; ed in tutto questo periodo, sui giornali venivano riportati anche i nomi dei passeggeri con le partenze e gli arrivi attraverso le rubriche di cronaca rosa. Si apprendeva così del viaggio dnel 1904 di Maksymilian Faktorowicz, un “estetista e produttore di parrucche di successo, nominato dalla nobiltà russa come esperto ufficiale di cosmetici della famiglia reale e della Grand Opera imperiale russa”, e che



Il piroscafo *Moltke* a Messina nel 1906

sarebbe diventato famoso in America nell'industria cinematografica di Hollywood come Max Factor, emigrato dalla Russia con moglie e figli. Partendo dal porto di Amburgo, in Germania, a bordo della nave, viaggiò con la sua famiglia, arrivando a Ellis Island a New York City il 25 febbraio 1904. Con l'inizio la Prima Guerra Mondiale, il *Moltke* effettuò l'ultimo viaggio il 23 giugno 1914 da Genova per Napoli e da New York per Genova, ove fu disarmata e acquisita dal Governo italiano, il 25 maggio 1915. Ceduto al Lloyd Sabaudico per sostituire i piroscafi che la società aveva avuto affondati dai tedeschi, fu ribattezzato *Pesaro*. Tenuto in disarmo nel porto di Genova, fu riarmato alla fine del conflitto ed il 23 aprile 1919, iniziò i viaggi per conto del Lloyd Sabaudico sulla linea Genova, Marsiglia per New York, imbarcando 333 passeggeri in prima classe, 169 in seconda e 1600 in terza classe. Il 3 luglio 1921 iniziò i collegamenti tra Genova, Napoli, trasportando emigrati dall'Europa nel Sud America, sino alla sua radiazione e successiva demolizione, avvenuta in Italia nel 1925.

**LA PRIMA
GUERRA MONDIALE**



Nel 1911 la Marina Mercantile fu mobilitata per la guerra italo-turca che richiese, per il Corpo di Spedizione in Libia e l'occupazione del Dodecaneso, l'impiego di 161 piroscafi, 114 requisiti e 47 noleggiati. La Marina da Guerra, nettamente superiore a quella turca per forze e organizzazione, mantenne il dominio incontrastato sul mare e assicurò protezione efficace ai trasporti mercantili. La guerra italo-turca dimostrò l'importanza di una flotta di qualità, sia per assicurare i rifornimenti alla Madrepatria - soprattutto di cereali e carbone -, sia per la proiezione anche oltremare. Crebbe così l'intervento dello Stato a favore degli armatori e della cantieristica per realizzare navi moderne di tutti i tipi. In particolare vennero rinnovate le flotte per i servizi convenzionati con unità appositamente concepite per le linee del Mediterraneo, quasi tutte con nomi di città; altre vennero acquistate in Francia e in Inghilterra, e furono battezzate con nomi di porti. Negli anni immediatamente precedenti alla Grande Guerra poi due eventi tecnologici cambiarono la vita di bordo: l'invenzione della radio da parte di Guglielmo Marconi, che rese le navi non più isolate durante traversate oceaniche, e l'uso della nafta al posto del carbone, che migliorò le condizioni di vita e di lavoro del personale di macchina. Nel 1914 la consistenza delle flotte mercantili



Regio ariete torpediniere, *Giovanni Bausan*

mondiali era di circa 50 milioni di t.s.l., di cui il 40% (20 milioni) battente bandiera britannica. Nella graduatoria delle marine mercantili l'Italia era sesta, con 1,6 milioni di t.s.l., di cui 200.000 ancora di naviglio a vela.

La Prima Guerra Mondiale caratterizzata da cruente battaglie terrestri di logoramento fra Alleati e Imperi Centrali, fu vinta dai primi grazie alla superiore capacità di reintegrare le risorse. Il contrasto al traffico alleato, praticato dalla Germania specialmente con i sommergibili, comportò distruzioni enormi, pari a $\frac{1}{4}$ della flotta mercantile mondiale del 1914,

sostanzialmente compensato dalle nuove costruzioni. La Marina Mercantile Italiana perse in guerra 215 navi, circa il 50% del tonnellaggio prebellico, solo in parte compensato dalle nuove costruzioni; nella perdita del naviglio perirono anche 2.393 marittimi civili. Durante quel periodo bellico la vecchia corazzata *Dandolo* da Augusta, il 24 giugno 1912, fu dislocata nella base di Messina, ove dal 1914 il comando fu retto dal capitano di vascello, Pasquale Salinardi, che ebbe come secondo, il capitano di corvetta Alfredo Brofferio. L'anno successivo nel 1915 col grado da capitano di vascello della riserva navale, Teofilo



Marinai al cannone a tiro rapido dell'ariete torpediniere *Giovanni Bausan* (archivio Marcello Risolo)

Bonino fu destinato al Comando della Difesa locale di Messina, ufficio fuori della sede dipartimentale di Napoli da cui dipendeva. Quale comandante in seconda aveva il capitano di fregata della riserva Martino Casabona e quale capo della sezione del Genio militare per la Regia Marina, il maggiore del genio Raffaele Romano. Teofilo Bonino era entrato in Marina dopo il corso della Scuola marina di Napoli, la sede dell'Accademia creata dopo la caduta del Regno di Sicilia nel 1868, avendo come compagno di corso l'ammiraglio Umberto Cagni. Bonino era già stato a Messina avendo fatto parte dell'equipaggio dell'ariete torpediniere *Giovanni Bausan*, varata

il 15 dicembre 1883, che fece scalo nel porto peloritano, il 23 aprile 1896 per andare il 25 a Suda. Tornò a Messina il 6 maggio nel viaggio di ritorno dell'unità facendo parte da sottotenente di vascello, dello stato maggiore dell'unità al comando del capitano di vascello Cesare San Felice. Bonino aveva anche fatto parte, da 2° tenente di vascello con funzioni di capitano di corvetta, dello stato maggiore del primo *Vespucci* nel 1898, nell'anno che la nave passò all'armamento normale con il comandante, Ermenegildo Zezi. Bonino coniugato con Luisa Vignolo Koller, fu il padre di Uberto Bonino, nato alla Spezia nel 1901,

che radicatosi a Messina si occupò di editoria, industria, finanza e politica. Nella città dello Stretto Uberto Bonino, morto il 9 giugno 1988, aveva compiuto tutti i passi della sua carriera di industriale, banchiere e politico, e sposò Maria Sofia Pulejo, figlia dell'imprenditore Giavan Silvestro Pulejo, sindaco di Messina nel 1913.

Il 15 settembre 1917 Bonino, da vice ammiraglio, lasciò il comando dei servizi della Regia Marina nella Sicilia, che fu assunto dal contrammiraglio Giuseppe Genoese Zerbi, sino al 6 settembre 1918 passando al Comando militare della difesa costiera prima di essere collocato in posizione ausiliaria il 1° luglio 1920; nel maggio del 1927 fu promosso al grado di ammiraglio di squadra nella riserva navale. Prese parte alla guerra di Libia con il grado di capitano di corvetta, guadagnandosi anche una medaglia d'argento al valore militare per essere entrato "risolutamente" nel porto di Bengasi. Nel primo conflitto mondiale, in qualità di capitano di vascello, si distinse, prima dell'armistizio, nell'occupazione delle isole dalmate nel canale di Curzola, guadagnandosi l'Ordine militare di Savoia. Dal 4 gennaio del 1927 al 1928 fu il primo podestà di Reggio Calabria¹⁰⁸. Oltre agli aerei e ai dirigibili, l'Ispettorato per la difesa del traffico marittimo di Messina impiegò anche un pallone frenato – il pallone drago – da



Ufficiali e sottufficiali della nave da battaglia *Dante Alighieri* nel 1921 con il comandante C.V. Giovan Battista Tanca destinato dal gennaio 1922 sino al 30 marzo 1923, a Messina al comando dei servizi della Marina in Sicilia

714 metri cubi, che nel gennaio del 1918 fu dislocato a Siracusa imbarcato su un pontone semovente munito di verricello mettendolo a disposizione del locale Ufficio Difesa Traffico. Il pallone fu impiegato per l'esplorazione e l'individuazione di eventuali mine specialmente nelle acque fra Catania e Capo Passero. Nel maggio successivo esso fu spostato a Messina per la sorveglianza dei ferry boats nello Stretto. Poiché il suo impiego si dimostrò assai utile, fu disposto di approntare un secondo pallone, che non entrò mai in servizio per la fine della guerra¹⁰⁹. Dal 1918 assunse il comando

dei Servizi Marittimi nella Sicilia l'ammiraglio Ugo Rombo che da comandante di torpediniera, aveva ricevuto una menzione onorevole in occasione del terremoto del 28 dicembre 1908, mentre alla Difesa marittima Messina, fu attribuita la medaglia d'argento. Appena promosso capitano di vascello nel 1911 comandò l'incrociatore torpediniere *Aretusa* e poi l'incrociatore corazzato *Giuseppe Garibaldi*, inviato a Durazzo per rinforzare, con gli incrociatori *Francesco Ferruccio* e *Varese*, la forza navale internazionale per la guerra Balcanica. Durante la permanenza al comando di Messina coordinò

il 16 gennaio 1919 il salvataggio dei superstiti della nave *Chaouia*, affondata, a tre miglia e mezzo dalla costa siciliana, proprio all'imboccatura nord dello Stretto, nei pressi di Capo Faro¹¹⁰. Il piroscafo passeggeri francese di 4334 tonnellate di stazza, di proprietà della compagnia Navigation Paquet N., era salpato da Marsiglia con a bordo 660 passeggeri, di cui 401 militari, trenta minuti dopo la mezzanotte urtò una mina posata dal sottomarino tedesco *UC-53*, al comando di Erich Gerth¹¹¹. La nave esplose e affondò in piena notte e in pochi minuti, nello Stretto di Messina. Furono 476 i morti; solo 184 i sopravvissuti, 53 membri dell'equipaggio e 131 passeggeri, la maggior parte salvati dal piroscafo britannico *Daghestan* che verso le due del mattino, riuscì a segnalare il tragico sinistro al comandante dei Servizi marittimi della Sicilia, ammiraglio Rombo, che inviò sul luogo del disastro imbarcazioni di soccorso¹¹². Fu uno dei più pesanti disastri navali della prima guerra mondiale, che si consumò dopo la fine della guerra, l'11 novembre 1918 e proprio alla vigilia della Conferenza di Pace di Parigi del 18 gennaio del 1919. Fu comunque l'episodio che portò il "fronte" a Messina e dette alla cittadinanza, lontana come era emotivamente, la percezione delle operazioni belliche.



Montenegro



Tripoli



Pannonia



Persia



Cincinnati



Trapani



Mantua



Regina Margherita

SOLDATO “MORTO” DA DIECI ANNI TORNÒ A BORDO DEL *MONTENEGRO*

Il *Montenegro* era un piroscafo misto merci e passeggeri, lungo circa 98 metri e largo 12, con uno scafo in acciaio chiodato, due ponti continui, che poteva trasportare 1019 passeggeri, in nove cabine di prima classe, dieci cabine di seconda classe e 70 posti nei cameroni di terza classe. Varato nel luglio 1898 sugli scali del cantiere Ansaldo di Sestri Ponente, fu consegnato alla Navigazione Generale Italiana nel luglio dell'anno seguente e immesso in servizio sulla linea Venezia, Ancona, Bari, Brindisi, Saranda, Corfù, Patrasso, Pireo, Costantinopoli, Costanza, Galați e Brăila.

Successivamente fece scalo a Messina nella rotta che da Genova raggiungeva il Pireo, Smirne, Costantinopoli, Varna, Burgos, Costanza, Sulima e Galat. Nel 1900 il piroscafo fu requisito per il trasporto di truppe verso la Cina durante la rivolta dei Boxer, e il 16 giugno 1910 fu venduto alla Società Nazionale di Servizi Marittimi (Snsm) insieme ai gemelli *Serbia*, *Bosnia*, *Bulgaria* e *Romania*, garantendo i collegamenti tra Venezia, Costantinopoli e i porti del Mar Nero. Tra settembre e ottobre 1911 il *Montenegro* fu nuovamente requisito per il trasporto truppe durante la guerra italo-turca e restituita all'armatore; il 30 giugno dell'anno seguente fu venduto alla Sitmar, continuando a essere usato sulla stessa linea.

Al periodo bellico della nave è legato un episodio del 4 agosto 1925, che interessò le cronache giornalistiche con il *Montenegro*, che imbarcò dalle coste orientali sino a Napoli, il soldato ischitano Pasquale Taliercio, che riuscì a riabbracciare la sua famiglia dopo che era stato ritenuto morto da dieci anni. Il militare aveva preso parte nel 1916, in piena Grande Guerra, alla prima occupazione di Gorizia, ove fu fatto prigioniero ed inviato nel campo di prigionia di Mauthausen, in Austria insieme agli oltre 9 mila internati che morirono in quel campo. Il soldato di Burano d'Ischia evasò, trovò rifugio in Serbia e poi in Ungheria, dove lavorò alla riparazione dei tronchi ferroviari e alla fine della guerra, e non avendo i mezzi per un lungo viag-



Il piroscafo *Montenegro* in costruzione nel 1897

gio tornò nuovamente in Serbia. Nella seconda metà del 1925, Taliercio si recò a Bucarest, in Romania, ove incontrò il console italiano, che ne decise il rimpatrio immediato.

Superato il primo conflitto mondiale, il 22 dicembre 1925 il *Montenegro* è poi passato alla Florio Società Italiana di Navigazione, destinato alle linee da Genova alla Sardegna e poi dal primo luglio 1927, nuovamente con scalo a Messina, per i collegamenti da Napoli al Pireo, Costantinopoli e Danubio. Il 17 novembre 1928 il *Montenegro* si incagliò nei pressanti dell'isola di Favignana e dopo il recupero, fu messo in disarmo a Palermo. Nel 1932 confluì insieme al resto della flotta, nella Tirrenia - Flotte Riunite Florio - Citra. Nel 1935 fu nuovamente requisito, venendo stavolta impiegato come trasporto truppe verso l'Africa Orientale e poi nel febbraio 1937, passò alla Tirrenia di Navigazione, che programmò di trasformarlo in motonave da carico, progetto che non si realizzò. Fu infine acquistato dalla Regia Aeronautica, che nel maggio 1938, durante la visita di Hitler in Italia, lo utilizzò come bersaglio durante la dimostrazione di un bombardamento aeronavale. Rimasta semi-affondata presso Furbara, la nave fu in seguito recuperata e avviata alla demolizione.

RMS PANNONIA: LA NAVE PER RAGGIUNGERE L'AMERICA

L'emigrazione dall'Italia del primo Novecento guardava all'America come metà dei sogni e delle aspirazioni per una vita migliore; dalla Sicilia e da Messina in particolare, i protagonisti di quelle partenze cariche di speranza, si imbarcavano sul *Pannonia*, un transatlantico di 9.851 tonnellate di stazza lorda, costruito dalla John Brown & Co, Glasgow e acquistato dalla Cunard SS Co, durante l'allestimento, e varato nel marzo 1903.

Il 28 maggio 1904 lasciò Trieste per il suo viaggio inaugurale diretto a Fiume, Palermo e New York e proseguì la navigazione con gli scali dal Mediterraneo per New York, fase conclusasi il 16 luglio 1914 con gli approdi di Fiume, Patrasso, Messina, Palermo, Napoli.

Nel 1902 per importanza numerica gli italiani si segnalavano tra gli sbarchi in America, con 196.208 arrivi, di cui 59.329 meridionali, in particolare provenienti dalla Sicilia. Gli italiani andavano negli Stati Uniti per lavorare e lavorano bene col miraggio di miglioramento e progresso delle loro condizioni socio-economiche. Per i poveri d'Europa, l'America significava "opportunità", e se alla fine dell'ottocento la prima migrazione italiana era formata soprattutto da artigiani, barbieri, ristoratori, fruttivendoli, ecc., la maggioranza degli immigrati italiani del novecento era manodopera non qualificata.

Il comandante del *Pannonia* dal 1° gennaio 1911 al gennaio 1912 fu il capitano Arthur Rostron¹¹³, che passò poi al comando del *Carpathia* nave che salvò i sopravvissuti dell'*RMS Titanic*. Gli subentrò il capitano Robert Capper, con il quale la nave nel novembre 1913 salvò 103 passeggeri dal piroscampo spagnolo *Balmes*, andato in fiamme.

Il 3 ottobre 1914 il *Pannonia* fu noleggiato alla Anchor Line Henderson Brothers in sostituzione delle navi che erano state requisite alla società armatrice scozzese per divenire incrociatori mercantili armati, salpando da Glasgow per Queen-



Il *Pannonia* ormeggiato nel porto di Messina il 27 giugno 1911

stown (Cobh) e New York per quattro viaggi. Dal 12 marzo del 1915 iniziò il suo primo collegamento da St Nazaire a New York e quindi dal 26 dicembre dello stesso anno, collegò Londra a New York.

Durante il primo conflitto mondiale, dal maggio 1916, la *Pannonia* fu militarizzata ed adibita al trasporto truppe dal Canada alla Francia. Tornò a navigare in Mediterraneo il 18 maggio 1919 quando lasciò il Pireo per Marsiglia e New York, continuando fino al 17 settembre 1921 quando salpò da Trieste per Patrasso, rifacendo lo scalo di Messina, prima di Palermo, Napoli Valencia e New York. Riprese poi i viaggi Liverpool - New York fino alla sua ultima traversata il 18 aprile 1922 da New York a Plymouth, Cherbourg e Amburgo, ove fu demolita il 9 ottobre 1922.

DAL SOS DEL *TITANIC* AL NAUFRAGIO SEI ANNI DOPO LO SCALO A MESSINA

Fu una nave la *SS Cincinnati* della Hamburg-American Packetfahrt-Actien (Hapag) che ebbe una breve ma intensa vita operativa. Fu varata nei cantieri della Schichau Shipbuilding Company a Danzica, in Germania, nell'agosto 1908, destinata come la sua nave gemella, *Cleveland*, al servizio passeggeri e merci da New York. Affondò dieci anni dopo, quando ribattezzata *USS Covington* al servizio nella Marina degli Stati Uniti, fu colpita dai siluri del sommergibile tedesco *U-86*. Tre rimorchiatori la trainarono per circa 1/3 della rotta verso Brest, ma affondò nel pomeriggio del 2 luglio 1918.

Il 27 maggio 1909, la *Cincinnati* aveva iniziato il suo viaggio inaugurale da Amburgo via Southampton e Cherbourg fino a New York. Il suo primo itinerario da Genova a New York, via Napoli, ebbe luogo il 4 aprile 1910 e dalla stagione invernale del 1910 al 1913 venne utilizzato sulla rotta dal Mediterraneo alla costa orientale degli Stati Uniti, facendo scalo nel porto di Messina, ancorata in andana al molo alla fine del viale San Martino.

Oltre ad avere avuto la funzione di imbarcare numerosi croceristi per viaggi oceanici e mediterranei e di essere stata il vettore per le traversate di emigranti europei, alla *SS Cincinnati* va l'involontario merito di avere contribuito alla nascita di molte applicazioni della rete del World Wide Web dopo il 1991. Passeggera del *Cincinnati* nel dicembre 1913, fu la pedagogista italiana Maria Montessori¹¹⁴ che durante la sua prima traversata oceanica che la portò trionfalmente negli USA, scrisse "In viaggio verso l'America- 1913, diario privato a bordo del *Cincinnati*". Quel viaggio si lega alla vicenda della diffusione montessoriana negli Stati Uniti e ai riflessi dell'intersezione tra la tradizione continentale europea e quella americana del rinnovamento pedagogico tra Otto e Novecento¹¹⁵. Intere generazione di «bambini Montessori» si sono fatti strada nella società americana, tra cui





Il *Cincinnati* a Messina ormeggiato in andana alla fine del viale san Martino



Il ponte barche del *Cincinnati* quando fu ribattezzata *USS Covington*, ripresa a Boston il 4 ottobre 1917 per trasportare truppe in Europa

Jeff Bezos, fondatore di Amazon; Jimmy Wales, il creatore di Wikipedia, e Larry Page e Sergey Brin, che a Mountain View in California guidano Google. Come si evince dalle loro biografie, hanno frequentato una scuola montessoriana, acquisendo capacità di ragionamento e risoluzione dei problemi ritenute fondamentali nello sviluppo delle loro rivoluzionarie “intuizioni”.

Il piroscafo *Cincinnati* di 16.339 di stazza alle ore 1:00 del 15 aprile 1912 fu una delle navi che rispose al segnale di soccorso del *Titanic* ma non partecipò alle operazioni di salvataggio. Il capitano Schultk del piroscafo *Cincinnati* giunto a Genova, era sfuggito agli iceberg che avevano colpito il *Titanic* seguendo una rotta più meridionale. Il *Cincinnati* si trovava a 550 miglia di distanza dal *Titanic* ma si diresse a tutto vapore verso la posizione indicata dal messaggio telegrafico. Verso le 2,30, due ore prima dell'affondamento, il *Cincinnati* ricevette un messaggio non firmato che comunicava non necessaria la presenza della nave per il più prossimo sopraggiungere della *RMS Olympic*, gemella del *Titanic* che alla velocità di 23 nodi arrivò sul luogo del disastro a mattino inoltrato quando ormai il *Carpathia* aveva concluso le operazioni di salvataggio.

Nell'agosto del 1914, quando iniziarono le ostilità in Europa, il transatlantico tedesco si trovava a Boston, e dopo l'entrata in guerra degli Stati Uniti, la *Cincinnati* fu sequestrata il 6 aprile 1917 dalla dogana statunitense per lo United States Shipping Board e dalla metà di ottobre 1917 ribattezzata *USS Covington* e utilizzata come trasporto truppe tra Hoboken e Brest sulle coste della Francia.

Dopo il suo sesto viaggio, il 1° luglio 1918, la *Covington* salpò per gli Stati Uniti occidentali in convoglio con *Rijnndam*, *Dante Alighieri*, *Princess Matoika*, *Wilhelmina*, *Lenape* e le ex olandesi *George Washington* e *Kalb*, ex principe *Eitel Friedrich*. La nave a circa 150 km a sud-ovest di Brest, alle 21.12, fu colpita da un siluro lanciato dal sottomarino tedesco *U-86* che distrusse la sala macchine. L'equipaggio della *Covington* salì a bordo delle scialuppe di salvataggio; sei membri dell'equipaggio rimasero uccisi e 770 furono i naufraghi.

LA NAVE DELLA PANDEMIA DEL 1918 E IL RE DI SASSONIA FOTOGRAFO

«**D**omenica mattina 20 giugno 1920. Siamo appena entrando nel porto di Marsiglia. Siamo passati attraverso lo Stretto di Messina, guardando in alto la bellissima Taormina e l'Etna innevata; poi tra la Sardegna e la Corsica. Tutto ha riportato alla mente molti vecchi ricordi". È l'annotazione che si legge sul diario di James Henry Breasted (1865 – 1935) archeologo, egittologo e storico americano, alla data del 16 giugno 1920 quando a bordo della *Mantua*, da lui giudicata " nave grande e comoda", attraversò da sud verso nord, lo Stretto di Messina. Era un transatlantico di 10 mila e 946 tonnellate, che poteva ospitare 400 passeggeri di prima classe e 200 di seconda classe; varata come nave passeggeri il 2 ottobre 1909, era stata costruita dalla Caird & Company Greenock, Yard per la londinese, The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.

Non fece mai scalo nel porto di Messina ma transitò frequentemente nello Stretto per via della rotta seguita prima per l'Australia e poi tra Marsiglia e Napoli per raggiungere Grecia, Siria, Egitto e Costantinopoli. Il suo viaggio inaugurale il 4 giugno 1909 toccò i porti di Colombo, Melbourne e Sydney. Numerosi furono i viaggiatori invogliati da una accattivante pubblicità che proponeva il "piacere di una spaziosa cabina con due cuccette e cinquemila miglia di viaggio via mare nelle condizioni più felici, solo per una ghinea al giorno". Pochi resisterono al richiamo di porti esotici: "Lisbona e le isole! Le Canarie, Madeira e le Azzorre, con Gibilterra e Tangeri!... Non è facile immaginare come ventiquattro scintillanti giornate primaverili potrebbero essere trascorse più piacevolmente in questa corroborante crociera sulle acque blu dell'Atlantico". Fu quella una breve parentesi, dopo lo scoppio della prima guerra mondiale, *Mantua* fu infatti requisita dalla Royal Navy nell'agosto del 1914, convertita in incrociatore mercantile armato e assegnato prima alla 10a



L'*HMS Mantua*, "nave grande e comoda"

Squadra Incrociatori della Northern Patrol, con il compito di pattugliare le acque tra Gran Bretagna e Islanda.

La nave fu riverniciata in grigio scuro e successivamente mimetizzata con il camuffamento Dazzle, conosciuto come *Razzle Dazzle* o motivo Dazzle, sistema utilizzato per le navi nella prima guerra mondiale e in minor misura anche nella seconda¹¹⁶.

Nel 1918 la *HMS Mantua* salpò per Freetown, in Sierra Leone, nel continente africano e arrivando il 15 agosto con alcuni passeggeri e membri dell'equipaggio malati di influenza spagnola, fu considerata una delle prime navi a diffondere la pandemia conosciuta anche come la spagnola o la grande influenza che, fra il 1918 e il 1920, uccise dalle decine al centinaio di milioni di persone nel mondo. La nave proseguì

sino al 1919 nel trasportare truppe per poi essere sottoposta a lavori nei cantieri navali Vickers Shipbuilding & Engineering Limited (VSEL) a Barrow-in-Furness, nel nord-ovest dell'Inghilterra. Tornò al servizio civile nel 1920, per i collegamenti con l'Australia e proseguì su tale tratta fino al 7 agosto 1935 quando il *Mantua* fu venduto alla China Shipbreakers Ltd, e consegnato il 15 settembre 1935 a Shanghai per essere affidato ai demolitori.

Un altro archeologo passeggero della *Mantua* e affascinato dallo Stretto, anche se non accademico come Breasted, ma "regale" appassionato, fu Federico Augusto III, l'ultimo re di Sassonia, che intraprese un viaggio nell'Africa nord-orientale dalla fine di febbraio all'inizio di aprile 1911. Immortalò le immagini di questa sua esperienza in un archivio di sette album rilegati in pelle con 700 fotografie, molte delle quali scattate dallo stesso sovrano¹¹⁷. Una di queste foto ritrae la partenza da Genova per raggiungere il continente africano a bordo del piroscafo *Großer Kurfürst*, della Norddeutscher Lloyd costruita nel 1899 a Danzica. Nel lasciare il porto ligure il sovrano fotografò l'incrociatore protetto *SMS Hertha* della Marina imperiale tedesca che rientrava da una lunga crociera nel Mediterraneo che si sarebbe conclusa a Kiel, il 7 marzo 1911. La *SMS Hertha* era stata la prima delle navi tedesche presenti nel Mediterraneo a raggiungere nel 1908, Messina con medicinali, coperte e viveri, e prestare aiuto ai sopravvissuti e trasportare i feriti agli ospedali.



Il faro di S. Raineri, fotografia di Federico Augusto II re di Sassonia, 1911

Ma non fu l'unica correlazione fotografica con Messina; nel viaggio via mare Re Federico Augusto III, accompagnato da 13 persone della sua corte, scienziati e artisti come il pittore Wilhelm Kuhnert, attraversò anche lo Stretto di Messina, dopo aver fotografato l'isola di Stromboli. Nelle acque dello Stretto incrociò proprio quel piroscafo *Mantua* su cui qualche anno dopo avrebbe viaggiato l'archeologo James Henry Breasted, che percorreva la rotta opposta verso nord e che il sovrano ritrasse, così come fotografò anche il faro di San Raineri e la costa della zona falcata, con una particolare e rara rappresentazione di quei luoghi ad inizio novecento. La navigazione del *Großer Kurfürst* proseguì verso sud per raggiungere Suez, e quindi il Mar Rosso fino a Port Sudan e poi sul Nilo Bianco con un piroscafo più piccolo. Lo scopo del viaggio era la visita dei siti archeologici in Egitto, la caccia a Khartoum e poi nel Sud del Sudan¹¹⁸.

IL POSTALE *TRIPOLI* AFFONDATO CON SEI GIOVANI MILITARI MESSINESI

Nel novembre 2014 nel clima rievocativo per il centenario della Grande Guerra, la Marina militare italiana, comunicò la scoperta da parte del cacciamine *Vieste*, del relitto del piroscafo postale *Tripoli*, affondato a largo del golfo di Olbia, nella notte tra il 17 e il 18 marzo 1918, silurato dal sommergibile tedesco *UB 49*, comandato da Hans von Mellenthin. L'attività

di ricerca che faceva parte del programma di collaborazione fra Marina Militare, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo permise la localizzazione del relitto del *Tripoli*, a 20 miglia da Capo Figari, adagiato su un fondale di circa 1000 metri. Per l'affondamento del piroscafo, che navigava tra il golfo degli Aranci e Civitavecchia, perirono circa 300 persone, tra cui parte della Brigata Sassari e sei militari messinesi: i marinai, Paolo Arena, Santi Manfredi, Giovanni Piraino, Giuseppe Piraino, Giovanni Rando, tutti cannonieri scelti C.R.E.M. (Corpo Reali Equipaggi di Marina) e iscritti alla Capitaneria di porto di Messina, ed il soldato del 5° Reggimento Artiglieria da Fortezza, Carmelo Foti, nato a Floresta, del distretto militare di Messina. Il *Tripoli* di 1773 tonnellate di stazza, costruito nei Cantieri navali riuniti di Palermo nel 1912 per l'armatore CITRA, Compagnia Italiana Transatlantica, prima dell'affondamento, era stato danneggiato il 13 ottobre 1917, da un attacco del sottomarino tedesco l'*UC 35*, al comando di Hans Paul Korsch, sempre nelle acque della Sardegna. L'affondamento



Il piroscafo postale *Tripoli* costruito a Palermo nel 1912

del *Tripoli*, comandata dal tenente di vascello Giuseppe Paturzo, sopravvissuto alla tragedia, fu accompagnato da una rimozione collettiva della tragedia, definita il più grande disastro della navigazione commerciale, ed il più grave e drammatico episodio della Prima Guerra Mondiale in Sardegna. Sul siluramento del piroscafo *Tripoli* è stato reso noto un

rapporto del Regio commissariato di pubblica sicurezza di Golfo Aranci inoltrato al prefetto di Sassari, il 26 marzo 1918 nel quale se ne legge la dinamica. “Nel registro dell’agenzia locale è risultato che i partenti del 17 erano 376, 341 passeggeri di terza classe, 19 di seconda e 16 di prima, ma salirono a bordo un numero di militari entrati eludendo la vigilanza del personale addetto all’imbarco, per cui è a ritenere che il vero numero dei passeggeri imbarcati quella sera sul *Tripoli* fosse, senza contare l’equipaggio, superiore ai 400 dei quali, a quanto risulta, e perita oltre la metà”¹¹⁹.

La localizzazione del relitto, fu possibile grazie all’impiego di sistemi di ultima generazione per la ricerca ad alte profondità¹²⁰ in dotazione al cacciamine *Vieste*. Durante un’attività di verifica tecnica e sorveglianza dei fondali nel Mar Tirreno, l’unità della Marina Militare l’8 aprile 2022, presso l’isola di Stromboli, aveva ritrovato il relitto dell’incrociatore leggero *Giovanni Delle Bande Nere* affondato nel 1942, undici anni dopo la sua entrata in servizio, il 1° aprile 1931.

IL PERSIA DIROTTATO A FIUME CON ARMI PER D'ANNUNZIO

Il piroscafo *Persia*, un vapore di 13 mila tonnellate, era stato varato nei cantieri inglesi Wigham Richardson & Co nel 1903 per il Lloyd Austriaco di Trieste. Costruito per il commercio col Giappone e la Cina, non faceva scalo nel porto di Messina e come la gran parte dei mercantili asburgici nella prima guerra mondiale, venne messo in disarmo e internato, alla fonda nel lago di Prokljan, presso Sebenico in Dalmazia, dal 20 novembre 1915 al 6 novembre 1918. A fine guerra, il 3 gennaio 1919, passò al Lloyd Triestino e nello stesso anno venne noleggiato dalle forze interalleate per una missione del tutto particolare, toccando proprio il porto di Messina. La nave salpò da Trieste con rotta La Spezia, destinata a imbarcare tredicimila tonnellate di armi da inviare a Vladivostok. Tale fornitura era stata commissionata a sostegno dell'azione militare in corso lungo la Transiberiana e nella stessa Siberia, dove Cechi, Italiani e la Missione internazionale cercavano di respingere i Bolscevichi durante la guerra civile, tra il 1918 e il 1919.

La vicenda aveva avuto un prologo in Parlamento quando l'onorevole Elia Musatti, interpellò il Governo per sapere che cosa stesse caricando il *Persia* alla Spezia, e il presidente del Consiglio del tempo Francesco Saverio Vincenzo de Paola Nitti, assicurò il deputato socialista di Venezia, che il carico consisteva in casseruole e vecchie e rottami metallici, affare privato di commercianti. Le «casseruole vecchie» del *Persia* erano trentamila fucili modello 91, mille moschetti di cavalleria, dieci batterie da montagna con relative munizioni, diecimila cartucce, carrette da battaglione e buffetteria per trentamila uomini, materiale destinato al Governo cinese. A bordo del *Persia* viaggiavano, diretti in Cina anche l'on. Emilio Capomazza di Campolattaro, il liberale sindaco di Napoli, e l'inviato straordinario, il marchese Carlo D'Urso, nuovo ministro plenipotenziario a Pechino¹²¹.

Il capitano riminese Giuseppe Giulietti, presidente della Fe-



Gabriele D'Annunzio tra Luigi Rizzo e il capitano Giuseppe Giulietti a bordo del *Persia*

derazione Italiana Lavoratori del Mare (F.I.L.M.) che in pochi anni aveva ottenuto significativi successi intraprendendo diverse vertenze con metodi innovativi, programmò di impossessarsi in alto mare della nave e condurla a Fiume per consegnare le armi a D'Annunzio. Per sostenere l'impresa investì dell'operazione il suo luogotenente Umberto Poggi, il capitano Antonio



Il piroscafo *Persia* nel canale di Suez con una carovana sul pontone per Kontara

Sulfaro e il radiotelegrafista Vincenzo Tatozzi, che si imbarcarono clandestinamente a Messina il 1° ottobre 1919.

All'interno della nave c'era un quarto uomo fedelissimo al sindacato, Guido Remedi, un macchinista, che nascose gli altri tre nella stiva della nave. Ripartendo quindi da Messina il gruppo uscì allo scoperto e impose al comandante del piroscafo di mutare rotta e navigare verso Fiume, ove il *Persia* giunse e scaricò le tredicimila tonnellate di armi. Giulietti assunse pubblicamente, a nome del sindacato della gente di mare, la diretta e intera paternità dell'operazione e quale ricompensa, il Vate accettò di trattenere il *Persia* "in ostaggio" finché il Governo italiano non avesse stanziato i fondi per finanziare la Cassa Unica della Previdenza Marinara¹²².

Era stato il "Giornale d'Italia", nel pubblicare la notizia, a parlare di una cattura da parte dei seguaci di D'Annunzio¹²³ e Giulietti replicò immediatamente facendo distribuire il 10 ottobre uno dei cosiddetti "foglietti volanti", manifestini di propaganda rivolti ai marittimi, con la sua versione. Il *Persia* non era stato catturato, ma condotto volontariamente a Fiume per decisione della FILM, che era riuscita a imbarcare a



La prua del *Persia* in una foto "ricordo" del 1920

Spezia un segretario del sindacato il quale, a sua volta, aveva fatto salire a Messina altri tre fiduciari. Versione ribadita dallo stesso Giulietti, fra proteste e interruzioni, nel suo primo discorso alla Camera, eletto nelle file del Partito del Lavoro, nella consultazione elettorale del 16 novembre 1919¹²⁴.

Il piroscafo *Persia* ripartì per Shanghai, per poi proseguire per Vladivostok e rientrò dalla Siberia, arrivando a Trieste il 9 aprile 1920 con a bordo anche 55 ex militari austro-ungarici, già prigionieri dei russi, che avevano optato per la nazionalità italiana.

Il *Persia* che poteva ospitare 40 passeggeri nel corso della sua non lunga vita, nell'agosto 1904 era stata sequestrata dalla Russia fuori Port Arthur, durante la guerra russo-giapponese. Perquisito e saccheggiato della posta e degli oggetti di valore fu successivamente rilasciato. Vent'anni dopo il 24 agosto 1926, in viaggio da Colombo a Karachi con un carico di copra, prese fuoco al largo di Boria Pagoda, a sud di Bombay dove era il *Persia*, e fu poi rimorchiato per essere successivamente demolito.

IL TRAPANI IMPORTANTE VETTORE PER L'ESPORTAZIONE DEL SALE

Un piroscafo che a cavallo degli anni dieci e venti ormeggiò frequentemente a Messina per operazioni mercantili tra la città dello Stretto, altri porti siciliani e dell'Italia meridionale fu il piccolo *Trapani* gestito dalla Società Anonima di Navigazione "La Sicania", armatore di Trapani.

Il piroscafo era stato varato il 6 dicembre 1883 nei cantieri britannici HM Intyre & Co, di Paisley, con il nome *Frutera* per la compagnia Frutera Steamship Co Ltd - Goodyear & Co (James H Goodyear) di Liverpool. Era una nave di poco più di mille tonnellate di stazza che nel 1908, fu ceduta alla compagnia siciliana, fondata l'anno precedente da Giuseppe D'Alì, appartenente alla famiglia imprenditoriale trapanese, proprietaria di saline, navi commerciali, ampi latifondi. L'acquisto del piroscafo *Trapani*, demolito poi nel gennaio 1925, fu una tappa nella diversificazione dell'armatore ed industriale, D'Alì, creatore di una solida rete di attività marittime, commerciali ed industriali tra cui la S.I.E.S - Società Italiana Esportatrice Sali marini (1902), che ampliò i traffici commerciali fino ai



Operazioni di carico del piroscafo *Trapani* nel porto di Messina



Il piroscafo *Frutera* nel 1884, successivamente denominato *Trapani*

paesi scandinavi. Nel 1874 aveva costituito la "Società Marittima", che svolse la sua attività per un trentennio, fino a quando venne sostituita nel 1907, dalla Società Anonima di Navigazione "La Sicania", fondata insieme ad un gruppo d'imprenditori trapanesi, Adragna e Ricevuto e marsalesi, Cudia e De Bartoli. Nel 1923 "La Sicania" esercitava ancora la sua attività di navigazione anche su linee transoceaniche. Il sale delle saline di Trapani, è sempre stato una ricchezza per il territorio della Sicilia occidentale da tempo; una merce, pregiata come testimonia una polizza di carico del 1682, quale documento di trasporto merci nel bacino del Mediterraneo, sino al Ducato di Milano sulla importante idrovia fra Mantova e l'Adriatico, costituita dal fiume Po. Anche allora il lungo trasporto via mare dalla Sicilia occidentale, attraversava lo stretto di Messina, per poi effettuare la navigazione nello Ionio e quindi risalire tutto l'Adriatico sino a Venezia.

DISLOCATA A MESSINA PER LO SCIOPERO DI FERROVIERI E MARITTIMI

Nei primi anni della sua attività fu impegnata in esercitazioni, crociere e servizi di ordine pubblico e il 30 dicembre del 1908, la regia nave da battaglia di prima classe *Regina Margherita*, si ancorò davanti a Messina, per prestare aiuti alla popolazione due giorni dopo il terribile terremoto e maremoto che aveva devastato la città. Era stata inviata dal Ministero della marina con la Divisione volante, comandata dal contrammiraglio Leone Viale, unitamente alle corazzate *Regina Elena*, *Napoli* e all'incrociatore *Coatit*, in navigazione nelle acque della Sardegna.

Tornò a Messina il 13 aprile 1914, dislocata per motivi di ordine pubblico, dopo l'improvviso ordine giunto dal Ministero della marina, con cui la prima Divisione di stanza a Napoli, al comando del Duca degli Abruzzi, era stata messa in allarme. Tutti gli ufficiali in licenza erano stati richiamati telegraficamente, e furono sospese quelle di tutto il personale imbarcato. A Messina con la corazzata *Regina Margherita* giunsero i cacciatorpedinieri *Nembo ed Aquilone*, "pronti a qualsiasi evenienza" - recitava il commento giornalistico apparso sulla *Stampa* del 14 aprile 1914.

Le preoccupazioni del Governo nazionale erano dovute all'agitazione sindacale dei ferrovieri che in accordo con la Federazione della gente di Mare prevedeva nello stesso giorno di paralizzare il traffico ferroviario e quello marittimo. Equipaggi e stati maggiore delle navi avrebbero dovuto sostituire gli scioperanti a bordo dei piroscafi mercantili per evitare il blocco della Nazione.

Dopo vari rinvii il 20 aprile il sindacato dei ferrovieri rinunciò a indire lo sciopero ma "tenne viva l'agitazione"; decadde però i motivi di ordine pubblico che avevano determinato l'invio della corazzata *Regina Margherita*, ed i cacciatorpedinieri *Nembo ed Aquilone*¹²⁵.

Le agitazioni dei ferrovieri erano il risultato di rivendicazioni susseguitesesi a varie riprese, a patire dalla crisi del 1898, nota



La Regia corazzata dedicata alla Regina Margherita



La corazzata *Brin* a Messina nel 1914 per l'ordine pubblico

come “crisi di fine secolo”, sino al periodo della neutralità italiana nella prima guerra Mondiale. La repressione in genere con determinazione e spesso con l'uso della forza, alimentò la nascita e la rapida crescita delle organizzazioni sindacali, e successivamente fece maturare consapevolezza che portarono il governo ad emanare le prime forme di legislazione sociale. Allo scoppio della grande guerra, la base del *Regina Margherita* fu Brindisi, nell'ambito della strategia navale di blocco del canale d'Otranto e della baia di Valona in Albania. Venne allestito un piano di controllo del passaggio di navi dall'Adriatico allo Ionio e, quindi, nel resto del Mediterraneo. La barriera tra Puglia ed Albania, allo scoppio della guerra ed al successivo ingresso dell'Italia nel conflitto, relegò la flotta austriaca nel chiuso del mare Adriatico. Nel dicembre 1916 fu disposto che la nave rientrasse a Taranto per il normale ciclo di lavori di carenaggio in bacino. In considerazione delle pessime condizioni meteorologiche, l'11 dicembre l'ammiraglio Millo, nel dare l'ordine di salpare per Taranto, si rimise alle decisioni del comandante Bozzo per l'orario della partenza. Il comandante Bozzo, osservando che alle ore 21 dello stesso giorno la tempesta si stava



La Regia nave *Regina Margherita* il 29 aprile 1904 a Napoli (collezione Giorgio Parodi)

placando, diede ordine di salpare le ancore e dirigersi verso l'uscita della baia.

L'unità scortata dai cacciatorpedinieri *Ardente* ed *Indomito*, manovrò nel corridoio aperto tra i campi minati della baia ma, nel tratto di mare tra l'isola di Saseno e punta Linguetta, la nave urtò le mine austriache che provocarono esplosioni sia nel deposito delle munizioni di prora e sia al centro nave nel locale motore. Le esplosioni lasciarono la nave senza governo e, mentre si appruava, gli uomini superstiti ebbero il tempo di riunirsi a poppa.

Dopo soli 5 minuti, la nave si inabissò e la tragedia, nella quale perirono 671 uomini, ebbe importanti conseguenze nella strategia di condotta nella guerra navale. I vertici della Regia marina supposero un urto accidentale contro ordigni dello sbarramento difensivo, mentre la Marina austro-ungarica accreditò l'affondamento ad un sommergibile posamine della marina tedesca. Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, comandante della Regia Marina e l'ammiraglio Cagni responsabile del campo minato di Valona e Millo, strateghi dell'offensiva ad oltranza nei confronti della flotta nemica, furono rimossi dall'incarico¹²⁶.

**ISTITUTO SPERIMENTALE
TALASSOGRAFICO**



Dopo l'istituzione nel 1916 del Regio Comitato Talassografico, nella zona falcata fu costituita la sede di Messina, scelta proprio per la sua posizione strategica, al centro del Mediterraneo. Fu inaugurata il 10 dicembre 1916, alla presenza del principe Alberto I di Monaco, fondatore dell'Istituto Oceanografico del Principato monegasco.

Il senatore del Regno Vito Volterra, nel suo discorso inaugurale affermò: "Fin dal suo primo nascere il Comitato Talassografico fissò il suo sguardo verso queste coste sicure, verso questo stretto meraviglioso, che gli zoologi chiamano il Paradiso Terrestre (...) Ciò che da prima pareva un sogno è oggi realtà. L'Istituto si eleva ora con le sue linee eleganti ed armoniose presso questa nobile città che riverentemente saluta, la quale salda rimase sulle sue rovine. Esso sorge munito dei sussidi, degli istrumenti e degli arredi necessari alle ricerche scientifiche e si apre liberamente agli studiosi della vita marina."

Fondato come Istituto Centrale di Biologia, aveva "funzioni esecutive per lo studio fisico, chimico e biologico dei mari italiani, prevalentemente in rapporto all'industria della navigazione della pesca e per l'esplorazione dell'alta atmosfera nei riguardi della navigazione aerea".

La costruzione dell'elegante sede dell'Istituto Sperimentale Talassografico ultimata nel 1916, era stata avviata nel 1914, in concomitanza con il primo conflitto bellico e subito



L'istituto biologico Marino nella zona falcata, nel 1923

dopo il Sisma del 1908, su progetto dell'ingegnere Virgilio Caccini del Genio Militare, con la consulenza del napoletano Edoardo Gravina, che si occupò anche della parte idraulica e degli acquari, entrambi coadiuvati dal professore Luigi Sanzo, che divenne il primo direttore della struttura. Costituita da un corpo centrale a due elevazioni, arretrato rispetto ai due avancorpi laterali e simmetrici ad un piano, cui si accede attraverso una piccola scalinata, la costruzione conserva l'impianto classicheggiante, scandito dalla iterazione verticale delle finestre binate e dalle paraste, cui fa da contrappunto il gradevole partito decorativo permeato di gusto tardo liberty tratto dal mondo sottomarino, ed ispirato come di consueto alla destinazione dell'edificio¹²⁷. L'edificio, insiste su un'area di circa 10 mila mq., ed è un esempio dell'impostazione che caratterizzò l'attività edificatoria della ricostruzione di Messina, propensa a compensare i pesanti vincoli strutturali dettati dalla normativa antisismica, con una particolare attenzione alla decorazione

di superficie. I restauri eseguiti dopo il secondo conflitto mondiale alla metà degli anni ottanta hanno alterato l'originaria cromia degli intonaci, come hanno rilevato gli interventi di manutenzione ed adeguamento funzionale previsti dal Cnr fra il 2002 ed il 2003.

La prima denominazione assunta fu Istituto Centrale di Biologia Marina del Regio Comitato Talassografico Italiano, passando dalla giurisdizione del Regio Comitato Talassografico Italiano (1916-1928), al Cnr (1929-1944), al Ministero Agricoltura e Foreste (1945-1977) ed infine nuovamente al Cnr come Istituto Sperimentale Talassografico. La successiva riorganizzazione degli Istituti di ricerca marina del Cnr, nel settembre 2018, collocò la struttura nell'Istituto per le Risorse Biologiche e le Biotecnologie Marine del Consiglio Nazionale delle Ricerche (IRBIM Cnr) di cui oggi è sede principale. All'Istituto vanno ricondotte numerose ricerche marine utilizzando varie tipologie di mezzi navali che sono stati spesso impiegati nello Stretto.



Marsili



Staffetta

VERCELLI E MARSIGLI: NAVI CHE STUDIARONO LO STRETTO

L'approfondimento di studi geologici sull'attraversamento dello Stretto emerse nel 1921, a Firenze, nel corso dei lavori dell'ottavo Congresso geografico nazionale e portò a rilievi del prof. Francesco Vercelli dell'Università di Trieste, secondo cui la soluzione ponte rispetto alla galleria sottomarina era quella più indicata al collegamento nello Stretto.

Per quegli studi sul regime delle correnti e delle maree nello stretto il prof. Francesco Vercelli

idrografo, fisico e matematico italiano tra i massimi esponenti dell'oceanografia e della meteorologia italiane, organizzò e diresse nel 1922, la prima crociera di misure oceanografiche col supporto della Regia Marina che fornì la nave idrografica *Marsigli*¹²⁸.

Con la stessa nave nel 1923, promosse con l'allora l'Osservatorio Marittimo che sarebbe divenuto l'odierno Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Applicata – OGS di Trieste, una seconda crociera nello Stretto di Messina per l'elaborazione delle Tavole di Marea.

La regia nave *Luigi Ferdinando Marsigli*, era stata varata come rimorchiatore *Luni* negli anni 1914-1915 dalla Cooperativa di Produzione Sampierdarena e cambio nome in *Egadi* e poi in *Tremiti* e nel 1921, quando fu denominata *Marsigli* e trasformata in nave idrografica. Lunga 37 metri con un dislocamento di 448 tonnellate, caratterizzati dai due fumaioli, uno per ciascuna caldaia, sviluppava una velocità di 12,5 nodi, ed aveva un equipaggio di 30 uomini. La nave prestò servizio anche nella Seconda Guerra Mondiale e nel 1943 fu assegna-



La nave idrografica italiana *Bannock* nel settembre 1969

ta alla base di Messina, operando prevalentemente nel Mediterraneo Centrale con numerosi interventi di soccorso alle unità italiane impegnate sulle rotte dei convogli con l'Africa settentrionale. Con l'armistizio del 9 settembre 1943, la nave andò perduta per l'autoaffondamento, nel porto francese di Tolone.

Il nome di Vercelli restò legato allo Stretto di Messina perché nel 1953, l'Ogs acquisì un'imbarcazione d'altura norvegese giunta a Trieste come peschereccio

guardia-pesca ai tempi del Governo Militare Alleato. Le fu dato il nome di *Francesco Vercelli*, e furono effettuate campagne e rilievi batimetrici lungo le coste dell'Italia continentale. Nel 1955 promossi dalla Fondazione Lerici, la nave eseguì i sondaggi nello Stretto di Messina con metodi di prospezione combinati (sismica di rifrazione, riflessione ed elettrica) e mise in luce la difficoltà di porre due piloni intermedi nelle acque dello Stretto, determinando così l'abbandono del progetto iniziale che prevedeva un ponte a tre campate. La nave *Vercelli* che in quel periodo stazionò nelle banchine del porto di Messina, operò fino agli anni sessanta per poi essere sostituita dal 1963 dalla nave oceanografica *Bannock*, varata nel 1942 per la Marina statunitense quale rimorchiatore d'alto mare, usata più volte per crociere di batimetria, geomagnetismo e gravità, sismica ed oceanografia nel Mediterraneo.

Nel 1963, con l'entrata in esercizio della *Bannock* di 1300 tonnellate, la nave oceanografica italiana con scalo a Messina nel corso di alcune collaborazioni scientifiche con l'Ateneo peloritano, il Cnr iniziò una nuova fase di ricerche nei mari italiani.

LE NAVI IDROGRAFICHE

Il 131 marzo 2023 sono stati celebrati i 150 anni dalla fondazione dell'Istituto Idrografico della Marina, sorto a seguito del Regio Decreto n. 1205 del 26 dicembre 1872 a Genova. Raccolse l'eredità dell'Ufficio Centrale per il Servizio Scientifico della Marina, già funzionante a Livorno fin dalla sua costituzione, avvenuta con il Regio Decreto n. 2314 del 27 aprile 1865. Nel 1873, un ulteriore decreto stabiliva le prime norme di funzionamento del nuovo ente, sotto la direzione del capitano di fregata Giovanni Battista Magnaghi, per effettuare rilievi geo-topo-idrografici per la redazione della cartografia nautica relativa ai mari nazionali ¹²⁹.

Per la operatività dei servizi, la Regia Marina utilizzò varie navi non nate per l'attività idrografica; furono la pirocorvetta *Washington*, costruita dai cantieri francesi Forges e Chantiers de la Méditerranée, e varata nel 1854 per un armatore americano con il nome di *Helvetie*. Nel 1860 la nave era stata acquistata per l'impresa dei Mille, dalla Marina Dittatoriale Siciliana di Giuseppe Garibaldi, che la ribattezzò *Washington*, per poi passare alla Marina del regno di Sardegna. Dal 17 marzo 1861 fu assorbita dalla Regia Marina che la utilizzò nel 1877, per la mappatura della baia di Milazzo. Dal 1882 al 1884 l'unità partecipò ad una campagna di studi sull'oceanografia e biologia marina con misurazioni dei fondali nel Mediterraneo, per un totale di undici campagne idrografiche. Ancora nel 1892-1893 il piroscampo fu impiegato per rilevazioni idrografiche, come quella dei porti di Pantelleria e di Reggio Calabria, mentre nel 1891 svolse una campagna talassografica in Sicilia. E poi la pirocorvetta *Vettor Pisani* varata il 22 luglio 1869 nel



L'equipaggio della Regia nave idrografica *Calabria*, che operò a Messina e nello Stretto nel primo trimestre 1909

Regio Arsenale di Venezia, che il 17 novembre 1869, rappresentò l'Italia nella cerimonia d'inaugurazione del canale di Suez, prima nave italiana ad attraversarlo. Dal 1882 al 1885 circumnavigò il globo per scopi scientifici, raccogliendo numerosi reperti di carattere naturalistico ed effettuando rilevamenti batimetrici, per la correzione dei dati allora in possesso. Quasi venti anni dopo venne a Messina dall'11 al 14 luglio, per la campagna estiva del 1888, con a bordo gli allievi dell'Accademia navale.

Altra nave fu la Regia cannoniera *Scilla* realizzata nel cantiere navale di Ca-

stellammare di Stabia, varata il 10 ottobre 1874, e trasformata in nave idrografica nel 1891. Fu inviata nel Mar Rosso per una campagna idrografica con lo scopo di completare i rilievi costieri a Massaua. Radiata dai quadri del Naviglio Militare il 22 maggio 1904, venne data in concessione l'11 luglio 1905 alla "Società Regionale di Pesca ed Acquicoltura" di Venezia per istituirvi, con il concorso degli enti locali del litorale adriatico, un asilo con scuola elementare per gli orfani dei pescatori. Accolse minori ospitando poi anche orfani di marinai periti nel terremoto di Messina del 1908.

L'avviso ad elica *Staffetta*, varato il 24 giugno 1876, nei cantieri Giovanni Ansaldo di Genova, dal dicembre 1903 al giugno 1904, fu trasformato in nave laboratorio per rilevazioni idrografiche.

Significativo fu il contributo di questa nave, insieme alla Regia nave *Calabria* alla esecuzione degli scandagli eseguiti nello Stretto di Messina e dei porti di Messina e Reggio Calabria, nel 1° trimestre 1909. La relazione sugli studi per valutare



La nave asilo *Scilla* che ospitò gli orfani di marinai periti del Sisma del 1908

gli effetti modificativi del fondale dopo il Sisma, firmata dal direttore del Regio Istituto Idrografico, il capitano di fregata Paolo Marzolo¹³⁰ fu consegnata alla Reale commissione Sismica, il 20 giugno 1909. Nave *Staffetta*, andò in disarmo alla Maddalena l'8 luglio 1913, di ritorno dal Mar Rosso e il 19 luglio 1914 fu radiata.

Progettata per essere adibita ai servizi idrografici, in raccordo con il Comitato Talassografico Italiano per l'attività di ricerca, per le campagne di geofisica marina e per quelle idrografiche e cartografiche fu la Regia nave intitolata all'ammiraglio e idrografo Giovanni Battista Magnaghi il cui nome è legato all'organizzazione e allo sviluppo dell'Ufficio idrografico della marina a Genova, da lui diretto dal 1872 al 1888. La R. Nave *Ammiraglio Magnaghi*, classificata nave sussidiaria di 3^a classe, fu impostata nel 1913 nei Cantieri Navali Odero di Sestri Ponente, entrando in servizio il 16 novembre 1914. Aveva un dislocamento a pieno carico di 2.111 tonnellate, sviluppava una velocità di 13,5 nodi con l'equipaggio di 159 uomini, tra cui 12 ufficiali. Tre mesi dopo l'entrata in servizio la *Magnaghi* effettuò la sua prima Campagna Idrografica nel Mare Egeo, sostando in alcuni por-

ti del Mediterraneo Orientale. L'ultimo periodo che operò ancora in quei mari, fu da novembre 1913 a giugno 1914, quando fu costretta a rientrare in Patria perché gran parte dell'equipaggio fu colpito da una grave epidemia di febbre malarica¹³¹. Nei primi anni '30 effettuò misurazioni e rilievi topografici ed astronomici nel Golfo della Sirte e nel 1932 effettuò una crociera idrografica nell'Egeo e rientrando sostò all'ancora nel porto di Messina¹³². Fino alla vigilia del secondo Conflitto Mondiale, le campagne della nave si alternarono tra i mari nazionali e le coste delle colonie italiane; catturata dai tedeschi alla Spezia nel settembre 1943 si autoaffondò nell'aprile 1945.

Erede di quell'attività e con la stessa denominazione è la nave *Ammiraglio Magnaghi*, prima unità idro-oceanografica progettata e costruita interamente in Italia per la Marina Militare, realizzata dai Cantieri Navali Riuniti di Riva Trigoso e consegnata il 2 maggio 1975. La nave, rimodernata nel 1990-91 è alle dipendenze del Comforaus, il Comando delle Forze Ausiliarie della Spezia, ma dal punto di vista tecnico fa riferimento all'Istituto Idrografico della Marina di Genova. La nave ha fatto scalo a Messina nel 2011 per l'imbarco di quattro ricercatori dell'INGV e di alcune attrezzature oceanografiche per l'attività prevista dalla Campagna di ricerca "Vavilov", nel Tirreno meridionale con rilievi idro-oceanografici costieri e d'altura, per la raccolta dei dati dei fondali e ambientali, come anche geodetici e topografici a terra, con i quali procedere all'aggiornamento della cartografia nautica, delle pubblicazioni nautiche, e data base oceanografici¹³³.

La nave *Magnaghi*, il cui motto è "Nauta pro Nautis" e tornata nelle acque peloritane nel maggio 2013 operando alle Eolie e sostando a Milazzo. Nel dicembre 2019 fu nuovamente a Messina, di ritorno dal Libano, dove aveva svolto attività addestrative delle forze armate libanesi, svolgendo principalmente funzioni di monitoraggio dei fondali e delle acque marine¹³⁴.

L'IIM è attualmente l'Organo Cartografico dello Stato, responsabile del servizio idrografico nazionale e della produzione di tutta la documentazione nautica ufficiale relativa ai mari italiani.

IL PRIMO DOPOGUERRA



Finita la guerra, passarono sotto bandiera italiana decine di ottime navi del cessato Impero austro-ungarico, la cui flotta mercantile era rimasta inoperosa e illesa. Confluirono le marinerie dell'Istria e di parte della Dalmazia, oltre a numerose navi acquistate all'estero e a nuove costruzioni realizzate nei cantieri triestini e di Monfalcone. Fu il periodo in cui l'intervento dello Stato nelle vicende dell'Italia marittima divenne più incisivo; le navi adibite a servizi di linea e passeggeri passarono gradualmente sotto il controllo pubblico, mentre all'armamento privato e alla libera iniziativa restò affidato prevalentemente il naviglio da carico. Nel 1933 nacque l'I.R.I. (Istituto per la Ricostruzione Industriale) che assunse il controllo di larga parte della cantieristica¹³⁵.

Nel 1932 le flotte passeggeri e di linea erano riorganizzate attraverso la Società Italia, (Italia, Cosulich, Lloyd Sabaudò, N.G.I., Citra), la Società Lloyd Triestino (Marittima Italiana e Sitmar), Adriatica (San Marco, Puglia, Adria, Saim, Zaratina) e la Tirrenia. Queste quattro compagnie, nel 1936, passarono alla Finmare, la società finanziaria dell'IRI per il controllo delle società di navigazione PIN (Preminente Interesse Nazionale). Le navi più importanti furono il *Rex*, il *Conte di Savoia* e poi *Roma*, *Augustus*, *Saturnia*, *Vulcania*, *Conte Rosso*, *Conte Verde* e *Conte Biancamano*.

Nel primo biennio post bellico la Regia Marina dovette affrontare tre



Ufficiali e familiari a poppa di una regia nave nel periodo post bellico della prima guerra mondiale



Il faro di San Raineri e i primi insediamenti della base navale di Messina nel 1915

principali problemi: la situazione della flotta dopo la Grande Guerra; la smobilitazione del personale, con la riorganizzazione del naviglio e dei comandi navali; le proteste politiche, economiche e sociali nell'ambito della Forza Armata. Durante il conflitto la Regia Marina aveva vendicato la sconfitta di Lissa di cinquant'anni prima, ma con un elevato costo per il naviglio perso: tre corazzate, due incrociatori corazzati, un esploratore, otto caccia, cinque torpediniere, dieci sommergibili e undici navi ausiliarie per 108.281 tonnellate, oltre a 267 velivoli e sette dirigibili; mentre la marina mercantile aveva perso ben 955.000 tonnellate di naviglio. Dal punto di vista del personale, sui 103.000 uomini mobilitati, registrò 3.169 caduti e 2.936 i feriti¹³⁶.

Tra il 1919 e il 1920, la Regia Marina italiana pur delusa dalle clausole navali del Trattato di Versailles, riuscì, a gestire le limitate risorse e in questo quadro anche i servizi di Messina che, dal novembre del 1920 al dicembre del 1921, passarono al comando del capitano di fregata Alfredo Baistrocchi, promosso dal luglio 1923 capitano di vascello, e destinato a Pola quale capo di stato maggiore del comando militare marittimo sino al giugno 1924. Baistrocchi svolse anche una rilevante attività didattica al servizio della marina, allievo prediletto dell'ammiraglio Bettolo, fu da questo chiamato ad insegnare, presso l'Accademia navale di Livorno. Con il

grado di ammiraglio svolse nel 1928, una difficile missione nella Cina meridionale, per conto del ministero degli Affari Esteri.

Conclusa la Guerra, si giunse all'istituzione della Circostrizione Militare Marittima stabilita con Regio Decreto nel maggio del 1921 in vigore fino al 1923, quando una radicale trasformazione della Regia Marina portò all'istituzione degli Alti Comandi: Comando in Capo del Dipartimento Marittimo dell'Alto Tirreno (La Spezia); Comando in Capo del Dipartimento del Basso Tirreno (Napoli); Comando in Capo del Dipartimento Marittimo dello Ionio e dell'Adriatico (Taranto) Dal 4 gennaio 1922, il capitano di vascello Giovanni Battista Tanca fu designato al comando dei servizi della Marina in Sicilia sino al 30 marzo 1923. L'ufficiale aveva preso parte nel dicembre 1908, quale comandante di torpediniera, alle operazioni di soccorso alle popolazioni sinistrate dal terremoto di Messina e Reggio Calabria, meritando una menzione onorevole. Nel 1923 fu promosso contrammiraglio, e assegnato al ministero direttore generale dei servizi della Marina e poi comandante militare marittimo e della Piazza di Venezia (1925-1926).

A Fiume era subentrato il 14 marzo 1920, all'ammiraglio Nunes, e lasciò la città, quale Comandante Superiore conservando il comando della Regia nave *Dante Alighieri*, che continuò a prestare sostegno alla popolazione



Allievi della prima classe dell'Accademia Navale nel 1901, con al centro l'ufficiale alla classe T.V. Alfredo Baistrocchi che dal 1920 al dicembre 1921, comandò la base navale di Messina

ed ai servizi pubblici. Il comandante Tanca, aveva cercato di ottenere da Gabriele d'Annunzio il nulla osta alla sostituzione della nave, ma non essendoci riuscito, aveva chiesto ed ottenuto l'esonero dal comando, venendo rilevato l'11 novembre dal parigrado Antonio Foschini, che in guerra aveva comandato le artiglierie della Marina impiegate a terra. Gli anni tra il 1919 e il 1939 per la Regia Marina italiana hanno rappresentato un periodo caratterizzato da forti cambiamenti, che riguardarono non solo il mutamento dello strumento navale dovuto ai progressi della tecnologia, ma anche la filosofia d'impiego dei mezzi e del personale con l'affermazione di un proprio e originale «pensiero strategico», che è ancora oggi almeno in parte alle radici delle concezioni geopolitiche nazionali¹³⁷.



San Giorgio



Illovo



Goeben



Vittoria



Erix



Sunik



Panama



Elpis



Torrens



Mansuria

ERIX IL PICCOLO PIROSCAFO DELLA SICANIA

Un piccolo piroscafo ma funzionale agli obiettivi della Società Anonima di Navigazione La Sicania, di Trapani, fu l'*Erix*, costruito nei cantieri inglesi di James Laing a Sunderland, per il primo proprietario l'olandese N.V. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Mij., di Amsterdam. Piroscafo di 923 tonnellate di stazza, era stato varato nel 1880 con il nome di *Minerva* e utilizzato per il trasporto di carbone e spesso per l'importazione in Inghilterra di ovini vivi dalla Germania¹³⁸. Nel marzo del 1908 fu ceduto agli armatori britannici R. Jobson & Co., West Hartlepool, attivi nel commercio di legname ed esportazione di carbone. A dicembre 1908 fu acquisito dalla Sicania che ne mutò la denominazione in *Erix*.

Il Lloyd's Register of Shipping 1909 Steamers, annotò il cambio di proprietà con il nome *Erice* che successivamente gli stessi armatori italiani modificarono in *Erix*. Il piroscafo fu impiegato nelle attività commerciali con scalo nel porto di Messina, per il trasporto di carbone, di agrumi ma in particolare dopo il sisma del 1908 per trasportare materiali per la ricostruzione della città. Nel 1910 il Ministero del-



Il piroscafo *Minerva* varato nel 1880 e ridenominato *Erix* nel 1908



Veduta del porto di Messina con la prua del piroscafo *Erix*

la Marina Mercantile aveva assegnato intanto, con bando pubblico, i «Servizi Sovvenzionati per le isole minori», alla società trapanese La Sicania S. A. di Navigazione a Vapore. Il nuovo gestore proseguì il servizio con le vecchie navi della Ngi, ma ebbe vita molto breve e cessò nel 1914.

L'*Erix* proseguì nel suo servizio durante il periodo bellico della prima guerra e il 18 agosto 1916, durante la traversata da Rodi a Napoli a 35 miglia a sud-est di Capo Passero, in posizione 36°09'N e 15°49'E, fu affondato dai siluri lanciati dal sommergibile tedesco *U 35*, al comando di Lothar von Arnauld de la Perière.

A CAPO SPARTIVENTO NAVI ARENATE E CON ARMI

Le prime pagine dei giornali dell'aprile 1912 furono attenzionate dalla vicenda del transatlantico *Titanic* affondato, il 15 aprile di quell'anno nell'Oceano Atlantico. Ma dieci giorni prima erano avvenuti nello Stretto di Messina, alcuni episodi navali che non ebbero rilevanza nelle pagine di cronaca. Rappresentarono il clima delle tensioni internazionali connesse agli eventi bellici della guerra di Libia 1911-1912, ed al conflitto fra Impero Ottomano e Regno d'Italia, scoppiato il 29 settembre del 1911, per le spinte imperialiste del Regno d'Italia.

Dalle ore 16 del 4 aprile 1912, il piroscafo greco *Elpis* era stato scortato nel porto di Messina da una squadriglia della Regia marina, le torpediniere 134 S e la 140 tipo *Schichau*. La nave bloccata nelle acque di Capo Spartivento promontorio più meridionale della penisola italiana, fu ormeggiata alla boa militare in vicinanza del bastione di Norimberga della Cittadella, perchè portava a bordo un carico sospetto. L'informativa su una nave in navigazione nelle acque siciliane con un carico di contrabbando di guerra, era emersa nei giorni precedenti ed a seguito di un ordine del Ministero erano scattati i controlli fra il Tirreno e lo Ionio. All'altezza di Capo Spartivento il grosso piroscafo, che procedeva a tutta forza, vistosi scoperto, cercò di rettificare la sua rotta dirigendola più a nord, lentamente per non dare nell'occhio. La manovra diversiva non sfuggì al comandante della 134 S, il tenente di vascello Guida che dalla distanza di un miglio dal piroscafo, dette l'ordine per una cannonata di intimidazione, che non sortì l'effetto. Ad un secondo colpo, più ravvicinato, il piroscafo issò la bandiera greca fermandosi e consentendo al comandante della torpediniera, di salire a bordo del piroscafo, accompagnato da quattro marinai, per l'ispezione del carico. Furono esaminati i registri, e da essi risultò che il piroscafo era diretto a Livorno, con un carico di 800 tonnellate di ferro vecchio, ma una visita sommaria fece



Dipinto del piroscafo greco *Elpis* varato nel 1879 a Newcastle

emergere al posto del carico indicato, oltre 800 tonnellate di orzo che erano nella stiva. L'informazione fu subito trasmessa alla difesa marittima dalla Stazione Radiotelegrafica di Forte Spuria¹³⁹.

L'*Elpis* dopo i controlli, l'indomani proseguì per Livorno, sempre scortato e appena approdato nel porto labronico, fu ispezionato dal comandante del dipartimento marittimo che dispose la guardia armata a bordo per la custodia della nave. La vicenda ebbe un seguito con un altro vapore greco, il *Georgios*, che il 5 aprile era entrato nel porto di Messina proveniva da Cette, e lasciò subito le acque peloritane, appena saputo della cattura dell'*Elpis*,

Si era ancorato, chiedendo il permesso di mettersi in quarantena, autorizzazione negata dalla Capitaneria del porto di Messina, che ritirò la patente di libera navigazione della nave, obbligandola ad ormeggiarsi regolarmente. Non fu consentito l'ancoraggio in rada che il comandante aveva giustificato con il pretesto di una piccola avarie alla macchine. Appena fu catturato l'*Elpis* e portato nel porto, il *Georgios* parti per destinazione ignota, sprovvisto dei documenti. In-

formata dell'accaduto, la difesa marittima, ne dispose l'inseguimento con due torpediniere che raggiunsero il *Georgios* nelle acque di Brindisi per porlo sotto sequestro¹⁴⁰.

Il piroscafo *Georgios* di 1532 tonnellate di stazza, era stato varato con il nome *Port of Plymouth*, il 20 febbraio 1883 dai cantieri inglesi CS Swan & Hunter per la Co Ltd (Bellamy & Co). Ceduto nel 1892 alla londinese Westcott & Laurance, fu denominato *Plymothian*. Cambio ancor armatore, VSE Grech di Londra nel 1906, e nell'anno successivo con la Bank of Athens di Pireo che la chiamò *Marika*. Nel 1911 assunse il nome di *Georgios*, con la vendita all'armatore greco Domestini, Oeconomou & Co, del Pireo e quindi nel 1912 con lo stesso nome fece scalo a Messina, gestita dall'armatore greco Stylianos Castanos, subentrato nella proprietà e nel 1913, ribattezzando il piroscafo *Aghia Pelaghia*. Successivamente iniziò la parentesi di armatori italiani; nel 1913 i fratelli Beraldo di Genova che la denominarono *Trinità*, quindi nel 1920 le Industrie marittime di Genova e poi dal 1923 rinominata *Saru* dall'armatore catanese Carlo Napoli a cui subentrò Afio Napoli, nel 1926 e Antonio Macrì sempre di Catania che la ribattezzò *Alfredo*, nominativo con cui nell'aprile 1929 la nave fu demolita.

Alla fine di aprile 1912, sempre nella zona di Capo Spartivento si ebbe un altro intervento di mezzi navali, il rimorchiatore *Salvator* ed il Regio rimorchiatore d'alto mare *Atlante*, furono inviati dal comando della difesa locale marittima di Messina per soccorrere il piroscafo *Domenico Balduino*, della Società nazionale servizi marittimi, proveniente da Derna, che si era arenato nella notte del 29 aprile, sulla spiaggia nord del Capo Spartivento.

Il Regio incrociatore *San Marco* che stava entrando in porto a Messina fu dirottato sul luogo dell'incidente insieme ad alcune torpediniere e al ferry boat *Montebello* da Reggio Calabria per collaborare alle operazioni di disincaglio. A bordo del *Balduino* si trovavano numerosi militari congedati della classe 1888, che rientravano in Italia dalle zone di operazioni. Tutti i soldati e i marinai componenti l'equipaggio furono portati in salvo e con un treno speciale, raggiunsero la stazione ferroviaria di Reggio Calabria, accolti dal sindaco,



Il piroscafo *Domenico Balduino* arenatosi a Capo Spartivento il 29 aprile 1912

senatore Fabrizio Plutino e dalla acclamazione della cittadinanza reggina.

Il *Domenico Balduino* appartenuto alla Navigazione Generale Italiana (Società Riunite Florio e Rubattino), era stato costruito nel Cantiere Palmer & Co. di Newcastle (Scozia), nel febbraio del 1882 e rimotorizzato a Sestri Ponente nel 1893 per essere impiegato nella linea Mediterraneo-Oriente¹⁴¹. L'*Elpis* era stato varato con il nome di *Bellingham* nel 1879 nei cantieri Andrew Leslie & Co. di Newcastle per l'armatore Turpie J. Son & Co. che la gestì sino al 1881, per poi cederla alla E.P. Dixon, di North Shields. Nel 1888 fu rivenduta a J. Turpie Son & Co. e nel 1889 ceduta alla John Coull & Sons di Newcastle e quindi dal 1896 al 1912, passò all'armatore Donald & Taylor, di Glasgow. La nuova denominazione di *Elpis* avvenne con il cambio di bandiera per la gestione ellenica, prima con l'armatore Bank of Athens, dal 1907 al 1912, e infine con la Palios A. Hellenic Co. of Maritime Enterprises, del Pireo, dal 1912 al 1921. In quest'ultimo anno il 21 aprile, il mercantile greco a disdetta del nome di derivazione mitologia (ἐλπίς, ἐλπίδος – personificazione dello spirito della speranza), in viaggio da Alessandria ad Alessandretta, affondò a 23 miglia a NW di Acre in Palestina.

L'INCROCIATORE CORAZZATO INCAGLIATO A SANT'AGATA

Oltre cento anni fa nello Stretto di Messina, una straordinaria risonanza registrò l'incidente del Regio incrociatore corazzato *San Giorgio* che aveva partecipato prima alla guerra italo turca e come nave ammiraglia, alla guerra civile spagnola. Il 21 novembre 1913 l'incrociatore si incagliò sui fondali della riviera nord di Messina, dinanzi all'abitato di Sant'Agata¹⁴². Precedentemente dopo la consegna alla Regia Marina, mentre si apprestava a rientrare in porto a Napoli, il 12 agosto 1911 si era incagliato presso Gaiola, subendo ingenti danni e imbarcando 4300 tonnellate d'acqua. Il *San Giorgio* rimase in secca oltre un mese e per essere trainato, dovette essere alleggerito dalla torre e dai fumaioli prodieri e da numerose piastre della corazza. L'analogo incidente si verificò nel messinese nel tardo pomeriggio del 21 novembre 1913, l'unità al comando del capitano di vascello Adolfo Cacace, sul quale alzava l'insegna il comandante la 2a Divisione Navale, contrammiraglio Umberto Cagni, in trasferimento da Reggio Calabria a Napoli, per errore si incagliò sul fondale. Liberato dalla presa con l'aiuto di cilindri di spinta inviati da Napoli, il 10 dicembre l'unità entrò a Messina con i propri mezzi. Fu aperta un'inchiesta ministeriale condotta da una commissione nominata dal ministro Millo e formata dai viceammiragli Marcello Amero d'Aste Stella, comandante in capo delle Forze Navali Riunite, ed Ernesto Presbitero. L'evento suscitò un clamore sui giornali del tempo e sulle riviste come la "Tribuna illustrata" che dedicò la copertina del numero del 7 dicembre 1913. Lo scalpore fu alimentato anche politicamente attraverso un intenso dibattito parlamentare e per un lungo processo che si consumò nelle aule giudiziarie.

In tutti e due gli sfortunati ed imprevedibili eventi: il primo quando, nel collaudare i comandi elettrici ed a vapore del timone, s'incagliò sulla secca della Gaiola, nel golfo di Napoli



La Regia nave *San Giorgio* incagliata a Sant'Agata, Messina, il 21 novembre 1913

e il secondo, quando si arenò in prossimità di Messina, fu accertata la casualità dei sinistri.

Dal 10 giugno 1940, giorno di entrata in guerra dell'Italia nella seconda guerra mondiale, l'unità venne assegnata, con compiti di difesa aeronavale, al Comando Navale della Libia alla Base di Tobruk, dove già si trovava sin dal 13 maggio 1940, proveniente da Taranto. La nave all'epilogo della sua vita operativa, nel maggio 1941, divenne nella baia di Tobruk, "batteria galleggiante", chiamata dagli inglesi la "nave fantasma".

Nel 1951, Italia e Libia si accordarono per recuperare il relitto ancora in grado di galleggiare e durante le operazioni verranno trovati trentanove siluri impigliati nelle reti poste a protezione. La nave che poggiava su un metro di fondale venne raddrizzata e trainata dal rimorchiatore *Ursus* ma durante la navigazione verso l'Italia, in mare aperto, i cavi di rimorchio si spezzarono ed il relitto del *San Giorgio* colò a picco, a circa 100 miglia da Tobruk.

INSEGUIMENTO NELLO STRETTO

Alla vigilia dello scoppio della prima guerra mondiale lo Stretto ed il porto di Messina furono teatro operativo delle manovre diversive nell'agosto 1914, tra gli incrociatori tedeschi *Goeben* e *Breslavia* e le navi inglesi *HMS Inflexible* e *HMS Indefatigable*.

L'ammiraglia della Mediterranean Fleet al comando dell'ammiraglio Sir Archibald Berkeley Milne avvistò l'incrociatore da battaglia tedesco *Goeben* e l'incrociatore leggero *Breslau*, la mattina del 4 agosto 1914 diretti verso est, dopo un bombardamento superficiale del porto di Philippeville in Algeria. Nonostante il clima teso, Gran Bretagna e Germania non erano ancora in guerra, e la *Goeben* e la *Breslau* furono in grado di rompere il contatto e raggiungere Messina la mattina del 5 agosto, giorno in cui l'Inghilterra aveva dichiarato guerra alla Germania, dopo l'invasione tedesca del Belgio.

Nel porto peloritano la Squadra tedesca si rifornì di circa 1.500 tonnellate di carbone da una carboniera tedesca e si trattenne a Messina sino al 6 agosto, malgrado il Diritto Internazionale vietasse la sosta di navi da guerra di una nazione belligerante, in un porto neutrale per più di 24 ore.

La Regia marina richiamò il rispetto della neutralità italiana e l'obbligo di permanere al di fuori di un limite di sei miglia dalla costa italiana che precludeva l'ingresso nel passaggio dello Stretto di Messina da dove gli inglesi potevano osservare direttamente il porto.

Preoccupati di evitare qualsiasi incidente con l'Italia - che avrebbe potuto risospingerla in seno alla Triplice - le navi britanniche rispettarono rigorosamente il limite di 6 miglia dalla costa, mantenendosi fuori dallo Stretto.

L'ammiraglio Milne posizionò l'*Inflexible* e l'*Infaticable* all'imboccatura nord dello Stretto di Messina, aspettando che i tedeschi si dirigessero verso ovest per potere attaccare i trasporti di truppe francesi. L'incrociatore leggero *Gloucester* stazionò all'ingresso a sud, e l'*Indomitable* navigò verso Bi-

serta dove era più utile per contrastare una eventuale sortita tedesca nel Mediterraneo occidentale.

Nonostante il tempo guadagnato nei rifornimenti le riserve di carbone della *Goeben* non erano sufficienti per raggiungere Costantinopoli, così il contrammiraglio Wilhelm Anton Souchon, comandante della flotta mediterranea della Marina tedesca, organizzò un approvvigionamento con un'altra carboniera nel Mar Egeo. La flotta francese rimase nel Mediterraneo occidentale, seguendo le direttive del comandante della flotta mediterranea, l'ammiraglio Augustin Boué de Lapeyrère, che era convinto che Souchon avrebbe cercato di fuggire in Atlantico o raggiungere il porto austriaco di Pola. La squadra navale tedesca partì da Messina il 6 agosto e si diresse verso il Mediterraneo orientale; i due incrociatori da battaglia britannici erano a 100 miglia di distanza, mentre un terzo l'*HMS Inflexible*, si stava rifornendo di carbone nel porto di Biserta, in Tunisia¹⁴³. La squadra tedesca si diresse inizialmente verso l'Adriatico per ingannare gli inseguitori, la prima squadra di incrociatori inglesi al comando del contrammiraglio Ernest Troubridge che navigò verso l'imbocco



dell'Adriatico. Dopo aver capito l'errore, Troubridge invertì la rotta e ordinò all'incrociatore leggero *HMS Dublin* e a due cacciatorpediniere di lanciare un attacco con i siluri contro le navi tedesche. Il *Breslau* riuscì a sfuggire all'attacco e Troubridge il 7 agosto, rinunciò all'inseguimento, consapevole che ogni attacco contro la *Goeben*, armata con cannoni da 280 m, sarebbe stato suicida, portato con i suoi antiquati incrociatori corazzati.

La *Goeben* si rifornì di carbone a largo dell'isola di Donoussa vicino a Naxos. Nel pomeriggio del 10 agosto le due navi entrarono nello stretto dei Dardanelli, ricevute da una scorta d'onore, che le guidò all'interno del mar di Marmara¹⁴⁴. La particolare vicenda della "fuga" delle due navi nello Stretto fu raccontata nelle cronache de "Il Giornale d'Italia" nella corrispondenza da Messina¹⁴⁵ che riferì gli antefatti e fu anche l'ispirazione di una cartolina realizzata a Messina per il testamento dei marinai, nella serata precedente con la notizia che le navi sarebbero ripartite senz'altro nella notte¹⁴⁶. "I comandanti della *Goeben* e del *Breslau* si erano recati al Consolato germanico, dichiarando che, per evitare il disarmo, sarebbero andati volentieri contro la morte. Verso la mezzanotte si seppe che la partenza sarebbe avvenuta alle 3. Intorno alle due corazzate ferveva un lavoro febbrile. Esse avevano fermato i vapori mercantili della Società tedesca Stimes, che transitavano nello Stretto. Il *Breslau* era tutto illuminato da una intensa luce di lampadine, che correvano sui bordi della nave; sembrava così che sull'agile incrociatore si dovesse svolgere una festa elegante, uno dei ricevimenti tanto signorili, a bordo delle navi da guerra nei porti delle grandi città. Sul ponte era un formicolio di marinai; qualche ufficiale passeggiava, fumando tranquillamente. La calma aveva un certo che di altamente tragico. Le bettoline si muovevano con un andirivieni continuo, non si sentiva, nella calma profonda della notte, il minimo rumore, né un grido, né una parola. Intanto, le ore passavano nell'attesa piena di ansia. Erano le 2 e non si scorgevano preparativi(...). Il *Breslau* e la *Goeben* continuavano a caricare carbone, che le bettoline trasportavano".

La *SMS Goeben* fu il secondo incrociatore da battaglia del-



la classe *Moltke* della marina imperiale tedesca, varato nel 1911. Ceduta alla flotta dell'Impero Ottomano il 16 agosto 1914 la *Goeben* ne divenne l'ammiraglia con il nome di *Yavuz Sultan Selim*, abbreviato in *Yavuz*. Nel 1936 fu ribattezzata *TCG Yavuz*, "Nave della Repubblica Turca Yavuz" e rimase l'ammiraglia della Marina Turca fino a conclusione del servizio nel 1950. La nave fu demolita nel 1973, dopo che il governo tedesco rifiutò l'invito a ricomprare la nave. È stata l'ultima nave della marina imperiale tedesca sopravvissuta e la corazzata tipo dreadnought, con il più lungo servizio attivo del mondo.

La *SMS Breslau* era stata varata il 16 maggio 1911 dalla Stettiner Maschinenbau A.G. Vulcan, Stettin-Brewdow, e aggregata alla Mittelmeerdivision tedesca insieme all'incrociatore da battaglia *SMS Goeben*. La *Breslau* ribattezzata *Midilli*, urtò una mina ed affondò nel gennaio del 1918, con la morte della maggior parte dell'equipaggio.

SQUARCIATA DA UN SILURO E RIPARATA CON UNA TOPPA DI LEGNO

Bersaglio delle unità subacquee della marina imperiale tedesca, una nave cisterna inglese, in transito nello Stretto di Messina, ebbe la possibilità di riprendere la navigazione grazie agli interventi di riparazione dei cantieri navali peloritani.

La nave cisterna *Sunik*, fu silurata il 9 aprile 1918, dall'*UC-52*, sottomarino posamine tedesco, operativo nello Stretto durante quel periodo della prima guerra mondiale. Lo stesso sottomarino un mese dopo l'11 maggio 1918, avrebbe affondato il piroscafo italiano *Verona*, che l'undici maggio 1918 si trovava a Messina, in quello stesso porto ove 10 anni prima, subito dopo il sisma del 1908, aveva sbarcato legname per costruire i primi ricoveri baraccati, viveri e coperte¹⁴⁷.

La *Sunik* di 5 mila tonnellate, varata il 2 dicembre 1914 nel cantiere inglese Armstrong, Whitworth & Co Ltd, era stata requisita nel febbraio 1915 dall'Ammiragliato Britannico come nave *Oil Transport n. 57*. Colpita nella sala macchine, fu danneggiata al largo della costa siciliana, a nord del porto di Messina, imbarcando acqua che causò l'appoppamento della nave semi-sommersa. La *Sunik* rimorchiata nel porto di Messina fu sottoposta a interventi tampone per consentire la galleggiabilità dello scafo. Fu realizzata una gigantesca toppa di legno che riproduceva la forma dello scafo sul fasciame di cinta e fissata con gomene fatte passare attorno alla chiglia¹⁴⁸ in bacino. Riconquistato l'assetto di navigazione la nave fu rimorchiata a Liverpool per le adeguate riparazioni che consentirono al *Sunik* altri vent'anni di servizio fino a quando subì una collisione, nel luglio 1939, questa



La nave cisterna *Sunik* nel bacino del porto di Messina nel 1918 per la riparazione con una toppa in legno



Il capitano George Cuthbertson, secondo ingegnere a bordo del *Sunik*, che coordinò l'intervento delle maestranze peloritane per la galleggiabilità dello scafo

volta fatale. Affondò dopo aver preso fuoco a seguito dello scontro a sud di Plymouth, con il cargo svedese *Grangesberg*¹⁴⁹. Il disastro aveva causato dieci vittime tra cui il comandante della *Sunik*, capitano Bernard Bicheray che dopo aver evacuato i membri dell'equipaggio rimase con i feriti e affondò con la nave, spezzatasi in due tronconi. Aveva 34 anni e per onorarlo, la cittadina francese di Rouen gli dedicò una strada e una lapide a ricordarne del suo sacrificio, fu posta sulla casa natale. Fu nominato Cavaliere della Legion d'Onore e Commendatore al merito Marittimo.

TORRENS DALL'AUSTRALIA AL BACINO DI MESSINA

A conferma del costante impegno professionale delle maestranze dei cantieri navali di Messina e in particolare di quelli dell'Arsenale, una nave di nazionalità australiana ebbe prova di tale perizia per i lavori cui fu sottoposta nel bacino peloritano, durante la sosta tecnica dall'8 settembre al 10 ottobre 1918. L'equipaggio non mancò di effettuare escursioni nel territorio e saggiare le attrattive gastronomiche del lago di Ganzirri¹⁵⁰. In quel periodo l'ufficiale addetto alla navigazione, il tenente Reginald Farmer RANR, di Sydney, morì a causa della pandemia di influenza spagnola precedentemente contratta, e fu tumulato nel cimitero di Messina¹⁵¹.

Il *Torrens* iniziò il servizio come unità della pattuglia britannica dell'Estremo Oriente; lasciò Sydney il 28 agosto 1916 con la gemella *Swan* e arrivò a Sandakan nel Borneo il 17 settembre 1916. Basato successivamente a Singapore, il *Torrens* aiutò a mantenere il pattugliamento nell'arcipelago malese fino alla fine di maggio 1917. Il *Torrens* lasciò poi Singapore il 2 luglio 1917, per procedere nel Mediterraneo in compagnia dei nuovi *Huon* e *Swan*¹⁵².

A seguito di refit a Malta e di esercitazioni antisommergibile combinati, la flottiglia australiana ebbe sede a Brindisi, nell'ottobre 1917, e gli fu assegnato il compito di mantenere il pattugliamento nel canale d'Otranto, per impedire il



Il tenente H. P. Keeley Rn, l'ufficiale Comandante del *Hmas Torrens*, il Comandante W. H. Cotterell dei Servizi Segreti Britannici e l'ufficiale Tewfik Bey

passaggio nel Mediterraneo di sottomarini con base nei porti austriaci nell'Adriatico. Organizzato in due divisioni, il nucleo navale australiano durante i primi mesi operò spesso nell'inseguimento di unità sottomarine e il *Torrens* continuò i controlli adriatici fino al 7 settembre 1918. In una situazione navale in evoluzione, fu un ruolo reso più arduo da una disponibilità in costante riduzione di pattugliatori, a partire dal ritiro della flottiglia francese nel giugno 1918.

Riposizionati in Gran Bretagna l'11 gennaio 1919, tutti e sei i cacciatorpediniere per diverse settimane di manutenzione, per il viaggio di ritorno in Australia, lasciarono l'Inghilterra a tappe. La flottiglia si radunò a Malta e il 17 marzo 1919 tornò in Australia con l'incrociatore *HMAS Melbourne* ed il *Torrens* arrivò a Sydney il 21 maggio 1919,

dopo un'assenza di 1067 giorni.

Nel maggio 1920 fu una delle 26 navi e sei sottomarini della Royal Australian Navy riuniti a Melbourne per l'arrivo del Principe di Galles a bordo del *HMS Renown*. Fino al marzo 1925 il *Torrens* fu poi di base a Westernport per l'addestramento della Royal Australian Naval Reserve e l'11 marzo 1926 arrivò a Sydney, da Adelaide, per il disarmo dal 12 maggio 1926. Trainato dal rimorchiatore *Heroic* per essere usato come bersaglio di esercitazione della flotta, il 24 novembre 1930, il vecchio cacciatorpediniere affondò.

DALLA CELEBRITÀ AL PICCOLO CABOTAGGIO A MESSINA

L'*Illovo* fu un piroscafo, accompagnato per i primi venti anni di esercizio da ampia fama per la nomea del suo armatore. Era stato varato il 22 gennaio 1890 dal cantiere di Hall Russell di Aberdeen per i fratelli John, Alexander, David e George Thomson Rennie eredi della compagnia fondata nel 1825 dal padre George Thompson Jnr. La Aberdeen Line si sviluppò in oltre 100 anni, fino a diventare una delle compagnie di navigazione più importanti della Gran Bretagna¹⁵³. L'*Illovo*, di 1930 tonnellate di stazza fu etichettato dalla stampa dell'epoca, come "magnifico, munito di pianoforte e tutti i comfort moderni con luce elettrica e campanelli nelle cabine". Imbarcava solo passeggeri di prima classe, in partenza da Londra per il porto di Port Natal, l'attuale Durban in Sud Africa, rotta che mantenne per molti anni, facendo scalo a Tenerife.

Nel novembre 1910 la nave venne venduta alla Società anonima di Navigazione a Vapore Puglia e ribattezzato *Calabro*. La nuova società armatrice, fondata il 9 febbraio 1876, che nei primi anni si limitò quasi esclusivamente, all'esportazione di vino verso la Francia istituendo una linea regolare di periplo dell'Italia, con varie tappe dall'Adriatico allo Jonio e anche a Messina.



Il cargo *Calabro* nel porto di Messina nel 1929 e sotto nel 1890, quando si chiamava *Illovo*

Nel dicembre 1908 la società Puglia partecipò ai soccorsi per il terremoto che aveva colpito Messina, inviando i suoi piroscafi *Dauno* e *Taranto*, adibiti al ricovero degli sfollati, all'alloggio del personale governativo ed al ripristino dei collegamenti nello Stretto. Intanto l'estensione delle rotte d'interesse indusse la società armatrice, dopo aver noleggiato varie navi all'acquisto di due unità britanniche di circa 1900 tonnellate, costruite entrambe nel 1890, che entreranno in servizio riprendendo i nomi di *Calabro* e *Japigia* già appartenuti al naviglio precedente, alienato per vetustà.

Il *Calabro* operò per soli sette anni, con frequenti scali a Messina di natura commerciale per il piccolo cabotaggio, sospesi con lo scoppio della prima Guerra mondiale e con l'affondamento, il 4 gennaio 1917, per i siluri lanciati dal sottomarino *SM U-82*, tipo U 81 utilizzato dalla marina imperiale tedesca, che affondò 36 navi durante il conflitto.

PRIMO PIROSCAFO POST BELLICO

Non poteva che chiamarsi *Vittoria* essendo il primo piroscaro costruito nel dopoguerra con la ripresa dell'attività dei cantieri dell'area giuliana dopo il Bollettino della Vittoria¹⁵⁴. Questa la sola nota attribuibile a questo piroscaro che fece scalo a Messina nel 1925, durante i viaggi da Venezia verso il mar Rosso e i porti Mediterranei e di Calcutta. Il varo del *Vittoria*, nave di 5187 tonnellate, avvenne nel giugno del 1920 nei cantieri di Monfalcone per la Società Veneziana di Navigazione a Vapore fondata nel 1898 a Venezia.

Il periodo bellico aveva determinato profonde conseguenze nella vita politica e nelle attività economiche con riflesso sui mercati europei e mondiali, con contrazione dei traffici verso l'India e l'Estremo Oriente, e la diminuzione dei movimenti migratori, che avevano alimentato un minor movimentazione dei passeggeri. Erano stati inoltre sospesi i grossi carichi di cereali e di carbone dai porti russi del mar Nero e i noli marittimi finivano in breve per crollare e la crisi armatoriale assumeva proporzioni assai vaste data la cosiddetta maggior disponibilità di stiva e di cabina¹⁵⁵.

I fratelli Callisto e Alberto Cosulich che volevano creare un grande moderno cantiere, ripristinarono gli accordi prebellici con lo Stabilimento tecnico triestino e col Cantiere S.



L'agenzia messinese della Società navigazione veneta La Veloce 1910 e sotto il piroscaro *Vittoria* ormeggiato a Messina

Rocco e il primo varo fu proprio quello del piroscaro *Vittoria*¹⁵⁶, nel giugno 1920, anno in cui capitale sociale era stato portato a 20 milioni di lire.

Fu un evento di tale portata che molti giornali lo riferirono legandolo alla situazione occupazionale delle maestranze. Sulla "Stampa" ed il "Giornale d'Italia" del 24 giugno 1920 si leggeva "A Monfalcone, per il varo del piroscaro *Vittoria*, nel corso della cerimonia, gli operai del cantiere Cosulich domandarono che fosse fatto ritirare il plotone dei bersaglieri intervenuto per servizio d'onore. Il Commissario civile per il Distretto Politico di Monfalcone Giuseppe Raimoldi, che ne aveva sollecitato la presenza, cedette alla richiesta dei socialisti e fece ritirare il plotone". Quando l'on. Giolitti, l'allora capo del Governo, ne fu informato commentò: "Si vede, che quel funzionario desiderava chiudere la sua carriera", e nello stesso giorno firmò il decreto che lo esonerava dall'ufficio per "non aver tutelato il decoro della rappresentanza militare".

Il piroscaro *Vittoria* nel 1931 passò alla società di Navigazione San Marco in partnership con il Lloyd Triestino, ed i nuovi armatori ne cambiarono il nome in *Olivolo* e lo mantennero in esercizio sulla rotta Venezia, Trieste, Bombay, Singapore, Hong Kong fino al 1933, quando fu demolito¹⁵⁷.

LA MARINERIA DANESE

Lo scalo di unità navali danesi nel porto di Messina ad inizio novecento fu caratterizzato dalla presenza dell'incrociatore leggero *Hejmdal* che dopo aver trascorso il Natale e il Capodanno al Pireo, fu inviato nel porto peloritano per l'assistenza alla popolazione terremotata nel 1908. Durante il suo viaggio in Mediterraneo, l'incrociatore danese, comandato da J. H. Schultz, fece rotta su Messina con i 156 uomini dell'equipaggio, giungendo a Messina il 5 gennaio 1909, e distribuendo 13.000 libbre di scorte alimentari e 200 coperte; nello stesso giorno approdò la nave da ricognizione *Thor*¹⁵⁸ che raggiunse poi Taormina¹⁵⁹ per offrire assistenza. A quelle navi della Marina reale danese che lasciarono Messina l'8 gennaio, si era unito anche il piroscafo *Chr. Broberg*, nave da carico in servizio tra i vari porti del Mediterraneo e poi affondata urtando una mina il 21 agosto 1914 per soccorrere il piroscafo danese *Maryland* nei pressi del faro di Galopernes. In quegli anni sempre da parte della Danimarca, venne una singolare forma di aiuto, attraverso la vendita di un piatto commemorativo della Royal Copenhagen, appositamente disegnato da Arnold Krog, per raccogliere fondi per i superstiti del sisma. Il piatto, prodotto in 1107 esemplari, riproduceva la sagoma di una nave vichinga a vela, con lo stemma danese e la parola Caritas e su di un lato, con un impianto di agave l'iscrizione, Messina 1908. La Royal Copenhagen più recentemente ha realizzato un altro piatto dedicato a Messina proprio con la stele della Madonnina su forte San Salvatore. Le testimonianze di rapporti di Messina con la marineria danese sono riscontrabili già in un dipinto di Jacob Philipp Hackert (1737 -1807) che ritrasse un nave mercantile in navigazione nello Stretto che apparteneva alla Det Asiatiske Compagni



Il piroscafo danese *Panama* ormeggiato a Messina, 1929

(DAC), la Compagnia Asiatica¹⁶⁰, e alla tragica fine della goletta danese *Sv Edouard Suenson*, scomparsa con il suo equipaggio di sei persone dopo aver lasciato la città norvegese di Vadsø diretta allo scalo peloritano. Lo scafo capovolto con i portelli aperti e disalberato, andò alla deriva il 9 gennaio 1882 a South Uist, nelle Ebridi. Un armo velico simile a tale goletta, in un dipinto di epoca successiva all'Unità d'Italia, era stato rappresen-

tato, con uno schooner danese che lasciava al traverso di dritta il forte S. Salvatore, su cui già era issato il tricolore italiano.

La rotta mediterranea e lo scalo nel porto di Messina per le navi danesi divennero regolari poi dal 1891¹⁶¹ con i collegamenti ogni 20 giorni, assicurati con attracco a Genova, Livorno, Napoli, Messina, e per particolari esigenze commerciali raggiungevano la costa africana, toccando le città di Bona, Collo, Bougie, Algeri e Orano.

Nel primo ventennio del 1900 a conferma dei rapporti commerciali esistenti con Messina la nave da carico *Panama* della Danish East Asiatic Company (EAC), appare ormeggiata in andana nel porto nella fase di movimentazione di merci.

La nave *Panama* come le gemelle *Annam*, *Asia*, *Cuma*, *Sam* era stata costruita dal cantiere danese Burmeister & Wain e varata nel 1915 per essere impiegata sulla rotta Copenhagen, Hamburg, Genoa, Port Said, Port Sudan, Singapore, Manila, Hong Kong, Shanghai, Yokohama, Kobe.

La nave fu militarizzata dalle forze britanniche a Hong Kong il 16 aprile 1940 ed utilizzata per il trasporto di rifornimenti bellici durante la Seconda Guerra Mondiale. Si capovolsse e affondò il 4 novembre 1945 per una forte tempesta nelle acque del Nord Atlantico durante un viaggio da Cardiff a Filadelfia.

ESPORTÒ IN SVEZIA IL NOME MESSINA

Tra gli anni venti e trenta un piccolo piroscifo, il *Mansuria* di appena 1113 tonnellate, contribuì alla diffusione delle arance di Sicilia nella lontana Svezia. Fu una esportazione talmente significativa che all'insegna del *Den äkta apelsin drrycken*, "Bere l'autentica bevanda all'arancia", crebbero numerose aziende svedesi di commercializzazione del prodotto che utilizzarono nelle tabelle pubblicitarie il nome "Messina". Una insegna piana e rettangolare in lamiera litografata, con rilievo riprodotte arance su ramoscelli, uno dei quali è diviso e versa il succo in un bicchiere stando in piedi accanto all'altra metà dell'arancia, fu prodotta da Carl Lund a Malmö negli anni '30, nella sua fabbrica "Carl Lunds Fabriksaktiebolag" fondata nel 1879. Altra targa rettangolare bombata in lamiera smaltata con una donna con un bicchiere su un vassoio, una bottiglia e arance, oltre al testo giallo e bianco "The genuine orange drink Messina, fu prodotta da Boos & Hahn, Ortenberg-Baden negli anni '20 -'30.

Molte di queste targhe sono oggi conservate al Nordiska museet di Stoccolma e al Bohusläns museum di Uddevalla in Svezia, testimoniando indirettamente del valore che ebbe il porto di Messina quale maggior centro di commercializzazione agrumicola del Mediterraneo, ma anche nell'esportazione dei prodotti della trasformazione industriale, come i succhi e gli oli essenziali. Tra i piroscafi che garantirono questo sviluppo ci fu il *Mansuria*, registrato nell'importante porto marittimo di Göteborg, città della Svezia, alla foce del fiume Göta älv sulla costa occidentale del paese. Costruito nei cantieri Oskrshtmns, M.V.Aktieb di Oskarshamn nel 1913, e varato con il nome di *Oscarborg* per la Rederi Aktish, nel 1915 fu acquisito dalla Svenska Lloyd, società con la quale operò fino al 1958 anno in cui fu demolita dal cantiere Skrot och Avfallsprodukter, Göteborg.



Il cargo *Mansuria* a Messina tra pubblicità svedesi di aranciata "Messina"

Agli inizi del secolo scorso il tonnellaggio complessivo del naviglio mercantile svedese era di 920 mila tonnellate e le principali società di navigazione erano la Svenska Lloyd, la Compagnia di Navigazione di Stoccolma e la Società di servizi marittimi postali. Il dislocamento mercantile a quel tempo vedeva l'Inghilterra primeggiare con 18 milioni di tonnellate seguita dalla Germania con oltre 4 milioni e la Francia con due milioni circa; l'Italia disponeva complessivamente di navi per un milione e 325 mila tonnellate. La Svezia aveva un numero limitato di navi nel 1872, e la Svenska Lloyd possedeva quattro piroscafi: *Svezia*, *Norvegia*, *Danimarca* e *Scandinavia* che garantivano collegamenti commerciali tra Göteborg e Amburgo per il trasporto principale di ferro. Alla fine del 1874, due piroscafi espansero una linea fino a Bordeaux, che in seguito arrivò a fare scalo in più porti francesi. Per il servizio regolare nel Mediterraneo fu acquistato il piroscifo veloce *Helios* ma e solo intorno al 1912 quando Herbert Metcalfe assunse la direzione della compagnia e ne cambiò denominazione in Rederi AB Svenska Lloyd, che furono definiti accordi



Il piroscafo *Mansuria* varato nel 1915 con la denominazione di *Oscarborg*

tariffari con le compagnie marittime straniere che operavano sulle linee tra il Mediterraneo e il Nord Europa. E negli anni successivi la navigazione nel Mediterraneo fu ristrutturata per garantire un maggior traffico tra Svezia e Francia meridionale, Portogallo, Spagna, Italia e Nord Africa.

Dal porto peloritano nell'ultimo decennio del secolo partì circa il cinquanta per cento dell'intera esportazione italiana di agrumi e la quasi totalità del complementare commercio delle essenze. Il ruolo strategico dello scalo messinese si mantenne per gli agrumi e soprattutto per le essenze che, tra la seconda metà dell'Ottocento e il

primo decennio del Novecento, aveva visto intensificarsi sia la produzione che la lavorazione dei derivati, come i succhi di arancia e limone (naturali, concentrati, pastorizzati, refrigerati, congelati, liofilizzati, sciroppati); gli oli essenziali; l'acido citrico naturale; le scorze di agrumi per canditi; gli aromi solubili; le paste aromatizzanti; le pectine ed altri derivati minori. Nell'area agrumaria egemonizzata da Messina, convergevano, oltre ai frutti della stessa provincia peloritana, gli agrumi calabresi, e quelli della nuova, grande zona di produzione degli anni dopo l'Unità, il comprensorio di Acireale.

**SECONDA
GUERRA MONDIALE**



Nel giugno 1940 la flotta mercantile italiana era composta da un migliaio di navi superiori a 100 t.s.l. pari a 3,3 milioni di tonnellate, sesta del mondo con il 5% del tonnellaggio. Il 10 giugno 1940 ben 212 navi, per 1.216.637 t.s.l. rimaste fuori dal Mediterraneo, vennero internate in Paesi neutrali, catturate o affondate. Il naviglio mercantile rimanente fu chiamato a rivestire un ruolo di primo piano nella guerra navale mediterranea, al fianco della Marina da Guerra, per rifornire i vari fronti d'oltremare (Libia, Grecia, Egeo), assicurando importazioni vitali dalla penisola iberica e, dopo l'occupazione della Grecia, anche dal Mar Nero. In 39 mesi vennero costituiti 4.500 convogli, trasportati 1,2 milioni di uomini e 4,5 milioni di tonnellate di rifornimenti sotto forte contrasto di navi nemiche e l'insidia di sommergibili, campi minati e attacchi aerei, tanto nei porti d'imbarco che di sbarco. Alcune navi passeggeri di media grandezza furono trasformate in navi ospedale; tra cui la *Duilio*, il *Giulio Cesare*, la *Saturnia* e la *Vulcania* che, fra il 1942 e il 1943, con le insegne della Croce Rossa e d'accordo con gli inglesi, raggiunsero l'Africa Orientale e, nel corso di tre viaggi compiuti via Capo di Buona Speranza, rimpatriarono 30.000 civili italiani. Nel maggio 1945 le navi mercantili superiori a 500 t.s.l. erano rimaste solo 95 per 336.810

t.s.l., appena il dieci per cento della consistenza prebellica. I marittimi civili caduti in guerra furono 7.164 e le navi *Rex*, *Conte di Savoia*, *Duilio* e *Giulio Cesare*, furono distrutte dai bombardamenti; *Roma* e *Augustus* furono requisite e trasformate in navi da guerra e poi affondate. La Regia Marina non vinse la guerra, ma affiancata dall'Aeronautica e con il saltuario concorso del poco affidabile alleato germanico, bloccò le forze navali e aeronautiche britanniche e fece dell'Italia l'attore principale dell'Asse negli oltre tre anni della sua belligeranza nel Mediterraneo. Le gesta della Marina italiana durante la Seconda guerra mondiale, registrarono una logorante attività bellica nei teatri di guerra del Mediterraneo¹⁶². Attorno alla metà degli anni '30, con il profilarsi della crisi in Mediterraneo connessa, prima, all'impresa etiopica, e poi alla guerra di Spagna, la Regia Marina aveva deciso di potenziare Augusta, in forma permanente realizzandovi impianti, banchine e caserme ancor oggi in uso. Nel 1940 il Comando Difesa Marittima di Messina, dopo i necessari lavori di ammodernamento ed ampliamento della Base Navale e delle banchine, venne riconfigurato in Comando Militare Marittimo Autonomo in Sicilia, al Comando dell'Ammiraglio di Divisione Pietro Barone, da cui dipendevano i Comandi Marina di Catania, Palermo, Porto Empedocle e

Pantelleria e le sezioni periferiche di Trapani ed Augusta, dove operava la Scuola Comando Navale trasferitasi da Taranto, dal 1938. Anche in quel particolare periodo storico Messina fu una importante base logistica per la partenza di convogli navali, con la scorta degli incrociatori, *Trento* e *Trieste* che stazionarono nel porto, per il rifornimento di uomini e mezzi di stanza in Nord Africa. Nei mesi antecedenti l'inizio del Secondo conflitto mondiale, erano stati dislocate nella Base Navale di Messina la III Divisione composta dagli incrociatori pesanti *Trento*, *Trieste* e *Bolzano*¹⁶³ e *Gorizia*, e gli incrociatori minori leggeri *Giovanni dalle bande nere* ed *Eugenio di Savoia* ai quali, successivamente, si aggiunsero, *Diaz*, *Colleoni*, *Da Barbiano* e *Da Giussano*, provenienti da Augusta, formando la IV Divisione. Tutte le unità navali dislocate ad Augusta e Messina parteciparono alle operazioni di scorta convogli nel Mediterraneo, scontrandosi più volte con la Mediterranean Fleet inglese nel corso della celebre "Battaglia dei Convogli" e subendo notevoli danni ed affondamenti. Oltre al naviglio di superficie, le forze subacquee presenti a Messina erano rappresentate dal III Gruppo Sommergibili, composto dalla XXXI squadriglia di cui facevano parte i sommergibili *Pisani*, *Bausan* e *Des Geneys*; la XXXII squadriglia con i battelli *Capponi*, *Mameli*, *Speri*,

Da Procida; la XXXIII squadriglia con il Tricheco, Squalo, Delfino e Narvalo e la XXXIV squadriglia con i sommergibili Bandiera, Santarosa, Menotti, Mana.

Durante il periodo bellico lo Stretto di Messina era difeso da un efficiente sistema contraereo, antinave ed antisom, costituiti oltre che da numerosi osservatori di batteria costiera, anche da diverse potenti fotoelettriche. Erano disposte una di fronte all'altra sulle due sponde dello Stretto alle estremità nord, capo Peloro e punta Pezzo e sud, San Placido Calonerò e Pellaro, in modo da illuminare durante la notte con fasci fissi il braccio di mare, consentendo in caso di allarme l'intervento difensivo.

Il 10 Giugno 1940 all'atto dell'entrata in guerra dell'Italia, il Comando Militare Marittimo in Sicilia, con sede a Messina, dipendeva ancora da Maridipart Napoli e comprendeva i Comandi Settori Militari Marittimi di Augusta e di Trapani, e gli altri Comandi Marina. Intuita l'importanza di Messina nel teatro bellico, con Regio Decreto del 16 giugno 1942 n° 840 pubblicato sulla Gazzetta ufficiale del 25 luglio 1942, il Comando Militare Marittimo in Sicilia, con sede a Messina, venne elevato a Comando Autonomo, retto da un ammiraglio di divisione o contrammiraglio

Il Comando della 6° Armata aveva stabilito a settembre 1942 che qualora

fosse intervenuta in una Piazza marittima solamente un'aliquota di una Grande unità come rinforzo alle truppe operanti, essa passasse alla dipendenze del Comando della Piazza. Nel marzo 1943 il Comando Supremo, allo scopo di conseguire in Sicilia l'unità operativa, in vista dello sviluppo prevedibile della situazione miliare nel Mediterraneo, dispose che il comando della 6° Armata assumesse subito la responsabilità totale della difesa dell'Isola¹⁶⁴.

Passò quindi a quella autorità, a partire dalle ore 12 del 28 marzo 1943, anche il Comando Militare Autonomo in Sicilia, per tutto quello che concerneva la difesa dell'Isola. Per l'impiego di unità navali fuori della Sicilia, il riferimento di comando rimase Supermarina, informando comunque la 6° Armata che prese la denominazione di Comando Forze Armate della Sicilia. Nel luglio 1943 il Comando della Piazza militare marittima di Messina e Reggio Calabria sarebbe stato assunto da un generale di divisione con alle dipendenze il Comando Marina di Messina retto da un contrammiraglio, e i due comandi truppe dell'esercito, retti da due generali di brigata e il Comando della Piazza, dal 29 luglio, assegnato al XVI Corpo d'Armata con giurisdizione sulla zona orientale della Sicilia.

Con lo sbarco degli Anglo Americani in Sicilia, il 10 Agosto 1943 il Comando Marittimo Autonomo



Il generale Patton e le sue truppe entrarono a Messina la mattina del 17 agosto 1943, poche ore prima degli inglesi. La Royal Navy White Ensign fu issata all'interno della base di Marisicilia di Messina dall'artificiere R B Atkin, e alla sua destra gli ufficiali inglesi, il tenente E Harvey e il capitano Campbell.

venne sino al 20 giugno 1944 spostato in Calabria per poi essere soppresso il 12 agosto.

La Regia Marina ebbe un ruolo significativo nelle operazioni di sgombero da Messina, con una strategia messa a punto dal 27 luglio 1943, due giorni dopo la destituzione di Mussolini. Da quel giorno il XIV Corpo tedesco del generale Hube cominciò le manovre per ripiegare su Messina con l'obiettivo di salvare quanti più uomini e materiale possibile.

In Russia, durante la ritirata reparti tedeschi tentarono di impadronirsi dei pochi automezzi italiani, dando seguito a scontri a fuoco fra i due eserciti alleati, e così in Sicilia i tedeschi decisero che ognuno doveva operare autonomamente, per le operazioni di sgombero. E anche in Sicilia come in Russia l'alleato si impadronì di automezzi del Regio Esercito, e chiuse i punti di imbarco di Messina ai reparti italiani. Con un solo ferry-boat ancora galleggiante, la nave traghetto *Villa San Giovanni* e una piccola flotta di motozattere e battelli di ogni tipo, gli ammiragli Barone e Parenti, rispettivamente capo del Comando autonomo della Marina in Sicilia e comandante della piazzaforte di Messina, in una settimana riuscirono a traghettare in Calabria quasi sessantamila soldati, tremila marinai, i duecentoventisette automezzi e i quarantun cannoni salvati dalla battaglia, dodici carri armati benché decrepiti e dodici muli. Evacuarono truppe e materiali anche da Taormina, sfidando i controlli della Royal Navy, padrona dello Jonio¹⁶⁵. Il 18 agosto, ultimato il traghettamento delle truppe e rese inagibili le opere militari, il Comando della Difesa marittima dello Stretto passò in Calabria. Il 24 ottobre 1943 di concerto con gli Alleati, venne costituito il Comando Gruppo navi di Augusta con a capo un capitano di fregata e a dicembre



La Regia nave *Geniere* semisommersa nel bacino di carenaggio di Messina, dopo i bombardamenti del 23-26 luglio 1943

vennero restituiti gli impianti per sommergibili di Augusta ricostituendo il Gruppo sommergibili e Maristasom. Con l'avvio l'11 febbraio 1944 della liberazione dei territori, il Ministero della Marina definì le trattative per il ripristino dei servizi militari marittimi e Maristat costituì alla sua dipendenza un Ufficio Sicilia con a capo l'ammiraglio di divisione Antonio Bobbiese.

Venne così istituito, il primo aprile 1944, l'Ispettorato per i Servizi della Marina in Sicilia, con sede su nave *Abbazia*, da cui dipendevano il Comando Gruppo Navi di Augusta ed il ricostituito Comando Marina di Trapani. Istituite poi dagli anglo-americani due basi di lavoro: una americana presso i Cantieri Navali Riuniti di Palermo ed una britannica presso le officine già dipendenti dal

Comando Marina di Messina. Quest'ultima con circa due mila operai, eseguiva i lavori per il naviglio operante nel Mediterraneo Centrale. Per il problema del recupero dei tanti natanti, danneggiati o semiaffondati, a Messina fu costituito un ufficio ad hoc a cui fu ceduto il parco mezzi di salvataggio britannico per un impiego coordinato.

Dopo l'armistizio, il Ministero della Marina costituì a maggio 1944, una Commissione incaricata di liquidare le pendenze rimaste e anche al Comando Marina militare di Messina il 1° luglio 1943, fu

istituito un ufficio stralcio¹⁶⁶.

Il 27 Giugno 1944 l'Ispettorato Marisicilia -Taranto, fu eretto a Comando superiore dei servizi della Marina e trasferito a Messina, con la denominazione Marisicilia, da cui dipendevano i Comandi Marina di Messina, Augusta e Trapani. Il 15 maggio 1945 venne quindi riassunta la tradizionale indicazione di Comando Militare Marittimo Autonomo in Sicilia che il 15 settembre assorbì anche la Marina-Messina.

Alla fine del 1946 anche i Gruppi dragaggio vennero ricostituiti con il 1° gruppo destinato a Messina con basi operative a Palermo e Trapani e dal 16 aprile fu soppresso il Comando britannico Snoesy (Senior naval officer eastern Sicily) con contemporaneo passaggio alla Marina italiana dei servizi della base di Messina¹⁶⁷.



Rossini



Noemijulia



Tagliamento



Valcerusa



Eridan



Egeo



Draco



Lutzow



Voltaire



Principe di Udine



Margherita madre



Letitia

DA MOTONAVE ROSSINI A CITTÀ DI MESSINA

La motonave *Rossini* apparteneva alla classe Musicisti, una serie di sei motonavi miste merci-passeggeri denominate *Puccini*, *Rossini*, *Verdi*, *Paganini*, *Donizetti* e *Catalani*, costruite tra il 1928 ed il 1929 dal Cantiere Navale Triestino, per conto della Società Adria di Fiume che dal 31 dicembre 1923, aveva ottenuto dallo Stato italiano la gestione delle linee miste passeggeri e merci per il Nord Europa, del periplo italoico e per Francia e Spagna. La compagnia inizialmente impiegò delle vecchie unità di costruzione prevalentemente nordeuropea, ma nel 1927 ordinò al Cantiere Navale Triestino la realizzazione di sei nuove navi miste merci-passeggeri da destinare alla navigazione italiana e ai collegamenti con Francia e Spagna. La linea, con partenze settimanali da Fiume, faceva scali a Trieste, Venezia, Ancona, Bari, Catania, Malta, Messina, Palermo, Napoli, Livorno, Genova, Imperia, Marsiglia, Barcellona e Valencia, con 36 giorni di durata di ciascun viaggio. Il primo scalo a Messina si registrò il 5 settembre 1929, subito dopo la sua entrata in servizio e poi il 13 giugno 1934, quale scalo sulla rotta da Barcellona-Palermo per Malta e Fiume.

Confluente nel 1937 nella flotta della Tirrenia di Navigazione,



La motonave *Rossini* nel porto di Messina nel 1929



Il porto e la zona falcata di Messina negli anni trenta

tutte le unità della classe furono affondate durante il secondo conflitto mondiale; due di esse tra cui la *Rossini*¹⁶⁸ con il nome di *Città di Messina* furono in seguito recuperate e rimesse in esercizio con la capacità di imbarcare 300 passeggeri, continuando a prestare servizio per la compagnia statale fino al 1972.

Era una nave di modeste dimensioni, con una stazza lorda di 2 400 tonnellate e circa 2 900 tonnellate di portata lorda dotata di quattro stive per il carico, con un volume complessivo di 3 858 metri cubi, e poteva trasportare 68 passeggeri, per i quali erano presenti a bordo 18 cabine con un totale di 28 posti letto. All'entrata in guerra dell'Italia, le sei unità erano state requisite dalla Regia Marina, venendo impiegate nei convogli per il trasporto di truppe e merci per il Nord Africa e i Balcani. La *Rossini*, impiegata nei convogli per il Nord Africa, fu danneggiata da un bombardamento aereo a Livorno il 28 maggio 1943. Autoaffondata una prima volta nel porto di Savona il 9 settembre 1943, fu recuperata dai tedeschi e da questi nuovamente autoaffondata a Savona il 15 febbraio dell'anno seguente. Nell'immediato dopoguerra, l'impellen-



Il piroscafo *Città di Messina* in una foto di Giorgio Ghiglione del 31 luglio 1961 (collezione Giorgio Parodi)

te necessità di ripristinare i collegamenti marittimi interrotti durante la guerra spinse la Tirrenia al recupero di alcune unità affondate durante il conflitto. Fra queste vi fu la *Rossini*, che fu riportata in galleggiamento tra febbraio e marzo 1946 e riconsegnata alla Tirrenia, dopo lavori di ripristino effettuati a Genova, il 28 agosto 1947. Ribattezzata *Città di Messina*, la nave entrò in servizio a settembre sulla linea Napoli - Catania - Siracusa - Malta - Tripoli, riaprendo i collegamenti con la Libia. Nel 1948 fu spostata sulla linea Napoli - Cagliari, venendo sostituita sulla rotta per la Libia proprio dalla gemella *Celio*, e toccò il porto peloritano dal 28 aprile 1948 sino al 1953 quando con la *Celio*, furono riportate sulla linea alla quale erano state destinate in origine, con scali in Adriatico, Tirreno, Francia e Spagna. Vi rimasero per quasi due decenni; nel 1972, in seguito alla riorganizzazione dei servizi espletati dalla Tirrenia, furono entrambe poste in disarmo e in seguito vendute per la demolizione effettuata nel Cantiere navale Santa Maria nel giugno del 1972.

Nell'aprile del 1968 la nave *Rossini*, in navigazione nelle ac-

que del Pacifico lungo le coste dell'America del Sud, raccolse l'appello di soccorso di un piroscafo straniero in difficoltà, invertendo immediatamente la sua rotta e, raggiunta la nave in pericolo, prese a bordo l'equipaggio già a bordo delle scialuppe in balia del mare in burrasca. Il gesto di solidarietà richiamò la vicenda toccata alla stessa nave *Rossini* nel corso dell'ultimo conflitto, quando per sottrarsi ad un agguato subacqueo del nemico, si separò dalla nave gemella *Crispi* che viaggiava nello stesso convoglio, e che fu colpita da una siluro affondando nel pomeriggio del 19 aprile 1943. La *Rossini* con la *Crispi*, era salpata dal porto di Livorno per la Corsica, ma avendo un carico meno pesante poté manovrare con una rotta a zig-zag o manovra a Z, per disimpegnarsi dalla caccia del sommergibile nemico, sfuggendo così all'agguato ed evitando la perdita della nave e il rischio per la vita della truppa imbarcata sulla nave, che avrebbe implementato le proporzioni della perdita dell'unità gemella.

PRIMA NAVE ITALIANA AD AFFONDARE NELLA II GUERRA MONDIALE

Piroscafo da carico da 5857 t s.l., lungo 120 metri, il *Valcerusa* era stato costruito nel 1923 dalla Società Anonima Cantieri Cerusa di Voltri per il Lloyd Mediterraneo – La Meridionale di Navigazione; con sede a Genova, operò tra Italia e Nordeuropa, Stati Uniti, Canada, Spitzbergen, Falkland, Argentina. Ad inizio dicembre 1926 la nave s'incagliò al largo della costa canadese e fu costretta a rientrare a Quebec per la riparazione di danni alla chiglia.

Nel 1930 aveva fatto scalo nel porto di Messina ormeggiandosi al molo Norimberga per l'imbarco di merci e poi ripartire per Rotterdam; il 24 gennaio 1931 a Livorno il piroscafo andò in disarmo e il 31 marzo 1931 venne trasferito a Genova per poi riprendere le rotte per il Canada ove due anni più tardi fu involontario protagonista di una collisione. Si trovava ancorato nel settembre 1933 presso Goose Cape, sulla sponda settentrionale dell'estuario del fiume San Lorenzo, appena ad est di Île aux Coudres e Baie-Saint-Paul in Canada, e venne speronato dal piroscafo britannico *Pengarrow*, della Chellew Steam Navigation Company Ltd. di Londra. Due anni dopo con la crisi finanziaria che colpì anche il Lloyd Mediterraneo, il *Valcerusa*, insieme ad altri cinque piroscafi della compagnia, *Valfiorita*, *Vallescuro*, *Vallarsa*, *Valleluce* e *Valprato*, venne acquistato dall'armatore genovese Giovanni Gavarone, titolare delle Industrie Navali Società Anonima (INSA). Ribattezzata *Grazia*, la nave effettuò servizio merci tra il porto britannico di Dover e quello polacco di Gdynia, spingendosi saltuariamente in Italia. Lo scoppio della seconda guerra e l'occupazione nazista della Polonia posero fine al servizio e il 19 novembre 1939,



Il piroscafo *Valcerusa* a Messina nel 1930

il *Grazia*, partito da Newcastle al comando del capitano Giovanni Raimondi, diretto a Trieste con un carico di carbone ed un equipaggio di 32 uomini, a 5 miglia nord-nord-est da North Foreland nei pressi di Dover, urtò una mina. Il radiotelegrafista Francesco Boschi non poté lanciare l'SOS, perché la radio era fuori uso, e il comandante Raimondi, ordinò di raggiungere la poppa per imbarcarsi sulle lance. Il *Grazia* stava affondando rapidamente, ma

Boschi sentì un fuochista che chiedeva aiuto dalla cambusa dove era intrappolato; liberatolo, diressero insieme alle lance di poppa, quando una seconda mina, centrò nave, innescando una nuova esplosione che catapultò gli uomini in mare e spezzò in due lo scafo.

Le sole due scialuppe che poterono essere calate, imbarcarono il radiotelegrafista Boschi ma finì in mare per una terza e ultima esplosione che devastò la poppa. Il comandante Raimondi abbandonò per ultimo il *Grazia*, portando tra le braccia il marinaio Baldassarre Sanfilippo, gravemente ferito dagli scoppi, che perì prima di arrivare a Dover. Il pronto arrivo dei cacciatorpediniere *Gipsy* e *Griffin* permise il salvataggio di 26 uomini, che furono rimpatriati da Modane il 26 novembre 1939, per poi raggiungere Genova.

Il *Grazia* fu la prima nave italiana ad affondare nella seconda guerra mondiale a causa delle mine posate dai cacciatorpediniere tedeschi *Hans Lüdemann* e *Karl Galster* al largo dell'estuario del Tamigi. Il "Mattino illustrato" del 4-11 dicembre 1939 dedicò la prima pagina con un disegno di Ugo Matania, all'eroico comportamento dell'equipaggio e del comandante del *Grazia*.

CONSUETUDINE DI UN DECENNALE APPRODO

A metà degli anni venti il piroscafo *Draco* è stata una nave che ha avuto con gli approdi nel porto di Messina, segno dell'interesse della Gran Bretagna verso le attività commerciali della città dello Stretto e più in generale nel bacino del Mediterraneo. Ogni dieci giorni la nave effettuava infatti il viaggio per raggiungerla, dopo aver fatto scalo a Marsiglia i porti italiani di Genova, Livorno Napoli, Palermo e Catania¹⁶⁹.

Il piroscafo di 2018 tonnellate, era stato varato il primo luglio 1921, nei cantieri Russell & Co Ltd di Aberdeen in Inghilterra per l'armatore britannico Ellerman's Wilson Line Ltd. di Hull, che la gestì per tutti i venticinque anni di vita della nave¹⁷⁰.

La Ellerman Lines era una compagnia di navigazione merci e passeggeri, del Regno Unito che operò dalla fine del diciannovesimo secolo fino al ventesimo secolo, acquisendo compagnie di navigazione più piccole fino a diventare una delle più grandi società armatoriali.

Era talmente consolidato lo scalo nel porto di Messina che



La nave *Draco* della Ellerman Lines, compagnia di navigazione merci e passeggeri del Regno Unito



La nave da carico *Draco*, varata nel 1922 fece scalo per molti anni a Messina

nella carta intestata della compagnia, era inserito tra i porti di tutto il mondo che le navi dell'armatore raggiungevano da Hull, città di armamento.

In servizio anche durante la seconda guerra mondiale, l'11 aprile 1941, a Tobruk attaccata da aerei tedeschi fu danneggiata e costretta a spiaggiarsi per evitare il pericolo di affondare. Riattivata per poter navigare, dopo dieci giorni fu nuovamente attaccata sempre a Tobruk, da uno stormo di 40 Junkers Ju 87, gli aerei da combattimento conosciuti come Stukas, impiegati dalla Luftwaffe. A questo attacco il piroscafo *Draco* non resistette e danneggiato in maniera irreparabile fu abbandonato semisommerso. Solo a guerra finita la nave fu rimessa a galla nel luglio 1948, per tornare a navigare esattamente ventisette anni dopo il varo e raggiungere il 13 settembre dello stesso anno, il porto di Valencia, ove fu demolita.

TRASFERÌ I PRIMI EMIGRANTI SICILIANI IN AUSTRALIA

Quella rotta da Messina, come principale porto dell'imbarco dell'Isola, fu inaugurata dal Lloyd Sabaudo nel 1919; sulle linee per l'Australia, operavano anche le navi Ngi con servizio combinato per passeggeri e merci.¹⁷¹ Le due compagnie, le cui agenzie a Messina avevano sede rispettivamente in via Giordano Bruno e via dei Verdi, nel 1924 effettuarono dieci viaggi trasportando 724 emigranti. Significativa l'emigrazione dalle Isole Eolie che fu rilevante nel primo triennio del Novecento; si fermò quasi del tutto dal 1931 al 1945, e riprese con ritmo sostenuto dal 1946 cessando, quasi completamente, negli anni Sessanta. Dal 1901 al 1914 dal porto di Messina transitarono 9916 eoliani di cui 6719 emigrarono negli Stati Uniti, 2527 in Argentina e 670 in Australia.¹⁷² Una di quelle navi fu il *Principe di Udine*, gemella della *Tomaso di Savoia* che il Lloyd Sabaudo aveva fatto costruire nel 1907 dai cantieri scozzesi Barclay Curle & Co. di Glasgow. Il piroscafo navigò fino al '29, quando, in seguito alla crisi economica mondiale, fu avviato alla demolizione. Dopo un iniziale impiego sulle rotte atlantiche per gli Stati Uniti nel 1919, fu destinato ai collegamenti con il sud America e poi negli ultimi anni per l'Australia. Il *Principe di Udine* raggiunse il porto di Buenos Aires 62 volte dal 1° aprile 1908 al 3 novembre 1927, imbarcando emigranti italiani che arrivarono in Argentina.

Il 2 agosto 1914 con una disposizione del Capo di Stato maggiore della Regia marina, l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, in previsione dell'entrata in guerra dell'Italia si offrì "ancoraggio nelle piazze marittime a quanti piroscafi del commercio sarà possibile senza ostacolare l'eventuale approdo della flotta nelle operazioni militari". Tra i 35 permessi fu autorizzato per il porto di Taranto, l'approdo del piroscafo *Principe di Udine*, per il quale fu anche previsto l'impiego, quale unità della flotta mercantile requisita allo scoppio delle ostilità, per il trasporto di truppe e materiali. Per tale im-



Il piroscafo *Principe di Udine* ormeggiato in andana a Messina nel 1928

piego il piroscafo fu anche armato con due cannoni a poppa da 76/40 Mod. 1916 R.M., uno dei principali calibri minori, diffuso prevalentemente a supporto delle unità navali leggere impiegate dalla Regia Marina.

Le difficoltà economiche tra il 1917 e il 1924 avevano portato ad una restrizione nei flussi in America; nel 1917 era stata varata la Literary Test, una legge restrittiva e selettiva insieme, che chiudeva le porte agli immigrati che non sapevano né leggere né scrivere. Nel 1924 una nuova norma, il Quota Act, stabiliva una quota massima annuale d'immigrati che potevano essere accettati da ogni altra singola nazione del mondo, preferendo gli stati del Nord a quelli del Sud d'Europa. Uno dei Paesi maggiormente colpiti da queste limitazioni fu l'Italia. Contemporaneamente, i paesi dell'America Latina, in particolare l'Argentina, iniziarono ad essere attraversate da sempre più frequenti crisi economiche. Tutto ciò insieme alle politiche restrittive del ventennio fascista, determinò decrementi dei flussi verso le Americhe ed una nuova fase di migrazione per l'Australia. Il *Principe di Udine* fu quindi utilizzato dal 1927, nell'ultimo periodo



Il Principe di Udine a Napoli nel 1910 e in partenza dal porto di Genova



Migranti diretti in Argentina a bordo del *Principe di Udine*

di operatività della nave nei collegamenti con l'Australia che prevedevano anche lo scalo di Messina¹⁷³.

Il "Daily Commercial News an Shipping list" giornale australiano di Sidney, nell'edizione del 28 marzo 1928 riportò la notizia di uno degli ultimi viaggi, "carico di merci varie provenienti dai porti italiani, il *Principe di Udine* arrivò

a Fremantle di sabato. Ha caricato passeggeri e merci nei seguenti porti, tra parentesi sono riportati i corsi di cambio: Genova, 14 febbraio (92,07 Lire), Livorno, 15 febbraio (92,03 Lire), Napoli, 17 febbraio (92,03 Lire), Messina e Catania, 18 febbraio (92,03 Lire), Alleppey, 4 marzo (1/6 Rupia), Colombo, 6 marzo (1/6 Rupia)".

Il piroscafo *Principe di Udine* era molto simile alle navi della Royal Mail Line: prua dritta, due alberi, due fumaioli; stazza 7.828 tonnellate. Motore a vapore con propulsione a due eliche, velocità 16,5 nodi. Poteva ospitare 150 passeggeri di 1a classe e 1.700 di 3a classe. Aveva un cassero centrale con alloggi di lusso per un centinaio di ospiti e a poppa, una zona di seconda classe molto confortevole per un altro centinaio di passeggeri in cabina. Particolari le due cupole del salone che per il *Principe di Udine* furono realizzate da Harold Fenton, designer britannico di vetrate colorate e al piombo.

OGGETTO DI DIBATTITO IN DUE DIVERSI PARLAMENTI CAMBIÒ SETTE NOMI

Era una nave da carico da 2.489 t.s.l. costruita nel 1895 e varata con il nome di *Barlby* nella contea di Durham, in Inghilterra da Sir R Ropner & Sons Ltd, Stockton-on-Tees, amatore che la gestì per undici anni anche attraverso il cambio societario in Ropner Shipping Co Ltd. Nella sua ultratrentennale vita mutò sette nomi e nove proprietari facendo scalo a Messina nel 1927, nella routinaria attività mercantile, con il nome *Noemi*, denominazione che gli dette nel 1926, l'armatore greco D. A. Mango del Pireo.

Nel 1930 fu venduta alla compagnia britannica Noemijulia Steamship Co Ltd e ribattezzata *Noemijulia*, e gestita dalla londinese WG Walton Ltd, che nel 1935 trasferì la sua direzione a S Catsell Ltd. con modalità di transazione che furono oggetto di quesiti sollevati al parlamento britannico. Il vice ammiraglio Campbell formulò una interrogazione al Governo riguardo al numero di soggetti britannici che lavoravano a bordo del *Noemijulia* e alle loro tariffe salariali. In risposta, il presidente del Board of Trade, Leslie Burgin, evidenziò che a bordo c'era un solo inglese, che veniva retribuito con sette sterline al mese. La nave non aveva visitato il Regno Unito dopo il trasferimento dalla bandiera greca a quella britannica, e non era stata ispezionata dal 1930. Il *Noemijulia* intanto il 16 novembre 1935, si incagliò nel fiume Brăița, in Romania, a circa 45 miglia dalla foce del fiume e nello stesso mese il nome della nave tornò a riecheggiare nel Parlamento britannico George Oliver chiese se il Board of Trade fosse a conoscenza del fatto che l'installazione della radio del *Noemijulia* fosse difettosa e quali misure fossero state prese¹⁷⁴. La *Noemijulia* divenne una ricorrente nave per i rifornimenti britannici ai repubblicani spagnoli durante la guerra civile, nel corso della quale il 5 dicembre 1938, in viaggio da Barcellona a Marsiglia, fu anche colpita da bombe di aerei nazionalisti a circa 15 miglia nautiche da Cape de Creus.



La nave da carico *Noemi* ripresa nello scalo peloritano del 1927

Nel 1940 la nave fu venduta alla Compagnia Maritime Panama Ultramar cui seguì, l'anno seguente, una cessione alla Irish Shipping Ltd per 67 mila e 500 sterline, che la ribattezzò *Irish Hazel*. Nonostante fosse stata definita come “adatta a nient'altro che al cantiere di demolizione”, anche questa cessione fu attenzionata dal Parlament della Dáil Éireann, la camera bassa dell'Oireachtas, il Parlamento della Repubblica d'Irlanda. A causa della carenza di acciaio a Dublino, si decise di inviare la *Irish Hazel* in un porto del Regno Unito per le riparazioni da eseguire e partì da Dublino il 13 gennaio 1942 diretta al cantiere gallese di CH Bailey, Newport, nel Monmouthshire. Ma quando l'intervento fu completato, il MoWT (Ministry of War Transport) britannico il 17 novembre 1943, requisì il piroscafo, ribattezzandolo *Empire Don* e affidandone la gestione alla Stanhope SS Co. di Jack Billmeir.

A guerra finita, il 5 settembre 1945, l'*Empire Don*, fu restituito alla Irish Shipping Ltd, riacquistando il precedente nome di *Irish Hazel* e dopo alcuni anni di servizio, si registrò l'ultimo cambio di nome e armatore. Il 17 maggio 1949 fu venduto alla Türk Silepcilik Limitet Sirketi, di Istanbul, ribattezzato *Uman*, prestò servizio fino al 6 gennaio 1960, quando si incagliò nel mar Nero a Kefken Point, in Turchia, durante un viaggio da Zonguldak a Istanbul e ne fu dichiarata la perdita della nave.

NAVIGAVA SOTTO COSTA NELLO STRETTO

L'*Eridan* negli anni trenta, rappresentava la più grande unità mercantile francese; nave passeggeri di 9.927 tonnellate, capace di viaggiare a 16 nodi di velocità, era lunga 142 metri e poteva imbarcare in prima classe 60 passeggeri, 90 in seconda, e 468 in terza. Passò lo Stretto in vari viaggi verso l'Australia, senza fare mai scalo a Messina, ma col vezzo nautico di una rotta molto vicina alla costa calabrese; non era difficile identificarla, per quell'inusitato aspetto che le conferivano due

bassi fumaioli di forma quadrata, muniti di cappelli rivolti verso il ponte. Tutte le cabine di prima classe, a centro nave, ognuna decorata con uno stile distintivo, avevano due cuccette; la sala da pranzo, secondo un giornale britannico, era particolarmente bella, rivestita di pannelli in legno intagliato e verniciato. Con un soffitto luminoso, aveva dipinti di paesaggi australiani eseguiti da artisti famosi che ornavano le sale comuni e le cabine.

La nave era stata varata il 3 giugno 1928 dai cantieri navali la Societe Provencale de Construction Navals di La Ciotat per la Messageries Maritimes.

Dopo un primo viaggio nel Mediterraneo salpò da Dunkerque il 10 gennaio 1930, per l'Australia via Suez; dal 1935 garantì poi il collegamento Marsiglia-Nuova Caledonia attraverso il Canale di Panama.

Quei viaggi per l'Australia rappresentarono una prima opportunità per gli ebrei tedeschi di lasciare la Germania e il 15 ottobre 1933 duecento di loro viaggiarono con l'*Eridan* da Marsiglia a Giaffa verso la Palestina, secondo un programma che prevedeva l'assegnazione di vaste aree del paese messe a



L'*Eridan* nello Stretto, in navigazione davanti la costa calabrese

disposizione per lo sviluppo agricolo. Per molti ebrei tedeschi che intendevano raggiungere l'Australia, la difficoltà maggiore era evitare la confisca del loro denaro e di altre risorse da parte delle autorità naziste.

Dal primo novembre 1935 - come riportato in una corrispondenza da Parigi del "Times" di Londra - Albert François Lebrun ultimo presidente della terza repubblica francese, firmò un decreto che soppresse il servizio sovvenzionato di navi a vapore per l'Australia operato dalla Messageries Maritimes.

Oltre alla *Eridan* le navi interessate erano la *Ville de Strasbourg* e *Ville d'Amiens* che mantenevano un servizio bimestrale tra Francia, Australia e Nuova Caledonia, facendo scalo a Melbourne¹⁷⁵. L'arrivo della seconda guerra mondiale trovò l'*Eridan* sotto il controllo dei francesi di Vichy e fu impiegato sulla rotta Marsiglia, Madagascar e Saigon. Nel novembre 1942, la nave fu catturata dalle truppe statunitensi a Orano e inviata in Gran Bretagna per la conversione in trasporto truppe, sotto la gestione della British India SN Co. Ritornata in Francia il 21 maggio 1945, la nave fu utilizzata per i collegamenti in Indocina, partecipando nel marzo 1946, alla riconquista del Tonchino. All'indomani della seconda guerra mondiale, l'*Eridan* offrì a molti europei, in particolare a molti perseguitati dal Terzo Reich, l'opportunità dell'inizio di una nuova vita in Australia. Nel 1951, dopo lavori di restauro, tornò sulla linea dell'Oceano Indiano, e poi, rinnovata nel 1951, anche con lo smontaggio di una ciminiera, continuò sulla stessa linea fino al 1954, per poi concludere la sua carriera con alcuni viaggi nel Pacifico. Fu ritirata dal servizio nel marzo 1956, per la demolizione a La Seyne.

AFFINITÀ TRA LA NORDDEUTSCHER LLOYD BREMEN E LO STRETTO

“Die Wahlverwandtschaften”, *Le affinità elettive* quarto romanzo di Johann Wolfgang von Goethe, pubblicato nel 1809, potrebbe definire la relazione emotiva tra il gruppo armatoriale Norddeutscher Lloyd Bremen e lo Stretto di Messina. La *Lützow*, nave della compagnia della Germania settentrionale (NDL), lo attraversò, senza fare scalo, nel marzo 1930, nel corso della prima crociera orientale promossa in Mediterraneo. Non si fermò a Messina ma l'armatore tedesco distribuì cartoline con l'immagine del panorama della riviera nord della città, visto da bordo della nave. Non fu la prima e unica sensibile attenzione da parte della compagnia tedesca, al territorio siciliano, che già il primo agosto 1908 a bordo della stessa *Lützow*, propose il disegno dello Stretto con Capo Faro sulla “speise karte”, il menù di bordo della nave, e poi il 16 marzo 1909, in quello di un'altra nave la *Bulow* dello stesso armatore, che propose Messina con le barche intente a pescare nello Stretto insieme alle immagini della Maiden's Tower, il faro del XVIII secolo che si trova a Istanbul. Il porto di Messina, fu anche scelto dalla NDL per una fase di disarmo della nave da crociera *Prinzregent Luitpold* della stessa compagnia; nave di 6288 tonnellate, varata nel 1894 a Danzica, posta in disarmo proprio nel porto peloritano nel 1914, quando l'Italia entrò in guerra. La nave fu confiscata il 25 maggio 1915 e poi utilizzata come nave trasporto e requisita passando alla Transatlantica italiana e ribattezzata *Pietro Calvi*. Nel 1922 la nave fu affidata alle Ferrovie dello Stato esercizio navigazione e quindi ceduta al Banco di San Giorgio nel 1924 per essere demolita nel 1928,

Il legame certamente più sentito con le navi della compagnia armatrice tedesca fondata nel 1857, fu storicamente con la *Bremen* che a Messina giunse il 30 dicembre nel 1908, tra le prime navi mercantili soccorritrici per imbarcare oltre duecento profughi. Nei giorni successivi, il Duca di Genova in



La nave da crociera *Lützow* varata nel 1907, poi militarizzata e denominata *Huntsend*

visita all'Arsenale di Napoli, volle fare visita alla nave per rivolgere parole di ringraziamento per l'opera svolta dai marinai del piroscafo tedesco. La nave che trasportò complessivamente un migliaio di superstiti, ricevette poi la medaglia d'argento concessa con Regio decreto del 9 giugno 1910.

La *Lützow* costruita dal cantiere AG Weser per l'NDL, poteva ospitare 75 passeggeri in prima classe, 107 in seconda, e 126 in terza classe oltre a 1892 passeggeri in sistemazioni emergenziali nelle zone di carico merci durante i viaggi oceanici con emigranti. Il varo avvenne il 17 dicembre 1907, e l'11 aprile, da Bremerhaven verso New York effettuò il viaggio inaugurale; rotta su cui fece il suo terzo e ultimo viaggio il 20 giugno 1908 per poi essere trasferita per i viaggi in Estremo Oriente. Allo scoppio della prima guerra mondiale fu confiscata il 3 agosto 1914 dall'Ammiragliato britannico nel Canale di Suez, mutando denominazione in *Huntsend* e gestita dal 1922 alla fine del 1923 da Harris & Dixon. *Huntsend* per trasferire truppe e munizioni a Chanak e Costantinopoli.

Nel 1918 tornò all'Ammiragliato, assegnata alla Union Castle Line ed alla fine del 1923 l'ex *Lützow* tornò alla NDL



La *Bremen* nave da crociera varata nel 1897, giunse a Messina il 30 dicembre 1908 per imbarcare profughi

e rimessa in servizio riacquisendo la denominazione prebellica. Dal 1925 al 1932 intraprese crociere da diporto e per un certo periodo raggiunse anche i porti sudamericani; il 24 dicembre 1932 fu venduta al cantiere Bremer Vulkan per la demolizione.

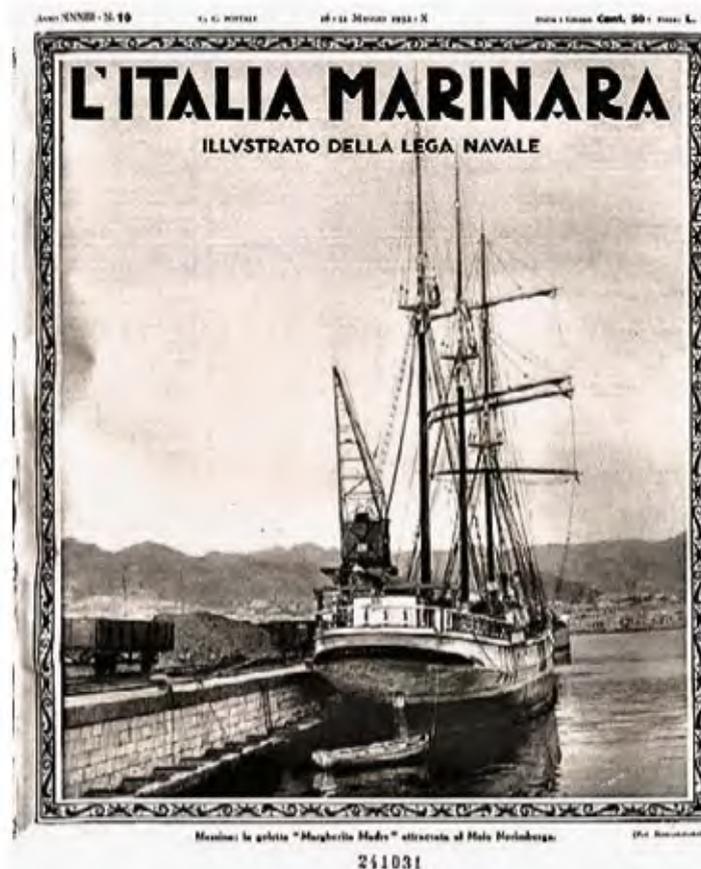
Il *Bremen* era stato varato il 15 novembre 1896 dai cantieri Ferdinand Schichau di Danzica, per il Lloyd della Germania settentrionale. Nave di 10 mila 525 tonnellate di stazza raggiungeva una velocità di 15 nodi, e poteva ospitare 230 passeggeri in prima classe, 250 in seconda e 1.850 terza classe. Per il suo viaggio inaugurale salpò il 5 giugno 1897 da Brema per Southampton e New York. Dopo i danni per un incendio del molo di New York, fu ricostruita e tornò a navigare il 12 ottobre 1901, sulla rotta Brema, Southampton, New York. Il 27 settembre 1911, la sua sedicesima e ultima navigazione per l'Australia e il 20 giugno 1914 il suo ultimo viaggio per New York. Rimasta in disarmo fino al 1919 e poi consegnata alla Gran Bretagna, fu gestita dalla P & O Line per essere venduta alla Byron Line e ribattezzata *Constantinople* e impiegata nel 1921, nel collegamento Costanza,

Costantinopoli, Pireo e New York. Fece otto viaggi su questa rotta, l'ultimo a partire dal 4 settembre 1923 per poi essere ribattezzata dagli stessi armatori *King Alexander* e dopo quattro traversate per gli Stati Uniti, nel 1929 fu demolita a Venezia.

La *Bulow*, varata da J.C. Tecklenborg, Geestemunde il 21 aprile 1906 per il Lloyd della Germania settentrionale, era una nave da 9.028 tonnellate di stazza lorda, capace di ospitare circa duemila passeggeri nelle tre classi. Il 26 settembre 1906 iniziò il primo dei diciotto viaggi che compì per l'Estremo Oriente; dall'11 gennaio 1908 iniziò i collegamenti con New York, garantiti sino al 25 gennaio 1913. Allo scoppio della Grande Guerra fu requisita, e ribattezzata *Tras Os Montes*, e posta in disarmo nel 1922 a Lisbona. Due anni dopo fu venduta alla Companhia Nacional de Navegacao e ribattezzata *Nyassa* per il servizio con il Sud America effettuando, tra il 1940 e il 1944, quattordici viaggi tra Lisbona, New York, Baltimora o Filadelfia. Disarmata nel porto di Lisbona nel novembre 1949, fu demolita a Blyth in Gran Bretagna, nel 1951.

LA GOLETTA CHE A MESSINA EBBE LA COPERTINA DI “ITALIA MARINARA”

Non fu una imbarcazioni dalle particolari notazioni, se non quelli di avere svolto onorevolmente il proprio compito, trasportando in sicurezza merci e carichi, facendo i cosiddetti viaggi alla busca, cioè alla ricerca del mercato dei noli lungo i porti e le coste del Mediterraneo per poi essere requisita durante la guerra come unità ausiliaria. Il brigantino goletta *Margherita Madre* ebbe però echi di stampa rilevanti sia per il suo varo nel 1920, che durante l'ormeggio al molo Norimberga del porto di Messina, nel 1932, quando la rivista della Lega Navale, “Italia Marinara” gli dedicò la copertina del 15 maggio. Fu uno dei 279 motovelieri sopra le 100 t.s.l., che con la bandiera della Regia Marina, requisiti ed iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato, dopo il 10 giugno 1940, andarono persi per azioni belliche. Nel pieno della Seconda guerra mondiale, il Regio Decreto pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia, n. 271, del 20 novembre 1940, riportava la requisizione della moto goletta *Margherita Madre*, a partire dalle ore 17, dell'11 giugno 1940. Militarizzato a Napoli e iscritto con la sigla V.59 nel ruolo del naviglio ausiliare dello Stato, il 7 agosto 1941 alle 21.30, a circa 15 miglia al largo di Anzio, fu attaccato da un sommergibile nemico ed affondato con il cannone di bordo. *Margherita Madre*, goletta di 260 tonnellate, iscritta al compartimento marittimo di Salerno, era stata costruita per l'armatore Gaetano La Monica di Vietri sul mare. L'omonimo cantiere, fondato nel 1901, la realizzò, denominando i natanti costruiti, con nomi di componenti la propria famiglia. Erano imbarcazioni dedite al trasporto mercantile e alla pesca, ma attive per la spedizione-importazione merci. Tra il 1918-20 venne costruita dall'ing. A. Donnarumma di Vietri e la cronaca del varo venne riportata sul “Il Giornale della Provincia” del 26 giugno 1920. Il corrispondente descrisse l'aria festosa intorno al nuovo veliero, la benedizione con discorso del parroco D. Salvatore Fusco e del professore Luigi Paolillo. “Madrina fu la signorina Antonetta Della Monica che, in preda



La goletta *Margherita Madre* ritratta al molo Norimberga nel 1932

a vivissima emozione infranse sulla poppa la rituale bottiglia di «Champagne» fra l'applauso prolungato degli spettatori e le note della Marcia Reale»; al “taglia”, furono recisi i cavi e poi lentamente scivolò in mare tra sirene in festa e crepitio dei mortaretti. A seguito dell'alluvione del 1954, che distrusse il capannone e l'intera marina di Vietri sul Mare, l'attività del cantiere cessò definitivamente.

INSOLITO SCALO DEL *TAGLIAMENTO*

Il piroscafo da carico *Tagliamento* ormeggiato nel 1935 in andana, nel porto di Messina, lo si è visto raramente; negli anni prima del secondo conflitto mondiale, faceva scalo nella città dello Stretto per i trasferimenti da Marsiglia a Trieste ed anche in Congo. Piroscafo di 5448 t.s.l. lungo 118,87 metri era stato varato nel 1922 dal Cantiere San Rocco S. p. A di Muggia per la Navigazione Libera Triestina che lo impiegò in numerose rotte commerciali. Venne noleggiato nel 1934 da varie aziende sudafricane come vetrina galleggiante dei loro prodotti¹⁷⁶.

Nel 1937 a seguito dell'assorbimento della NLT da parte Lloyd Triestino, fu trasferito a questa compagnia e nel 1941 fu ceduto alla Oriens - Linee Triestine per l'Oriente.

Il 10 giugno 1940, all'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale, il *Tagliamento* si trovò nel porto francese di Marsiglia, e catturato dalle forze francesi. Pochi giorni dopo, con la resa della Francia alle forze dell'Asse, nave ed equipaggio vennero rilasciati per tornare in Italia, ove il 18 ottobre venne



L'equipaggio del piroscafo da carico *Tagliamento*



Il *Tagliamento* ormeggiato in andana a Messina nel 1935

requisito a Genova dalla Regia Marina, ma non iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato. Nei successivi due anni fu impiegato in convoglio con navi scorta, per il trasporto di merci e truppe; derequisito il 9 novembre 1941, fu noleggiato sino al 1943 dalla Luftwaffe, per collegamenti militari con le isole greche.

Il 4 agosto 1942 arrivò a Bengasi evitando le intercettazioni sul suo itinerario, acquisite da "Ultra", il sistema usato dai britannici per decifrare le informazioni deciptate dalle comunicazioni dei tedeschi durante la seconda guerra mondiale.

Il 12 marzo 1943 scampò ad un attacco del sommergibile francese *Casablanca*, che gli aveva lanciato contro quattro siluri ma non sfuggì il mese dopo, a quelli del sommergibile britannico *Saracen* che raggiunsero il *Tagliamento*, partito da Livorno con 48 uomini dell'equipaggio civile e 72 militari a bordo, trasportando rifornimenti, veicoli e munizioni, per le forze tedesche e italiane in Sardegna.

Un'ora dopo la mezzanotte del 22 aprile 1943 a sud dell'isola Pianosa, il *Tagliamento*¹⁷⁷ affondò dopo l'esplosione delle munizioni imbarcate.

DA UNITÀ PASSEGERI A INCROCIATORE AUSILIARIO

Il piroscafo *Egeo*, in quindici anni di attività, fece scalo a Messina nel 1936 prima dei lavori di rimodernamento a cui fu sottoposto, dal 12 dicembre 1937 al 17 marzo 1938, dalla Adriatica Società Anonima di Navigazione, per rimetterlo in servizio sulla linea che collegava i porti del Tirreno alla Grecia ed all'Egitto, rotta che seguì sino all'8 giugno 1940. Varato nel 1926 nello Stabilimento Tecnico Triestino, insieme alle gemelle *Rodi*, *Egitto* e *Città di Bari*, era originariamente una motonave passeggeri da 3311 tonnellate di stazza lorda che poteva ospitare 83 passeggeri in cabina e utilizzata dal 1927 sulla linea dall'Adriatico alla Siria. Iscritta al Compartimento marittimo di Venezia, la nave con un motore, della potenza di 1950 hp, raggiungeva una velocità di 12,5 nodi. Apparteneva inizialmente alla Puglia Società anonima di Navigazione a Vapore che il 4 aprile 1932 conflui, insieme ad alcune altre compagnie di navigazione adriatiche, nella Adria-



La motonave *Egeo* a Messina nella Pasqua del 1936



L'*Egeo* con livrea bianca prima di essere requisito durante la seconda guerra mondiale

tica di Navigazione, con sede a Venezia operando sulla Linea Adriatico, Pireo e Istanbul. La società avrebbe poi definitivamente cambiato nome, il primo gennaio 1937, in Adriatica Società Anonima di Navigazione. Dopo l'entrata dell'Italia in guerra, fu requisito a Pola dalla Regia Marina, e iscritto al registro naviglio da guerra, armato e assegnato alla scorta convogli e al trasporto di truppe e materiali. Alle 00.30 del 24 aprile 1941, mentre navigava da Tripoli a Palermo, fu individuato dalla 14° Flottiglia Cacciatorpediniere Inglese formata dalle *HMS Jervis*, *Janus*, *Juno*, che aprirono il fuoco. Dopo un combattimento di 20 minuti, l'unità gravemente danneggiata fu colpita da 2 siluri lanciati dal caccia *Juno* e affondò rapidamente¹⁷⁸. Con essa scomparve il comandante Ugo Fiorelli che volle rimanere a bordo della propria nave ed al quale fu conferita la medaglia d'oro al Valor Militare. Risultarono dispersi 84 uomini e 36 furono i superstiti salvati.

L'ULTIMO APPRODO A MESSINA COME NAVE DA CROCIERA

La *TSS Voltaire* sostò nel porto di Messina dalle 7 del mattino alle ore 14 dell'11 settembre 1938. Fu l'unico scalo a Messina della compagnia di navigazione mercantile del Regno Unito, Lamport e Holt, nata nel 1845 e fu uno degli ultimi porti toccati come nave passeggeri, dal 1932 con livrea verniciata di bianco. La *Voltaire* fino al 1939 con la gemella *Vandyck*¹⁷⁹, offrì crociere per vacanze nel Mediterraneo, nell'Africa occidentale, nelle isole dell'Atlantico, nei Caraibi, in Norvegia e nel Baltico. La nave era partita da Southamp-

ton e dopo Gibilterra, lo scalo a Messina proseguì verso Kotor, Dubrovnik, Venezia, Abbazia Korcula, Lisbona e concludere in Inghilterra la sua parentesi di nave da crociera, tanto famosa da apparire in una serie di card riprodotte dalle sigarette Wills, con le 30 navi più importanti del tempo. Dal 1932 il Consiglio comunale di Liverpool autorizzò la compagnia a issare la bandiera civica quando era in porto, unica compagnia di navigazione a cui fosse stato concesso tale privilegio.

Dopo la crisi dei Sudeti del settembre 1938 e l'occupazione tedesca della Boemia e della Moravia, nel marzo 1939 il Regno Unito intensificò i preparativi per la guerra. All'inizio della stagione la *Vandyck* e la *Voltaire* cessarono le crociere estive e furono convertite in navi militari.

Nel giugno 1939 fece un viaggio per trasportare truppe a Bombay (Mumbai) e allo scoppio della seconda guerra mon-



Il mercantile *Voltaire* in uscita dal porto di Messina, ripreso dall'obiettivo di Saro Armone, dallo sbarcadero accanto ai leoni, nel settembre 1938

diale fu dipinta di nero e grigio e temporaneamente ribattezzata *Iron Duke II*. Il 27 ottobre 1939 la nave passeggeri *Voltaire* della Lamport & Holt Ltd, Liverpool fu requisita dall'Ammiragliato britannico e la Swan Hunter e la Wigham Richardson di Walsend iniziarono a trasformarla in un incrociatore mercantile armato con lavori eseguiti tra novembre e dicembre 1939 sul fiume Tyne nell'Inghilterra nord-orientale. Denominata *HMS Voltaire* fu inviata a Scapa Flow come nave alloggio, e raccolse i sopravvissuti della corazzata *HMS Royal Oak* affondata

il 14 ottobre 1939. Prestò servizio nel Mediterraneo fino alla capitolazione della Francia nel giugno 1940; originariamente era stata assegnata come nave anticontrabbando tra Alessandria e Malta, e poi destinata a nave di scorta ai convogli del Nord Atlantico tra il Regno Unito e Halifax¹⁸⁰.

Nel marzo 1941 lasciò Halifax per Trinidad e Freetown e il 4 aprile a circa 900 miglia nautiche a ovest di Capo Verde, fu affondata dopo una battaglia di 90 minuti con l'incrociatore ausiliario tedesco *Thor ex Santa Cruz*, conosciuto anche come HSK 4 (Hilfskreuzer 4 - "incrociatore ausiliario 4") o Schiff 10. L'unità della Kriegsmarine, che operò come nave corsara durante la seconda guerra mondiale, indirizzò i cannoni di bordo contro la *Voltaire* che rispose al fuoco ma rimasta senza munizioni, prese fuoco e affondò con circa 80 vittime mentre i 197 superstiti furono salvati dall'equipaggio tedesco.

PROTAGONISTA DI VICENDE DI GUERRA E PACE

Letitia era stata una nave che nel corso di una crociera nel Mediterraneo, nell'aprile 1939, insolita per le sue rotte atlantiche, dopo aver doppiato l'isola di Stromboli, arrivò nello Stretto e ormeggiò a Messina. Nella Collezione del Museo marittimo di Londra è conservata la foto della nave con la didascalia in cui si leggono i particolari dell'ormeggio a Messina. "Il fotografo sta guardando a dritta dal ponte di poppa che mostra le scialuppe di salvataggio numero 11 e 11A sotto le loro gruette. Ormeggiato a poppa in banchina e visto di sbieco dalla prua di dritta, c'è il rimorchiatore a doppia elica *Salvatore Primo*. La maggior parte del suo scafo è nascosta dal ponte della *Letitia* e sulla destra la Chiesa della Madonna di Montalto con due torri e sullo sfondo la catena dei Peloritani. Un brigantino a vela è attraccato a poppa al molo e sta asciugando le vele. Sulla destra e vista dall'alto dalla sua prua di dritta c'è la nave da carico *Egle*¹⁸¹. Ha un notevole carico sul ponte e tre pontoni sono al suo fianco. La Cattedrale è al centro dell'immagine e l'orologio segna le 9.45".

Nel corso degli anni il *Letitia* ha preso parte a vicende di guerra e pace ed ha portato i coloni dalla Scozia al Canada; fu adibita a nave ospedale e riportò per Natale mille prigionieri di guerra canadesi da Hong Kong a Vancouver nel 1945. Divenne nave trasporto truppe con la denominazione *Impero Brent* e alla fine con il nome *Capitano Cook*, trasportò 27 mila coloni verso la nuova residenza in Nuova Zelanda.

Il primo insolito incarico per le sue rotte, fu annunciato il 19 dicembre 1928, con la comunicazione che la nave avrebbe intrapreso la prima crociera nel Mediterraneo direttamente dal Clyde. Salpò da Glasgow il 7 marzo 1929 e fece scalo a Southampton prima di proseguire per Lisbona, Algeri, Palma, Palermo, Nauplia, Atene, Candia, Rodi, Larnaca, Haifa, Port Said, Napoli, Monaco, Gibilterra e



La nave *Letitia*, che intraprese la prima crociera nel Mediterraneo salpando da Glasgow il 7 marzo 1929

poi ritornare a Southampton e Glasgow. La tariffa per quel viaggio di 45 giorni e otto mila miglia, partiva da 65 sterline.

Il 4 febbraio 1939 lasciò Glasgow per le Indie Occidentali, facendo scalo a Nassau, Miami, L'Avana, Port Antonio, Kingston, Antigua, St.s.l. Lucia, Madeira, Tangeri, Gibilterra e Tolone dove concluse un viaggio di 42 giorni. Da lì navigò, verso Napoli, Siracusa, Delfi, Navarino, Micene, Atene, Smirne, Kos, Delos, Rodi, Santorini, Messina. Seguirono due crociere consecutive da Tolone con lo stesso itinerario non toccando Messina, ma i porti di Napoli, Delfi, Navarino, Micene, Atene, Costantinopoli, Troia, Melos e Palermo.

Il transatlantico *Letitia* era stato costruito nel 1924 dalla Fairfield Co, Glasgow per la Donaldson Line di Glasgow. Nave da 13.475 tonnellate lorde, con una lunghezza fuori tutto di 538 piedi, disponeva di 516 cabine, poi modificate nel 1927 per trasportare in 298 cabine, 310 passeggeri e 964 in terza classe. Varata il 14 ottobre 1924, salpò da Glasgow per il suo viaggio inaugurale il 24 aprile 1925 verso Liverpool, Quebec e Montreal, in servizio congiunto con la *Athenia* per Québec e Montreal, in estate, e Halifax e St.s.l. John NB, in inverno.

La *Letitia* entrò a far parte della Donaldson Atlantic Line nel 1935 e quello stesso anno si incagliò due volte, una a Cape Papas, in Grecia, e entrando nel Belfast Lough. Nel 1939 a conclusione della crociera in Mediterraneo, fu requisita dall'Ammiragliato e trasformata in incrociatore mercantile armato, con otto cannoni da 6 pollici e due da 3 pollici; riprese il servizio il 6 novembre 1939 divenendo nave della Royal navy¹⁸². Nel 1944 fu rilevata dal governo canadese e trasformata in nave ospedale con uno staff medico di 200 persone per accogliere mille feriti; riportò in Canada oltre settemila infermi e feriti e quando il Giappone si arrese, fu utilizzata per il rimpatrio delle truppe e delle famiglie canadesi. Fu venduta nel 1946 al Ministero dei Trasporti e ribattezzata *Empire Brent* e in navigazione verso Halifax nel 1947, entrò in collisione con lo *Stormont* che affondò nel fiume Mersey. Nel dicembre 1947 la *Letitia* fu completamente revisionata e riadattata come nave militare per viaggi di truppe in India e nell'Estremo Oriente fino al 1949, quando iniziò il servizio di emigrazione tra il Regno Unito e l'Australia per 965 passeggeri. Alla fine del 1950, fu messa in disarmo per circa sei mesi e poi completamente ricondizionata come nave di emigranti neozelandesi con capacità di imbarcare 1.088 passeggeri in cabine a due, quattro e sei cuccette. Ribattezzata *Captain Cook*, la proprietà passò gradualmente al governo della Nuova Zelanda, con acquisto a rate. Da aprile a ottobre 1955 fu noleggiata a Donaldsons e fece sette viaggi tra Glasgow, Liverpool e Montreal, ma poi tornò a collegare la Nuova Zelanda. Salpò per Glasgow per il suo 25° viaggio in



Il *Letitia* al traverso dell'isola di Stromboli durante la sua crociera nei porti mediterranei

Nuova Zelanda nel febbraio 1960, e fu messa in disarmo a Falmouth per essere venduta alla British Iron and Steel Corporation, rimorchiata a Inverkeithing e demolita il 29 aprile dello stesso anno.

**GUERRA MARITTIMA
E NAVI OSPEDALE**



Dopo una neutralità di nove mesi, l'Italia era entrata in guerra il 10 giugno 1940, contro la Francia e la Gran Bretagna. La rapida uscita dal conflitto dei Francesi, trasformò lo scontro in una contrapposta difesa del traffico nelle direttrici Nord-Sud, per l'Italia, e Est-Ovest per la Gran Bretagna, forte delle basi di Alessandria d'Egitto e Malta (Mediterranean Fleet) e Gibilterra (Force H). La flotta italiana disponeva di due corazzate rimodernate, *Conte di Cavour* e *Giulio Cesare* e al momento dell'entrata in guerra, le corazzate *Littorio*, *Vittorio Veneto*, *Caio Duilio* e *Andrea Doria* ancora in fase di addestramento; sette incrociatori pesanti, e dodici leggeri, un centinaio tra cacciatorpediniere e torpediniere e più di 100 sommergibili. L'attacco italiano alla Grecia del 28 ottobre 1940, noto come "guerra parallela" fra Germania e Italia, aggiunse un nuovo impegno alla Marina che dovette assicurare i rifornimenti al Fronte greco-albanese. A metà dicembre del 1941 ebbe luogo la prima battaglia della Sirte con un convoglio inviato per rifornire le truppe che combattevano in Africa. Una squadra composta dal *Duilio*, tre incrociatori e quattro cacciatorpediniere venne predisposta come scorta, con l'appoggio del *Littorio*, *Doria*, *Cesare*, due incrociatori pesanti e dieci caccia. Tale imponente forza navale venne



La nave scuola *Cristoforo Colombo*, gemella dell'*Amerigo Vespucci*, nel 1934 aveva fatto scalo a Messina durante la crociera addestrativa degli allievi dell'Accademia navale

a contatto con una squadra inglese che, in quel frangente, scortava un convoglio diretto a Malta. All'inizio del 1942 la Regia Marina inviò la *Littorio*, due incrociatori pesanti, uno leggero e otto caccia per intercettare un grande convoglio inglese e indebolire così Malta in vista di una sua programmata invasione. L'ammiraglio Angelo Iachino si mantenne con la sua squadra tra il convoglio e Malta aspettando il momento utile per attaccare, ma il sopraggiungere della notte salvò gli inglesi. Per il maltempo, il convoglio britannico venne rallentato e attaccato, la mattina

successiva, dagli aerei tedeschi, e ben pochi rifornimenti raggiunsero Malta, per quella che divenne la seconda battaglia della Sirte. Nel novembre '42, lo sbarco anglo-americano in Africa occidentale e l'attacco finale della 8a Armata a El Alamein costrinsero le forze dell'Asse a retrocedere e si concluse a maggio 1943 in Tunisia. Durante i drammatici giorni dell'armistizio, la Marina restò unita dando prova di disciplina e con l'ammiraglio Carlo Bergamini a bordo della corazzata *Roma* salpò da Spezia con le Forze Navali da battaglia, per raggiungere gli alleati con tutte

le navi obbedendo agli ordini di Supermarina. La flotta fu attaccata da aerei tedeschi e due bombe FX-1400 affondarono la *Roma*. Il Trattato di Pace impose all'Italia severe restrizioni nel costruire o possedere naviglio da guerra, in particolare sommergibili e mezzi d'assalto e prevede la cessione ai vincitori di una aliquota significativa della Flotta, e in tale contesto la nave scuola *Cristoforo Colombo*, gemella dell'*Amerigo Vespucci*, fu ceduta all'allora Urss, poi ribattezzata con il nome *Dunaj* e trasformata in chiatta porta carbone. Nel 1934 il *Colombo* al comando del c.f. Vincenzo Brunetti aveva fatto la crociera addestrativa con gli allievi dell'Accademia navale, toccando anche Messina. Nel 1935, la divisione navale, al comando dell'amm. di div. Riccardo Palladini, che nel 1937-1938 resse il Comando Militare Marittimo Autonomo della Sicilia,¹⁸³ fece la campagna addestrativa con la nave scuola *Colombo*, al comando c.f. Gaetano Correale, facendo scalo a Messina e Milazzo.

Alla fine della seconda guerra mondiale l'Italia cessò di esistere come potenza navale; trentanove mesi di conflitto duro e logorante avevano provocato perdite di uomini e materiali, e alle sofferenze patite durante le ostilità contro gli Alleati si aggiunsero i problemi scaturiti dall'armistizio dell'8 settembre 1943

e dalla divisione delle forze armate fra il Sud monarchico e il Nord repubblicano. Durante il periodo bellico quasi 36 mila marinai italiani persero la vita, e furono circa 8.500 i feriti; il naviglio perduto fu di quasi 700 mila tonnellate, a fronte di 477 mila tonnellate di naviglio nemico affondate¹⁸⁴.

Il piroscafo *Toscana* operò il rimpatrio di prigionieri italiani dal Nord Africa e per il drammatico esodo di Pola dopo il trattato di pace, alla fine del secondo conflitto mondiale, contribuendo all'emigrazione di circa 22 mila Triestini e Giuliani verso l'Australia. Con altre due regie navi ospedale, la *Virgilio* e la *Aquileia*, dopo il 7 gennaio 1943, effettuò cinque missioni nello Stretto di Messina, imbarcando circa 3400 tra feriti e malati gravi, sia tedeschi che italiani, radunati sulla sponda siciliana, nelle spiagge di Sant'Agata e Ganzirri. Compirono altre tre missioni sino al 17 agosto, giorno della caduta di Messina, recuperando altri 3000 infermi.

Nel corso di tali interventi, l'*Aquileia* venne attaccata il 6 agosto da velivoli angloamericani, davanti a Faro, con una squadriglia che bombardò le motozattere che stavano trasportando i feriti dalla spiaggia alla nave ospedale. Il 16 agosto l'*Aquileia* già in navigazione subì un nuovo attacco nelle acque antistanti Gioia Tauro e fu l'ultima nave ospedale, con la

Virgilio e la *Toscana*, a lasciare le rive dello stretto di Messina, sotto continui attacchi aerei.

Il piroscafo misto *Toscana* era stato costruito a Brema tra il 1922 ed il 1923, per la compagnia di navigazione tedesca Norddeutscher Lloyd. Nave da 9429 tonnellate di stazza lorda denominata originariamente *Saarbrücken*, poteva imbarcare in spazi non particolarmente ampi, un totale di 198 passeggeri. Per oltre un decennio il piroscafo venne utilizzato come transatlantico sulle linee verso l'Asia occidentale e il nord Europa. Durante i preparativi della guerra d'Etiopia, il governo italiano decise di dotarsi di grandi unità passeggeri da adibire al trasporto delle truppe, e la nave *Saarbrücken* fu acquisita nell'agosto 1935, ribattezzandola *Toscana* e dandola in gestione alla società Italia, che figurava anche come proprietaria. Successivamente, passò al Lloyd Triestino che dal 1936 gestì tutte le nove unità della serie «Regioni», sempre utilizzate per conto del Ministero delle colonie o della Regia Marina. Il *Toscana*, che fece scalo spesso a Messina, trasportò truppe dapprima nella guerra d'Etiopia e poi nella guerra civile spagnola, effettuando numerosi viaggi con partenza da Napoli ed arrivo nei porti dell'Eritrea e della Somalia via canale di Suez, trasportando circa 1990 uomini per ogni viaggio¹⁸⁵.

All'inizio delle operazioni belliche, il 10 giugno 1940, il *Toscana* si trovava, insieme al piroscafo *Sicilia*, nel Dodecaneso, dove aveva sbarcato alcune centinaia di militari di complemento, rimanendo inattive in quelle isole.

Nel dicembre 1940, lo Stato Maggiore della Regia Marina ne decise la loro trasformazione in navi ospedale, sia per le loro grandi dimensioni, sia per salvarle dalla perdita in caso di caduta delle isole greche. Requisita ufficialmente dalla Regia Marina il 1° febbraio 1941, fu ridipinta secondo le norme stabilite dalla Convenzione di Ginevra per le navi ospedale, scafo e sovrastrutture bianche, fascia verde interrotta da croci rosse sullo scafo e croci rosse sui fumaioli. La *Toscana*, dotata di adeguate attrezzature sanitarie ed imbarcato il personale medico, entrò in servizio nel marzo 1941 come nave ospedale, con 700 posti letto. Lasciò il 5 marzo 1941 Lero con a bordo 73 tra feriti e malati provenienti da tutte le isole del Dodecaneso e proseguì l'attività in Mediterraneo, con missioni da Tripoli, Bengasi, Tobruk, e toccando altri porti della costa nordafricana. Il 28 aprile 1943 la nave portò in salvo 72 naufraghi, membri dell'equipaggio del piroscafo italiano *Teramo*, incendiato da motosiluranti britanniche ed aerei Kittyhawk, durante la navigazione da Napoli a Tunisi. Nei mesi di luglio e agosto

prese parte all'evacuazione sanitaria della Sicilia attraverso lo Stretto di Messina¹⁸⁶.

Alla proclamazione dell'armistizio la *Toscana* si ritrovò a Gaeta da dove salpò la sera del 9 settembre 1943, mentre le truppe tedesche occupavano la piazzaforte, riuscendo ad evitare la cattura. Si rifugiò prima a Palermo, da dove proseguì per Malta, per imbarcare il 15 settembre, feriti e malati gravi prelevati dalle unità italiane radunate nei porti dell'isola e dalla nave soccorso *Laurana*, trattenuta dai britannici dal maggio 1943.

Nell'autunno 1943 le autorità britanniche avevano richiesto la *Toscana*, e l'unica altra nave ospedale rimasta in efficienza, la *Principessa Giovanna*, per le proprie truppe, ma la Regia Marina precisò che le due unità avrebbero potuto continuare ad essere impiegate con bandiera ed equipaggio italiano, pur rispondendo alle esigenze britanniche. Tra il settembre ed il dicembre 1943, effettuarono così un totale di sei missioni di trasporto di feriti e malati sia britannici che italiani.

Nel gennaio 1944 fu formalmente iscritta nei registri britannici come *Hospital Ship N.59* e continuò ad essere impiegata per conto del Comando navale italiano del Levante sino alla fine del 1945, quando venne derequisita¹⁸⁷.

Nel corso della seconda guerra mondiale la *Toscana* aveva svolto

54 missioni come nave ospedale, trasportando 4 720 tra feriti e naufraghi e 28.684 ammalati. Tornata a Napoli il 4 dicembre 1945 battente nuovamente la bandiera italiana, la nave venne utilizzata dal Co.Ge.Na. (Comitato ministeriale Gestione Navi) per conto del governo italiano, svolgendo collegamenti d'urgenza tra Napoli, Palermo e Cagliari. Restituata formalmente al Lloyd Triestino nell'ottobre 1946, la nave venne impiegata per il rimpatrio da Libia e Tunisia di profughi ed ex prigionieri¹⁸⁸. Terminata quest'attività il *Toscana* riprese il servizio di rimpatrio di profughi ed ex prigionieri dall'Africa settentrionale e tornò alla navigazione mercantile, nell'estate 1947 dopo essere stata sottoposta a grandi lavori di rimodernamento eseguiti presso il Cantiere San Marco di Trieste.

Riprese il servizio di linea dal 7 febbraio 1948, assegnato al collegamento diretto da Trieste a Durban, e dal 19 ottobre 1948 destinato al trasporto di emigranti verso l'Australia, a disposizione del Comitato Intergovernativo per le Migrazioni Europee (CIME), partendo inizialmente da Napoli e successivamente da Trieste. In uno di questi viaggi il 15 aprile 1950, fece scalo nel porto di Messina, per imbarcare emigranti siciliani prima di dirigersi in Australia. Il 14 settembre 1960 l'anziana nave

lasciò Trieste per l'ultimo viaggio e il disarmo sul finire del 1961, e essere demolita nel 1962.

L'*Aquileia* era stata invece varata nel 1914, dai cantieri Nederlandsche Scheepsbouw Mij di Amsterdam per la compagnia di navigazione olandese Stoomvaart Maatschappij Nederland come piroscafo passeggeri. Denominata *Prins der Nederlanden*, la nave da 9.201 tonnellate di stazza lorda nel 1935, poco prima della guerra d'Etiopia, venne acquistata dalla Società anonima di Navigazione Lloyd Triestino, con sede a Trieste, e ribattezzata *Aquileia*. Fu una delle sei navi¹⁸⁹ passeggeri noleggiate e poi requisite tra il giugno e l'ottobre 1935 dalla Regia Marina, per il trasporto dei feriti e dei malati tra le truppe inviate in Eritrea e Somalia in preparazione dell'invasione dell'Etiopia. Dotate di attrezzature all'avanguardia per l'epoca, tra cui apparati di condizionamento dell'aria, queste navi non vennero classificate e denunciate presso gli appositi organismi internazionali come navi ospedale, ma come «navi trasporto infermi»¹⁹⁰. Dal dicembre 1935, quando venne requisita, l'*Aquileia*, con 700 posti letto, venne impiegata in 17 missioni tra l'Italia e quella che sarebbe divenuta l'Africa Orientale Italiana, trasportando complessivamente 4.138 tra coloni e militari all'andata e 4.473 infermi al ritorno.

Riarmata come vera e propria nave



La nave *Toscana* ex *Saarbrücken*, gestita dal 1935 dalla società Italia e poi dal Lloyd Triestino

ospedale e provvista degli adeguati contrassegni, l'*Aquileia* venne poi impiegata nella guerra civile spagnola, compiendo, dal marzo 1938 al maggio 1939, 11 missioni tra Napoli e Cadice, per il trasporto di 2.063 militari diretti in Spagna, e 5.571 tra feriti e malati al ritorno. Derequisita e posta in disarmo nel luglio 1939, la nave non venne restituita agli armatori, restando a disposizione per essere riconvertita, in nave ospedale con l'ingresso dell'Italia nella seconda guerra mondiale. L'*Aquileia* venne requisita il 25 maggio 1940 come nave ospedale, con 670 posti letto, scafo e sovrastrutture bianche, fascia verde interrotta da croci rosse sullo scafo e croci rosse sui fumaioli¹⁹¹.

Il 13 ottobre 1940 fu inviata nelle

acque a sudest di Capo Passero e ad est di Malta, per cercare superstiti dello scontro svoltosi nella notte tra l'11 ed il 12 ottobre con siluranti italiane.

Un incidente ne sospese l'attività per quasi un mese quando il 9 dicembre 1940, in manovra per ormeggiarsi nel porto di Bari, speronò, per il forte vento, la nave trasporto truppe *Sardegna*, con a bordo 3000 alpini destinati a Valona, a sua volta speronata dalla motonave tedesca *Ruhr*, in uscita dal porto.

L'attività operativa dell'*Aquileia* proseguì poi sino a agosto del 1943 prendendo parte a Messina, alle operazioni di evacuazione sanitaria della Sicilia, dopo lo sbarco alleato. Alla proclamazione dell'armistizio del 8 settembre 1943 la nave si

ritrovò alla Spezia, dove fu catturata dalle truppe tedesche, che la incorporarono nella Kriegsmarine, riprendendo servizio, con equipaggio misto italo-tedesco, e nell'ottobre 1943, inviata ad Orano per uno scambio di prigionieri.

Gravemente danneggiata il 15 dicembre 1943, durante un bombardamento aereo statunitense su Marsiglia, l'*Aquileia* venne poco dopo posta in disarmo¹⁹². Fu recuperata ed affondata dai tedeschi in ritirata per ostruire il porto di Marsiglia; il relitto venne successivamente demolito. Per conto della Regia Marina l'*Aquileia* aveva svolto, 81 missioni di trasporto infermi e tre di soccorso e come nave ospedale fu quella che effettuò il maggior numero di servizi percorrendo 63 mila miglia e trasportando complessivamente 12.799 tra feriti e naufraghi e 38.303 malati

Il piroscafo *Virgilio*, varato il 13 novembre 1926 nei Cantieri ed Officine Meccaniche Meridionali di Baia per la Navigazione Generale Italiana (NGI), con una stazza lorda di 11.718 t.s.l, poteva trasportare un totale di 640 passeggeri; 110 in prima classe, 190 in seconda e 340 in terza. Il 24 aprile 1928 lasciò Genova per il suo viaggio inaugurale, toccando Marsiglia, Barcellona, La Guaira, Curaçao, Cartagena, Cristobal, Callao, Mollendo, Iquique ed Antofagasta, giungendo a Valparaíso. Dall'11 febbraio 1932 la *Virgilio* svolse servizio di linea



La Regia nave ospedale *Aquileia* ex *Prins der Nederland*, requisita dalla Regia marina nel 1935

sulla rotta Genova, Valparaíso per il nuovo armatore la Società Italia di Navigazione, sino allo scoppio della seconda guerra mondiale e nel 1939 fece scalo a Messina durante una di tali crociere. Dopo essere andata in disarmo, il 18 marzo 1941 fu requisita dalla Regia Marina come nave ospedale¹⁹³ e sottoposta a Genova a lavori di riparazione. Il 1° settembre 1941 la nave, appena ridivenuta operativa, recuperò l'equipaggio del piroscafo postale *Egadi*, affondato da un aerosilurante inglese il 31 agosto, una trentina di miglia a nordovest dell'isola di Lampedusa e proseguì le sue missioni con 51 viaggi per trasportare oltre 32.000 feriti e malati¹⁹⁴.

La *Virgilio*, catturata dai tedeschi l'8 settembre, riprese servizio nel

novembre 1943, operando per la Kriegsmarine sulle coste della Provenza, continuando a battere bandiera italiana. Successivamente fu trasferita a Tolone dove venne gravemente danneggiata il 16 dicembre dello stesso anno. Affonderà nell'agosto del 1944 a Tolone e il relitto recuperato nel 1958, fu avviato alla demolizione.

La nave ospedale che legò il suo nome a Messina fu la *Grandisca* che nel settembre 1942 soccorse il piroscafo *Davide Bianchi*, salpato dal porto peloritano, esploso e affondato il 4 settembre a una cinquantina di miglia da Tobruk, dov'era diretto in convoglio con i piroscafi *Padenna* e *Sportivo* e con la scorta delle torpediniere *Lupo*, *Polluce* e *Calliope*, salvando i trentatré sopravvissuti del



Lo stato maggiore della nave *Virgilio* che compì il suo viaggio inaugurale il 28 aprile 1928. Poi impiegata come nave ospedale, effettuò 51 missioni trasportando 32.000 malati; insieme all'*Aquila*, fu l'ultima nave a lasciare Messina il 16 agosto 1943

piroscafo *Bianchi*.

Costruita come nave passeggeri, la *Grandisca* con l'originario nome di *Gelria* era stata varata nel 1913 nei cantieri A. Stephens & Co. di Glasgow per la compagnia di navigazione olandese Royal Holland Lloyd con sede ad Amsterdam. Piroscavo, da 14.053 tonnellate di stazza lorda, poteva imbarcare 1.520 passeggeri, 250 in prima classe, 230 in seconda, 140 in terza e 900 emigranti, venne impiegato sulla linea da Amsterdam all'America meridionale, partendo per il viaggio inaugurale il 5 novembre 1913.

Operò su questa rotta per quasi vent'anni con la sospensione durante la prima guerra mondiale

ed il disarmo nel 1916, tornando in servizio il 12 marzo 1919, per rimanere ancora ferma ad Amsterdam nel novembre 1931, per le conseguenze della crisi economica del 1929. Poco prima della guerra d'Etiopia, venne acquistato dalla Società anonima di Navigazione Lloyd Triestino. Ribattezzato nel 1935 *Grandisca*, fu impiegato per trasporto truppe verso l'Africa Orientale, e poi requisito tra il giugno e l'ottobre 1935 dalla Regia Marina, per il trasferimento dei feriti delle truppe inviate in Eritrea e Somalia. Il 7 aprile 1939 la *Grandisca* fu l'unica nave ospedale inviata ad assistere le truppe italiane trasportate per occupare l'Albania, prendendo

a bordo 179 tra feriti e malati. Derequisita e posta in disarmo nel luglio 1939, la nave venne nuovamente iscritta, dal maggio 1940, nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato come nave ospedale, dotata di 760 posti letto e ad agosto inviata in Libia per una prima missione.

Nel 1941 la *Grandisca*, la più veloce tra le cosiddette "navi bianche" italiane, fu quella che prestò soccorso ai sopravvissuti della battaglia di Capo Matapan nel Peloponneso, conclusasi, nella notte tra il 28 e il 29 marzo, con una pesante sconfitta per la Regia Marina, che aveva perso gli incrociatori pesanti *Zara*, *Pola* e *Fiume* e i cacciatorpediniere *Alfieri* e *Carducci*. Dei 3.465 uomini imbarcati a bordo delle cinque navi affondate, 1.023 erano stati recuperati, da cacciatorpediniere britannici, che avevano però lasciato la zona per il timore di attacchi aerei tedeschi, mentre altri 139 naufraghi erano stati salvati il 29 marzo da cacciatorpediniere ellenici¹⁹⁵. Il 7 aprile del 1941, la Regia nave ospedale *Grandisca* riportò a Messina, i superstiti e le salme dei marinai del cacciatorpediniere *Carducci*, dopo l'affondamento nei pressi Capo Matapan. In quell'occasione 55 naufraghi furono ricoverati all'ospedale Regina Margherita; altri 105, giudicati in buone condizioni fisiche, ospitati in alloggi del Corpo dei Regi Equipaggi Marittimi e



La regia nave *Grandisca* di poppa a Napoli con la nave ospedale *California*

nove salme tumulate nel Santuario del Cristo Re, con una lapide che ricordava tutti i numerosi caduti nella tragica battaglia. Alcune di esse vennero successivamente rimosse dalle famiglie per la sepoltura privata e oggi solo due marinai vi rimangono tumulati.

Continuò ad operare negli anni della guerra e partecipò, tra l'aprile 1942 e il giugno 1943 a quattro missioni di scambio di prigionieri, con il trasporto di 6.380 uomini.

Alla proclamazione dell'armistizio la nave si trovava in navigazione verso Patrasso ma l'11 settembre dovette dirigere su Prevesa, catturata da

tedeschi che sbarcarono l'equipaggio e la incorporarono nella Kriegsmarine. Riprese servizio, con equipaggio misto italo-tedesco, il 3 ottobre 1943, impiegata dalle forze tedesche tra Gherogambo (Cefalonia), Prevesa, Patrasso, Corinto e Marsiglia, partecipando tra l'altro a diverse missioni di scambio di prigionieri feriti o invalidi in Spagna e in Egitto. Il 26-27 ottobre 1944 la nave lasciò Salonicco ma fu intercettata dal sommergibile *Vampire* della Royal Navy, al largo di Capo Paluiri e fatta approdare a Chio, ripartì scortata dal cacciatorpediniere britannico *Teazer* per raggiungere Alessandria d'Egitto e

sbarcare i feriti.

Successivamente trasferita ad Algeri, per sbarcare gli ultimi infermi a bordo, la *Gradisca* venne rilasciata il 20 gennaio 1945 e tornò in mano tedesca, senza tuttavia essere più impiegata come nave ospedale. Fermata infatti a Venezia a fine febbraio, la nave venne disarmata il 20 marzo 1945, dove venne rinvenuta alla fine del conflitto, nel maggio 1945. Nel corso della seconda guerra mondiale la *Gradisca* aveva svolto complessivamente 77 missioni sotto bandiera italiana di cui 74 per trasporto infermi e tre di soccorso; imbarcando complessivamente 15.662 tra feriti e naufraghi e 43.676 malati, risultando per attività seconda all'*Aquileia*. Restituita agli armatori il 2 maggio 1945, la nave venne trasferita a Trieste e sottoposta a lavori rimanendo di proprietà del Lloyd Triestino, ma requisita dal Mediterranean Shipping Board. La *Gradisca* riprese servizio il 4 novembre 1945, ma dall'inizio del 1946, durante la navigazione da Porto Said a Malta con a bordo civili e militari britannici, s'incagliò nei pressi dell'isolotto di Gaudio, arenandosi a circa cento metri dalla spiaggia. La falla e le successive negative condizioni meteomarine, ne provocarono lo sbandamento sulla dritta. Equipaggio e passeggeri furono tratti in salvo dall'incrociatore britannico *Orion*; la *Gradisca*, fu poi trainata a Venezia e quindi demolita nel 1950.



Abbazia



Oldenburg



Iris



Tripolitania



RD 55



Ringulv



Oronsay



Valsavoia

PRIMA NAVE DELLA FOTTA LAURO NAUFRAGÒ DURANTE I BOMBARDAMENTI

La città di Messina dal 29 luglio al 17 agosto del '43, è stata l'obiettivo di 2805 bombardamenti aerei e 4 navali. La città fu dilaniata dallo scoppio di 6542 tonnellate di bombe lanciate dalle Fortezze Volanti (Flying Fortress), i velivoli d'attacco diurno della United States Army Air Forces, che attaccarono la città 121 volte di giorno, mentre durante la notte furono i Wellington, i bombardieri britannici della Royal Air Force, responsabili di 225 incursioni.

Quel periodo fu il preludio dell'azione ancora più intensa, esercitata sempre da bimotori bombardieri statunitensi, *B-6 Marauder* e *North American B-25 Mitchell*¹⁹⁶. Il dominio dello Stretto di Messina fu uno dei principali obiettivi dell'operazione "Husky" dopo lo sbarco alleato in Sicilia, per sbarrare le vie di rifornimento alle forze dell'Asse.

In porto il 25 maggio si trovava il piroscafo da carico *Iris*, che aveva trasportato rifornimenti per la popolazione e i militari e fu colpita da un grappolo di bombe, durante un attacco aereo su Messina. Con larghi squarci in coperta e sulla fiancata, la nave affondò alla banchina Colapesce; fu recuperata nell'aprile 1944, riparata nei cantieri Maggiano e rimessa in servizio nel 1948.

Durante quell'incursione fu colpita dalle bombe di un bimotore segnalato dalla contraerea del Raggruppamento mitragliere difesa ravvicinata di Messina, come "apparecchio amico". Anche, nella seconda invasatura, la nave traghetto *Reggio*¹⁹⁷ fu centrata in pieno, e affondò anche la nave *Polluce* ormeggiata alla banchina Norimberga.

L'*Iris*, nave di 5 mila tonnellate, era stata costruita da William Doxford and Sons Ltd., Sunderland e varata il 28 marzo 1918 con il nome di *War Stag* per l'armatore londinese Watts, Watts & Co. Ltd. Nel 1919 fu acquistata da The Hain Steamship Co. Ltd. e ribattezzata *Tregonnell*, impiegata per 16 anni prima di essere venduta nel 1935, per 15 mila



La nave *Iris ex Tregonnell*, affondata a Messina il 25 maggio 1943 e poi recuperata nel 1944

650 lire all'armatore napoletano Achille Lauro e ribattezzata *Iris*. Fu la prima di altre sei "sorelle" che costituì l'embrione di quella divenne poi la più grande flotta del Mediterraneo di tutti i tempi e tra le più importanti aziende di sempre del meridione d'Italia; prima nave ad avere il fumaiolo azzurro con la stella bianca a cinque punte che divenne l'emblema sociale dell'armatore partenopeo. Con quella nave Achille Lauro sperimentò la sua filosofia imprenditoriale di non far viaggiare mai le navi senza carico; l'*Iris*, trasportava infatti grano dai porti del mar Nero a quelli del Nord Europa, e poi faceva tappa in Gran Bretagna dove imbarcava carbone destinato in Italia. Allo stesso modo, per ridurre al minimo l'incidenza dei costi per il passaggio del canale di Suez, venivano programmate operazioni di carico e scarico a ciclo pressoché continuo tra i porti dell'Europa e quelli dell'Africa orientale, dell'India e dell'Indocina. Lauro poi cointeressava alla proprietà delle navi molti fra i suoi dipendenti e collaboratori, riuscendo a suscitare in loro uno spiccato spirito d'appartenenza e maggiore dedizione al lavoro.

ERA STATA LA PIÙ GRANDE NAVE MERCANTILE GRECA DEL XX SECOLO

Lo Stretto di Messina a un miglio nautico di Capo dell'Armi all'imboccatura sud, custodisce il relitto di un cargo tedesco il *Ringulv* di 5155 tonnellate. Non un'anonima nave ma uno storico piroscafo, varato il 16 aprile 1903 da Napier & Miller Ltd., Glasgow con il nome di *Keramiai*¹⁹⁸ per CS & AS Vagliano, Grecia.

La sua imponente stazza lo collocò per l'epoca. al primo posto in termini di dislocamento della flotta di proprietà greca, in un periodo storico in cui la navigazione commerciale ellenica non aveva, in ambito internazionale, le dimensioni e il prestigio di oggi. Una tappa navale importante quindi dovuta all'armatore Athanasios Vallianos, proveniente da una famiglia legata alla navigazione, che aveva deciso di procedere con un investimento significativo, dando alla nave il nome di uno dei porti marittimi più storici di Cefalonia, che era anche il suo luogo di origine. Appunto la *Keramiai*, una nave da carico del cosiddetto "tipo a tre isole", ovvero con tre sovrastrutture separate (stiva, ponte, stiva che viste da lontano, davano l'impressione di tre isolotti. La nave rimase in possesso della compagnia di Cefalonia fino al 1915 e nel corso degli anni cambiò molti proprietari.

Nel 1915 fu acquistata dalla Den norske Amerikalinje (Norway America Line) e ribattezzata *Lyngenfjord*; venduta nel giugno 1924 a HM Wrangell & Co. A/S, Haugesund e rinominata *Sigrun*, fu ceduta poi nel 1929 a FN Nordbø, Haugesund, per essere convertita, con il nome *Norskehavet*, in nave officina di olio di aringhe. La nave fu rilevata nel 1930 dall'industria norvegese Norsk Sildeindustri A/S di Oslo e trasformata in stabilimento per la lavorazione delle balene e la conservazione dei prodotti del pescato. Per i successivi due anni fu impiegata per la caccia alle balene del Mar Glaciale Artico e venduta all'asta nel 1936 a HM Wrangell & Co., A/S, di Haugesund. Ceduta nel 1937 alla I/S Norskehavet (Bj. Gundersen), e quindi venduta nello stesso anno, a Skibs-A/S Ringulv (Olav Ringdal), di Oslo per esse-



Il cargo tedesco *Ringulv* di 5155 tonnellate di stazza

re convertita in nave da carico con il nome *Ringulv*¹⁹⁹. Durante il periodo bellico operando sotto il controllo tedesco, il piroscafo urtò la banchina del porto di Salerno, il 16 dicembre 1942 e si incagliò a Civitavecchia il 4 maggio 1943. Fu silurato e affondato il 14 giugno 1943 dal sommergibile britannico *HMS United* in posizione 37°54' N, 15°42' E nello Stretto di Messina. La nave era scortata dalla regia torpediniera italiana *Giuseppe Cesare Abba* che dall'entrata in guerra dell'Italia formava la V squadriglia torpediniere, di base a Messina, insieme alle similari *Dezza*, *Simone Schiaffino* e *Giuseppe La Farina* e l'allora recente cacciasommergibili sperimentale *Albatros*. La torpediniera *Abba* sganciò dodici bombe di profondità per colpire il sottomarino e raccolse quaranta dei sopravvissuti del *Ringulv*, altri marinai raggiunsero la costa su una scialuppa di salvataggio e venticinque furono i dispersi²⁰⁰.

La *Ringulv* concluse tragicamente un viaggio di 40 anni attraverso i mari e gli oceani; fu il più grande mercantile greco per un decennio, fino al 1913, quando i fratelli Empirikos costruirono il *Nestos* e l'*Oceanos* da 9.000 tonnellate e successivamente l'*Andreas*, con una capacità di 10.450 ton, che sarebbe stata anche la più grande nave da carico greca durante la prima guerra mondiale.

OSPITÒ LA SEDE “NAVIGANTE” DI MARISICILIA

Il piroscafo *Abbazia* di 3.819 tonnellate fece scalo per la prima volta a Messina il 10 gennaio 1931 per il Lloyd Triestino, società armatrice che assicurava i collegamenti con la Grecia toccando i porti di Genova, Livorno, Napoli, Catania, Patrasso, Pireo, Volos, Salonicco, Smirne, Candia, Napoli, Marsiglia, Imperia. Durante la seconda guerra mondiale requisita dalla Regia Marina la nave fu adibita, prima a quartier generale del generale Mario Roatta, comandante della seconda armata in Jugoslavia e poi a sede del comando Marisicilia di Messina, affidato al capitano di vascello Antonio Bobbiese, reduce dal comando sulla Regia corazzata *Conte di Cavour*, ammiraglia della quinta Divisione Navi da battaglia. Il primo aprile 1944 era stato istituito l'Ispettorato per i Servizi della Marina in Sicilia, destinando come sede la nave *Abbazia*, una delle poche navi italiane uscita indenne dalle due guerre. Era stata varata nel 1912 nell'Arsenale del Lloyd Austriaco, e subito destinata alla linea Trieste, Venezia, Brindisi, Corfù, Patrasso, Pireo, Costantinopoli, Smirne, Pireo. Dal 1935 al 1937 utilizzata come nave trasporto truppe, fu ceduta all'Adriatica che la destinò alla linea del Mar Nero, attraverso Istanbul con il porto di Costanza scalo capolinea, e poi Braila, l'importante porto sul Danubio. Il 21 aprile 1941 fu noleggiata per circa tre mesi dalla Deutsche Levante Line, società fondata nel 1889 per i servizi verso i porti del Mediterraneo orientale, del Nord Africa e del mar Nero.

Allo scoppio della seconda guerra mondiale, in viaggio da Pireo per Corfù e Durazzo, subì un attacco aereo dalle forze alleate; il 9 settembre 1943 fu fatta partire da Durazzo per destinazione ignota, dopo essere stata requisita ma non iscritta nel naviglio ausiliario. Fu riconsegnata il 17 gennaio 1946 e contemporaneamente noleggiata alla Società Tirrenia sino alla primavera del 1948 sulla linea Napoli, Palermo, Cagliari, e anche in coppia con la motonave *Barletta* sulla linea per il Pireo e Istanbul, e nel 1950, per i collegamenti da Trieste a Istanbul, Izmir per poi seguire



Il piroscafo *Abbazia* varata nel 1912 nell'Arsenale del Lloyd Austriaco fu una delle poche navi italiane scampate ai rischi di due guerre



Il ponte barche dell'*Abbazia*, nave che fu sede del comando di Marisicilia dall'aprile 1944

nel 1953, la linea dell'Egitto. Ritornò all'Adriatica nel 1956 e il 7 novembre arrivò a Genova da Istanbul per l'ultimo viaggio con tale armatore. All'inizio del 1957 fu trasferita a Trieste e ceduta il 23 dicembre, alla “Ameritalia” Società di Navigazione di Trieste per il disarmo e avviata quindi alla demolizione a novembre 1958, presso il Cantiere triestino Sidemar, a Servola.

DA MESSINA PER IL “SOGNO” D’AFRICA

Il piroscafo *Tripolitania* ormeggiò a Messina nel 1926, quando era stato venduto alla Compagnia Italiana Transatlantica - Citra di Roma che ne aveva mutato denominazione. Si chiamava infatti *Marzocco* la nave passeggeri e da carico che, dal 1919 per l'Etruria, Società di Navigazione di Roma, aveva gestito i collegamenti con il nord Africa.

La nave di 2.722 t.s.l., lunga 91,80 metri era stata varata nel cantiere Swan Hunter & Wigham Richardson, una delle più famose imprese di costruzioni navali del Regno Unito. Situata a Wallsend, nella contea di Tyne and Wear, l'azienda costruì molte delle navi più grandi e famose della prima metà del XX secolo, come la *RMS Mauretania*, che detenne il Nastro Azzurro e la *RMS Carpathia*, che salvò i sopravvissuti del *Titanic*.

Era stata denominata *War Tank* per la British Shipping Controller di Londra., e nel 1931 fu ceduta alla Florio, che la mantenne in servizio sulla stessa linea per l'Africa, disimpegnata anche nel successivo passaggio di proprietà alla Tirrenia. Con il trasferimento al Lloyd triestino nel 1937, i collegamenti furono limitati sino a Chisimaio, porto del capoluogo del commissariato del Giuba, nella Somalia Italiana, con circa 3600 abitanti, di cui 140 Europei, 1746 Somali, e 1087 Arabi

Nei primi giorni dell'aprile 1941, terminava definitivamente, dopo una sessantina di anni, la presenza stabile della Regia Marina nel Mar Rosso meridionale; era la fine del sogno italiano, iniziato nella prima metà dell'Ottocento e proseguito con i tentativi di penetrazione nel Corno d'Africa.

Il Comando della Regia Marina in quei giorni si rese conto che il “sogno” d'Africa volgeva al tramonto, per cui vennero date disposizioni per le ultime difese e evitare che le molte navi militari e civili potessero cadere in mani inglesi. Fu il “suicidio” collettivo di circa quaranta navi tra mercantili e ad alcune unità della Regia Marina, le torpediniere *Vincenzo*



Il porto di Messina con la *Tripolitania* ormeggiata nel 1955

Orsini e *Giovanni Acerbi*, la posamine *Ostia*, le due cannoniere *Porto Corsini* e *Giuseppe Biglieri*, i cinque Mas della 21^a Flottiglia, la nave cisterna nafta *Niobe* ed alcuni rimorchiatori che si autoaffondarono²⁰¹. Il piroscafo misto *Tripolitania* si autoaffondò il 6 aprile 1941 nelle isole Dahlak, arcipelago del Mar Rosso presso la costa eritrea, situate di fronte al porto di Massaua. Fu recuperata nel marzo del 1943, ed usata dagli inglesi come nave per rifornimenti e caserma fino al 31 ottobre 1946 e poi restituita all'armatore Lloyd Triestino, per essere utilizzata come nave passeggeri fino al 12 gennaio 1949. Rimessa in servizio, dal 1951 tornò ad assicurare lo scalo a Messina e nei porti di Genova, Napoli, Massaua, Mogadiscio, Chisimaio e Mombasa. Nei bacini di carenaggio del porto peloritano nel febbraio 1953, fu sottoposta a lavori, poi posta in disarmo a Napoli nel 1960, per essere demolita a Vado Ligure nel febbraio 1962.

DALLE ESCURSIONI A TAORMINA A NAVE TRASPORTO TRUPPE

La nave passeggeri *Oronsay* fece scalo nel porto di Messina una sola volta, il 6 settembre 1934, nell'ambito di una crociera nel Mediterraneo da Gibilterra a Napoli, con 468 croceristi a bordo. La nave arrivò alle otto del mattino per ripartire nel pomeriggio permettendo ai passeggeri le escursioni in città o a Taormina. La nave seguiva le rotte della cosiddetta Orient Line, estese dal 1954, attraverso il Pacifico fino al Nord America²⁰².

Il transatlantico britannico *Oronsay*, ventimila tonnellate, fu costruito per la Orient Steam Navigation Company su Clydebank e varato nel 1924. Per il suo viaggio inaugurale, il 7 febbraio 1925, partì da Londra per raggiungere Melbourne, Sydney e Brisbane. Il contingente militare australiano per l'incoronazione del re Giorgio VI e della regina Elisabetta si imbarcò sull'*Oronsay* nel 1937, per raggiungere il Regno Unito. Continuò ad operare su medesima rotta, estesa alla Nuova Zelanda nel dicembre 1938, fino allo scoppio della seconda guerra mondiale, quando nel 1939 fu convertita in nave trasporto truppe. Operò per la campagna di Norvegia nel 1940 e alla fine di maggio di quell'anno l'*Oronsay* fu utilizzata per l'evacuazione delle famiglie del personale della Royal Navy da Malta e sempre nel '40 salpò il 14 agosto da Liverpool, diretta ad Halifax con 351 bambini evacuati nell'ambito del programma Children's Overseas Reception Board. Partecipò poi all'evacuazione segreta della città norvegese di Narvik il 7 giugno 1940 e al trasferimento delle truppe dalla Francia. La nave proseguì nel suo servizio di trasporti bellici ma il 9 ottobre 1942, navigando senza scorta, nell'Atlantico sulla rotta da Città del Capo al Regno Unito via Freetown, fu silurata dal sottomarino italiano *Archimede*²⁰³. Trasportava 50 militari della RAF, e un carico di 1.200 tonnellate di rame e 3.000 tonnellate di arance.



L'*Oronsay* ripresa in navigazione nel 1925 e sotto i porti toccati nella crociera in Mediterraneo nel 1934



TRANSITÒ NELLO STRETTO PER LA KRIEGSMARINE

Nel 1939 la *Oldenburg*, transitò nello Stretto di Messina, senza fare scalo nel porto peloritano né in quell'occasione né durante i suoi venti anni di servizio; nave mista, da carico e passeggeri, da 8538 tonnellate, era stata varata nei cantieri tedeschi Flensburger Schiffsbau Gesellschaft il 20 febbraio 1923, per la Hamburg Amerikanische Packetfahrt A.G. - Hamburg-Amerika Linie - Hapag. Il 10 luglio partì per il viaggio inaugurale da Amburgo verso i porti dell'Asia orientale, rotta che non includeva il passaggio nello Stretto; successivamente per lo stesso armatore contribuì al trasporto in Europa della maggior parte delle esportazioni dalle Americhe effettuate con navi dell'Hapag, nel 1926, 118 per un totale di 670.000 t.s.l.. L'immagine rara che ritrae l'*Oldenburg* in navigazione da



capo Peloro verso sud, rappresenta una eccezionalità sicuramente collegata al periodo in cui, dal 15 luglio 1939 sino al novembre dello stesso anno, fu noleggiata dalla Kriegsmarine, la Marina militare tedesca.

Fu nuovamente requisita dall'agosto 1940 al giugno 1942, per il trasporto di truppe durante la seconda Guerra mondiale e il 28 dicembre 1943, al largo di Stadlandet (Norvegia), fu silurata dal sottomarino britannico *HMS Seadog*, che la colpì fatalmente a circa 2,5 miglia nautiche a est-nord-est di Honningsvåg, Selje, in Norvegia. L'*Oldenburg* aveva un equipaggio di 57 uomini più 26 militari addetti all'armamento della nave; il bilancio delle vittime fu di cinque morti e quattro dispersi.



Il piroscafo *Oldenburg* nello Stretto di Messina nel 1939

RD 55 E TORPEDINIERA GROPPO AFFONDATE IN PORTO

Nel corso di una campagna d'immersioni subacquee per l'identificazione del relitto giacente in prossimità del Molo Colapesce, all'interno dell'area portuale di Messina, una fruttuosa collaborazione si registrò nel 2014, tra la Soc. Cooperativa Ecosfera e la Soprintendenza del Mare della Regione siciliana per lo studio del reperto subacqueo. Furono confermate le condizioni del relitto del Regio rimorchiatore dragamine 55, rilevato nel corso di una precedente indagine del 2008, congiuntamente al 3° Nucleo Operatori Sommozzatori della Guardia Costiera ed al Diving "Oloturia Sub" di Messina. La presenza di una grande falla in corrispondenza del mascone di dritta confermò l'indizio più evidente della devastazione causata dal bombardamento che causò l'affondamento dell'*RD 55* che faceva parte del numeroso ed omogeneo gruppo di dragamine impiegato dalla Regia Marina. Costruito tra il 1919 ed il 1926 nei Cantieri Migliardi di Savona, fu in servizio, insieme all'*RD25*, nella base navale di Messina²⁰⁴, e affondò il 25 maggio 1943 alle ore 14.30 circa, nel corso del bombardamento aereo alleato che causò anche l'inabissamento della torpediniere *Groppo*.

L'*RD55* fu colpito da bombe d'aereo che per il contraccolpo causato dall'esplosione, spezzò gli ormeggi di poppa, fu trascinato lontano dalla banchina, ed affondò all'interno del porto. L'*RD25*, invece, si salvò ma il 16 agosto 1943 venne abbandonato in porto, forse perché in avaria, in conseguenza all'arrivo a Messina il giorno successivo, degli eserciti alleati. Tra il 1916 ed il 1929 la Regia Marina Italiana costruì cir-



Il Regio dragamine *RD25*, "abbandonato" in porto, in avaria, all'arrivo degli alleati a Messina nell'agosto 1943

ca cinquanta dragamine della classe RD (*Rimorchiatore - Dragamine*), progettati per appoggiare e soccorrere unità maggiori danneggiate oppure trovatesi in campi minati.

La regia torpediniere *Groppo*, affondata anch'essa nel porto peloritano, era stata varata a Castellammare di Stabia il 19 aprile 1942; apparteneva a una classe di navi realizzate per scortare i convogli lungo le insidiose rotte per il Nordafrica. La nave fu impiegata intensamente tra Italia, Libia e Tunisia e nella sua breve vita operativa fu coinvolta in molti scontri con aerei, navi e sommergi-

bili alleati, tra i quali l'affondamento del sommergibile britannico *Utmost*, il 25 novembre 1942 a una quarantina di miglia a est/nord-est di Capo San Vito. L'ultima missione del *Groppo* è legata alla scorta della motocisterna *Carnaro*, utilizzata per rifornire le basi della Luftwaffe e della Regia Aeronautica nel Mediterraneo. In trasferimento da Siracusa a Napoli, il 22 maggio del 1943 il convoglio di cui faceva parte, venne attaccato nello stretto di Messina dal sommergibile polacco *Dzik* che danneggiò la motocisterna, obbligandola a entrare nel porto di Messina a rimorchio della torpediniere *Clio*. Il *Groppo*, rimase invece in mare a dar la caccia al sommergibile, per poi rientrare in porto alle 9.30 del 25 maggio, due ore prima che la città fosse devastata dalle incursioni dei *B-24 Liberator* e dei *B-17 Flying Fortress* della U.S. Air Force. Ormeggiato in prossimità della banchina torpediniere, il *Groppo*²⁰⁵ venne colpito da due bombe perforanti che ne causarono l'affondamento a oltre 50 metri di profondità.

NON RIUSCIRONO A RAGGIUNGERE IL PORTO PELORITANO

I piroscafi *Valsavoia* e *Salemi* dovevano giungere a Messina nella notte tra il 2 e 3 febbraio 1943, ma non raggiunsero lo scalo siciliano; affondarono alle 11.20 del 2 febbraio 1943, con un carico di cemento, cereali, fieno e paglia per le truppe stanziate nell'Isola. Sul *Salemi* si disse, vi erano anche alcuni documenti indicati come "segreti" da consegnare a Marisicilia, il Comando Marina della Sicilia; ma dovevano essere certamente ordinarie disposizioni inviate da Supermarina al Comando di Messina, e che in tempo di guerra, classificate come riservate²⁰⁶.

Non vi era nessuna unità militare a scortare le due navi, anche se la settimana precedente, era stata segnalata la presenza ostile del sommergibile britannico *Safari*, salpato da Algeri il 20 gennaio, per pattugliare il golfo di Napoli. Il 2 febbraio il sommergibile subito dopo le ore 14, attaccò il convoglio dei due mercantili italiani a una decina di miglia ad est di Capri affondando il *Valsavoia* con tre siluri e il *Salemi* con i colpi del cannone da 76 mm, dopo che il piroscafo era riuscito ad evitare un terzo siluro che andò ad esplodere contro due faraglioni nei pressi della Torre Clavel a Positano. Al termine della missione il *Safari* rientrò ad Algeri l'8 febbraio. In quello scontro navale persero la vita sette uomini dell'equipaggio del *Salemi*, tra i quali il comandante Giuseppe Giovanni Volpe, mentre tra gli uomini del *Valsavoia* vi fu un'unica vittima ed i superstiti vennero recuperati dai pescatori della costiera sorrentina, che ricevettero successivamente un encomio del Governo e 95 lire di premio, per la generosa opera di soccorso dei naufraghi²⁰⁷.

Il *Valsavoia* era un piroscafo da carico, di 5733 t.s.l. lungo 117 metri ad una elica, costruito dalla Società Esercizio Bacini a Riva Trigoso nel 1919 e varato col nome *Rosolino Orlando*, per il Lloyd Mediterraneo Società di Navigazione di Roma. Dal 1923, dallo stesso armatore venne ribattezzato *Valsavoia* e dal 1937, ceduto all'Insa (Industria Navigazione Società Anonima) di Genova e il 7 aprile 1939, fu utilizzato



Il *Valsavoia* requisita a Messina nel 1941 e affondata il 3 febbraio 1943

dall'Esercito italiano per lo sbarco a Durazzo, sulle coste albanesi, durante la breve campagna militare dell'Italia contro il Regno d'Albania²⁰⁸. La nave fu requisita prima a Messina nel 1941, dal 25 agosto al 30 dicembre, e l'anno seguente a Genova, dal 22 ottobre al 29 dicembre 1942, ma non iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato²⁰⁹.

Il *Salemi* vecchio piroscafo tedesco di 1100 tonnellate, era stato varato nel 1912 nei cantieri Flensburger Schiffsbau Gesellschaft di Flensburg con il nome *Viola*, e operò per la Kirsten Adolf & Co sino al 1919, sulla linea Amburgo-Londra, prima di essere requisito ed impiegato dalla Marina Imperiale tedesca, durante la prima guerra mondiale. A conclusione del conflitto il *Viola* venne trasferito al Governo francese²¹⁰ in conto riparazione danni di guerra e nel 1923 ceduto alla compagnia Worms, Jose & Cie. di Le Havre, quale compensazione della perdita del piroscafo *Pontet-Canet*, da cui assunse la nuova denominazione. Dal 15 dicembre 1942 il *Pontet-Canet* venne trasferito alla Germania e successivamente all'Italia, a seguito degli accordi Laval-Kaufmann; quindi con bandiera italiana, ribattezzato *Salemi*, venne affidato in gestione alla Soc. Coop di Navigazione Garibaldi di Genova.



IL SECONDO DOPOGUERRA



Terminata la guerra, l'impegno prioritario fu quello di far ripartire l'economia del Paese attraverso la rifunzionalità dei porti per ricevere le materie prime e i prodotti energetici necessari e quindi la disponibilità di una flotta mercantile adeguata alle necessità. Lo Stato intervenne con misure economiche di sostegno per aiutare la ripresa e già nel 1945 furono stanziati 2,5 miliardi di lire per il recupero delle navi affondate o danneggiate nei porti o nei cantieri, che permisero di ricostruire o riallestire navi per 285.995 t.s.l. Nel 1947 furono assegnati 5 miliardi per completare navi impostate e non completate per 227.085 t.s.l. e un supporto arrivò dalla restituzione di 24 navi, sequestrate da Paesi neutrali o nemici, e dalla cessione di navi americane, con limitati oneri finanziari. Grazie alla garanzia offerta dallo Stato, gli armatori italiani, nel 1946, poterono acquistare 90 navi tipo *Liberty*, otto cargo N3 e 16 cisterne T2 rispettivamente per 800.000 t.s.l. e 1.200.000 t.s.l. complessive. Nel gennaio 1947 l'Italia di Navigazione ristabilì i collegamenti regolari di linea con le Americhe grazie a due navi restituite dagli alleati; il 20 gennaio partì da Genova per New York la motonave *Saturnia*, e il 29 gennaio, per il Sud America, il transatlantico *Principessa Giovanna*, ribattezzato *San Giorgio*. Nei mesi successivi, una volta rese disponibili e riallestite, furono immesse in linea, anche altre navi, tra cui il *Vulcania*. Al primo luglio 1948 la



Il dragamine meccanico *DR310* in uscita dal porto di Messina. Ex inglese, nel registro del naviglio da guerra italiano dal 1946, operò fino al 1949, per il dragaggio e la bonifica delle acque territoriali

flotta mercantile italiana registrava un dislocamento complessivo di 1.983.187 tonnellate, pari al 60 per cento della consistenza prebellica, e poté partecipare anche al trasferimento degli aiuti dell'ERP (European Recovery Program), più conosciuto come Piano Marshall. Di pari passo l'Italia procedette anche alla ricostruzione dei porti che nel 1949, raggiunse la capacità del 90 per cento rispetto al periodo prebellico. Per la componente della Marina militare, nel 1956 a seguito di accordi internazionali e in base al programma "MDAP" (Mutual Defence Assistance Program), furono trasferiti dagli Stati Uniti le unità M.S.O. (Mine

Sweeper Ocean), ridenominate *Salmone*, *Storione*, *Squalo* e *Sgombro* e dislocate nella base navale di Messina. Raggruppate nella G1 Squadriglia dragamine d'altura, alle quali si aggiunsero nel corso degli anni le unità A.M.S. (Auxiliary Minesweeper Series) che formarono la 53a Squadriglia composta dai dragamine costieri *Gelsomino*, *Giaggiolo*, *Vischio* e *Timo*, e dal 1975, la 74a Squadriglia composta dai dragamine *Aragosta*, *Astice*, *Mitilo*, *Polipo* e *Porpora*. Oltre al Naviglio per le contromisure mine, che operò nei bacini nazionali e nel Mediterraneo contribuendo a rimuovere migliaia di ordigni, la Base navale di Messina fu sede delle unità ausiliarie MTEF,

delle unità rifornitrici classe *Brenta*, *Adige*, *Piave*, della nave appoggio *Proteo* e negli anni '90 del Comando Squadriglia Pattugliatori d'altura (Comsquapat) e delle unità *Cassiopea*, *Libra*, *Spica* e *Vega*.

Il Comando Militare Marittimo Autonomo della Sicilia, dal 1959 assume il Controllo Operativo delle Unità in missione di Vigilanza Pesca nel Canale di Sicilia, del Marieliport di Augusta successivamente trasferito a Catania e rinominato Maristaeli, e dal 1972 dei velivoli *Breguet Br. 1150 Atlantic* in dotazione al 41° Stormo dell'Aeronautica Militare di Sigonella. Al Comando Militare Marittimo in Sicilia con sede a Messina nella zona falcata dall'insediamento nel 1922 sino al 2000, si sono succeduti 42 ufficiali superiori: i capitani di vascello Battista Tanca (4.1.1922-30.3.1923) e Ettore Rota (31.3.1923-10.3.1923); i contrammiragli Raffaele Fiorese (11.7.1923-12.3.1925); Antonio Foschini (13.3.1925-6.11.1925); Ernesto Di Loreto (7.11.1925-22.3.1926); Ettore Rota (23.3.1926-1.9.1930); Luigi Miraglia (2.9.1930-15.3.1931); Mario Falangola (16.3.1931-11.7.1931); Lamberto Vannutelli (12.7.1931-1.11.1932); Mario Falangola (2.11.1932-6.9.1933); il capitano di vascello Leopoldo Iervolino (7.9.1933-6.3.1934) ed il contrammiraglio Oscar Cerio (6.3.1934-24.10.1936); gli ammiragli di divisione Ildebrando Goiran (25.10.1936-10.4.1937); Riccardo



Una panoramica aerea della zona falcata di Messina negli anni novanta

Paladini (11.4.1937-2.6.1938); Pietro Barone (3.6.1938-12.8.1943); Antonio Bobbiese (13.3.1944-20.2.1945); Luigi Biancheri (21.2.1945-28.8.1945); Carlo Pinna (29.8.1945-31.5.1947); Vittorio De Pace (1.6.1947-28.2.1949); Giuseppe Lubrano (1.3.1949-31.1.1951); Enrico Mirti della Valle (1.2.1951-30.9.1954); Stefano Pugliese (1.10.1954-15.4.1955); Ugo Avelardi (16.4.1955-8.7.1956); il capitano di vascello Salvatore Pelosi (9.7.1956-21.8.1956) e gli ammiragli di divisione Giorgio Ghe (22.8.1956-19.10.1958); Ernesto Forza (20.10.1958-30.9.1960); Luigi Gasparri (1.10.1960-19.5.1962); Salvatore Pelosi (20.5.1962-30.11.1963); Alcide Bardi (1.12.1963-18.10.1966); Vincenzo

Vaccarisi (19.10.1966-3.11.1967); Mario Gambetta (4.11.1967-20.2.1970); Ferdinando Valsecchi (21.2.1970-15.1.1972); Vittorio Patrelli Campagnano (16.1.1972-6.5.1975); Antonio Scialdone (7.5.1975-30.6.1976); Luigi De Ferrante (1.7.1976-31.7.1979); Renato Giovanetti (1.8.1979-14.11.1982); Fiorenzo Rosso (15.11.1982-8.12.1986); Giuseppe Arena (9.12.1986-22.10.1989); Giovanni Iannucci (23.10.1989-8.12.1991); Pier Maria Lillo (31.12.1994-2.12.1998); l'ammiraglio di squadra Quinto Gramellini (3.12.1998-8.9.1999) e infine l'ammiraglio di divisione Oreste Guglielmino dal 9.9.1999 al 31.10.2002 a Messina.

Con Ordine del giorno del Capo di Stato Maggiore della Marina nr. 7 del 21 ottobre 2002, si stabilì il trasferimento del Comando Militare Marittimo Autonomo in Sicilia da Messina ad Augusta. L'effettivo insediamento avveniva il 1° novembre 2002 con incarico ad interim all'ammiraglio di divisione Oreste Guglielmino. Il Comando Militare Marittimo in Sicilia, trasferito da Messina ad Augusta, fu poi retto dall'ammiraglio di squadra Armando Molaschi (28.5.2003- 22.10.2007); dell'ammiraglio di squadra Andrea Toscano (23.10.2007-9.2010); dell'ammiraglio di divisione Salvatore Razittu (9.2010-10.11.2011); dell'ammiraglio divisione Raffaele Caruso (9.11.2011- 15.11.2013); del contrammiraglio Roberto Camerini (16.11.2013- 28.12. 2015); dell'ammiraglio di divisione Nicola De Felice (29.1.2015-18.12.2018) e dell'ammiraglio di divisione Andrea Cottini (18.12.2018) oggi in carica. Alla fine degli anni novanta nel quadro della riforma strutturale delle Forze armate e per la Marina in particolare si configurarono tre aree principali d'intervento, quella operativa, quella infrastrutturale e di sostegno logistico e quella formativa-addestrativa. L'area territoriale del sostegno prevede la concentrazione delle strutture nei poli principali di Spezia, Taranto ed Augusta. Per la problematica della base di Messina, come per quella della

Maddalena, legata ad una presenza della funzione territoriale di sostegno della Marina, fu valutata più non necessaria per l'assetto del tempo. La presenza in tali sedi, richiese quindi una riorganizzazione in senso riduttivo, che portò alla riconfigurazione e allo spostamento di comandi ed enti dell'area tecnico-operativa non più adeguati all'attuale situazione. Diverso il discorso dell'area tecnico industriale con la realtà arsenalistica di Messina – riferì l'allora il Capo di Stato maggiore della Difesa, generale Mario Arpino in sede di audizione nella quarta commissione al Senato, presente il ministro della Difesa Sergio Mattarella ed il sottosegretario per lo stesso Dicastero, Muro Minniti, “ha un futuro concreto e realistico legato alla manutenzione del naviglio minore della Marina. È una funzione significativa che sostanzia un futuro credibile per l'Arsenale di Messina nell'ambito dell'istituenda Agenzia della Difesa”. L'allora sindaco Salvatore Leonardi sul problema di Marisicilia e dell'Arsenale aveva avuto un incontro a Roma, nel dicembre del 1998, insieme al presidente della Provincia regionale, Giuseppe Buzzanca e la deputazione nazionale e regionale con Carlo Scognamiglio, all'epoca ministro della Difesa²¹¹. Nell'agosto del 1999 il sottosegretario alla difesa, on. Fabrizio Abate aveva poi confermato al sindaco Leonardi che “non sarebbe stata presa alcuna decisione senza la preventiva concertazione con le autorità locali e

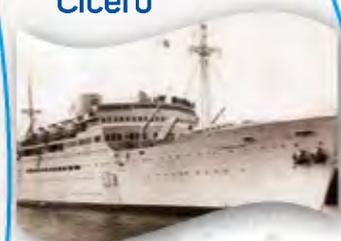
che da parte del Comando generale della Guardia Costiera vi era un interesse non soltanto ad utilizzare le infrastrutture della base di Marisicilia ma anche a provvedere al dislocamento di alcune unità navali della Guardia costiera”. Ma gli sforzi per evitare l'ipotesi di un trasferimento di Marisicilia, nell'ambito del programma di rilancio della vocazione marinara della città, risultarono vani nonostante l'impegno con la valorizzazione produttiva e industriale della zona falcata, per promuovere la configurazione in polo cantieristico integrato degli insediamenti esistenti. Con il rammarico generale prese avvio la fase di trasferimento ed adeguamento del Comando di Marisicilia, secondo la direttiva dettata nel 1996 e pervenuta nel 2002, alla fase conclusiva. L'allora Ministro della Difesa, Antonio Martino ribadì il mantenimento a Messina di numerosi servizi a supporto dell'Ammiragliato, nonché il progetto di potenziamento della Guardia costiera in città. Una scelta per dare piena attuazione agli indirizzi generali del processo di trasformazione delle Forze armate, considerando i nuovi scenari internazionali che apparivano, legati al controllo dell'immigrazione clandestina, ai compiti di tutela dell'ambiente marino oltre che del patrimonio archeologico sommerso ed alla vigilanza delle coste e sulla pesca marittima, tutte attività specifiche del Corpo delle Capitanerie di Porto²¹².



Herakles



Cicero



La Marseillaise



Canadia

ASPIRAVA A DIVENTARE UNA STAZIONE RADIOFONICA NEL MAR BALTICO

Una nave all'ancora, ormeggiata allo sbarcadere dinanzi il monumento alla Batteria Masotto, ha fatto parte dell'inconsueto panorama del porto di Messina, stazionando per alcuni mesi del 1955, prima di essere venduta all'armatore G. Bothén di Stoccolma. Restò in servizio fino al 1961, quando fu demolita da Persöner AB, nella città svedese di Ystad. Era la nave di salvataggio *Herakles* di Neptunbolaget, varata nel 1908 nei cantieri danesi Burmeister & Wain per Bergnings & Dykeri AB Neptun, di Stoccolma. Impegnata in oltre cinquanta anni di attività in recupero ed interventi di salvataggio di navi arenate o semiaffondate, la cronologia della sua operatività, registra tra l'altro l'intervento per salvare l'incrociatore torpediniere della marina svedese *Claes Ugglå* nell'estate del 1917, incagliatosi a Storgrundet a Gnäggen a sud-ovest di Ytterön. I tentativi per liberare la nave inclinata sulla fiancata di dritta, fallirono nella notte del 30 agosto 1917, quando l'incrociatore affondò. Nel 1945 insieme al *Valkyrian*, l'*Herakles* operò per salvare il piroscafo olandese *Trompenberg* di 2191 tonnellate lorde, che viaggiava da Hull a Domsjö, incagliatosi il 29 novembre sul Flasen sker, fuori Ulvöhamn. Il 31 gennaio 1950 su richiesta della marina reale svedese le navi di salvataggio *Herakles* e *Poseidon*, insieme alle navi corazzate *Äran* e *Vasa*, furono impegnate nel tentativo di disincagliare la nave *Valor*.

La curiosità legata alle vicende di questa nave, scaturisce proprio dalla sosta a Messina, nell'ultimo periodo di esercizio quando fu messa in vendita durante il fermo nella città peioritana. In quel periodo attirò l'attenzione di Jack Salomon Kotschack, un uomo d'affari e produttore cinematografico finlandese-svedese che aveva trascorso la maggior parte della sua vita in Svezia. Era più conosciuto come il fondatore della radio pirata Radio Nord che operò nel Mar Baltico all'inizio degli anni '60 e cercava a tale scopo un tipo di nave come



Il piroscafo *Herakle*, dinanzi il lungomare di Messina nel 1955

l'*Herakles*, che sembrava adatta all'impresa, ma dai consulenti l'imbarcazione giudicata "inappropriata perchè troppo piccola" fu quindi scaratata.

L'emittente radiofonica finanziata da McLendon e gestita da Kotschack, iniziò a trasmettere nel marzo 1961 da Stoccolma, fuori dalle acque territoriali svedesi, con lo scopo di rompere il monopolio radiofonico di stato che prevaleva nei paesi nordici. Oltre alla Svezia, le sue trasmissioni contenenti musica pop e pubblicità sono state ascoltate anche nel sud-ovest della Finlandia. Radio Nord trasmise per appena un anno e mezzo prima di essere bandita da una nuova legge imposta dal Nordic Council.

TRA LE PRIME NAVI FRIGORIFERO AD APPRODARE A MESSINA

A conferma della dinamicità economica che caratterizzò negli anni cinquanta, l'attività commerciale del porto di Messina, nel 1955 fece scalo nel porto peloritano la *Cicero*, una tra le prime navi cargo refrigerata apparse nello Stretto.

Era stata varata dal cantiere navale Henry Robb di Leith il 30 giugno 1954, e faceva parte di una triplice complessiva commessa della Ellerman Wilson Line, tra le più moderne navi da carico/passeggeri a vapore. Con le sue linee distintive era una nave di 2499 tonnellate di bell'aspetto, ben proporzionata nelle varie sovrastrutture che poteva ospitare fino a 12 passeggeri. Alla fine degli anni sessanta era stata impiegata dalla West India Docks con carichi di merci per il Nord Africa e poteva ospitare fino a 12 passeggeri

Nel 1970 fu venduta alla Maldives Shipping Ltd. di Male, armatore che la denominò *Maldiva Builder*, nome con il quale sette anni dopo, il 30 giugno 1977 giunse a Gadani Beach per la demolizione da parte della Ilyas Investments Ltd.



La nave frigorifera *Cicero* di 2499 tonnellate di stazza, varata nel 1954 fece scalo a Messina l'anno dopo

INCENTIVÒ IL CROCIERISMO NEL DOPO GUERRA

Il nuovo crocierismo postbellico vide la luce alla fine degli anni cinquanta ed una delle navi che contribuì alla diffusione di un diverso modo di viaggiare per mare fu *La Marseillaise*, nave francese varata nel 1944. Costruita nei cantieri navali de La Ciotat.s.l. come *Marechal Petain*; ne fu completato l'allestimento come *La Marseillase* solo nel 1949, dopo le riparazioni dei danni causati da un attacco di un sommergibile tedesco. Nave di 17408 tn. lunga 181 metri con un equipaggio di 236 uomini, poteva ospitare, 279 passeggeri in prima classe, 76 in seconda e 318 in terza. Iniziò l'attività crocieristica per l'estremo Oriente, il 17 aprile 1950 con la crociera nel Mediterraneo orientale durante la quale ormeggiò al molo Colapesce, sbarcando 300 crocieristi che visitarono Messina. Nel 1955 seguì la linea da Marsiglia per il Pireo, Alessandria e Beirut e l'anno dopo fece nuovamente scalo a Messina, prima di essere trasformata nel settembre 1956, in una nave ospedale nel corso dello sforzo congiunto di Francia e Regno Unito per la seconda guerra arabo-israeliana e durante il blocco del canale di Suez. Il transatlantico non fu coinvolto in un'azione militare contro l'Egitto, ma servì a trasportare truppe per la guerra in Algeria, una delle ultime colonie francesi. Nel 1957 cambiò armatore e nome rispettivamente Arosa Line - Compañia Internacional Transportadora e *Arosa Sky*. Nel settembre 1958 la nave fu venduta agli armatori Costa di Genova, che la denominarono *Bianca C*, avviando l'offerta di navi destinate alle crociera, dopo la richiesta generata dal flusso migratorio.

Dopo la seconda guerra mondiale, era stata promossa la cosiddetta Linea C, con navi passeggeri di alto livello, sviluppando i servizi di linea di merci e passeggeri per il Sud, Centro e Nord America²¹³.

La motonave *Bianca C* dall'aprile 1959, rinnovata con la possibilità di imbarcare 400 passeggeri, iniziò le sue crocie-



La Marseillaise, nave francese varata nel 1944 nei cantieri navali de La Ciotat come *Marechal Petain*. Nel 1958 la nave fu venduta agli armatori Costa di Genova, che denominarono *Bianca C*

re nei Caraibi, ma fu un'esperienza breve perché a bordo della nave il 23 ottobre 1961, mentre si trovava nella rada di St. George di Grenada nelle Antille, durante la manovra d'ancoraggio in rada, scoppiò un incendio che la distrusse²¹⁴. A rimorchio dalla fregata militare inglese *H.M.S Londonderry*, la *Bianca C*. sbandata ed in precarie condizioni di sicurezza, affondò il 25 ottobre a tre miglia al largo di Grenada, dopo che tutte le persone rimaste a bordo, erano state tratte in salvo.

TRASPORTÒ IL LEGNAME DELLA RICOSTRUZIONE POSTBELLICA

Uno dei segnali della ripresa delle attività economico commerciali di Messina alla fine della seconda guerra mondiale, fu l'arrivo in porto di navi da carico per la movimentazione di merci. Una di queste fu la motonave *Canadia* con un carico di legname per una delle aziende storiche della città nella commercializzazione del legno, quella dell'imprenditore Vincenzo Miloro²¹⁵. L'appuntamento fu annunciato dall'azienda che informò la clientela con un circolare inviata per posta, in cui si leggeva che "per la prima volta dopo il periodo di guerra, siamo riusciti ad importare dalla Svezia con la motonave *Canadia*, un carico di Redwood (ponentino) di Svezia, in tutto l'assortimento di spessori e lunghezze fino a 6 metri". Un legno di grande consumo, prima della guerra perché specialmente indicato nella costruzione di infissi esterni, persiane, finestre, portoni, avvolgibili resistente alle intemperie, duraturo nel tempo e di agevole lavorazione.

L'azienda Miloro di origini spagnole, si insediò in Sicilia ai primi del '600, grazie all'attività mercantile che svolgeva con le sue navi, con continui contatti con il porto di Messina, allora fra i più importanti nel Mediterraneo, scegliendo la Sicilia come luogo ideale per creare varie attività inerenti al commercio e la cantieristica navale. Le attività si modificarono nei secoli, seguendo le opportunità che la realtà economica offriva, continuando con l'attività armatoriale nell'800, la costruzione e riparazione di navi, la realizzazione di opere portuali anche all'estero, la produzione di botti in legno quando il porto di Messina era particolarmente attivo per la produzione serica, agricola, essenziera, vitivinicola e dell'olio. Dopo il terremoto di Messina del 1908, fu tra le ditte che presero parte alla ricostruzione, grazie alle segherie, che producevano tavole per le carpenterie e quindi alla costruzione di infissi fino alla seconda guerra mondiale, quando con il fermo di tutte le attività, l'azienda si convertì all'attività degli imballaggi. Dal dopoguerra, nella ricostruzione postbellica, gli interessi

si spostarono nel settore delle costruzioni edili, continuando con le importazioni e la distribuzione mediante una vasta rete di rivenditori di legname da costruzione, prevalentemente dai paesi del nord ed est Europa.

La nave da carico *Canadia*, giunta a Messina nel 1949 proprio in tale quadro di rapporti commerciali, era stata varata nel 1920 nei cantieri navali svedesi di Limhamns Skeppsvarf A/B, per l'armatore A/B Svenska Lloyd²¹⁶ di Goteborg, che nel 1950 la vendette a A.M. Vollmond di Copenhagen, rinominandola *Lise*. La nave passò con la stessa denominazione all'armatore finlandese W. Rostedt di Turku nel 1952 ma, tre anni dopo, il 3 marzo 1955 in rotta tra Randers, in Danimarca e Newcastle, a 10 miglia a sud di Laesø, baia di Aalborg, nel nord dello Jutland, urtò una mina, residuo bellico della seconda guerra mondiale. Una nave della Marina danese salvò 16 uomini e 3 donne, equipaggio della sfortunata *Lisa*, penultima nave finlandese affondata dopo la seconda guerra mondiale²¹⁷.



La nave da carico svedese *Canadia* venuta a Messina nel 1949



**LA CANTIERISTICA NAVALE
NELLA ZONA FALCATA**

La città di Messina ha una storica vocazione marittima esaltata da un lungo litorale, il cui territorio si affaccia sui mari Tirreno e Ionio, dall'assoluto talento paesaggistico e dalla consolidata componente cantieristica, da sempre fattore di crescita per lo sviluppo economico ed occupazionale di tutta la provincia. Un sistema portuale, nato e cresciuto come "piazza sul mare", non poteva poi che avere una stretta connessione con la costruzione e manutenzione del naviglio, mercantile e militare²¹⁸.

Non è un caso che la toponomastica cittadina annoveri una strada tra via I Settembre a via Vittorio Emanuele II, con il toponimo di via Darsena che ricorda appunto il sinonimo di "arsenale", specchio d'acqua interno al porto, posto al riparo del moto ondoso, dove ormeggiare navi ed imbarcazioni.

Il termine è legato al gergale *terzanà* che sarebbe stato evocato per il teatro di scontri tra musulmani e la Confraternità dei Verdi negli anni precedenti alla conquista normanna²¹⁹.

Il termine *tarzanà* o *tarzana* utilizzato anche per l'Arsenale o darsena di Venezia a metà del 1200, si rifà alla etimologia arabo-sicula deformando l'arabo *darcanah*, composto da *dar*, nel significato di casa, e *canah* o *senaa* nell'accezione di fabbricazione, costruzione, ovvero luogo della costruzione.

Anche per tale infrastruttura, la città

di Messina viene descritta ed elogiata dal geografo arabo Idrisi²²⁰, vissuto tra il 1099 ed il 1164, che dopo aver viaggiato in Mediterraneo, giunse in Sicilia e si stabilì presso la corte normanna di Ruggero II, di cui ne descrisse il regno. Su commissione del Re normanno l'autore magrebino compose infatti nel 1154 un compendio di indicazioni geografiche, noto come *Libro di re Ruggero*, i cui lo studioso arabo esalta l'arsenale dove è "[un continuo] ancorare, scaricare e salpare di legni", ovvero imbarcazioni "sia delle terre do' Rum sia de' Musulmani", intendendosi, rispettivamente, navi bizantine ed arabe²²¹. "Mirabilissimo poi il suo tra tutti i porti di mare; poiché non è sì grosso legno che non possa avvicinare da toccar quasi la terra: e vi si passa mettendo soltanto un' asse, su la quale salgono i facchini co' pesi in spalla. Né s'adopra barche per caricare e scaricare le navi, se non quando sorgano all'ancora a poca distanza. Così vedresti le navi attelate lungo la riva, come i destrieri legati a' pali o in spalla: e ciò per la immensa profondità del mare in questo Stretto che parte da Messina dalla Terraferma". È questa la descrizione di Abū l-Husayn Muhammad ibn Ahmad al-Kinānī, nato a Valencia nel 1145 e morto ad Alessandria d'Egitto nel 1217. Poeta, erudito e studioso di letteratura e scienze religiose, descrisse la Sicilia, nei due suoi soggiorni, nel 1183 e dal 1184 al 1185) sotto il

dominio normanno di Guglielmo II il Buono.

L'importanza dell'Arsenale di Messina e le sue attività furono poi esaltate dalle vicende del Vespro per poi ridimensionarsi agli inizi del Trecento, con la crisi complessiva della marineria siciliana. Continuò comunque l'attività costruttiva e di riparazione giungendo nel 1432, con il Re Alfonso al restauro dell'arsenale adiacente il Palazzo Reale²²².

Una valorizzazione emersa agli inizi del Cinquecento, con le avvisaglie dello scontro sul mare tra la Spagna e l'Impero turco con il suo alleato francese, che portò alla esigenza di avere nuove imbarcazioni ed alla decisione di costruire un nuovo Arsenale, fuori dal tessuto urbano, nella zona Falcata tra forte S. Salvatore e la Lanterna. Formato da sedici enormi capannoni, la struttura nel 1615, venne demolita per le carenze difensive che mostrava a fronte di possibili attacchi nemici²²³. La diminuita importanza del porto e la minore produzione navale alla fine del Settecento, lasciarono in una situazione di stallo la cantieristica peloritana che solo agli inizi dell'Ottocento, ebbe un incentivo con la ristrutturazione del vecchio Arsenale e nel 1876 con l'apertura del bacino di carenaggio, trasformato poi nel 1932, nell'Arsenale della Regia marina.

La città di Messina era stata quindi grande emporio navale dell'Isola, è



Particolare della veduta del porto e della città di Messina, 1713. Tempera di Gaspar Van Wittel con forte S. Salvatore, il Lazzaretto e la Palazzata di Giovanni Antonio Ponzello, collezione dell'Università di Messina

fu specie per la marina normanna, un “immenso vantaggio perché poté valersi dei legni, dei cantieri, degli attrezzi navali, degli uomini da remo, che prima servivano ai loro nemici, e perché, dominando essa le due rive dello stretto, più facile poteva riuscire ogni passaggio di rinforzi dal continente all'isola”²²⁴. E riferendosi alle vicende storiche del 1200, era appunto segnalato che “uguale attività regnava nei cantieri della Sicilia, e specialmente a Messina, sicché all'armata di Federico II ne traeva vantaggi”.

Peculiarità che perdurarono tra l'Ottocento e l'inizio del Novecento, e che convinsero tra l'altro una delle

famiglie più ricche d'Italia, i Florio ad investire parecchie risorse economiche nei cantieri navali di Messina²²⁵. L'urbanista Giuseppe Samonà nel 1969, traendo spunto da tali considerazioni, argomentò il proprio progetto per una visione architettonica, urbanistica, economica e sociale dell'area dello Stretto come una nuova “idea di città–regione dello Stretto, di area metropolitana cui offrire una direzione di sviluppo che sia il riscatto di una delle zone più favorite del Mediterraneo”. Quel progetto per Messina partiva dalle riflessioni per incrementare sul territorio la cantieristica navale per navi Ro–Ro, riorganizzare il

porto, rilanciando il sistema delle Autostrade del Mare per i traffici del Mediterraneo e costruire un nuovo fronte a mare a partire dalla Zona Falcata. Nell'ambito di una futura e possibile riorganizzazione infrastrutturale del Mezzogiorno si era ipotizzato poi il potenziamento della rete ferroviaria quale processo per rilanciare Messina come nuovo polo commerciale marittimo. Nella zona Falcata venne così insediato il polo industriale per la costruzione di navi con i cantieri e le imprese con adeguata capacità innovativa e con strategie commerciali da concentrare in tale area.



Arsenale



Degassifica



Palumbo



Cassaro



Rodriquez



Galea



Smeb



Intermarine



Maltese Falcon

ARSENALE

Nella seconda decade del Cinquecento, sotto l'imperatore Carlo V, si era registrato il forte impulso per la rinascita dell'Arsenale di Messina e la struttura navale messinese, sia per potenzialità che per posizione strategica, acquisì primaria importanza militare. Rapidamente potenziata e resa efficiente, incominciò a lavorare febbrilmente per costruire galee, galeotte, fuste e altro naviglio remico. Entro pochi decenni il vecchio arsenale, edificato di fianco al Palazzo Reale, per le sue dimensioni, si rivelò inadeguato a far fronte alle necessità costruttive del momento. La cartografia dell'epoca evidenzia cinque/sei capannoni ad arcate, in grado di ospitare non più di una dozzina di scafi in costruzione o in allestimento, con pochissimo spazio per scali o invasi all'aperto. Nella seconda metà del XVI secolo una potente flotta ottomana assalì l'isola di Malta, sede dei Cavalieri Gerosolimitani, la quale dopo eroica resistenza si salvò per l'intervento di una squadra di galee, partita da Messina, inviata dal Viceré Don Garcia di Toledo. Questo evento indusse il Viceré a realizzare (1565) un nuovo e più grande arsenale e si scelse un'area della zona falcata. Le stampe seicentesche mostrano il nuovo arsenale come una struttura di grandi dimensioni, occupante una vasta area della "falce" portuale, fra la Lanterna del Montorsoli e il forte del SS. Salvatore, costituita da una serie di lunghi capannoni, secondo i dettami della tecnica navale dell'epoca. Nel 1571 con il concentramento a Messina della potente flotta della Lega Santa, i cantieri e gli arsenali mostrarono la propria efficienza e furono in grado di soddisfare le esigenze di centinaia di navi da guerra riunite sotto il comando del principe Don Giovanni d'Austria. La vittoria di Lepanto e il successivo rientro a Messina della flotta vittoriosa, che trascinò al seguito numerose galee ottomane, esaltarono le doti e capacità organizzative delle strutture navali cittadine, nonché il



Il bacino e gli insediamenti nella zona falcata del porto di Messina riprese dalla Lanterna San Ranieri in una fotografia di fine '800

lavoro di rabberciamento e riparazione delle imbarcazioni danneggiate in combattimento.

Lo storico Arsenale Militare operò dal 1860, quando il comune di Messina, con l'avvento delle navi in ferro con propulsione a vapore per la Marina Mercantile, affidò al Genio Civile la costruzione di un bacino di carenaggio in muratura. Al termine della gestione privata, esercitata dal Consorzio cittadino, l'Arsenale nel 1932, passò definitivamente alle dirette dipendenze dell'allora Regia Marina.

Dopo la seconda Guerra Mondiale il bacino assunse un ruolo strategico, ed emerse la necessità di estenderlo, considerando che la lunghezza di allora (104 metri) non era sufficiente per mettere a secco le unità tipo *Liberty*, specie quando era necessario eseguire lo sfilamento degli assi delle eliche. Negli anni '50 si diede inizio ai lavori di prolungamento e allarga-



Il bacino di carenaggio in muratura nella zona falcata del porto di Messina

mento del bacino, opera che venne completata nel 1954 e dagli anni '60 fino alla fine degli anni '90, vennero affidati all'Arsenale Militare della Marina i lavori di grande e piccola manutenzione di dragamine, pattugliatori, cisterne, e lavori occasionali sulle unità in transito. Nel 2001, con il passaggio dell'Arsenale alla gestione dell'Agenzia Industrie Difesa, venne estesa l'offerta di servizi anche al mercato civile, che con uno stabilimento strutturato e qualificato per svolgere riparazioni e modifiche sul naviglio militare e mercantile. Oggi si estende su una superficie di 55 mila mq, dispone di banchine di ormeggio e di due bacini di carenaggio, uno in muratura che può ospitare navi fino a 150 metri e uno galleggiante che solleva mezzi navali fino a 800 tonnellate. Valorizzando le proprie capacità nella cantieristica navale,

l'Arsenale ha eseguito il refitting di diverse tipologie di unità navali tra le quali i pattugliatori con compiti OPV (Offshore Patrol Vessel). Registrando una progressiva riduzione delle commesse istituzionali, si è dato impulso allo sviluppo di una politica commerciale per acquisire ordini nel mercato privato, sfruttando il vantaggio competitivo derivante dalla disponibilità dei due bacini, indispensabili per gli armatori locali. Definito inoltre, negli ultimi anni, un contratto quinquennale con la Società RFI e concretizzato il contratto quadriennale con la Società "Zancle 757", operando nel settore di grandi yacht. Per la Marina Militare l'Arsenale continua a garantire sia l'attività di manutenzione programmata sulle Unità in sosta lavori, sia quella straordinaria per avarie sulle navi operative in transito.

IL CANTIERE CASSARO

All'inizio del 1918, la ditta Cassaro, poi Zancla, poi Società anonima Cantiere Navale Zancla, ottenne in concessione annuale il tratto di arenile dal bastione Norimberga alla spiaggia di Mare Grosso, per impiantare un'officina navale, con scuola gratuita per apprendisti e alaggio navi verso il mare.

Lo stabilimento, voluto dal comm. Guglielmo Cassaro segnò la storia della cantieristica messinese con l'innovativa organizzazione del cantiere ed il funzionamento di un sistema elettromeccanico di sgancio della nave dalle strutture nello scalo, per consentirne il varo. Il 22 gennaio 1953 il cantiere varò la *Alphard*, definita dalla stampa del tempo come la prima "motonave costruita nel dopoguerra" alimentando la consapevolezza della rinascita della cantieristica; lunga 82,5 metri aveva un dislocamento di 983 tonnellate ed era stata realizzata per la Transmare, Società di Navigazione e Commercio di Messina, per essere impiegata tra Italia ed Africa Occidentale. A settembre del 1953 seguì il varo della gemella *Vega* e nel corso degli anni Cinquanta, la costruzione della *Gemma*, sempre per la società Transmare line, mentre la Società anonima Cantiere Navale Zancla, realizzò per l'armatore palermitano Mela, la motonave *Gioia*. Quindi nel 1955 varò la *Indus* per la Società Siciliana di Navigazione Internazionale di Palermo, utilizzata nei collegamenti tra l'Italia e l'Africa, passata nel 1974 alla Società Siciliana di navigazione Industriale e poi demolita nel 1981.

Il consolidamento dell'attività si registrò con la costruzione di tre navi per la Siciliana Regionale di Navigazione, la Navisarma che poi sarebbe divenuta Si.Re.Na e Si.Re.Mar., costituita il 25 maggio 1953, per iniziativa di Ignazio Cirrincione ed Emanuele Maiolino. Erano navi impiegate sulle rotte da Messina, Milazzo Isole che arricchirono la flotta dei "vaporetto", come si definivano allora, per collegare l'arcipelago eoliano alla Sicilia, garantendo la mobilità degli isolani,



La motonave *Lipari* della Navisarma, varata il primo luglio 1956 dal cantiere Cassaro

specie d'inverno, e soprattutto consentendo quel crescente flusso di turisti, in anni di sviluppo delle Eolie. La prima fu la *Lipari* la "lussuosa nave motonave da passeggeri" come era indicata nell'invito per il varo della nave che avvenne a Messina, nei Cantieri Cassaro, il primo luglio del 1956. Era una motonave tanto attesa che inorgogliava gli isolani quando, proveniente da Messina, preannunciava il suo arrivo, prima che fosse visibile, con un lungo fischio di sirena. Una nave da crociera in miniatura, con i suoi saloni, punti bar e le sue accoglienti cabine, 64 cabine doppie di prima classe, oltre 40 le multiple, tutte rese funzionali ed accoglienti con arredi in legno che contribuivano a creare un fascino di un'antica marineria. Al resto ci pensava la sala ristorante con tovagliato di pregio, piatti in porcellana e bicchieri di vetro tutti con il logo della Navisarma, come le posate e le *cloche* per i piatti



La motonave *Graziella Zeta* della Società Zeta di Palermo, costruita nel cantiere Cassaro negli anni '60

di portata in argentone. Il ponte di comando della nave era molto ampio, con una timoneria funzionale, proprio a propra dell'accesso alla sala nautica, destinata al carteggio. Dalle alette di dritta e sinistra, corredate da un elegante carabottino in teck, si aveva una visione completa durante le manovre di ormeggio. Dal 1° gennaio 1974 la nave passò alla Società Sirena di Palermo, dal 31 dicembre 1975 con la flotta della Si.Re.Mar. che con l'entrata in servizio della *Piero della Francesca* la pose in disarmo, avviandola ad una precoce demolizione ad Ortona, il 27 novembre 1981.

Le altre due realizzazioni gemelle furono la *Basiluzzo* e la *Vulcanello*, varate rispettivamente il 18 marzo e il 17 luglio 1962 costruite su progetto della "Techint" di Genova degli ingegneri Averame e De Ferrari. Potevano imbarcare 700 passeggeri sul ponte, 200 in prima classe e 500 in turistica, di cui 16 in cabine doppie, 450 con posti a sedere e altri 250 nelle zone libere sui ponti. Nel 1983 con l'entrata in esercizio del traghetto *Caravaggio*, la *Vulcanello* fu venduta alla compagnia greca Afea Maritime Company di Atene, prendendo il nome di *City of Poros*. La *Basiluzzo* nel 1985, fu venduta

alla greca Canopus Shipping, del Pireo per Kykladic Cruises con il nome di *City of Andros* e quindi fu acquisita dalla Blu Cruises, come *Citalia*, e dal luglio 2009 rinominata *Capri*, dal nuovo armatore italiano, Multiservice Group S.r.l.

Nel 1958 il cantiere Cassaro varò l'oil tanker *Graziella Zeta* di 2675 tonnellate per la Società armatrice Zeta di Palermo che la utilizzò sulla Linea Genova e Marsiglia, poi venduta e divenuta *Isola Blu* fu dismessa. Alla fine del decennio al cantiere arrivò la commessa dell'armatore francese Denis Freres per la costruzione della *Saint Louis*, di 5477 tonnellate di stazza, varata nel 1959. Per le sue dimensioni, necessitando maggiori spazi per le manovre, si procedette allo smontaggio della porta Grazia²²⁶, ricomposta nel 1961 a piazza casa Pia. Il cargo nel 1968 avrebbe cambiato nome in *Ariana*; nel 1972 in *Concordia Ariana* e nel 1973 *Joseph Maurel* per l'armatore francese Maurel et Prom, denominazione con cui fu demolita il 19 giugno 1984 a Xingang in Cina. Nel 1961 il cantiere varò poi il cargo *Gemma* per l'armatore Palmira Madre S.a. S. di Messina e quindi nel 1964 la cisterna *Agile* per la Alpha società di navigazione di Palermo e la nave cisterna *Agostino Napoleone* per la Compagnia Sicula di Navigazione mista spa e la *Croce del Sud*, per la palermitana Me.Di.Ma. ed anche la *Capo Passero* nel 1969, per l'Impresa Marittima Augustea di Siracusa

Nel 1968 divenne committente per due navi traghetto per la scommessa armatoriale della Tourist Ferry Boat, società costituita nel 1966 da Giuseppe Franza, che dopo l'acquisto dei traghetti *Tourist Ferry Boat Primo* e *Tourist Ferry Boat Secondo*, avviò il collegamento più rapido con la rotta Messina-Villa San Giovanni. La flotta si arricchì con l'inserimento delle due nuove navi, la bidirezionale *Filomena Maticena*, varata nel 1967, in grado di imbarcare quattordici autotreni con rimorchi o 96 autovetture e il 16 dicembre 1967, con il varo della gemella *Antonio Amabile*, consegnata nel febbraio 1968, con portellone a prua ed a poppa, oggi rinominata *Green Lipari* ed ancora in servizio tra Milazzo e le Isole Eolie per la compagnia Green Fleet Srl.

Le ultime realizzazioni dei cantieri Cassaro sono datate 1969 col varo della piccola *Igea* per l'Autorità portuale di Palermo



Il varo del traghetto *Antonio Amabile* nei cantieri Cassaro nel 1967

e dopo l'arrivo della crisi del Cantiere, con altre due navi gemelle, nel marzo 1975 *Monica Russotti* e *Laura Russotti*, costruzione n. 140, per la Società Armatoriale Turistica Mediterranea So.At.Me. di Messina. Il gruppo fu al centro di battaglie legali, e dovette vendere la prima nave, che sotto bandiera liberiana fu rinominata *Gisella*, mentre la costruzione della *Laura Russotti* fu completata per una compagnia di bandiera liberiana, e rinominata *Seaspeed Trailer*. Cambiò in seguito vari nomi, *Tambu Express*, poi nel 1980 *Adelaide*, e *Roada* nel 1984; *Sredetz* nel 1986, prima di essere demolita ad Aliaga, nel settembre 2010.

Sul finire di quella stagione i cantieri Cassaro, che avevano dato lavoro, tra diretto e indotto, a circa 400 persone, scomparvero, innescando nella città il confronto per la prima volta, sulle contraddizioni del suo sviluppo e il dramma della perdita collettiva dei posti di lavoro. Messina perdeva infatti la capacità industriale nel settore delle costruzioni navali da cabotaggio e si registrarono scioperi e manifestazioni promosse dalle confederazioni sindacali, accompagnate dal coinvolgimento delle Istituzioni. In sede regionale si concretizzò proprio la soluzione della vertenza con l'assunzione di tutti i dipendenti del Cantiere Cassaro presso la SMEB, una società appena formatasi per l'esercizio del bacino di carenaggio che la Regione Sicilia aveva costruito a Messina per incrementare l'attività delle riparazioni navali.

Rilevato negli anni ottanta dall'Ente Porto dopo il fallimento del cantiere navale "Cassaro", il complesso cantieristico venne dato in concessione alla Smeb per incrementare le potenzialità dell'impianto del bacino di carenaggio²²⁷ a cui era attiguo e in cui la stessa Smeb operava dal 16 luglio 1972. Il cantiere aveva nel 1971 già realizzato l'*Espoir* di 1168 tonnellate che assunse vari nomi *Navis* (1975), *Ocean Explorer* (1977), *Balder Diver* (1977), *Explorer* (1981), *Lucien Beaufort* (1987) e *Bon Espoir* (1993), prima di essere dismesso con la bandiera olandese. La *Carpaccio* fu la prima nave ospitata in bacino per i lavori allo scafo, il 26 giugno 1975.

I cantieri Smeb furono poi interamente rimodernati mediante importanti investimenti erogati dalla Regione, con i quali fu possibile installare adeguate attrezzature industriali che lo resero subito operativo per importanti realizzazioni navali. Nei primi sette anni di attività in bacino entrarono oltre 150 navi per interventi manutentivi e pur indirizzati all'attività di riparazione navale, i cantieri nel luglio 1989 in bacino, completarono l'assemblaggio dei blocchi di prefabbricazione di due motocisterne di 4200 tonnellate di portata lorda, per il trasporto di prodotti chimici. Nel 1990 fu la *Messana*, una nave cisterna da 2910 tonnellate, gestita dalla società Garibaldi fino al 1995 e nel 1991 omaggio alla città dello Stretto con il varo della nave cisterna *Mata-grifone* divenuta poi dall'ottobre 2008 *Pointe Du Sablon* e quindi *Sichem Sablon*. Nel 1999 altro varo con la *Cezanne* per l'armatore francese Provence Lines di Avignone che da giugno 1999 effettuò crociere tra Fiumicino, poi Civitavecchia, Viareggio, Portofino, Montecarlo, Arles e Avignone. Un paio di viaggi furono fatti anche per Port St. Louis ed uno per Napoli, noleggiata ad una agenzia americana che si occupava di tours di ex studenti di Università americane. La nave dal 2002 cambiò vari armatori e nominativi prima

con la denominazione *Aliya*, nel 2003 e nello stesso anno *Cezanne Gi. A*²²⁸; nel 2008, *London Night*, con bandiera del Belize per l'armatore London Marine; nel 2008 *Kazan*, per la compagnia russa Tartan Shipping e ceduta all'armatore olandese Roborg BV prese il nome *Kurmangasy*; e infine nel 2010 con bandiera del Kazakistan e stessa denominazione, fu trasformata in nave alloggio.

Il 9 ottobre 2003, il Tribunale di Messina dichiarò il fallimento della storica industria, fino ad allora punto di riferimento nazionale nel settore della cantieristica navale, riparazioni navali e carpenteria²²⁹.

Il 18 febbraio 2004 dopo una lunga trattativa con le Istituzioni e gli Enti interessati si stipulò un Protocollo d'intesa per la creazione di un polo di eccellenza della nautica comprendente la "zona falcata" di Messina, su cui insisteva sia l'ex Smeb, l'area di degassifica, e anche la zona ASI della fascia tirrenica, dove alcune aree erano state vincolate dal P.r.g. a supporto della cantieristica da diporto.

Il 25 giugno 2004 la curatela fallimentare attivò il prosieguo di una parziale attività lavorativa all'interno del bacino attraverso la Società "Progetto Smeb" appositamente costituita dalla stessa curatela, che vi partecipò con una quota del 25%, e la Rodriguez Cantieri Navali che aveva il cantiere nell'area limitrofa²³⁰.

La "Progetto Smeb" operò solo pochi mesi, riassumendo soltanto due lavoratori tra quelli in CIGS, perché nel frattempo tutta l'area era stata posta sotto sequestro dalla magistratura in quanto altamente inquinata e il bacino stesso giudicato inagibile. All'Ente Porto venne dato incarico di redigere il bando per l'assegnazione dell'area ex-Smeb attraverso una pubblica gara prevedendo una valutazione privilegiata per quanti si fossero assunti l'impegno dell'assorbimento dei dipendenti.

Ma dopo il fallimento, l'impianto sottoposto a sequestro



Visione generale dei cantieri Smeb che operarono nella zona falcata del porto peloritano fino ai primi anni del 2000

giudiziario, rimase fermo ed inutilizzato per lungo tempo con tutti i problemi di inquinamento che ne derivarono. A seguito di alterne vicende, vennero prima predisposte le indagini conoscitive e poi successivamente venne finanziato dalla Regione, tramite l'Ufficio del Commissario per l'Emergenza Rifiuti e Bonifiche l'azione di MISE - messa in

sicurezza di emergenza - per l'intero complesso industriale. Nel 2006, l'insediamento venne in parte annesso alla Stazione di Degassificazione ed in parte dato in concessione alla società Palumbo S.p.A., che sarebbe subentrata alla Smeb quale parte integrante del complesso industriale del bacino di carenaggio.

STAZIONE DI DEGASSIFICAZIONE, EUROBUNKER ED INCENERITORE

Nel 1972 l'Ente porto di Messina aveva affidato alla Smeb, l'incarico di studiare un progetto di trattamento dei residui provenienti dallo stoccaggio di prodotti petroliferi e dal fondo delle navi cisterna. A seguito di ciò la Regione Sicilia con L.R. n.45 del 06 giugno 1975, finanziò la realizzazione dell'opera la cui costruzione fu affidata in concessione alla stessa Smeb, che già gestiva il bacino all'interno del porto. L'importante complesso industriale a servizio delle navi petroliere che attraversavano lo Stretto di Messina, fu realizzato dall'impresa Cidoni del gruppo Condotte d'acqua, per le opere a mare e dall'impresa Acqua del gruppo Techint, per quelle a terra. I lavori per un importo complessivo di 25 miliardi di lire, iniziati nel maggio 1979 furono completati nell'ottobre del 1982, e dopo dodici mesi di prove tecniche e collaudi, l'entrata in esercizio avvenne il 16 novembre 1983 con un rilevante indotto in termini occupazionali. La stazione di degassifica di Messina fu la prima realizzata in Italia e la più avanzata sul piano tecnologico tra quelle attive nel bacino del Mediterraneo. La prima nave ad essere trattata fu l'*Agip Lazio* della Snam di 250 mila tonnellate di stazza lorda.

Maturata la consapevolezza del recupero ambientale dell'area, il primo passaggio per la riconquista alla città della Zona Falcata della città, si registrò nel giugno 2016 con l'avvio dei lavori di demolizione dell'ex stazione di degassifica, luoghi che storicamente identificano il sito su cui si è sviluppato il primo nucleo stabilmente abitato della città e che ha dato origine alla sua antica denominazione di Zancle²³¹.

Tutto era scaturito il 19 agosto 1919, con l'Amministrazione finanziaria dello Stato che nella zona falcata aveva dato una concessione trentennale alla Società Anonima Italo Americana Petroli (Siap) poi Siap Esso e poi Esso Standard Italiana, poi Eurobunker, con sede a Genova. Si trattava di 18 mila metri quadrati di demanio patrimoniale, per creare

un deposito di petrolio, benzina ed affini, compresa una parte dei magazzini Generali, costruiti per indennizzare la città degli antichi privilegi perduti a seguito dell'Unità d'Italia. Con sentenza del Tribunale di Messina del 27 giugno 2018, l'Eurobunker, titolare dei depositi costieri utilizzati per lo stoccaggio dei prodotti petroliferi e collegati all'impianto di pompaggio del Molo Norimberga, fu dichiarata fallita. Il Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana, con Sentenza numero 184 pubblicata il 18 marzo 2020, respinse il ricorso con il quale il curatore fallimentare di Eurobunker Srl, chiedeva la riforma della decisione del Tar di Catania 2898/2016 che aveva confermato la validità degli atti emessi dall'Autorità Portuale per il diniego di concessione e l'ordine di sgombero delle aree. A seguito di ciò nel 2022, l'Autorità di sistema portuale ha deciso di agire in danno alla curatela fallimentare della vecchia azienda operante nella Falce, e ha presentato il Piano propedeutico di caratterizzazione ambientale riguardante la Zona falcata, avviando le procedure per la complessa operazione di demolizione delle enormi cisterne accanto alla cinquecentesca, Lanterna del Montorsoli.

L'Autorità portuale dello Stretto, nel quadro poi di un nuovo piano regolatore dei porti di Messina e Milazzo, ha confermato la volontà di continuare ad assecondare la vocazione cantieristica della zona falcata, ove per quasi 20 anni vi è stato un contenzioso con l'Ente autonomo portuale di Messina (Eapm) per stabilire la proprietà delle aree ricadenti nella cosiddetta Falce. In tale logica va letto l'accordo risolutivo del marzo 2015, con cui l'Autorità portuale di Messina rinnovò, sino al 31 dicembre 2028, la concessione demaniale marittima di un'area complessiva di 34 mila e 600 metri quadrati, di cui 3 mila e 800 di specchio d'acqua, alla Intermarine spa, ex Rodriguez. Una decisione postuma all'accordo siglato il 24 aprile del 2014, tra la Regione e le due istituzioni, per la



Immagine aerea con i resti della cinta della Cittadella, gli impianti di degassifica e in fondo il faro di San Raineri

chiusura dello stesso Ente portuale e la realizzazione a Giammoro del punto franco, per il quale Eapm era stato istituito nel 1953.

Determinazioni assunte anche per proseguire quel processo di recupero ambientale della zona falcata, dopo i danni generati dall'attività di degassifica della Smeb, e dall'ex inceneritore di rifiuti urbani, concepito nel 1973 dalla ditta Cifindus di Zurigo. Primo in Sicilia l'impianto aveva due linee di funzionamento da 110 tonnellate al giorno ed era dotato

di una grande vasca, all'interno della quale i mezzi della nettezza urbana conferivano i rifiuti, accedendo attraverso un ampio piazzale vista mare. L'impianto operò fino al 1990, fermato e abbandonato nel 1994, fu demolito nel 2017 per dare argomentazione, a fianco di quella cantieristica, alla vocazione turistico-culturale della zona falcata, favorita dalla presenza della fortezza della Real Cittadella, bene storico del XVII secolo.

RODRIQUEZ

Il 22 maggio 1941 la ditta Arcidiacono De Vita, poi società Sicula Navale Meccanica, quindi Naval Tecnica, e infine Rodriquez, aveva chiesto la concessione di un'area di 3517 meri quadrati, lungo la darsena dello sporgente Libia per trasferirvi l'officina meccanica navale ausiliaria della Regia Marina di cui era titolare²³².

Il piccolo cantiere fondato nel 1887 da Leopoldo Rodriquez, si era già insediato con una "baracca" di duecento metri quadrati con un centinaio di operai avevano cominciato con interventi per piccole riparazioni alla regia torpediniera *Bersagliere*²³³.

Le commesse aumentarono anno dopo anno anche per gli interventi di riparazione a sommergibili e navi, durante la seconda guerra mondiale e, alla fine del conflitto, era parte di quel tessuto produttivo che contribuì alla consapevolezza della città, uscita distrutta dalla guerra, di ricominciare a vivere. La definitiva affermazione dell'azienda avvenne



Il cantiere Rodriquez nella zona falcata, nel 1952 quando era anche officina carri e locomotive per le Ferrovie dello Stato (foto Saro Armone)

con le intuizioni del Cavaliere del lavoro Carlo Rodriquez (1910-1992), che aveva ereditato l'attività dal padre Leopoldo nato a Lipari il 27 giugno 1866. Venuto a conoscenza di studi tedeschi sull'aliscafo, si interessò al progetto e nel 1956, con la consulenza tecnica dell'ing. Frederik Lobau, varò il *Freccia del Sole*, primo aliscafo. Fu una rivoluzione nei collegamenti marittimi, la cui intuitiva progettazione risale all'inizio del novecento, quando l'ingegnere Enrico Forlanini, inventò "l'idroplano o idrottero", ossia una imbarcazione che da fermo si sosteneva sull'acqua per la legge idrostatica, e quando acquistava velocità emergeva completamente dall'acqua rimanendovi appoggiata e sostenuta da alcune piccole ali sommerse e che dall'acqua traggono sostentazione in modo identico a quello con il quale le ali degli aeroplani traggono sostentazione dall'aria.

Da Messina, quella idea si sviluppò industrialmente in tutto il mondo, con i cantieri navali fondati da Leopoldo Rodriquez. Poi nel 1958, con Carlo Rodriquez che nel 1957 costituì la Aliscafi S.p.a., con sede a Messina, si definì anche la gestione e l'esercizio commerciale del nuovo mezzo di collegamento. Da quel primo *Freccia del Sole*, 49 t.s.l. con capacità di 72 passeggeri, sperimentato nella stagione estiva del 1956 anche per le Isole Eolie, seguirono sino al 1961 i nuovi battelli: la *Freccia delle Eolie* (luglio 1957), la *Freccia del Tirreno* (giugno 1958), la *Freccia dello Stretto* (luglio 1960) e la *Freccia del Peloro* (luglio 1961). Dal 1964, con la trasformazione della S.p.A. Aliscafi in Aliscafi - S.N.A.V. S.p.a., sempre con sede a Messina, Rodriquez sviluppò una seconda serie di aliscafi più grandi, denominati PT 50 con capacità 125 passeggeri, 35 nodi di velocità e circa 130 t.s.l. La prima unità fu la *Freccia d'Oro*, consegnata a marzo del 1960, cui seguirono nel 1963, la *Freccia di Messina* (ex *Flecha de Oriente*) che il 12 giugno 1986 s'incendiò proprio duran-



L'aliscafo RHS 160 *Donatello* in cantiere a Messina nel 1980

te la navigazione tra Milazzo e le Isole Eolie, e *Freccia di Reggio* (ex *Flecha del Caribe* e poi ribattezzato *Freccia di Sorrento*), entrambi mezzi che avrebbero prestato servizio per quattro anni in Venezuela. Dal settembre 1989 si registrò per la società affiancandosi alla Alimar, un tentativo di inserirsi nei traghetti tradizionali da Milazzo per le Isole Eolie, e più in generale nei trasporti Ro/Ro di linea, con l'immissione nella flotta delle navi *Lilly R*, *Carlo R*, e *Kelibia*. Le ultime due non videro mai le Eolie; la prima, la ex *Queen M*, impiegata da Rodriquez, nel 1993, seguì la rotta Livorno - Trapani - Tunisi, noleggiata quindi dalla Egnatia Line, dal '94 al '95, si fermò a Napoli sino al 2000, posta sotto sequestro, prima di essere ceduta nel 2001 e trasferita a Bijela, in Montenegro, cambiando nome in *Alexander The Great* e poi nel dicembre 2004, demolita ad Aliaga. La *Kelibia*, ex *Corsica Marina*, varata come *Kalle*, nel 1998 divenne *Scent of Sea* per la Carretel Malta Shipping Co Ltd; quindi fino al 2001 *Nortia*, per Etruria shipping ed infine *Azzurra*, con bandiera di St



Il varo a Messina del primo aliscafo Rodriquez nel 1956

Vincent e Grenadines, prima della destinazione finale di Aliaga, demolita, il 25 marzo del 2013. Nel 1981, dopo 25 anni dal primo aliscafo, fu prodotta dai cantieri Rodriquez una imbarcazione di dimensioni rilevanti, il *Superjumbo* con 400 posti per passeggeri. La società si ingrandì e differenziò le proprie attività. Dai cantieri navali si passò a vari settori industriali e di servizi e con l'Imsa, industrie meccaniche, si occupò di convogli ferroviari; accorpò l'Alimar del napoletano Lauro e la Baglietto di Varazze, divenne un colosso industriale e finanziario ma ad aprile del 1991, la Rodriquez, quotata in Borsa dal 1987, venne venduta alla Cameli & Co di Genova. Dopo la morte del capostipite Carlo nel maggio del 1992, la Società ancora solida e competitiva, rimase in mano ai figli Leopoldo e Riccardo e al genero Gaetano Mobilia, e quindi l'ingresso di Salvatore Mancuso, la scalata dei Cameli, l'operazione De Benedetti e il giro della grande finanza, con cui arrivò anche la stagione del tramonto aziendale, fino alla fusione del 2012 con l'Intermarine.

INTERMARINE

L'ex cantiere Rodriquez, fu assorbito definitivamente da Intermarine dal primo gennaio 2013; la società con sede a Sarzana, in Liguria, controllata del Gruppo industriale Immsi S.p.A. (IMS.MI), era presieduto da Roberto Colaninno. L'Autorità portuale di Messina l'11 marzo 2011, rinnovò, sino al 31 dicembre 2028, la concessione demaniale marittima per mantenere il cantiere navale Intermarine Spa, ex Rodriquez, nella zona falcata. L'area complessiva di 34 mila 600 metri quadrati, di cui 15 mila coperti e 3.800 di specchio d'acqua, ove opera il cantiere navale, specializzato nello sviluppo, progettazione e costruzione di unità navali in materiale composito ed in alluminio, sia per applicazioni militari/paramilitari che per il mercato civile. In particolare Intermarine, leader nelle imbarcazioni della difesa marittima e delle navi per contromisure mine, nei tre stabilimenti di Sarzana, La Spezia e a Messina realizza navi in alluminio di lunghezza fino a 65-70 metri. In questi ultimi anni sono stati varati per la Guardia di Finanza e per la Guardia Costiera italiana, pattugliatori caratterizzati da elevate velocità, autonomia e tenuta al mare, ideali per operazioni di "Search and Rescue" (SAR) e di contrasto e repressione di traffici illeciti in mare (law enforcement duties).

A Messina il 12 dicembre 2020, è stata varata la *CP 420*, intitolata al capitano di fregata (CP) Natale De Grazia, l'ufficiale della Guardia costiera, medaglia d'oro al merito di Marina e vittima del dovere, morto in circostanze non ancora chiarite mentre indagava, per conto della procura di Reggio Calabria, su un traffico di rifiuti radioattivi a bordo di navi mercantili nel Mediterraneo²³⁴.

Sempre costruita dai cantieri Intermarine di Messina, il 27 maggio 2021, è stata varata una nuova nave della Guardia Costiera, la *CP421 Roberto Aringhieri*²³⁵, in memoria dell'ufficiale pilota del Corpo, scomparso nell'adempimento del proprio dovere il 30 ottobre 1995, mentre era impegnato in

una missione connessa all'operazione di embargo nei confronti dei Paesi della ex-Jugoslavia.

Il 13 dicembre 2022, una nuova consegna del cantiere peloritano per la nave, *Aurelio Visalli*, terza della classe "Angeli del Mare"²³⁶, intitolata al 2° Capo Aurelio Visalli, già in servizio alla Capitaneria di porto di Milazzo, che perse la vita il 6 ottobre 2020, nell'eroico tentativo di salvare due giovani dalla forza del mare. Circostanze drammatiche, queste, che hanno messo in luce la generosità, il coraggio e il senso di umanità del Sottufficiale, al quale è stata successivamente conferita la Medaglia d'Oro al Valor di Marina. Sempre a Messina il 26 maggio 2018, fu varata nave *Angelo Cabrini*, la prima delle due Unità Navali Polifunzionali ad Alta Velocità²³⁷, commissionata dalla Marina Militare. Alla nave fu dato il nome di Angelo Cabrini, ammiraglio e incurso della Regia Marina, decorato con la Medaglia d'Oro al Valor Militare per l'affondamento dell'incrociatore pesante inglese *York*, il 26 marzo 1941 nella baia di Suda a Creta.

Nave *Cabrini* è stato un ulteriore esempio delle notevoli capacità e della elevatissima professionalità della industria nazionale, e della cantieristica peloritana. L'unità, costruita in materiale composito, ha una lunghezza di 44,16 m fuori tutto, una larghezza di 8,4 m e un dislocamento di 190 tonnellate, e tale piattaforma permette l'imbarco di un mezzo RHIB Rigid Hull Inflatable Boat Zodiac Hurricane 733 in uso al G.O.I., tramite uno scivolo a poppa e un sistema integrato di lancio e recupero. L'impianto propulsivo costituito da 3 coppie di Idrogetti Kamewa e motori MTU 16V 2000 M94, installati in due differenti locali apparato motore, assicura all'unità la velocità massima di oltre 30 nodi. Gli idrogetti offrono grande manovrabilità ed elevata reattività tale da mantenere la piattaforma stabile e ferma affiancata ad altre unità.

Un'area modulare nella zona poppiera del ponte di coperta permette operazioni di assalto navale, rilascio e recupe-



La consegna alla Marina Militare nel 2020 nei cantieri Intermarine di Messina, della nave *Tullio Tedeschi*

ro di operatori incursori impiegati in operazioni speciali. Inoltre, in particolari configurazioni è possibile prevedere l'installazione di una camera di decompressione containerizzata per il supporto alle attività subacquee.

La vocazione per interventi a 360 gradi a difesa delle petroliere o interventi nel canale di Sicilia fu la filosofia costruttiva di un'altra nave la *Tedeschi*, che Intermarine Messina realizzò nel 2019 per la Marina Militare, varandola nei cantieri messinesi e consegnandola il 3 marzo 2020. Le due unità Unpav, sono state commissionate al costo di 40 milioni di euro dalla Marina militare italiana²³⁸. La *Tedeschi* prodotta in una prima fase a Sarzana (La Spezia) e poi terminata nella città dello Stretto ha le stesse caratteristiche di protezione balistica, resistenza al calore, schermatura dal-

le interferenze elettromagnetiche, ridotto peso ed elevata resistenza strutturale, e può ospitare un equipaggio di 27 persone tra equipaggio fisso e team delle forze speciali.

Ad agosto 2024 Intermarine Sps, società oggi controllata dal Gruppo industriale Immsi, ha consegnato alla società di navigazione Snav (Gruppo Msc) la nuova unità High Speed Craft (Hsc) denominata *Snav Sirius*. La nave di ultimissima generazione per i collegamenti marittimi a corto raggio, opererà nel Golfo di Napoli ed è stata progettata dal centro di ricerca di Intermarine di Messina con l'impiego delle più avanzate tecnologie di progettazione industriale, esempio di eccellenza ingegneristica italiana e rappresenta il frutto di anni di ricerca e impegno profuso nel settore marittimo per offrire prodotti di qualità, innovativi, efficienti e sostenibili ai propri clienti armatori.

PALUMBO

Quando i cantieri navali Palumbo sbarcarono a Messina, nel 2006, rilevarono due dei lotti in concessione alla fallita Smeb, quello detto “ex Smeb” di 50 mila mq circa e quello “ex Cassaro” di 25 mila mq. La cantieristica navale messinese ha imboccato così la strada del rilancio produttivo con una tra le principali aziende che lavorano nel cuore della Zona falcata. La Palumbo Spa. è una shipyard acquisita nel 2006, che la Palumbo S.p.A. utilizza come struttura di supporto per il refit, la riparazione, la manutenzione e la conversione di navi, fino a 268 m di lunghezza. Il cantiere ha assunto presto un ruolo di riferimento per i servizi specializzati sulle navi Ro-Ro pax, offrendo nel cuore di un cluster marittimo, asset strategico nello Stretto di Messina, un’ampia gamma di servizi altamente qualificati. La società fu fondata da Salvatore Palumbo, padre di Antonio Palumbo, l’attuale presidente, il quale cominciò con una piccola azienda, eseguendo lavori di carpenteria e saldatura; negli anni ‘80 mutò la propria attività principale occupandosi della riparazione e manutenzione degli scafi. Oggi la Società è fortemente spe-

cializzata nella riparazione, costruzione, trasformazione, conversione e manutenzione di ogni tipologia di nave presso i tre stabilimenti di Napoli, Messina e Malta, per offrire un più ampio e completo servizio nel cuore del Mediterraneo. Oltre 38 navi per interventi di riparazione hanno sostato nel cantiere di Messina nel primo decennio di attività, vi è stata la costruzione di due catamarani di 52 metri, completamente in alluminio, tra il 2007 e il 2009, commissionati dai cantieri Rodriquez. Con una capacità passeggeri di 220 unità e 22 alloggi per i membri dell’equipaggio, i catamarani erano dotati di piattaforma di atterraggio elipad. Fra le realizzazioni la Ro-Ro pax, per la Corsica Ferries, il *Mega Express V²³⁹*, che i Cantieri Navali Palumbo hanno progettato, costruito e assemblato a Messina con circa 2.000 t di acciaio per realizzare 350 nuove cabine passeggeri e ponti auto. I lavori sono stati eseguiti nel corso del 2007 e completati in nove mesi.

Il Gruppo Palumbo, anche a Messina ha incrementato gli interventi sulle navi grazie in particolare ai nuovi limiti imposti alle emissioni da Imo 2020 – Low sulphur cap.; un’indagine di Clarksons Research ha certificato che la società navalmeccanica italiana risulta al primo posto in Europa fra i cantieri navali per numero di installazioni di scrubber a bordo delle navi. Oltre ai depuratori di fumi anche l’installazione di sistemi per il trattamento delle acque di zavorra hanno impegnato tutte le strutture del gruppo Palumbo che opera all’estero oltre che a Malta, nel cantiere Viktor Lenac in Croazia.

A novembre 2022 il cantiere navale Palumbo di Napoli ha completato il refitting della *Giorgio Cini*, nave scuola della Guardia di Finanza, con lavori di straordinaria manutenzione della piattaforma navale.



In bacino all’Arsenale il traghetto FS *Logudoro* e in banchina la nave ro-ro *Eurovoyager*, ai cantieri Palumbo il traghetto *Cruise Olympia* e di fianco al bacino la chemical tanker *Alicudi M.*

LA GALEA NELLA PIAZZA DI S. GIOVANNI GEROSOLIMITANO

Sino agli anni venti del secolo scorso era consuetudine messinese, in occasione della festività della Sacra Lettera e del Corpus Domini, montare su una imbarcazione la sagoma di scafo di galea per rievocare nel porto, una antica tradizione che, tra sacro e profano, accompagnava i rituali feragostani della processione della Vara²⁴⁰ e della passeggiata dei Giganti²⁴¹. Quella effimera “Machina” nautica, molto diffusa nell’ottocento, rappresentava una galea, un simulata nave per dimensioni, materiali utilizzati e forma, che rievocava l’invio del sacro chirografo ai messinesi da parte della Vergine. Secondo la tradizione, nell’anno 42 d.C. la Madonna consegnò una lettera scritta il 3 giugno, agli ambasciatori messinesi Girolamo Origgiano, Marcello Benefacite, Centurione Mulè e Ottavio Brizio, con la quale benedisse la città di Messina divenendone poi Patrona²⁴². Oltre ad una rara rievocazione negli anni cinquanta si sono ispirate al rituale, la processione del Corpus Domini che a giugno degli anni 60, era imbarcata bordo di una *Gis 498*, acronimo di Galleggiante Inseguimento Siluri, imbarcazione della Marina Militare utilizzata dopo la fine del secondo conflitto mondiale per il recupero di residui bellici fino al 1950. Con lo scioglimento del gruppo denominato “Recuperi Navali” l’unità fu reimpiegata per gli spostamenti quotidiani delle maestranze dal porto all’Arsenale, e utilizzata anche in occasione delle cerimonie religiose cittadine sul mare come nell’aprile del 1950 per la festa “du santu Patri”, San Francesco di Paola a Ringo, che si ispiravano sempre allo scenografico evento della Galea.

La memoria di quella particolare processione è citata da molti storici come Enrico Mauceri in “Messina nel Settecento”²⁴³, che ricorda che: “a cura della Congregazione dei sacerdoti, ogni anno, nelle feste solenni, ed ordinariamente in quella della Sacra Lettera e del Corpus, si soleva montare con tutti gli attrezzi a tale scopo destinati, nel vascone della grande piazza di S. Giovanni Gerosolimitano, una colossale



La processione della *Galea* in un'immagine del 1920 (foto Maresca)

galea tutta decorata esternamente con rilievi ed immagini sacre, pavesata di bandiere e banderuole, di cui una alla poppa, recava l'immagine della Madonna della Lettera, e con 22 personaggi in legno di pioppo, dei quali 17 a mezzo busto e sei a figura intera, fra cui S. Pietro”. Doveva essere spettacolo fantastico e grandioso quello di vedere, la sera, la galea sfarzosamente illuminata, mentre vi suonava un’orchestra e si sparavano i fuochi di artificio²⁴⁴.

Le prime notizie sulla machina della Galea sono del 1571, anno dal quale le cronache della festa riferiscono costantemente la presenza di tale particolare costruzione²⁴⁵. L’Arenaprimo, nel ricordare l’arrivo a Messina della notizia della vittoria navale riportata dalla flotta della Lega Santa a Lepanto²⁴⁶, dice che: “E’ già il nostro Senato erasi stabilito di festeggiare il ricevimento di quei prodi con tre giorni di feste, “con sontuosi apparati di Ponti, e d’Archi trionfali, con luminaria”, per le vie e piazze principali, ed anco “con concerti di musicisti”, da eseguirsi, secondo l’usanza dei tempi sopra un gran palco a forma di galera, appositamente eretto



Incisione di Salvatore Donia raffigurante una veduta della *galea* situata sul piano di San Giovanni nel libro di Giovanni Ortolano, *Trionfo di fede e di ossequio ...* (Messina 1728)

al centro della larga vasca della “fontana della bevveratura” sulla gran piazza di San Giovanni Battista”.

Il popolo accorreva lieto e gaudente e non si stancava dall’ammirarla. La città marinara celebrava così i suoi fasti, e la tradizione durò, come pare, sino ai primi dell’800, per poi scomparire. La festa forse ebbe origine nel ’600, come dimostrerebbero i quadri in rame sbalzati e dorati, della poppa, conservati oggi al Museo regionale di Messina²⁴⁷, eseguiti con gusto, con la rappresentazione della Madonna della Lettera e di varie scene sacre messinesi.

L’architetto Rodolfo Santoro, storico dell’architettura, ha evidenziato che nell’ambito del complesso delle macchine devozionali, trionfali e degli apparati che caratterizzavano fino ai primi anni del secolo scorso la festa dell’Assunta di Messina, la Galea ha sempre rivestito un ruolo particolare²⁴⁸, e ne sottolinea al contempo “quel certo alone di mistero che sempre ha avvolto la sua origine ed il suo significato, anche per la confusione con una altra macchina a forma navale,

quella del vascello granario ed anche addirittura, in alcuni casi, con il famoso vascelluzzo argenteo”.

A Messina dall’alto Medioevo fino al Seicento, vi erano stati i più grandi cantieri navali siciliani, originariamente poco distanti dal Palazzo Reale, ma fuori le mura, presso la radice della Falce di S. Raineri. Dopo il vittorioso intervento della flotta siciliana contro l’assedio turco di Malta, nel 1565, il Viceré, Don Garda di Toledo, fece costruire un nuovo grande arsenale verso l’estremità della penisola falcata di S. Raineri, vicino le saline e contiguo al costruendo forte del S. Salvatore. La cantieristica navale messinese²⁴⁹ realizzava non solo le Galee della squadra navale siciliana ma anche quelle per la flotta di Malta e di Spagna, e scemò nel 1615 per lasciare spazio alle artiglierie del forte del S. Salvatore e disperdendo l’attività cantieristica in diverse dislocazioni minori.

La macchina della Galea quindi, altro non era che una vera e propria nave, costruita con lo stesso legno che si usava normalmente per le imbarcazioni vere, realizzata in dimensioni più piccole, costruita nella grande vasca della Piazza di S. Giovanni Gerosolimitano, sfruttando come piattaforma il perimetro della fontana marmorea²⁵⁰.

Durante i festeggiamenti dell’Assunta²⁵¹, faceva da supporto ai giochi pirotecnici di fuoco che si eseguivano e allo sparo dei cannoni “petrieri”, in uso in area veneziana a partire dal Cinquecento, molto più corti e leggeri dei cannoni e colubrine di pari calibro. La musica di una fanfara bellica con suonatori a bordo della nave, davano fiato a trombe, buccine e martellavano tamburi e a sera, si illuminavano le decine di lumi “alla veneziana”, appesi al sartame, a fungere da vele di fuoco, dando così luogo ad uno spettacolo fantasmagorico e rumoroso assieme²⁵². L’entusiasmo estatico per lo spettacolo fantasioso offerto, specie nelle ore notturne con i giochi pirotecnici, le luci e le cannonate, lo si ritrova testimoniato dalla ridondante prosa di un cronista del Seicento che narra come le alberature erano ornate “da copiose lumiere accese, al numero di oltre mille e trecento, e di fuori tutte ad una foggia incartionate con nobile maestria e con vari e dipinti apparati trasparenti, che spargevano per tutto un diluvio di luce (...)”²⁵³.

LO YACHT MALTESE FALCON

Proveniente dal Principato di Monaco il 29 marzo 2021, entrò nel porto di Messina la spettacolare imbarcazione a vela *Maltese Falcon*, il capolavoro di Ken Freivokh. Il clipper di 88 metri di scafo, varato nel 2006 dai cantieri Perini Navi di Viareggio, per il magnate californiano Tom Perkins, amministratore della Hewlett-Packard Computers, nel 2009 fu venduto a Elena Ambrosiadou, una delle imprenditrici di maggior successo del Regno Unito. Nel 2016 l'imbarcazione era stata ricondizionata per il noleggio ospitando 12 passeggeri in sei cabine, e 19 uomini di equipaggio, con tariffe da 460 a 520 mila euro la settimana, per crociere estive in Mediterraneo e d'inverno ai Caraibi.

Il gioiello della nautica con lo scafo in acciaio nero, restò per quella sua prima visita a Messina ormeggiata alle banchine dell'Arsenale Militare, per effettuare all'interno dello stabilimento, alcuni lavori manutentivi a cura del cantiere Zancle 757 Yacht Village, partner dell'Agenzia per l'Industria e la Difesa (A.I.D.) secondo l'accordo siglato all'inizio del 2020, per servizi di "refitting" e "refreshing"²⁵⁴ di yacht e megayacht. L'armo del *Maltese Falcon* è basato sul DynaRig, inventato nel 1960 dall'ingegnere idraulico Wilhelm Prölss, sviluppato in Germania, quale sistema propulsivo alternativo per le navi commerciali in previsione della crisi energetica che poi colpì anche l'Italia. L'imbarcazione ha 15 vele quadre, della superficie di 2 mila e 400 metri quadrati, 5 per ognuno dei tre alberi rotanti in carbonio, alti quasi 60 metri, al cui interno si arrotolano. Lunga 88 metri (289 piedi) e ha un baglio massimo di 12.6 metri (41 piedi), ha due motori da 1500 cavalli che la possono spingere ad una velocità massima di circa 20 nodi, e 16 nodi di crociera.

Maltese Falcon è una delle imbarcazioni a vela più belle e grandi del mondo, con vivibilità e eleganza che si uniscono alle sue alte performances di navigazione. Il ponte inferiore comprende la suite armatoriale con palestra privata e quattro



Gli yacht *Maltese Falcon* e *Moonlight II* a Messina per lavori al cantiere Zancle 757

cabine doppie, tutte con bagno ensuite. Sul ponte principale si trovano il salotto, la zona pranzo formale, la sala da gioco, una zona pranzo esterna ed un'area bar. Sul ponte superiore è presente una suite VIP con studio ed accesso diretto al ponte esterno con Jacuzzi e solarium che, di sera, si trasforma in area cinema all'aperto con proiezione dei film sulle vele. La ristrutturazione e gli interventi manutentivi sono stati eseguiti, nel cuore del Mediterraneo, nella cornice del porto storico della città di Messina, nei 55.000 mq dell'Arsenale Militare ove è nato il cantiere di refit Zancle 757, fondato da Rocco Finocchiaro, con l'ambizioso progetto di una nuova e unica realtà nel mondo della riparazione di grandi yacht. Un luogo in grado di offrire infrastrutture tecniche di alto livello e servizi prestigiosi specifici per l'equipaggio. Il nome Zancle 757 ha origine dalla storia millenaria di Messina, essendo stato dato dai Greci alla città nel 757 a.C., per la forma a falce del suo porto naturale, che lo ha reso tra i più sicuri al mondo. Quasi 3000 anni di storia, una forte tradizione marinara e una grande vocazione per la cantieristica hanno caratterizzato il luogo ove opera la nuova realtà della cantieristica, ispirata alla secolare tradizione degli arsenali messinesi, ed integrata dalle trasformazioni del tempo e dai cambiamenti degli scenari della cantieristica mondiale che si è sempre mantenuta nelle realtà degli stabilimenti e dei cantieri navali peloritani.

IL XXI SECOLO



Il mar Mediterraneo per sua morfologia è crocevia di tre continenti e anche oggi continua a rappresentare uno snodo nevralgico di flussi economici, commerciali e sociali ed anche la rotta più rapida, sicura ed economica per connettere l'area indo-pacifica a quella atlantica. Si tratta di un'area complessa, caratterizzata da faglie profonde, che si traducono in pulsioni geopolitiche, alimentate da fenomeni di natura sociale, confessionale, securitaria e climatica, che la pandemia ha ulteriormente accelerato e acuito. Per comprendere, quindi, fenomeni di instabilità, rischi e minacce alla sicurezza nazionale è richiesta un'analisi che guardi oltre i confini geografici del bacino mediterraneo. Gli analisti della Difesa²⁵⁵ fanno riferimento, in questo senso, al concetto di Mediterraneo allargato nella sua accezione più estesa: uno spazio geopolitico multidimensionale che comprende Paesi, culture e società differenti, ma strettamente interconnessi dal punto di vista economico e delle dinamiche della sicurezza sociale e dell'ordine pubblico, caratterizzato da crisi e problematiche locali i cui effetti si riverberano sull'intera Regione. Tale dimensione strategica, sdoganata da vincoli geografici rigidamente stabiliti, con l'Europa continentale, ma anche il Medio Oriente e il Golfo arabico e, passando per la fascia del sub-Sahara, che dal Corno d'Africa, attraverso il Sahel, si estende al Golfo

di Guinea. Sono quadranti strategici che non incidentalmente sono il luogo prioritario della proiezione internazionale (missioni e operazioni) delle Forze Armate e l'oggetto principale dei piani di cooperazione. L'Italia risente direttamente dall'instabilità di tale regione che costituisce il cosiddetto "Fianco Sud" sia dell'Alleanza Atlantica che dell'Unione Europea, i due tradizionali riferimenti nazionali in materia di sicurezza e difesa. Questa situazione di fragilità diffusa favorisce l'insorgere del terrorismo di matrice jihadista, dei traffici illeciti e, più di recente, delle minacce ibride di attori esterni, ormai radicati in tale contesto. Inoltre, quale conseguenza diretta del perdurante squilibrio demografico, aggravato dagli effetti dei cambiamenti climatici e combinato alla cronica precarietà economica e sociale, si innestano nell'area mediterranea i flussi migratori provenienti dal continente africano e dal Medio Oriente, attraverso corridoi controllati da organizzazioni criminali, spesso legate a quelle di matrice terroristica e ad esse funzionali. La proiezione di influenza di vecchi e nuovi attori testimonia, così l'ambizione, mai sopita, di acquisire profondità strategica in aree di diretto interesse della NATO e dell'UE, ma anche la volontà di accesso a nuove risorse. In tal senso, il Mediterraneo è nuovamente al centro della scena internazionale e ne è prova la crescente presenza militare

nella Regione – inizialmente visibile per lo più nel dominio marittimo e ora, in misura crescente, anche negli altri – che fa emergere anche il preoccupante fenomeno della "territorializzazione" del Mediterraneo. In questo quadro, così complesso e articolato, l'azione della Difesa italiana si prefigge di: tutelare gli interessi strategici e la sicurezza nazionale; proiettare stabilità negli scenari le cui dinamiche abbiano ricadute sull'Europa; contribuire alla politica di sicurezza delle Organizzazioni Internazionali di riferimento (NATO, UE e ONU); di contribuire al rafforzamento delle istituzioni dei Paesi ove operano le Forze armate italiane, garantendo lo sviluppo di capacità per la stabilità strutturale e lo sviluppo sostenibile, attraverso specifici piani di cooperazione. Con tali prospettive strategiche lo Stato Maggiore della Marina Militare, il 1° novembre 2002 aveva riconfigurato il Comando Militare Autonomo in Sicilia, trasferendolo da Messina alla base di Augusta, a cui seguì nella città dello Stretto, la creazione del Comando servizi di Base, denominato Maribase, come ultimo atto di uno sviluppo in senso operativo-logistico, delle esigenze per i servizi delle unità navali²⁵⁶. La chiusura della Base operativa di Messina e Trapani e la riallocazione delle unità navali del Dipartimento nella sede di Augusta, che dipendono ora dal Comando in Capo della Squadra Navale, ha dato comunque un



Foto aerea del porto di Messina con navi da crociera, navi traghetto FS e unità militari nella banchina di Forte S. Salvatore

impulso a tutte le attività dell'Arsenale. Il Distaccamento della Marina militare di Messina, nel marzo 2014, a seguito del Decreto legislativo del 28/01/2014 n. 7 - Disposizioni in materia di revisione in senso riduttivo dell'assetto strutturale e organizzativo delle Forze armate previsto dell'articolo 2, comma 1, lettere a), b) e d) della legge 31 dicembre 2012, n. 244, fu così riconfigurato in Nucleo supporto logistico Messina (Comando del Marisuplog Nucleo Supporto Logistico della Marina Militare). Per la rideterminazione e razionalizzazione delle relative attribuzioni funzionali al nuovo assetto, il Comando militare marittimo autonomo in Sicilia, fu denominato Comando marittimo Sicilia con sede ad Augusta.

Dal primo ottobre 2021 il Comando marittimo Capitale (Maricapitale), che faceva capo alla sola città di Roma è anche diventato Comando marittimo Centro e Capitale²⁵⁷, ampliando le proprie competenze territoriali fino a racchiudere Lazio, Marche, Umbria e – per la prima volta – due tratti di costa: da Pesaro a San Benedetto del Tronto e da Civitavecchia a Gaeta. L'impegnativa rimodulazione è stata attuata per l'evoluzione del modello organizzativo della Marina, in modo da rivedere e la redistribuzione funzionale per una "maggiore aderenza sul territorio e coerenza di giurisdizione marittima". Con la nuova delimitazione, l'Italia è stata divisa in quattro Comandi marittimi: Comando marittimo Nord (Marinanord), Comando marittimo Sud (Marinasud), Comando

marittimo Centro e Capitale (C.M.C.C.) e Comando marittimo Sicilia (Marisicilia). Come interfaccia della Marina Militare con le autorità governative, amministrazioni ed entità locali presenti nelle regioni di giurisdizione a tali Comandi marittimi spetta il supporto logistico generale e amministrativo delle sedi della Marina Militare che insistono sul territorio. Ed ancora intervenire in concorso le altre forze armate, nel campo della protezione civile in occasione di calamità naturali; monitorare le attività in mare al fine di contribuire alla sicurezza della navigazione. Inoltre assieme alle autorità civili pianifica le attività concernenti il demanio, sovrintende alle attività di rappresentanza e alla mobilitazione del personale.



Guardia Costiera



Turba e Giovanni Marchi



Guardia di Finanza



Carabinieri, Polizia di Stato
Vigili del Fuoco e P. Municipale

LA GUARDIA COSTIERA

Nel 1861 l'Amministrazione Marittima era articolata attraverso due organismi, uno a ordinamento militare, lo Stato Maggiore dei Porti, e uno civile con i Consolati di Marina²⁵⁸. La storia del Corpo delle Capitanerie di Porto iniziò ufficialmente il 20 luglio 1865, con l'emanazione del Regio Decreto 2438, a firma del re Vittorio Emanuele. Con la proclamazione del Regno d'Italia, fu necessario riorganizzare l'amministrazione marittima e il giovane Corpo assommava le attribuzioni amministrative proprie dei Consoli di Marina, funzionari civili eredi delle più antiche tradizioni delle Repubbliche marinare e quelle d'ordine militare del Corpo di Stato Maggiore dei Porti, cui spettava la direzione dei servizi tecnici e di polizia. Nel 1865 vennero promulgati i nuovi codici del Regno d'Italia e, tra questi, il "Codice della Marina Mercantile" "in vigore dal 1° gennaio 1866, che sancì la soppressione dei due precedenti organismi sostituiti dal Corpo delle Capitanerie di Porto, a ordinamento civile con personale con uniforme analoga a quella della Regia Marina, ma priva delle stellette. Le Capitanerie furono riferimento, a livello centrale, alla Divisione Marina Mercantile e Sanità Marittima del Ministero della Marina e il litorale del Regno, venne suddiviso in venti Compartimenti, 59 Circondari e nei porti di minore importanza, costituiti 72 "Uffici di porto". Nel 1877 un nuovo Codice per la Marina Mercantile, seguito nel 1879 dal relativo Regolamento, ampliò le competenze delle Capitanerie e istituì la figura e il grado di Capitano di Porto Ispettore, "incaricato per propria istituzione, di tutte le capitanerie, uffici e delegazioni di porto e dei lazzaretti, a fine di verificare la regolarità del servizio, e di assicurare e coordinare l'osservanza delle leggi e dei regolamenti per l'amministrazione marittima e sanitaria". A livello centrale, nell'ambito del Ministero della Marina, nel 1875 fu istituita una



Direzione Generale della Marina Mercantile, articolata in due divisioni e separata dalla Sanità Marittima. Fino al 1910 le Capitanerie di porto, il personale marittimo della marina mercantile, le statistiche delle navi e dei movimenti della navigazione, i naufragi, i recuperi, il rilascio delle patenti, e i premi di costruzione e di navigazione facevano capo al Ministero della marina. Confluirono nel Ministero della marina anche le funzioni in materia di marina mercantile che dipendevano dal Ministero delle poste e telegrafi (ereditate dal Ministero dei lavori pubblici). In considerazione dell'ampliamento progressivo delle funzioni affidate alle Capitanerie di porto, venne istituito l'Ispettorato del Corpo delle capitanerie di porto poi Ispettorato generale delle capitanerie di porto, con funzioni di vigilanza e di controllo su tutti i comandi e gli uffici periferici. Gli vennero conferiti gli affari amministrativi e del personale, già trattati da divisioni del Ministero della marina.



La CP 420, intitolata al Comandante Natale De Grazia, varata il 12 dicembre 2020 dai Cantieri Navali Rodriquez di Messina

Le Capitanerie di porto vennero impegnate in funzioni di supporto alle operazioni di imbarco di uomini e materiali per la guerra di Libia e di organizzazione dei porti nelle terre occupate. Con provvedimento del maggio 1915 si riconobbe il carattere militare del servizio prestato e il personale fu autorizzato a portare le stellette. Durante la prima guerra mondiale furono impegnate nella mobilitazione del personale militare, nell'uso a fini bellici di naviglio mercantile, in operazioni di difesa delle coste, di polizia militare e di organizzazione dell'attività portuale. Nel febbraio 1918, il Ministero della marina affidò alle Capitanerie di porto alcuni servizi di difesa militare che poi vennero definitivamente disciplinati nel 1919.

Con Regio Decreto 8 dicembre 1910, n. 857 era stato istituito l'Ispettorato delle Capitanerie di porto, alle dipendenze del Ministro della Marina e quindi con il coinvolgimento delle Capitanerie nella guerra italo-turca (1911 - 1912) e il contributo nell'organizzazione dei porti della Libia e del Dodecaneso, si concretizzò l'inclusione del Corpo nella Marina da Guerra, militarizzato all'inizio della Prima Guerra Mondiale. Nel 1923 il Corpo venne definitivamente incluso nella Regia Marina di cui assunse ordinamento, uniforme e gradi, pur continuando a svolgere compiti prevalentemente civili in linea con l'art. 3 del Codice della Marina Mercantile del 1877. Successivamente nel 1938 le Capitanerie di porto metropolitane furono articolate in tredici Direzioni Marittime, 36 Compartimenti, 35 Circondari, 36 Uffici Locali Marittimi

e 300 Delegazioni di Spiaggia. L'organico degli Ufficiali del Ruolo Normale fu elevato a 347 unità; i Sottufficiali e Sottocapi categoria servizi portuali a 610, ai quali si aggiunsero i Sottufficiali e i Marinai per gli uffici leva e mobilitazione e i Marinai per i servizi interni alle Capitanerie.

Scoppiata la guerra i porti italiani e delle colonie furono soggetti ad attacchi aerei che, specialmente a partire dall'autunno del 1942, divennero frequenti e devastanti provocando ingenti distruzioni e vittime. Finita la guerra, per le straordinarie esigenze di ricostruzione della flotta e dei porti, venne costituito nel 1946 il Ministero della Marina Mercantile. Il Comando Generale assume la denominazione di Ispettorato Generale con a capo l'Ufficiale più anziano del Corpo col grado di tenente generale, senza alcuna modifica strutturale e organizzativa rispetto a quanto previsto nel 1940. Fino all'inizio degli anni '60 le Capitanerie non disponevano né di mezzi navali e né di reti di avvistamento e telecomunicazioni dedicate al soccorso in mare, facendo riferimento solo alla rete radiotelefonica e radiotelegrafica dell'Amministrazione delle Poste e utilizzando, per le attività in mare, secondo le circostanze, navi mercantili appositamente precettate e dirottate, rimorchiatori portuali e naviglio da pesca o da diporto sui quali imbarcare un Ufficiale o Sottufficiale come Direttore delle operazioni, oppure navi o unità dipartimentali della Marina Militare o unità della Guardia di Finanza. Nel 1962 l'Italia ratificò la convenzione internazionale Solas 60 (Safety of Life at Sea) che impegnava i Paesi contraenti a svolgere il servizio di ricerca e soccorso in mare attraverso un'organizzazione dedicata che viene affidato alle Capitanerie di porto che cominciarono quindi a dotarsi dei mezzi necessari.

Per la Guardia Costiera, i Cantieri navali Rodriquez di Messina, tra il 1968 ed il 1969, realizzarono le motovedette CP 232 e poi le CP 239 - CP 240 - CP 241 - CP 242 - CP 243; successivamente nel 2002, ventidue unità navali della classe Super 200.

Con le motovedette Super-speranza, *Caterina* e *Barnett* si avviò lo sviluppo della componente operativa del Corpo che un quarto di secolo più tardi, costituirà la Guardia Costiera.

Negli anni '70 crebbero i compiti delle Capitanerie di porto, in misura esponenziale lo sviluppo di tutte le attività marittime, l'utilizzo a fini turistici dei litorali, per lo sviluppo della nautica da diporto e per la crescente necessità di tutelare le risorse biologiche e ambientali. Con la legge 31 dicembre 1982, n. 979 sulla difesa del mare, si codificò l'acquisizione di mezzi per la vigilanza e il soccorso in mare, compresi aerei ed elicotteri con un primo incremento di personale, in attesa dell'ampliamento degli organici.

La Legge 30 novembre 1998, n. 413 consentì poi l'acquisizione di una classe omogenea di pattugliatori da 50 metri e il rinnovo della dotazione dei mezzi navali, incentrata per la prima volta sulla riproduzione delle migliori tipologie di unità realizzate negli anni precedenti e, quindi arrivando alla standardizzazione dei mezzi, con la componente aerea che ricevette il bimotore da pattugliamento marittimo a lunga autonomia *ATR 42* e l'elicottero per il soccorso in mare *AW 139*. La caduta del muro di Berlino ha ulteriormente aperto l'epoca del terrorismo e delle migrazioni di massa, che si sono trasformate anche in esodo di disperati alla ricerca di una vita migliore, e quindi dal fenomeno dell'emigrazione clandestina via mare, prima dall'Albania e dal Kosovo, poi dal Nord Africa. La globalizzazione, delocalizzando le produzioni industriali, ha fatto crescere inoltre i traffici marittimi e, con essi, la tipologia e la stazza delle navi impiegate, che richiedono nuove e più adeguate infrastrutture portuali e che pongono problemi nuovi per la sicurezza²⁵⁹.

La Capitaneria di Porto di Messina è stata istituita nel 1862 e prima della costituzione del Corpo, fu comandata dal capitano di fregata Edoardo Lo Maglio e dopo la fondazione, si sono susseguiti nella reggenza vari capitani di porto, di I e II classe. Dal 1° gennaio 2013 il Comando ha assunto la nuova denominazione di "Capitaneria di Porto di Messina - Autorità Marittima dello Stretto" a seguito della fusione con l'Autorità Marittima per la Navigazione dello Stretto, soppressa il 31 dicembre 2012.

La sede storica è ubicata sul corso Garibaldi ove si trova il Comando e gli uffici e quelli del naviglio, gente di mare, pesca, demanio e contenzioso. La sede a mare affaccia proprio



Unità della Guardia costiera ormeggiate alla banchina militare della zona falcata di Messina

sull'imboccatura del Porto, in un sito sottoposto a vincolo della Soprintendenza, ove si trovano gli uffici attinenti alle attività portuali, operativa, mezzi nautici e caserma. Un terzo sito è il Centro VTS a Forte Ogliastri, che domina lo Stretto, istituito e realizzato nel 1999, dal quale viene monitorato il traffico navale del corridoio.

Con Decreto Dirigenziale n°1 del 05 gennaio 2004 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto è stato poi costituito, nell'ambito della Capitaneria di Porto di Catania, il Reparto Supporto Navale Guardia Costiera, con sede a Messina con compiti amministrativi-logistici degli equipaggi, mantenimento delle unità navali e gestione degli immobili, facenti parte della Base Navale della Marina Militare, e ora in uso al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

Con lo stesso Decreto, è stata inoltre costituita la 6^a Squadriglia Guardia Costiera, con sede a Messina, con dipendenza dalla Capitaneria di porto di Catania alla quale sono state assegnate le unità navali: *Saettia CP901*, *Grabar CP408*, *Lolini CP407* e *Mazzinghi CP405*, in riserva; e le navi *M. Fiorillo CP 904*; *A. Peluso CP 905*; *O. Corsi CP 906* e *Magliano CP 404*. La componente navale del Corpo delle Capitanerie si è anche dotata di unità navali maggiori del tipo "Off-shore Patrol Vessel" come le navi *L. Dattilo CP 940* e *U. Diciotti CP 941*, con capacità operative ed autonomia idonee ad operazioni a lungo raggio ed oggi più conosciute per le operazioni di salvataggio degli immigrati nel canale di Sicilia.

GUARDIA DI FINANZA

All'interno di quella che era stata la sede di Messina del Comando Militare Marittimo Autonomo della Marina Militare in Sicilia ed oggi del subordinato Comando di Distaccamento, ha anche sede la Stazione Navale della Guardia di Finanza. Istituita il 13 Settembre 2004, in applicazione della riforma dell'assetto organizzativo del Comparto Aeronavale e con la Sezione Aerea di manovra Catania – Fontanarossa, fa parte oggi del Comando Operativo Aeronavale di Pratica di Mare.

Il complesso della Stazione Navale di manovra di Messina, si trova nelle palazzine nel tratto di banchina sotto la Maddonnina, ove sono ormeggiate sei unità navali d'altura: un pattugliatore veloce classe *Bigliani VII Serie, P. V.9 Cinus*; due pattugliatori veloci classe *Di Bartolo Bigliani V Serie, P.V.4 Avallone e P.V.3 Di Bartolo*; un guardacoste Classe *Bigliani VIII Serie G.127 Zoccola*; un guardacoste classe *Bigliani III Serie, G115 Zanotti*, un guardacoste classe *Bigliani II Serie, G100 Lippi*.

Le Legge 19 marzo 2001, nr.68, codificò il ruolo esclusivo di Polizia economico finanziaria in mare della Guardia di Finanza, in virtù sia della consistenza numerica della flotta e della competenza specifica. In tale contesto, per il mutamento dello scenario operativo nel bacino del mar Mediterraneo e la recrudescenza dei traffici illeciti perpetrati in mare, oltre a un potenziamento dei mezzi e delle tecnologie utilizzate vi è stata il riordino della componente aeronavale, disposta con l'istituzione del Gruppo Aeronavale a Messina, dal 13 settembre 2004 e successivamente da agosto del 2006, con altri tre Gruppi Aeronavali a Trapani, Cagliari e La Spezia,

L'esigenza da parte della Guardia di Finanza di dotarsi di un proprio Reparto Addestrativo Navale ebbe inizio alla fine del XIX secolo, a seguito della cessione di dieci torpediniere da impiegare nel servizio di vigilanza doganale sui laghi di confine e nella laguna veneta, dovendo procedere alla sostituzione

degli equipaggi della Regia Marina con personale, addestrandolo i finanziari alla condotta delle unità navali. Nel 1896 fu istituita la "Sezione Allievi Mare", con sede a Messina che nel 1908, per il terremoto che colpì la città siciliana, fu trasferito, in un primo tempo, a Peschiera sul Garda (VR), poi a Verona (Istria) e, infine, nel 1926 a Pola. Quest'ultima Scuola acquisì notevole prestigio fino al termine del secondo conflitto mondiale, allorquando l'Italia dovette cedere l'Istria e la Dalmazia. Il problema di una nuova sede fu risolto nel 1948 con la scelta della città di Gaeta, che offriva una stupenda rada naturale e la disponibilità d'infrastrutture idonee ad ospitare un Reparto di istruzione navale.

Un legame storico della Guardia di Finanza con Messina, che risale al 1862, quando fu costituito il Corpo delle Guardie doganali, con sede nel monastero di Sant'Elia. Nel 1891, con l'istituzione dell'ottava Divisione delle Guardie di finanza, i reparti del Corpo si spostarono in via I Settembre, al civico 189, nel vecchio palazzo dell'ex dogana borbonica.

La città di Messina che ha tributato al Corpo la Cittadinanza onoraria nell'aprile 2024, vanta anche un antico legame con il servizio navale della Guardia di Finanza ospitando, già nel 1881, la sede del "Deposito Allievi Finanzieri di Mare", successivamente denominato "Sezione Allievi", per l'addestramento alla vita di mare e alla condotta delle unità cedute al tempo dalla Regia Marina. La Sezione, al comando del capitano Sebastiano Garsia, era considerata di rango equivalente alla Compagnia e si articolava su tre plotoni allievi, uno del contingente di terra, al comando del tenente Felice Preziosi, due del contingente di mare, al comando rispettivamente del s.ten. Trapani e del maresciallo Laurenza, con nove sottufficiali ed una decina di militari di truppa per il governo del reparto e due imbarcazioni per l'addestramento delle reclute del servizio navale.

Il 1° ottobre del 1881, al termine dei previsti tre mesi di corso

di formazione, lasciarono la caserma del “Deposito Allievi” di Messina un centinaio di giovani finanzieri, tutti ex militari del Regio Esercito e della Regia Marina. Sui baveri dell’allora uniforme di panno verdone, indossata dal solo personale del contingente di terra, erano da poco state apposte le “fiamme”, a due punte di color giallo canarino, le “fiamme gialle” che da qualche anno erano assunte a simbolo distintivo della Guardia di Finanza²⁶⁰.

Il 1° febbraio del 1894, presso l’allora “Deposito Allievi Guardie di Finanza” di Messina, si era avviata la “Scuola Speciale per Allievi di Mare”, per istruire le reclute appartenenti al “ramo mare” del Corpo. Fu il sotto brigadiere Antonio Longardi l’artefice, dell’allestimento dei locali di addestramento al servizio di marineria. Nella piazza d’armi della caserma, fu posto un albero di manovra per la pratica della vele e vi furono “uscite in mare” addestrative, eseguite lungo lo Stretto a bordo del “piroscafo Finanza” denominato *Scilla*, della Società Siciliana di Navigazione a vapore affittata dal 1893 al 1900 appositamente distaccato dalla base di Catania²⁶¹. L’impegno di quel sottufficiale e soprattutto la sua determinazione nel far “decollare” la nuova realtà addestrativa gli furono riconosciuti anche dal giornale dei Finanzieri del tempo, “Il Monitore delle Regie Guardie di Finanza”, che lo citò nel contesto di un articolo dedicato proprio al reparto. “E se vuoi una prova maggiore del conto in cui è tenuto dal Superiore Dicastero il detto Deposito, basti accennare, che per recente disposizione ministeriale, tutte le reclute del ramo mare che saranno da ora in poi arruolate nel Regno, verranno dirette al Deposito di Messina, presso il quale vi è già una Sezione Speciale fornita di tutto ciò che in materia tecnica possa servire a formare un buon marinaio di finanza, ed al cui insegnamento è preposto l’abile sotto brigadiere Longardi Antonio”. Allora primo istruttore della “Scuola Speciale” di Messina, Longardi, rimase in servizio presso il deposito sino al 1° maggio del 1896, quando fu trasferito al Circolo di Luino sul Lago Maggiore. La decisione fu motivata dal fatto che proprio in quel frangente, una importante riforma stava interessando il “comparto navale” della Guardia di Finanza²⁶². Un accordo interministeriale per la vigilanza doganale²⁶³, aveva disposto il passaggio



Allievi della Scuola Nautica della Guardia di finanza di Messina nel 1894 circa

dal Ministero della Marina a quello delle Finanze delle torpediniere che già dal 1891, la Regia Marina aveva dislocato sui laghi Maggiore e Garda.

A causa del sisma che sconvolse Messina, Reggio Calabria e le rispettive provincie, i reparti del Corpo operanti nella città dello Stretto subirono la quasi totale distruzione degli immobili, e soprattutto gravissime perdite. Morirono il comandante della Legione territoriale, il ten. col. Francesco Roco e 77 militari del Corpo, compresi i 35 allievi finanzieri di terra e di mare della Sezione siciliana, la cui storica caserma di San Salvatore dei Greci fu rasa al suolo. Le operazioni di soccorso videro protagonisti anche reparti della Guardia di Finanza e fecero guadagnare al Corpo la sua prima Medaglia d’Oro di Benemerenzza, concessa all’Istituzione che per prima si frgerà della Bandiera di Guerra, solennemente consegnata a Tor di Quinto, il 7 giugno 1914.

Sul mancato ripristino dopo il sisma, della Scuola doganieri di Messina, il deputato messinese Giuseppe Toscano presentò una interrogazione parlamentare al sottosegretario di Stato per le finanze Camillo Cimati.

Nella seduta della Camera dei deputati del 21 dicembre 1913 fu letta la risposta scritta del sottosegretario: « È fermo pro-

posito del Governo di ripristinare in Messina, appena sarà possibile, la scuola degli allievi guardie di finanza, della quale evidentemente tratta l'interrogazione, e ciò anche in omaggio al principio, tante volte confermato, di non privare quella città di alcuno degli uffici pubblici che vi avevano sede anteriormente al 28 dicembre 1908. Il provvedimento non si è finora potuto attuare per l'impossibilità di trovare una caserma capace di contenere circa quattrocento uomini, essendo rimasta completamente distrutta quella che i predetti allievi occupavano a San Salvatore dei Greci. Però la ricostruzione dello stabile è compresa già fra le opere pubbliche, alle quali il Governo deve gradatamente provvedere pei servizi statali in Messina, e si spera quindi che la menzionata ripristinazione - desiderata vivamente anche dall'Amministrazione finanziaria - potrà fra non molto tempo essere un fatto compiuto".

Il tema tornò nella aule parlamentari dopo trent'anni, nel 1946 nel corso della seduta dell'Assemblea costituente del 18 settembre 1946, con una interrogazione del messinese onorevole Guido Basile che chiedeva l'intervento del Ministro delle Finanze per "assicurare il ripristino a Messina della scuola allievi ufficiali della guardia di finanza, inviando un ispettore generale e sospendendo il provvedimento della Direzione generale del Demanio, che senza attendere l'esito delle pratiche già in corso col Comando generale della guardia di finanza, ha destinato il palazzo della Libertà - ex Littorio- ove era prevista la scuola, a sede dell'Ufficio tecnico erariale, che attualmente può trovare ampi locali nell'ex G.I.L. attualmente inutilizzati. Gli rispose in aula il sottosegretario di Stato per le finanze Salvatore Scoca che assicurò il ripristino della Scuola nautica della guardia di finanza, essendosi trovata la possibilità di allocarla nel palazzo già del Littorio, potendo l'Ufficio tecnico erariale trovare posto nell'edificio dell'ex Gioventù italiana del Littorio. Nella replica Basile, sodisfatto dell'accoglimento della sua proposta aggiunse: "Così tutto sarà sistemato e Messina, che è stata spogliata di molti uffici pubblici, non subirà questa spoliazione. Iniquo sarebbe stato non restituire la scuola nautica che da ultimo funzionò a Pola e ora torna così alla sua sede naturale e definitiva". Ma la storia civica non registrò tali impegni e solo il 7 giugno 2011, fu celebrata una solenne cerimonia militare per la



Imbarcazioni della Guardia di finanza nell'approdo di pertinenza nel porto di Messina nel 1959

consegna della "Bandiera Navale" a 7 pattugliatori d'altura del Corpo della Guardia di Finanza, in omaggio a quel passato legame con Messina²⁶⁴.

La città, fu infatti scelta dal Comando Generale quale sede per tale cerimonia grazie al particolare vincolo storico con il Corpo, e per l'occasione presenziò il Comandante Generale della Guardia di Finanza, Gen. C.A. Nino Di Paolo, primo ufficiale tra le fiamme gialle a ricoprire il prestigioso incarico al vertice del Corpo²⁶⁵.

Le unità navali, che riceverono la Bandiera Navale, erano intitolate al finanziere Dario Cinus, decorato con la Medaglia d'Argento al Valor Civile – alla memoria; al vice brigadiere Domenico Stanisci, decorato con la Medaglia d'Oro al Valor Civile – alla memoria; al finanziere Amato Fusco e al brigadiere mare Luigi Vitale, decorati alla memoria con la Croce di Guerra al Valore; al sottobrigadiere Gino Zanotti, ed ai finanzieri Giovanni Miccoli e Salvatore Puleo, tutti decorati alla memoria, con la Medaglia d'Argento al Valor Militare.

Analoga cerimonia militare si svolse, all'interno della base di Messina, il 23 settembre 2015, alla presenza dell'allora Comandante Generale della Guardia di Finanza, Gen. C.A. Saverio Capolupo, per la consegnata della "Bandiera Navale" ai nuovi pattugliatori multiruolo della Guardia di Finanza, *PM 01 Monte Sperone* e *PM 02 Monte Cimone*. La consegna alle due unità della Fiamme gialle rientrò nella fase di potenziamento

del dispositivo aeronavale della Sicilia orientale, che rafforzò la propria presenza a Messina attraverso l'istituzione di una nuova Stazione Navale. Si trattò, in effetti, dell'elevazione al rango superiore della preesistente Sezione Operativa Navale, già molto attiva nella circoscrizione peloritana da Giardini Naxos a Villafranca Tirrena, che assunse le funzioni di centro gravitazionale di comando e controllo per le attività a mare della Guardia di Finanza nelle province di Messina, Catania, Siracusa e Ragusa per la sorveglianza aeromarittima²⁶⁶.

La riforma del comparto aeronavale della Guardia di Finanza fu un processo avviato già negli anni ottanta, quando con l'introduzione della Zona Economica Esclusiva, l'azione di vigilanza si allargò alle acque dell'intero Mediterraneo. Da qui la diversificazione tra una componente aeronavale "costiera", integrata nel dispositivo territoriale del Corpo, che copriva il fronte mare, ed una componente d'altura, dotata di mezzi aerei e navali, per estendere la sorveglianza su ampi tratti di mare per contrastare i traffici illeciti.

Per l'accrescimento delle competenze assegnate al Servizio Navale, nonché per ottimizzare le nuove risorse tecniche, nel 2006 il Corpo introdusse un modello organizzativo con l'istituzione delle due componenti operative.

La radicale revisione dell'assetto organizzativo del Comparto Aeronavale ha avuto come obiettivo la realizzazione di un dispositivo di controllo unitario delle frontiere marittime, il potenziamento delle capacità di difesa avanzata nelle acque



Primo piano di un battello veloce della Guardia di finanza nel porto di Messina



Reparto navale delle Fiamme gialle in una cartolina del 1902

internazionali, l'ottimizzazione dei mezzi e delle risorse finanziarie e la valorizzazione del personale.

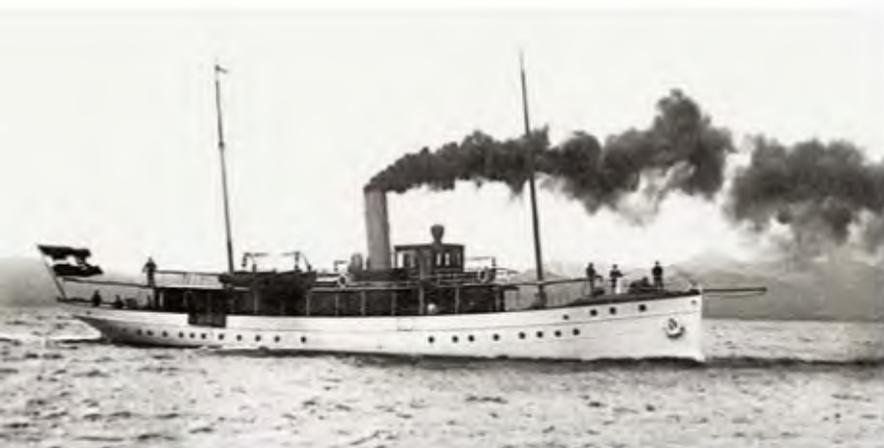
Composta da 14 Reparti Operativi Aeronavali, alle dipendenze dei rispettivi Comandi Regionali, dotati di mezzi navali veloci e velocissimi, nonché di guardacoste ed elicotteri di classe minore, alla componente sono stati assegnati funzioni di polizia economico-finanziaria e di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica nelle acque territoriali e interne. Compiti che hanno interessato anche le attività economiche nei porti, lungo il litorale e quelle direttamente correlate al mare, sorveglianza dai traffici illeciti e di tutela dell'ambiente, del demanio e del patrimonio artistico e culturale.

La componente d'altura, alla dipendenza del Comando Operativo Aeronavale di Pratica di Mare, è articolata su cinque Gruppi Aeronavali, Taranto, Messina, Trapani, Cagliari e La Spezia, dotati di unità navali ed elicotteri di classe maggiore, e sul Gruppo di Esplorazione Aeromarittima di Pratica di Mare, dotata di velivoli ad ala fissa, con compiti di vigilanza in alto mare, anche in cooperazione con le Forze di Polizia europee. La componente d'altura, risponde alle nuove esigenze di controllo delle frontiere esterne dell'Unione Europea in forza del diritto internazionale specie nel bacino del Mediterraneo, sulle cosiddette "autostrade del mare", per la sicurezza degli scambi commerciali, per il contrasto al traffico di persone, di sostanze stupefacenti, armi e rifiuti tossici.

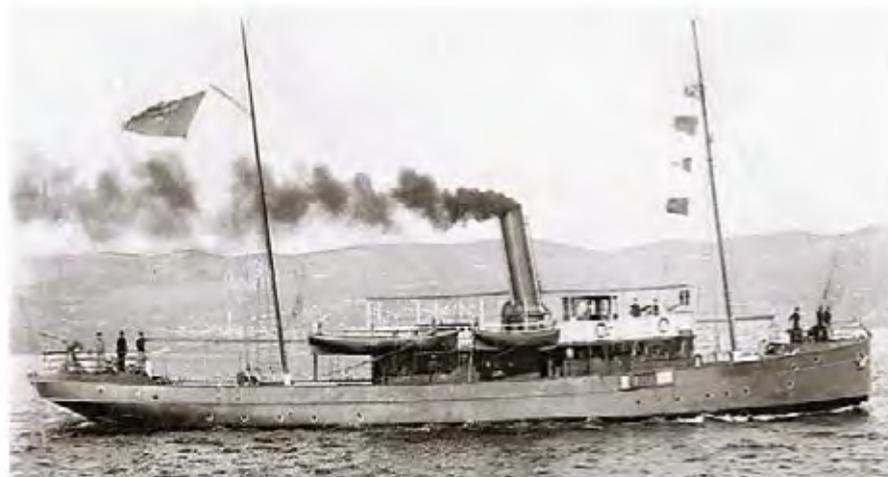
NAVI TURBA E MAGGIORE GIOVANNI MACCHI

La nave della Guardia di Finanza *Eulide Turba*²⁶⁷ venne varata nel 1910 nei cantieri S. Rocco di Trieste e fu impiegata dall'amministrazione doganale austro ungarica con il nome di "Zara", ospitando anche membri della casa imperiale per spostamenti nell'arcipelago dalmato. Durante la prima guerra mondiale fu attivamente impiegata in attività bellica nelle acque triestine, lungo la costa giuliana e friulana e nelle lagune di Grado e Marano, con compiti di trasporto, sorveglianza, dragamine e antisommersibile.

Dopo la guerra passò all'Italia e fu assegnata alla Regia Guardia di finanza, inserita nella Flottiglia Costiera di Trieste, e poi assegnata alla Scuola Nautica di Pola, per attività addestrative. Durante la seconda guerra mondiale dotata anche di attrezzatura dragamine fu, dapprima, dislocata a Durazzo, impiegata per la scorta convogli tra l'Albania ed i porti pugliesi e dopo l'armistizio a Brindisi, adibita a compiti logistici, e successivamente trasferita a Napoli, a disposizione del comando navale alleato. Nel 1933 fu ribattezzata con il nome del generale del R. Esercito Euclide Turba, Medaglia



La *Zara*, nave pattuglia austro ungarica e nave doganale dal 1927



La cannoniera *maggiore Giovanni Macchi* dislocata dal 16 giugno 1940, dalla Regia Guardia di Finanza per scorta alle navi traghetto nello Stretto di Messina

d'Oro al Valor Militare, caduto nell'ottobre del 1917 al comando della Brigata "Perugia", il quale era stato, tra il 1909 ed il 1915, insegnante di arte militare alla Scuola Allievi Ufficiali della Regia Guardia di Finanza di Caserta.

Nel dopoguerra fu destinata a Gaeta, a disposizione della Scuola Nautica della Guardia di finanza, trasferita da Pola in seguito alla perdita dei territori dalmati ed istriani, dopo essere stata rimodernata e dotata di apparato motore diesel è stata radiata nel 1970.

Per i compiti di scorta alle poche navi traghetto operative nello Stretto di Messina dal 16 giugno 1940, era stata dislocata a Messina, la cannoniera della Regia Guardia di Finanza, di 214 tonnellate di dislocamento, *Maggiore Giovanni Macchi*. La nave che svolse tale compito sino al 30 gennaio 1941, era stata varata nel maggio 1899 nello Stabilimento Tecnico Triestino, con il nome di *Ritter von Bilinsky* e compì 116 missioni di guerra, percorrendo 18 mila miglia nautiche.

CARABINIERI, POLIZIA DI STATO, VIGILI DEL FUOCO E POLIZIA MUNICIPALE

Istituiti con R.D. 27 marzo 1879, i Nuclei Carabinieri di vigilanza sugli Arsenali marittimi costituirono il primo caso di militari dell'Arma, fuori organico, per l'impiego presso Dicasteri diversi da quello della Guerra e dell'Interno, con due ufficiali e 250 sottufficiali e militari di truppa, assegnati alla tutela degli Arsenali di Spezia e Taranto²⁶⁸.

Nel 1928 la denominazione venne modificata in Comando dei Carabinieri Reali presso il Ministero della R. Marina, mutata poi il 23 gennaio 1941, in quella di Comando Carabinieri Reali per la Regia Marina, dal quale dipendevano i vari reparti tra cui le tenenze di Buffoluto (Taranto), di Napoli e di Messina, oltre il Reparto Carabinieri S.I.O.S. della Marina. I compiti di vigilanza e di sicurezza attribuiti ai Carabinieri dipendenti dal Ministero Difesa-Marina trovarono naturale connessione con quelli svolti dall'Arma sul mare nel 1956 prospettando l'esigenza di disporre di propri mezzi marittimi per perlustrazioni costiere e sorveglianza lungo la costa, allo scopo di impedire espatri ed ingressi clandestini di armi via mare, per i rastrellamenti da mare in relazione con quelli da terra e per esigenze di sicurezza dei servizi dell'Arma. Alla fine del 1957 i natanti necessari alle esigenze dell'Arma furono fissati in sei imbarcazioni da mt. 14 e dodici motoscafi da mt. 6 e il D.P.R. n. 1016 del 30 settembre 1958 autorizzò l'Arma ad issare, sui propri natanti, la bandiera navale della Marina Militare; fu quindi istituito nel 1969, il servizio navale dell'Arma che nei successivi 28 anni disponeva di 180 motovedette d'altura e costiere. Nel quadro della sopravvenuta spending review a Messina, scelta subito tra le sei legioni territoriali legate al nucleo "centrale" di Genova, nell'aprile 2013, fu soppresso il "Servizio navale" comprendente il reparto subacquei e la motovedetta *CC710* che per anni aveva svolto una funzione di supporto al controllo e monitoraggio svolto dalla Guardia costiera, intervenendo con compiti ispettivi,



La motovedetta 710 dei Carabinieri a Messina prima dello soppressione del servizio navale

sanzionatori e operativi. La motovedetta *CC710* era stata inserita più volte nel dispositivo di ordine pubblico per l'emergenza immigrazione clandestina a Lampedusa, già operativo dal 2011, e impiegata unitamente alle altre unità d'altura dell'Arma dislocate in Sicilia. Quella riduzione fece registrare anche una interrogazione parlamentare²⁶⁹ con la quale si evidenziò che "la presenza e la permanenza nella sede di Messina della motovedetta *CC 710*, rappresentava una fondamentale risorsa per l'istituzione, sia dal punto di vista dell'immagine che sul piano prettamente pratico; il piano di razionalizzazione del servizio navale dell'arma dei carabinieri. Si precisò che la decisione non aveva tenuto conto che "la sede di dislocamento della motovedetta, è anche sede del Comando interregionale carabinieri «Culqualber». La motovedetta *CC 710* è stabilmente inserita nel Piano Locale S.A.R. (Search and rescue) delle capitanerie



L'imbarcazione VF M03 dei Vigili del Fuoco di base a Messina

di porto di Messina e Milazzo, relativamente alle zone di propria competenza ed anche l'ormai continuo arrivo nel porto di Messina di navi da crociera, ha reso lo scalo cittadino uno dei più importanti del Paese facendo sì che anche la presenza dell'unità dei Carabinieri, impiegata nella vigilanza sulle operazioni di approdo, sbarco ed imbarco passeggeri, è garanzia di sicurezza ed affidabilità, nonché punto di riferimento per tutti i crocieristi considerata «l'internazionalità» dell'Arma dei carabinieri».

L'atto parlamentare non ebbe alcun seguito e solo dal 5 agosto del 2017, il Nucleo carabinieri subacquei di Messina, istituito agli inizi degli anni '70, fu ripristinato per l'impiego in Sicilia e Calabria, anche nel settore dei beni culturali sommersi e per il supporto all'attività scientifica di gestione dell'osservatorio sottomarino nell'Off-shore di Panarea da parte dell'Ingv, l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia di Palermo. Per fronteggiare le esigenze operative nello Stretto di Messina, il ricostituito reparto specializzato del nucleo subacquei dell'Arma vi è stato il supporto operativo della motovedetta dei carabinieri classe 810 "Ganci", lunga 18 metri, ormeggiata presso la Base Navale peloritana.

Anche per i servizi marittimi della Polizia di Stato, la squa-

dra nautica insediata a Messina disponeva di una pilotina nella base di Marisicilia, ma i servizi furono soppressi con Decreto del Direttore Generale della Pubblica sicurezza del 18 ottobre 1919, che ha mantenuto per la vigilanza del litorale nel periodo estivo, le moto d'acqua. In attuazione della delega prevista dalla legge 7 agosto 2015 n. 124 (c.d. legge Madia) per la razionalizzazione delle funzioni di polizia, è stato infatti adottato il decreto legislativo 19 agosto 2016 n. 177 con il quale è stato attuato il passaggio delle funzioni di sicurezza in mare alla Guardia di Finanza e la conseguente chiusura delle Squadre Nautiche della Polizia di Stato e dei siti navali dell'Arma dei Carabinieri²⁷⁰.

Presso la base navale di Messina, il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco dispone di squadre di specialisti "portuali", brevettati nautici, impiegati nelle attività di soccorso in mare, a terra, a bordo delle navi e dei galleggianti. In virtù dell'iscrizione nel "Registro governativo" le unità e i mezzi navali inalberano la bandiera nazionale.

Dal 30 luglio 1998 anche il corpo della Polizia municipale di Messina ha una sua imbarcazione, la PM 2864, attiva nelle acque dello Stretto di Messina al servizio della città per assolvere anche in mare, ai compiti d'istituto. L'imbarcazione realizzata dalle Costruzioni nautiche Onda Blue di Vada (Livorno) per l'appalto di 200 milioni di lire, è una pilotina, lunga 9 metri e 50 e larga 3 metri e dispone di tutte le dotazioni di sicurezza e degli strumenti di bordo necessari alla navigazione (ecoscandaglio, Gps e Vhf), ed in origine attrezzata con un compressore portatile per la configurazione necessaria per il gruppo sommozzatori dei Vigili urbani, la cui istituzione risale al settembre 1976, per una finalità agonistica-sportiva. L'impiego della PM 2864, è stato soprattutto indirizzato al controllo ecologico con scoperta di scarichi o depositi abusivi sul litorale, per interventi d'assistenza a manifestazioni agonistiche in mare; prelievi di campioni di molluschi e per analisi di acque interne²⁷¹.

**RICOSTRUIRE IL
RAPPORTO CON IL MARE
E LO STRETTO**



Sul tavolo del confronto politico di questi ultimi anni, un forte richiamo è venuto dal sistema Stretto e dalla difesa “istituzionale” della portualità cittadina. Un dibattito che non è certamente una novità per le dinamiche infrastrutturali che Messina ha sempre registrato nel suo passato anche meno recente, ma che oggi forse richiede maggiore attenzione per il ruolo del porto e della sua valenza strategica ai fini dell’avvenire della città così legata ai traffici marittimi del Mediterraneo. Nel 1841 Marco Malagoli ²⁷², descriveva la prosperità e la bellezza della città come inscindibilmente connessa con il suo porto: “il più commerciante di tutta la Sicilia: vi si vedono vascelli di tutte le nazioni, francesi, turchi, americani [...] Il porto di Messina è per avventura il solo del continente in cui la natura abbia quasi fatto tutto da sé; essendo formato da una lingua di terra semicircolare, che gli abitanti chiamano il braccio di San Raineri; è tanto sicuro che i bastimenti si ormeggiano solo da un lato. La superficie delle acque di questo bacino è sempre quieta e liscia, mentre al di fuori le correnti e i flutti vengono a battere e a infrangersi contro quest’argine naturale lungo circa ottocento passi e largo ottanta.” Peculiarità sicuramente condivise nel 1875 dall’amministrazione comunale retta dall’allora prosindaco Giuseppe Simeone, che concordò

con i Ministeri interessati, la convenzione per l’istituzione dei Magazzini generali nell’area portuale del Lazzaretto che ebbe l’opposizione del Consiglio comunale. L’Aula ne motivò la contrarietà dichiarando il progetto “non giovevole a Messina, che per la sua posizione non può fare assegnamento in un commercio internazionale da alimentare, né in quello di esportazione, perché i centri produttivi dell’Isola hanno i loro sbocchi naturali più prossimi che non è questo porto”. Oggi ovviamente quella visione strategica si è profondamente trasformata dopo che, negli ultimi trent’anni, è stata superata la paventata marginalità portualità mediterranea che si sarebbe potuta determinare con l’affermazione internazionale dei porti del Northern Range, quali Le Havre, Rotterdam, Amburgo, Brehmeraven, collocati favorevolmente sulle rotte atlantiche. Mutamenti geoeconomici e tecnologici dell’ultimo periodo hanno infatti riposizionato sul mercato le banchine e le aree retro portuali dell’Europa mediterranea. L’atteggiamento miope della municipalità del dicembre del 1875, fu superato con l’approvazione della convenzione e l’erogazione da parte del Ministero dei lavori pubblici, due anni dopo, con l’amministrazione del sindaco Cianciafara, di un finanziamento di un milione di lire per la sistemazione delle banchine del molo per i Magazzini generali.

Un’azione di supporto si sviluppò con la Camera di Commercio, interessata all’istituzione del Porto franco indicato come idoneo a risolvere l’allora sopravvenuta crisi dei traffici portuali. E non mancarono, ieri come oggi, tentativi di altre realtà di privare Messina delle sue peculiarità strategiche come durante la sindacatura di Salvatore Marullo, quando si registrò però una grande manifestazione popolare per il mantenimento dell’Università, e che fece scrivere sulla “Gazzetta di Messina” del 18 gennaio 1893, “a un’eroica città si può togliere impunemente il Punto franco, la Città franca, la direzione compartimentale dei telegrafi, la direzione delle Ferrovie, la Stazione navale, la manifattura dei tabacchi ma non la sua vitalità intellettuale”. Un civico impegno per Messina che ritornò a farsi sentire con il sindaco Giuseppe Arigò che nel 1898, si spese per la realizzazione di un cantiere navale nel porto da destinare a costruzioni e riparazioni di navi. E fu quel sindaco che istituì un deposito di petroli che un’azienda russa aveva richiesto nell’ambito della Cittadella, nonostante la forte opposizione dei Ministeri della difesa e della marina. Il porto tornò di attualità durante l’amministrazione del sindaco Antonio Martino nel 1903, con una delibera della Giunta che richiese il ripristino del Punto franco “di secolare istituzione”; e con

l'amministrazione del sindaco Enrico Martines che in Consiglio comunale l'undici dicembre 1906, ne evidenziò il ruolo per la "sua privilegiata posizione cui nessuno ha potuto sino a oggi attentare". Il sindaco Martines, forte del sostegno del consiglio comunale si fece portavoce a Roma perché Messina non fosse esclusa dal progetto di legge per i lavori nei porti italiani.

La storia meno recente, registra poi il sisma del 1908, la seconda guerra mondiale, le ondate di emigrazione prima negli anni trenta e quaranta e poi i flussi degli anni cinquanta che concentrarono sulle banchine, tanti siciliani che raggiunsero, carichi di speranza, le Americhe e l'Australia. Quindi le cronache di oggi con una crescita della domanda di trasporto marittimo che potrebbe portare a una forte competitività del porto, con conseguente rafforzamento delle capacità concorrenziali nel bacino mediterraneo. Non è un caso che dei 1200 porti commerciali sulle coste europee, la Commissione europea nel 2015, in un dettagliato rapporto ha identificato 319 scali marittimi chiave per il funzionamento del mercato interno. L'Italia è il secondo paese con trentanove scali individuati dopo i 43 della Gran Bretagna e tra quei 39 porti, vi è quello di Messina e Milazzo. E gli investimenti previsti per lo sviluppo della portualità dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), dal Piano Nazionale



Xilografia del porto di Messina, acquerellata a mano, 1865. Disegno di Adolphe Rouargue (1810-187?) ed Emile Rouargue (ca1795-1865), incisione di H. Linton

Complementare (Pnc) e da risorse nazionali ammontano a 9,2 miliardi di euro, come descritto dal Rapporto del Mims che illustra gli interventi anche nell'ottica della transizione ecologica. Ed il 47% degli investimenti è per i porti del Mezzogiorno come si legge nel rapporto Investimenti e riforme del Pnrr, per la portualità, Sarà indispensabile continuare a investire nello sviluppo delle zone portuali e retroportuali in uno scenario mondiale molto complesso, colpito prima dalla pandemia e poi dalla guerra in Ucraina, in cui appaiono evidenti ridefinizioni delle catene del valore. Una esigenza avvertita soprattutto nel Mezzogiorno

per rendere i porti sempre di più aree di produzione e non solo di mero transito delle merci e dei passeggeri, come dimostra l'esperienza dei grandi porti europei. D'altra parte, la crisi climatica impone investimenti per rendere i porti più resilienti agli eventi atmosferici estremi ed è quindi superfluo sottolineare la necessità di riconnettere l'area della "Zona Falcata" con il resto della città, dando allo stesso tempo la possibilità di far conoscere questo spazio anche ai cittadini, a cui l'accesso è stato in qualche modo spesso negato²⁷³. L'immensa area è composta da un tessuto storico, cantieristico e militare, che convive nei medesimi spazi, privando la Zona Falcata di un'identità



Panoramica aerea della penisola della zona falcata di Messina

determinabile per la quale occorre ritrovare una coesione tra le diverse nature riconfigurando un luogo i cui caratteri sono stati perduti nel tempo²⁷⁴. L'Università di Messina ha già predisposto un'idea per la riqualificazione dell'area: la costruzione del parco blu delle Sirene con il grande acquario dello Stretto all'interno di centro biomarino e alla fine del 2022 sono stati avviati tre cantieri finanziati con i fondi regionali per il restauro della stele della Madonna della Lettera, della Porta Spagnola e del Portale di Accesso della lanterna di San Ranieri. Un nuovo impulso per la riqualificazione della zona Falcata di Messina, potrà venire con il potenziamento delle basi tecniche e scientifiche necessarie alla sua bonifica previste dal progetto "Falcata Revival", per la realizzazione di un Parco Urbano, previa riqualificazione dell'area, come da previsioni del Piano Regolatore Portuale approvato nel 2019 con uno stanziamento di tre

milioni di euro²⁷⁵.

Il progetto²⁷⁶ condiviso tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e Sogesid, Società "in house" dei Ministeri della Transizione Ecologica e delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, ha portato alla firma di una convenzione incentrata sulla caratterizzazione ambientale di tre zone dell'area situata all'ingresso del porto di Messina, alla cui estremità è eretta la stele della Madonna della Lettera. "Falcata Revival" è finalizzato alla riqualificazione della Zona Falcata della città e l'obiettivo dell'AdSP è la restituzione agli usi urbani dell'area, da riqualificare e valorizzare tramite la realizzazione di un parco urbano e di edifici e fabbricati a servizio della comunità portuale, con un adeguamento della viabilità esistente per favorirne il collegamento con il resto della città²⁷⁷.

Il sistema di riassetto territoriale andrà integrato con le esigenze della Marina militare, sempre più impegnata nel Mediterraneo ad affrontare le crisi

internazionali e che in Messina dovrà trovare un polo di fondamentale e strategica importanza e soprattutto con l'Agenzia Industrie Difesa a cui, dal 2001, è affidata la gestione dell'Arsenale, per estendere l'offerta di servizi anche al mercato civile.

Ma quello che occorrerà è superare l'incapacità della città di Messina di costruire un rapporto con il suo mare e con il suo Stretto; una sinergia di sistema per creare una rete di moderni collegamenti che saldano il Sud con il Nord dell'Europa e dei continenti, ma il mito sembra affondare nella realtà. Le classi dirigenti devono mettere a frutto un valore che esiste ed è reale: il sistema dello Stretto con le potenzialità paesistiche ed economiche.

Occorre quindi un processo di apertura della città al mare, intervenendo con operazioni di sottrazione più che di addizione. La città deve riconquistare il suo affaccio a mare e deve finalmente poter riabbracciare e proiettarsi anche fisicamente verso la piazza principale della città: lo Stretto di Messina²⁷⁸. Una strategia che oltre a richiamare la sinergia tra i soggetti istituzionali, le forze imprenditoriali, il mondo accademico, deve essere condivisa soprattutto dalla cittadinanza che deve acquisire la consapevolezza del valore del patrimonio storico, artistico ed economico della zona falcata, che le "briciole" di memorie di questo libro vogliono ricordare.



Illice



Navi Presidenti



Corinthia



Navi Giapponesi



Dar Pomorza



Sina



Belem

INNESCO LA FALSA NOTIZIA DI AVERE ISSATO IL TRICOLORE SABAUDO

Il tre alberi a vele quadre *Dar Pomorza*, è stata una delle più vecchie navi scuola in esercizio e nella sua lunga vita cambiò nome e bandiera più volte. Lunga 91 metri con un dislocamento di 1566 t.s.l. ha una superficie velica totale è di 1900 mq. Normalmente aveva un equipaggio di 30 uomini, al quale si aggiungevano circa 150 allievi della marina mercantile polacca. L'ultimo suo viaggio di istruzione risale all'autunno del 1981 e due anni dopo, il *Dar Pomorza* si trovò all'ancora nel porto di Gdynia, trasformato in museo galleggiante, una delle testimonianze più importanti del patrimonio marittimo polacco del secolo scorso.

Per formalità burocratiche il 25 maggio 1959, restò in rada a Paradiso a Messina, parecchie ore prima di entrare nel porto peloritano per poi proseguire la sua campagna d'istruzione verso Tunisi. Dalle pagine del quotidiano "Gazzetta del Sud", il capitano della marina mercantile polacca Jurkiewicz Azimierz, ringraziò per le accoglienze ricevute e smentì le dicerie diffuse sull'ipotesi che avesse issato per errore, trovandosi in acque territoriali italiane non la bandiera della Marina mercantile ma il tricolore sabaudo.

Dopo l'ottobre 1956, prima con Władysław Gomułka e poi con E. Gierek, la politica polacca aveva traversato fasi alterne e sperimentato successivamente diversi modelli di sviluppo.

La Polonia disponeva, dopo la guerra, di una fascia costiera molto più lunga che non nel 1939, con porti importanti come Danzica e Stettino, ma non aveva alcuna nave. Un contributo notevole fu rappresentato dalle piccole unità, nove dragamine costieri del tipo *T-301*, *12 A.S.* e due motosiluranti cedute, il 5 aprile 1946, dalla Marina sovietica.

Se la Marina polacca era priva di navi da guerra, era però ricca di navi scuola poiché, oltre ai due velieri *Iskra* e *Dar Pomorza*, venne trasformato a tale scopo anche il mercantile ex-tedesco *Zetempowiec*, poi ribattezzato *Gryf*.

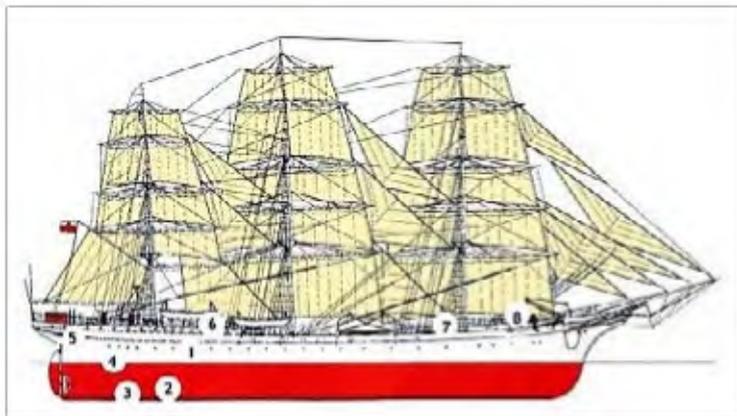
La *Dar Pomorza* era stata costruita nel 1909 dal cantie-



Il tre alberi *Dar Pomorza* ormeggiato a Messina il 25 maggio 1959

re Blohm & Voss di Amburgo per conto della Deutscher Schulschiff Verein di Brema con il nome di *Prinzess Eitel Friedrich*; dopo quattro anni di utilizzo come nave scuola per allievi della marina mercantile, allo scoppio della prima guerra mondiale venne disarmata. Con la sconfitta della Germania, la nave fu rilevata dai francesi, che la trasferirono al porto di Saint Nazaire per lavori e nel 1922 venne venduta alla Société des Armateurs Français. Dopo tre anni ceduta alla Société de Navigation "Les Navires Ecoles Français" fu adibita a nave scuola e ribattezzata *Colbert* nel 1926 per sostituire la nave scuola francese *Richelieu*. L'anno dopo, nuovo proprietario della nave divenne il barone Maurice de Foreste, che intendeva trasformarla in uno yacht di lusso per crociere in oceano, ma ben presto a causa delle enormi spese e vincoli, decise di rivenderla.

Fu acquistata nel luglio 1929 con i fondi dalla raccolta pubblica del Comitato della flotta nazionale di Pomerania, per un importo di 7.000 sterline per sostituire la nave scuola *Lwów*. Quindi la "Fregata Bianca", il leggendario veliero, simbolo di avventure marittime di ogni polacco, fu ribattezzata *Dar Pomorza* (Dono della Pomerania) per onorare il significativo contributo finanziario da parte di quasi tutti i residenti della Pomerania. Quasi affondata nel Golfo di Biscaglia nel 1930, fu rimorchiata nel cantiere danese di Naskov, dove fu ristrutturata e ricostruita sostituendo il mo-



La silhouette dell'alberatura della nave costruita nel 1910



La nave scuola polacca *Dar Pomorza* vista da poppa

tore, il sartame e adeguando l'impianto elettrico di bordo. Nel giugno 1930 la nave fu ancorata per la prima volta nella rada di Gdynia e consegnata all'Accademia Nautica Wyzsza Szkola Morska e il vescovo St.s.l. Okoniewski benedisse la nave e la sua bandiera. La nave nel 1934-35 fece il giro del mondo e doppiò Capo Horn nel 1937, mentre vinse le regate del 1972 e del 1980 della Cutty Sark Tall Ships Races, uno dei più grandi eventi velici internazionali al mondo, organizzato annualmente dal 1956, per permettere ai giovani di tutte le nazioni di gareggiare insieme in mare, a bordo delle più prestigiose imbarcazioni a vela.

La *Dar Pomorza* nel febbraio del 1981 partecipò a Livorno alla parata delle «cattedrali del mare», come vengono definite le grandi navi scuola a vela delle più importanti marine del mondo, in occasione delle celebrazioni per il centenario dell'Accademia navale della Marina militare italiana e a settembre dello stesso anno, svolse la sua ultima crociera in Finlandia. Durante i suoi 51 anni la nave scuola *Dar Pomorza* effettuò 102 crociere di istruzione, coprendo mezzo milione di miglia marine circumnavigando la Terra per 25 volte e addestrando oltre tredicimila 384 studenti.

Il 4 agosto 1982 il *Dar Pomorza* sospese l'attività di nave scuola che proseguì con la *Dar Młodzieży* -il dono della gioventù-, nave a vela polacca progettata da Zygmunt Choreń e costruita nel 1981 a Danzica.

COLLISSIONE NELLO STRETTO E NAVE DEL PRIMO SBARCO DI MIGRANTI

Il 10 giugno, 2022 il Consiglio Comunale di Messina, ha tributato un riconoscimento al Comandante del Gruppo Aeronavale della Guardia di Finanza di Messina e ai membri dell'equipaggio del pattugliatore *Monte Sperone* in forza alle base navale peloritana, per l'intervento di salvataggio degli uomini dell'equipaggio e dei passeggeri del traghetto *Euroferry Olimpia* in fiamme a largo di Corfù, nella notte fra il 17 e il 18 febbraio del 2022. Cinquanta anni prima un'altra unità della Guardia di Finanza, con lo stesso nome *Monte Sperone*, fu tra le prime imbarcazioni ad intervenire per un altro incidente che nella notte del 10 novembre 1972 coinvolse, nello Stretto di Messina, la cisterna *Ploesti* e il mercantile italiano *Corona Australe*, entrate in collisione per la nebbia.

La *Ploiesti ex Captain T. Basse* di 12.499 tonnellate, comandata dal capitano Gheorghe Sokimbekski proveniente da Spezia era diretta a Costanza, sul Mar Nero, si trovava a poche miglia da Messina quando fu speronata dalla nave da carico *Corona Australe*, di 12.875 tonnellate del compartimento marittimo di Genova, comandata dal capitano Francesco Paolucci, che con 20.000 tonnellate d'acciaio da Taranto era diretta in Belgio. Mentre si svolgevano le prime operazioni di soccorso, il comandante Paolucci, lanciò l'SOS, raccolto dal centro-radio, dalle capitanerie di porto di Messina e Reggio Calabria e dal centro operativo di Marisicilia. Fra le prime unità a intervenire vi fu la motovedetta della Guardia di Finanza *Monte Sperone*, che prese a bordo gli undici romeni feriti, trasportandoli al porto Messina, ove erano in attesa le ambulanze. Nello specchio d'acqua di Villa San Giovanni arrivarono anche le navi traghetto, *Cariddi*, la *San Francesco* e la *Sibari*. La sala macchine della petroliera si riempì d'acqua, fino a raggiungere gli 8 metri d'altezza, facendola affondare nello Stretto di Messina; il bilancio della tragedia fu di tre morti e undici feriti.

Qualche mese dopo il 14 dicembre del 1972, un'altra collisione davanti a Punta Pezzo, tra navi in transito all'alba nello

stretto di Messina; erano il mercantile italiano *Ilice*, di 10 mila 575 tonnellate, iscritto al compartimento marittimo di Palermo, e una petroliera di 19 mila tonnellate, battente bandiera panamense, la *Sabine*. L'*Ilice* qualche anno dopo, passò alla storia quando, con la denominazione *Vlora*, arrivò in Italia nel 1990 con i profughi albanesi, primo significativo sbarco di migranti sulle coste pugliesi. Il mercantile italiano, partito da Palermo con un carico di grano, era diretto a Catania; dopo lo scontro, riuscì con i propri mezzi a raggiungere il porto di Messina, ormeggiandosi al molo Primo Settembre. La *Ilice* apparteneva alla società di navigazione Arenella, ed aveva un equipaggio di 31 uomini, al comando del capitano Vincenzo Rocco, 65 anni, di Gaeta. Dopo la collisione nello Stretto, la cisterna panamense rifiutò i soccorsi e si portò al largo e continuò la fuoriuscita di nafta dalla falla nelle stive che contenevano 35 mila tonnellate di greggio.

Nel tentativo di non inquinare le acque dello Stretto il comandante della *Sabine* invertì la rotta, dirigendosi verso sud e uscendo poi dalle acque territoriali ma si formò una vasta macchia di carburante, che andava allargandosi mentre si allontanava. La *Sabine* avvertì via radio di essere in grado di procedere alle riparazioni con i mezzi di bordo, rifiutando i soccorsi e non dando più notizie. Per tutta la giornata mezzi



La nave *Ploiesti* in rada a Goteborg nell'agosto 1968



Profughi della *Vlora* in banchina a Bari, l'otto agosto 1991

delle Capitanerie di porto di Messina, Reggio Calabria e Siracusa tennero sotto controllo con l'ausilio degli elicotteri di Maristaeli la macchia di greggio che, trasportata dalla corrente, stava risalendo lo Stretto per dirigersi verso la costa siciliana. Da Augusta intervennero due rimorchiatori carichi di solvente, che per le avverse condizioni del mare furono costretti a rientrare in porto.

L'*Ilice*, nave con un dislocamento di 17366 tonnellate, era stata varata nei cantieri Cnr di Ancona il 4 maggio 1960 per la Società Ligure di Armamento e fu venduta nel 1961 alla Società Actionnaire Sino-Albanaise de la navigation Maritime Chalship di Durazzo, battendo bandiera albanese con la denominazione di *Vlora*. Dopo trent'anni di navigazione la nave era ridotta a un rottame ed il 7 agosto del 1991, stazionava nel porto di Durazzo, reduce dall'ultimo viaggio sino a l'Avana per rifornire di zucchero l'Albania, ed attendeva d'essere sottoposta a importanti riparazioni. Ma quella mattina, nell'euforia di fuga dopo il crollo del regime comunista, una folla di albanesi si impossessò dell'ex *Ilice* per raggiungere la costa pugliese. Durante la traversata, resa drammatica dalla lentezza della velocità, garantita solo dai motori ausiliari, i passeggeri disperati dalla disidratazione arrivarono a tagliare i tubi di raffreddamento per dissetarsi. Quando la nave fece ingresso nel porto di Bari, il mondo scoprì l'esistenza della *Vlora*, che aveva

sbarcato il suo carico umano. La nave fu radiata nel 1996 e nello stesso anno, il 17 agosto, demolita nel porto turco di Aliaga, nei cantieri Bereket Ithalat Ihracat²⁷⁹.

Protagonista della dinamica di quel primo sbarco in Italia fu la fregata *Euro* della Marina militare italiana, il cui comandante era all'ora C.F. Salvatore Cervone, un ufficiale messinese, che ricorda la vicenda di quella nave su cui erano stipate circa 12 mila persone. "Iniziammo a recitare la formula che lo Stato Maggiore aveva approvato come Prima Regola di Ingaggio per questi casi: "Vlora, qui Nave Euro della Marina Militare Italiana, non siete autorizzati a entrare nelle acque territoriali Italiane, modificate la vostra rotta. In caso d'ingresso in acque italiane e di approdo in un porto italiano l'equipaggio sarà arrestato, la nave sarà sequestrata e tutti i passeggeri verranno rimpatriati". Un'ora più tardi le navi erano in prossimità dell'imboccatura del porto di Bari, l'ultima manovra del comandante Cervone per impedire al *Vlora* di entrare in porto, fu di porre l'*Euro* davanti al mercantile, ma la riduzione di velocità non diede altro esito che quello del pericolo di un possibile "tamponamento" da parte del mercantile. I danni sarebbero stati cospicui per non parlare della possibile perdita di vite umane; il comandante del *Vlora*, sapiente marinaio, fermò allora i motori calcolando che con il solo abbrivo, sarebbe arrivato in banchina. A quel punto centinaia di teste iniziarono ad apparire dall'acqua all'interno del porto di Bari. Erano passeggeri del *Vlora* che si tuffavano in mare felici di essere approdati in un porto Italiano.



Il cargo in navigazione con la denominazione di *Ilice* prima di essere ribattezzata *Vlora*

DA FERRY BOAT BRITANNICO ALLA NEGATIVA ESPERIENZA A MESSINA

La nave traghetto *Corinthia* della compagnia Hellenic Mediterranean Lines che proponeva una nuova linea di collegamento da Messina al porto greco di Patrasso, a maggio del 1992 ormeggiò nelle banchine limitrofe la Stazione marittima del porto peloritano. Tra gli anni '80 e gli anni '90 la compagnia aveva concentrato le proprie attività nei collegamenti tra Italia e Grecia, arrivando a impiegare sette unità. Quello di Messina fu un esperimento che ebbe però vita breve essendosi rivelato fallimentare per i limitati volumi di traffico e l'esperienza si concluse anticipatamente. Negli anni seguenti, la flotta si ridusse progressivamente, arrivando a due navi nei primi anni duemila e nell'estate 2004, l'unica nave a rimanere in servizio fu la noleggiata *Arielle*, così la compagnia di navigazione greca Hellenic Mediterranean Lines, attiva dal 1939, concluse il suo esercizio marittimo.

La *Corinthia*, costruita nei cantieri Harland and Wolff di Belfast era stata completata nel dicembre 1956, con il nome *Duke of Argyll* come nave passeggeri di 4797 tonnellate di stazza, per l'imbarco di carri ferroviari operando in Europa dal 1956 al 1975. Insieme alle sue navi gemelle la *TSS Duke of Lancaster* e la *TSS Duke of Rothesay* fu tra gli ultimi piroscafi passeggeri, costruiti per le British Railways, progettata per operare sia come traghetto, principalmente sulla rotta Heysham-Belfast, che come nave da crociera. Nel 1968, un atto del Parlamento separò gli interessi marittimi della British Rail con una nuova divisione alla quale, nel 1970, fu dato il nome commerciale *Sealink* e nello stesso anno la *Duke of Argyll* fu convertita in un traghetto per auto, con un ponte per veicoli caricato da poppa.

La rotta Heysham-Belfast fu chiusa il 5 aprile 1975, con la *Duke of Argyll* che effettuò l'ultima navigazione verso Belfast e dopo un breve servizio a Holyhead fu venduta alla Grecia come *Neptunia* così denominata dal nuovo armatore Ant.s.l.



La nave traghetto *Corinthia* ormeggiata nel porto di Messina a maggio 1992

G. Yannoulatos Sons, di Limassol per Libra Maritime, che operò sino al 1987, sulla rotta Brindisi, Patrasso, Pireo, poi Ancona, Pireo, Limassol, Haifa, e quindi Brindisi, Pireo e Izmir.

Venduta nel 1987 alla Scanmed Shipping Co, La Valletta, continuò a navigare per la Hellenic Maritime Lines HML, e ribattezzata *Corinthia*, per l'esperienza risultata negativa del collegamento Messina-Patrasso. La nave divenne quindi *Faith Power* dopo l'acquisizione ad Hong Kong nel 1994, per poi l'anno successivo, essere denominata *Fairy Princess*. Nel febbraio del 1995 fu messa in vendita dalla Corte Suprema di Hong Kong e ribattezzata *Zenith*. Prese fuoco nel luglio di quell'anno e dopo l'incendio la nave fu venduta come rottame e demolita nel 1996.

DISMISSIONE DELLA *MESSINA STRAIT*

Se c'è un dato del dopo pandemia, che serve a far riflettere sui tanti influssi negativi che il periodo del lockdown ha prodotto, vi è quello della crisi del settore croceristico, con navi totalmente ferme per lunghi periodi e la diminuzione della domanda. Il numero di passeggeri annui delle navi da crociera, passato dai 2 milioni della fine degli anni '80 ai 30 del 2019, anno precedente al Covid, potrà essere recuperato nei successivi cinque anni in area Eumed. Secondo le previsioni di Cemar Agency, il network di agenzie marittime e di viaggio, al termine del 2022 i dati sono tornati a crescere, in termini sia di accosto navi negli scali italiani. I passeggeri, sono stati circa otto milioni e 800 mila movimentati nei porti italiani (+340% rispetto al 2021 e -26% rispetto al 2019, quando la movimentazione riguardando in Italia, circa 11 milioni di passeggeri.

Per tali congiunture nel 2020 in piena pandemia solo in Italia, otto navi da crociera sono state costrette al disarmo, quasi tutte ferme nei porti del Mar Tirreno, quattro di Costa Crociere, tre di Msc Crociere e una di Silversea (Gruppo Royal Caribbean). A Savona c'è stata *Costa Luminosa*; a Genova, *Msc Opera* e *Msc Splendida*; alla Spezia, *Costa Pacifica*; a Piombino, *Costa Diadema*; a Civitavecchia sono state ormeggiate *Costa Victoria* e *Msc Grandiosa* mentre, in Adriatico, ha sostato la nave di lusso *Silver Moon* che aveva preso il mare nel 2017, varata dai cantieri liguri di Sestri Ponente. Per la crisi Covid-19, il 2022 sarà poi ricordato soprattutto come l'anno record delle demolizioni per le navi da crociera; l'elenco delle navi trasferite ai cantieri per essere riciclate è cospicuo *Fuji* (ex *Fuji Maru*); *Century Harmony* (ex *Carnival Fascination*); *Carnival Sensation*; *Delphin* (originariamente *Byelorussiya*); *Titano* (ex *Gruziya/Salamis Filoxenia*); *Marella Dream* (ex *Homeric/Westerdam*); *Star Pisce*; *Pearl II* (ex *Saga Pearl III/Astor*) *TSM Singapore* (ex *Zenith*) e tra quelle che in passato hanno fatto scalo nel porto di Messina: *Odino*



La *Crown Princess* a Messina nel suo viaggio inaugurale del 13 luglio 1990 e sotto in una immagine quando ridenominata *Karnika*, fu demolita ad Alang





Il traghetto *Lia ex Rosalia* lascia Messina per raggiungere a rimorchio la Turchia ed essere demolita



L'ex *Messina Strait*, demolita ad Alang il 23 agosto 2017 con la denominazione *Sina*

(ex *Black Watch/Royal Viking Star*) nel 1982; *Oriental Dragon* (originariamente *Song of Norway*) nel 1991; *Golden Iris* (ex *Cunard Princess/Rhapsody*) nel 1992; *Super Star Libra* (ex *Norwegian Sea*), nel 2005 e *Marella Celebration* (ex *Noordam*) che ormeggia alla banchine peloritane, nel 2006.

La tendenza alla dismissione²⁸⁰ era stata avviata già nelle prime settimane pandemiche, quando diverse navi da crociera tra le più vecchie in servizio, e spesso anche tra le più piccole

erano state smantellate. Nel 2020 erano state nove le navi inviate alla demolizione; nel 2021 undici; il dato fa riflettere se rapportato con i valori pre pandemia quando solamente una nave da crociera era stata demolita nel 2019.

Le spiagge di Alang hanno accolto per lo smantellamento navi che avevano fatto scalo a Messina come ad esempio la *Karnika*, nave realizzata da Fincantieri a Monfalcone nel 1989 per P&O Cruises, che l'aveva battezzata *Crown Princess*, facendo scalo a Messina nel viaggio inaugurale del 13 luglio 1990. La nave aveva operato per conto di Princess Cruises, passando successivamente ai brand A'Rosa Cruises, Aida, Ocean Village, P&O Cruises Australia, per essere poi ceduta nel marzo del 2019, all'operatore indiano Jalesh Cruises che appunto l'aveva ribattezzata *Karnika*.

E poi la ex *Costa Neo Romantica*, costruita da Fincantieri a Marghera e in passato in forza a Costa Crociere, armatore con la quale venne a Messina il 13 ottobre 1993 e poi il 21 maggio 2004. Rilevata da Louis Group per Celestyal Cruises, la nave è stata rivenduta ed arenata presso l'impianto di demolizione navale di Gadani in Pakistan.

Anche le navi traghetto *Reggio*, *Rosalia*, *Sibari*, *Iginia* hanno subito l'ineluttabile destino della demolizione ma tra le navi finite ad Alang c'è ne era una significativa per Messina perché portava il nome del suo Stretto, la *Messina Strait*, nave frigorifera costruita nel 2004 a Viana do Castelo (Portogallo) che cambiò vari nomi dall'originario *Rio Yarkon* poi *Carmel Bio-Top*, e ad ottobre 2011 *Cala Pira*. Da giugno 2013 si chiamò poi *Messina Strait*, denominazione con la quale fu venduta dal suo proprietario olandese Seatrade a Compass Trading con sede negli Emirati Arabi Uniti. Dopo tredici anni dal suo varo, per la sua demolizione fu spiaggiata nell'agosto 2017 ad Alang con il nome *Sina*, troncando il nominativo *Messina* forse per non urtare la sensibilità di una città che dallo Stretto e sullo Stretto ha tratto e trae la sua attrattiva maggiore. Una attenzione che un'altra nave varata nel 2010, la *Strait of Messina* non ha avuto, mutando denominazione ad aprile 2014 in *Eurogarco Savona*, nome con il quale transita spesso nello Stretto battendo bandiera maltese, per l'armatore Malta Motorways of the Sea Ltd.

LE “NAVI” DEI PRESIDENTI

La città di Messina, dal 1946, è stata molte volte meta istituzionale con la visita del Capo dello Stato per incontri o eventi ma anche per visite private. Alcuni dei Presidenti della Repubblica hanno spesso utilizzato navi o mezzi marittimi per raggiungere la città dello Stretto e svolgere quanto previsto dal rigido programma del Cerimoniale del Quirinale.

Enrico De Nicola, nel suo primo impegno ufficiale da Capo provvisorio dello Stato, il 10 agosto del 1946 inaugurò la settima edizione della Fiera di Messina, subito dopo la sua elezione alla suprema carica della Repubblica. Giunto all'aeroporto di Reggio Calabria, il presidente De Nicola attraversò lo Stretto a bordo della corvetta della Marina militare *Gru*, classe Gabbiano²⁸¹, per giungere allo sbarcadere della Batteria Masotto dove approdò, accompagnato dai ministri Scelba e Aldisio e dal sottosegretario Lupis. Ad accoglierlo, il sindaco Ignazio De Salvo, a capo dell'amministrazione insediata il 20 settembre del 1945, che gli rivolse le parole “un bisogno di amore e di pace, un bisogno di fede nel nome della Sicilia sono state le speranze e la fede da cui è nata questa Fiera. Per noi è festa”.

Il Presidente De Nicola al palazzo del Governo ricevette le autorità e dopo una breve colazione offerta dal prefetto Giantrapani, si reimbarcò alle 16.30, sulla corvetta *Gru* per il rientro a Roma. Cinque anni dopo, il nuovo capo dello Stato, il liberale Luigi Einaudi fu a Messina, in occasione dell'alluvione che colpì la provincia nell'ottobre del 1951, accolto dal commissario prefettizio Sabino Alvino. Dopo aver visitato le zone colpite di Catania, Ragusa e Siracusa, Luigi Einaudi alle otto del mattino giunse a Messina ed a bordo dell'autovettura presidenziale, proseguì il suo giro nei centri del messinese, fino a Giammoro. A mezzogiorno era nuovamente in città per imbarcarsi a bordo della corazzata *Andrea Doria*, risalente alla prima Guerra mondiale e rimo-

dernata a metà degli anni '30, per fare rotta per la Sardegna²⁸². Da Catania era giunto sul treno presidenziale con sosta per la notte, nella stazione di Giardini Naxos.

Il 29 aprile 1955 gli subentrò Giovanni Gronchi, che il 3 novembre di quello stesso anno iniziò da Messina, il giro ufficiale della Sicilia. Il Presidente giunse a bordo della nave traghetto *Scilla*²⁸³ che imbarcò le dieci carrozze del treno presidenziale sul quale viaggiava anche la consorte, donna Carla che tornerà più tardi a Messina, il 13 giugno 1958, quale presidente della Croce Rossa per visitare la sede messinese e l'Istituto ortopedico di Ganzirri. Il ferry boat che era stato scortato dalla motosilurante *Folgore*²⁸⁴ e dalle *MT 472 e 473*²⁸⁵, sbarcò il convoglio presidenziale alle 9.30, alla Stazione ferroviaria di Messina, accolto dai ministri Martino, Romita e Mattarella e dal presidente della Regione Siciliana, Alessi. L'auto presidenziale, scortata dai corazzieri “motociclisti”, raggiunse la Prefettura ove il Capo dello Stato incontrò, secondo protocollo, la deputazione nazionale e quindi i parlamentari regionali, il sindaco Fortino, la Giunta municipale, e le altre autorità cittadine. Il presidente Gronchi incontrò a palazzo Zanca, il primo cittadino e i consiglieri e fu quella la prima visita di un presidente della Repubblica alla sede comunale. Dopo quella visita, il 12 dicembre 1955, la Segreteria generale della Presidenza della Repubblica assicurò con una nota l'Istituto del Nastro Azzurro che, era “stata richiamata l'attenzione della Presidenza del Consiglio dei Ministri sulla possibilità di concedere alla città di Messina la medaglia d'oro per gli eventi bellici del '40-'43”. Messina ottenne in realtà 24 anni dopo (1979) il prestigioso riconoscimento. In compenso Gronchi firmò il 29 ottobre del 1959 il decreto con cui era conferita alla città di Messina la medaglia d'oro al valor civile. “Nobile ed antica città della Sicilia- si legge nella motivazione-duramente provata dalle calamità naturali e da eventi bellici, con impavida tenacia

e sublime abnegazione da parte di tutta la sua popolazione, due volte risorgeva dalle macerie mantenendo fiero ed intatto il suo amor di Patria”. Gronchi lasciò la Sicilia partendo da Palermo la sera del 5 novembre, a bordo dell'incrociatore *Duca degli Abruzzi* per raggiungere Napoli²⁸⁶.

A Gronchi che aveva inaugurato nel suo settennato, l'alternanza tra laici e cattolici, successe il 6 maggio 1962, Antonio Segni, quarto Presidente della Repubblica a visitare Messina, il 27 maggio del 1964, qualche mese prima della crisi del primo Governo Moro, sullo sfondo del “piano Solo”, per il quale s'ipotizzò il colpo di Stato del generale, Giovanni De Lorenzo. Giunto in elicottero al campo di atterraggio del 24° Artiglieria, Segni proseguì in treno da Contesse sino alla stazione centrale da dove, con la Lancia Flaminia scoperta, accompagnato dal commissario regionale, Francesco Monaco, raggiunse la Prefettura. A Segni successe il socialdemocratico Giuseppe Saragat, primo esponente della sinistra italiana ad essere eletto a Capo dello Stato. La sua visita a Messina, avvenne quasi alla fine del mandato, il 12 aprile del 1971 ed al termine delle vacanze pasquali che aveva deciso di trascorrere in Sicilia. Giunto da Catania con il treno presidenziale poco prima di mezzogiorno, si recò alla base dell'elettrodotto Enel di torre Faro, ove un cronista “storico” della città, Stelio Vitale Modica, della “Gazzetta del Sud”, gli fece da “cicerone”. Saragat dopo una pausa al ristorante Sporting di Mortelle, raggiunse la stazione ferroviaria ove il prefetto Malarbi ed il sindaco Giuseppe Merlino, salutarono il Presidente, ripartito con il treno traghettato con l'*Iginia*,²⁸⁷ nave entrata in servizio nel 1969, che lasciò l'invasatura alle 17.25, per raggiungere Civitavecchia. Gli successe alla fine dell'anno, il democristiano Giovanni Leone, eletto il 24 dicembre 1971 che durante il mandato non visitò in forma ufficiale Messina, città con cui aveva avuto un rapporto molto diretto ed intenso, essendo stato docente dell'Ateneo e molto spesso protagonista nelle aule del Tribunale esercitando la professione di avvocato prima della sua elezione. Settimo Presidente della Repubblica fu eletto, il socialista Sandro Pertini, chiamato sul Colle più alto di Roma il 9 luglio 1978 e diciassette mesi dopo la sua elezione, si recò



Il presidente Luigi Einaudi a Messina a bordo della corazzata *Andrea Doria*, il 23 ottobre 1951



L'incrociatore *Vittorio Veneto* a Messina con a bordo il presidente Sandro Pertini, il 12 novembre 1979

in Sicilia per tre giorni d'intensi incontri. Dopo Palermo, e Catania ove qualche ora prima del suo arrivo, furono massacrati tre carabinieri, il 12 novembre 1979 il Presidente Pertini giunse a Messina per consegnare alla città la medaglia d'oro al valor militare. "Già duramente provata dall'immane disastro tellurico del 1908, risorta, è stata, durante la Guerra 1940-43, dapprima obiettivo di incessanti bombardamenti aerei, poscia, nel periodo dell'invasione dell'Isola, campo di aspra e lunga lotta che la martoriò e distrusse. La sua popolazione, affamata, stremata, dolorante, sopportò stoicamente la più dura tragedia ben meritando dalla Patria. Sicilia, guerra 1940-1943": questa la motivazione del conferimento della medaglia che Pertini, durante la solenne cerimonia a piazza Municipio, appuntò al civico Gonfalone. La giornata messinese del Presidente era cominciata in Prefettura, salutato dal ministro della Difesa, Ruffini in rappresentanza del Governo e dal senatore Ferralasco per il Senato, l'on. Ernesto Pucci per la Camera ed il prof. De Stefano per la Corte Costituzionale. Accolto dal prefetto, Angelo Vitarelli, Pertini si incontrò con l'Arcivescovo, Ignazio Cannavò e quindi con le autorità politiche, civili e militari, i rappresentanti degli ordini professionali, delle associazioni combattentistiche e d'arma, dei partiti politici, dei sindacati e dei movimenti culturali. Alle 10.55, il Presidente prese posto nell'auto presidenziale insieme al sindaco, Antonio Andò, per raggiungere piazza Municipio ove era stata allestita una tribuna d'onore. Al termine della cerimonia Pertini si trasferì a Palazzo Zanca ove rimase a dialogare, nel salone di rappresentanza, con le autorità della città. Subito dopo il Presidente si trasferì a bordo dell'incrociatore portaelicotteri *Vittorio Veneto*²⁸⁸, ormeggiato al molo Colapesce, per una colazione offerta dalla Marina Militare ricevuto dal Capo di S.M. della Marina, dal Comandante della Squadra Navale e dal Comandante della nave.

Pertini lasciò in forma privata la città per andare prima a Taormina e poi a Catania, da dove con l'aereo presidenziale raggiunse la capitale. Alla fine del mandato, a subentrargli fu il democristiano, Francesco Cossiga, eletto il 24 giugno 1985. Cossiga negli ultimi due anni del suo settennato ven-

ne a Messina due volte; la prima il 3 marzo 1990 quando a palazzo Zanca presenziò in forma privata, alla cerimonia di consegna delle Borse di Studio "Bonino - Pulejo". Atterrato a Catania con l'aereo presidenziale, si trasferì in elicottero, alla base di Marisicilia. Da lì il corteo presidenziale giunse a palazzo Zanca accolto dal presidente della Regione, Rino Nicolosi, e dal sindaco Mario Bonsignore. Nello studio del sindaco incontrò la Giunta ed i Capigruppo consiliari, prima di assistere alla cerimonia di consegna delle borse a 57 studenti. Dopo la cerimonia Cossiga si recò in Prefettura per una colazione privata prima di lasciare in elicottero Messina e raggiungere l'aeroporto di Catania alle 16.50, per il trasferimento al Quirinale. Cossiga tornerà in Sicilia quasi un mese prima delle sue dimissioni, nel marzo del 1992 per un viaggio "di solidarietà e sostegno al popolo siciliano ed ai giudici, alle forze di polizia ed alle autorità locali". Dopo gli incontri previsti si trasferì alla base di Marisicilia per il volo in elicottero a Cosenza e quindi recarsi a Castrolibero per rendere omaggio alla salma profanata del sovrintendente di polizia Salvatore Aversa. Il 25 maggio 1992, un altro democristiano, Oscar Luigi Scalfaro divenne Capo dello Stato che nel marzo del 1997, iniziò il suo viaggio in Sicilia proprio da Messina, giungendo a Marisicilia con un elicottero e da qui con lo yacht *Paolucci*, assegnato al Comando di Marisicilia di Messina, approdò alla sede a mare della Capitaneria di porto ove erano ad accoglierlo il prefetto Antonio Daloisio ed il sindaco Franco Providenti. Poi l'incontro, a palazzo del Governo, con i 108 sindaci della provincia e i rappresentanti sindacali e sociali. L'indomani, dopo la messa in Cattedrale per l'omaggio a mons. Fasola, raggiunse a piedi palazzo Zanca, ove venne accolto dal sindaco e dal presidente della provincia, Giuseppe Buzzanca, i presidenti dei due consigli, Livio e Baldari e dai consiglieri dei due consessi. Prima di lasciare la città in elicottero per Trapani, visitò velocemente il Museo regionale. Il 24 novembre 2000 fu il laico ed indipendente Carlo Azeglio Ciampi, decimo Presidente della Repubblica, a rinnovare il rito della visita, con uno stile diverso e personale nei programmi, pur nel rispetto del cerimoniale. L'occasione fu per il centenario della nascita di



Il presidente Carlo Azeglio Ciampi sbarca a Messina dal cacciatorpediniere *Mimbelli*, il 24 novembre 2000

Gaetano Martino, e giunse in elicottero appontando a bordo del cacciatorpediniere *Mimbelli* della Marina Militare²⁸⁹, ormeggiato nel porto di Messina. Il sindaco Leonardi consegnò, al Presidente Ciampi una targa in argento, con lo stemma civico in oro, con tre elementi triangolari a richiamo della forma dell'Isola su cui erano rappresentati altrettanti elementi significativi della città, la Madonnina del porto, il Nettuno del Montorsoli, ed una feluca in navigazione, tra Scilla e Cariddi. Il Capo dello Stato, Sergio Mattarella, nel suo secondo mandato è stato l'ultimo Presidente della Repubblica a giungere a Messina in visita ufficiale, atterrando in elicottero a Marisicilia, per presenziare il 13 aprile 2022, alla celebrazione dei 50 anni della Fondazione e dei 70 anni della "Gazzetta del Sud".

In questa particolare resocontazione non poteva mancare la visita di Papa Giovanni Paolo che l'11 giugno 1988 giunse a Messina per la canonizzazione di Eustochia Calafato, in una cerimonia storica che segnava il primo caso di canonizzazione fuori da Roma. Il Papa atterrò a Marisicilia con un elicottero dell'aeronautica Militare e poi a bordo della motovedetta *CP 239*²⁹⁰ della Capitaneria di Porto, approdò allo sbarcadero della Batteria Masotto, per il saluto alla città, accolto dal Sindaco Mario Bonsignore e da Sergio Mattarella, allora ministro per i rapporti con il parlamento, che rivolse il saluto al capo dello stato Vaticano, a nome del Governo italiano, presieduto prima da Giovanni Gorla e poi da Ciriaco De Mita. Era quella la sua prima esperienza da ministro, avendo da quasi un anno assunto il dicastero.

LE RARE NAVI NIPPONICHE

L'otto giugno del 2022 le due principali navi scuola della flotta militare giapponese, la *JS Shimakaze* (TV-3521) e *JS Kashima* (TV-3508), sono transitate nello Stretto di Messina provenienti da Creta e dirette a Tolone in Francia. Le due imbarcazioni componenti della flotta di autodifesa marittima giapponese (JMSDF), hanno destato curiosità per l'inconsueta esposizione della bandiera della Marina imperiale giapponese e della Forza nipponica di autodifesa marittima. La bandiera issata è una elaborazione a raggi di quella bianca rettangolare con un grande disco rosso al centro, simbolo nazionale giapponese, ufficialmente chiamata Nisshōki (日章旗 "Bandiera del Sole a forma di disco"), ma è più comunemente nota come Hinomaru (日の丸), che significa "cerchio del sole", trae origine dai samurai del XIII secolo che avevano, ventagli bianchi con un sole rosso. La bandiera utilizzata dalla flotta mercantile nipponica era stata vista a Messina il 12 maggio 2008, con il primo scalo della nave da crociera *Asuka II* dell'armatore Nippon Yusen Kaisha; episodio recente, che fa riflettere sulla rarità della presenza nel porto di Messina di navi da carico giapponesi ad inizio novecento e che indicano le floride condizioni commerciali della Messina di quel tempo.

Una delle prime navi che fece scalo a Messina fu nel 1905 la *Kenkon Maru No. 2 ex Picqua*, costruita da T. Royden & Sons, Liverpool nel 1882, ribattezzata, nel 1921 *Koyei Maru*, e che nel 1924, affondò al largo di Choshi, in Giappone. Tragica la rotta per la *Taikosan Maru*²⁹¹ dopo lo scalo peloritano, nel 1917. Il cargo varato nel 1889 con il nome di *Glenartney*, dal cantiere J. Laing & Sons Ltd, Sunderland, ribattezzato *Taikosan Maru* fu venduto nel 1917 a Inui Gomei Kaishya. La nave battente bandiera nipponica trasportava carbone da Messina a Siracusa e nelle acque antistanti la Timpa di Acireale, il 14 dicembre del 1917 entrò in collisione con il piroscafo *Ancona*. Le due navi procedevano con



Unità navali della Japanese Maritime Self Defense Force *Kashima* e *Shimakaze*, nello Stretto in campagna d'istruzione per i frequentatori dell'Accademia Navale nipponica



La nave da crociera *Asuka II*, ormeggiata a Messina per la prima volta il 12 maggio 2008, durante il suo giro del Mondo



Il piroscafo *Yufuku Maru* a Messina nei primi anni venti del novecento



La nave da carico nipponica *Port Said Maru* nello scalo peloritano nel 1923

i fanali di via spenti per motivi bellici e la carboniera giapponese ebbe la peggio inabissandosi in poche ore. Da quel giorno si diffuse l'erronea attribuzione del relitto alla nave *Terni*, ex piroscafo francese *Azrou*, impiegato dal 1943 dalla Regia Marina Italiana per il trasporto mercantile verso i porti nord africani. Una vicenda risolta solo nel 2022 grazie alle indagini storiche, condotte dal cap. Andrea Di Mauro, e le prospezioni subacquee dell'Organizzazione di volontariato Futuro Mare di Acì Castello, confermate dalla documenta-

zione presente negli archivi dei Lloyd's e dalla collaborazione dell'Ufficio Storico Navale Giapponese di Tokyo.

Nei primi anni del novecento approdò anche nella città dello Stretto la *Yufuku Maru*, varata a Kobe nel 1919, primo cargo della classe Taifuku Maru, per la Kawasaki Kisen "K" Line, che la gestì fino al 1921 e che divenne *Maniju Raru* dal 1936 al 1946, quando affondò.

Nel 1923 fu la volta della *Maniju Raru* della Kawasaki Kisen K. K. - 'K' Line varata nel 1919 a Kobe e affondata dal sottomarino *Uss Trigger* (SS-237) il 31 ottobre 1943, come *Ume Maro*, nome che aveva assunto dal 1933 quando era stata ceduta all'armatore Toshiki Shoji K. K.²⁹².

Le relazioni diplomatiche piene e complete tra Giappone e l'Italia, alleati nella prima guerra mondiale, furono codificate nel 1913 e ciò spiega la rotta nello Stretto di Messina di unità navali commerciali con bandiera nipponica. Il porto peloritano era stato poi scalo per tante unità originariamente non appartenenti alla flotta mercantile giapponese come il *Pocasset* a Messina il 2 luglio 1889, venduta nel 1906 alla Sawaguchi Kisen Kogyo K.K. e ribattezzata *Yechigo Maru*; l'inglese *Powhatan*, a Messina nel 1895 prima di divenire *Chinto Maru*, nel 1914; alla *Dalmatia* che nel 1886 assicurava i collegamenti Livorno, Messina, Napoli e New York prima di divenire nel 1915, *Kenkoku Maru* per l'armatore Minamimanshu Kisen K.K., Dairen; all'*Alberta* della Cosulich, dal 1914 denominata *Tagasan Maru* per l'armatore Mitsui B.K.; all'italiana *Regina Elena*, nel 1902 con scali a Messina e poi divenuta nel 1907 *Shinsei Maru*; al *Conte Verde* del Lloyd Triestino, periodica all'attracco alle banchine peloritane dal 1932 al 1937 fino al suo disarmo a Shanghai e poi nel 1943 passata all'armatore T. T. Giapponese con la nuova denominazione di *Kotobaki Maru*.

BELEM NEL FAMILIARE STRETTO CON LA FIAMMA OLIMPICA 2024

Il veliero francese *Belem*, su cui ha viaggiato la fiaccola olimpica da Atene diretta a Marsiglia, ha attraversato il primo maggio 2024, lo Stretto di Messina, accompagnato da mezzi navali e aerei della Guardia Costiera. Il tre alberi *Belem*, l'ultimo dei velieri francesi, rappresenta la Francia e le sue tradizioni marittime e la traversata del Mediterraneo, è stata come una vera epopea omerica per unire la terra degli Antichi Giochi a quella dell'Illuminismo.

È stata una nave che nella sua lunga e avventurosa carriera, ha cambiato tre nomi ed ha navigato sotto tre bandiere diverse, tra cui quella italiana dal 1951 al 1979. Una nave che ha insegnato infatti a studenti degli istituti nautici e orfani di marinai e pescatori del soppresso Convitto Istituto Scilla, i primi rudimenti dell'andar per mare

Il veliero con il nome di *Giorgio Cini*, fece scalo a Messina nel 1959, durante la crociera estiva con un equipaggio formato da studenti di tutti gli istituti nautici d'Italia, tra cui otto del Caio Duilio di Messina. La *Giorgio Cini* tornò poi a Messina nel 1963 nel corso della crociera estiva partita da Venezia, con a bordo i "marinaretti", del Centro Marinaro sull'isola di San Giorgio Maggiore, a Venezia, che ospitava gli orfani educati ai mestieri del mare.

La nave fu varata in Francia il 10 giugno 1896, costruita in meno di sei mesi dal cantiere Dubigeon di Chantenay-sur-Loire, con scafo in acciaio; armato a brigantino a palo fu commissionato dall'armatore Fernand Crouan che le diede il nome *Belem*, dalla omonima cittadina brasiliana ove aveva fondato una società commerciale all'inizio del 1800, la Denis Crouan & Cie di Nantes.

Fu protagonista di diversi eventi sfortunati a cui però sopravvisse: un grosso incendio a bordo, in Brasile, in cui morirono 115 muli che trasportava; l'eruzione del Monte Pelée, dell'8 maggio 1902, cui scampò, e che in soli 90 secondi, distrusse la città della Martinica e tutte le navi presenti in porto.



La *Belem* con a bordo la fiamma Olimpica per Parigi 2024, accompagnata dal pattugliatore *Dattilo* della Guardia costiera ha attraversato lo Stretto di Messina il primo maggio 2024

Nel periodo francese, dal 1896 al 1914, la *Belem* ha fatto 33 campagne navali, anche di sei mesi, attraversando l'Atlantico e registrò l'avvicinarsi di tre armatori: Crouan, a cui seguì Demange e per ultima la Société des Armateurs Coloniaux (H. Fleuriot & Cie.) che la utilizzò per i trasporti verso le colonie francesi.

Nel marzo del 1914 il suo ultimo comandante, il capitano Chauvelon, attraversò la Manica per consegnarla al Duca di Westminster, Hugh Richard Arthur Grosvenor, il nuovo proprietario inglese che la gestì per sette anni.

Il Duca di Westminster, era rimasto stregato dalle linee eleganti e dalla manovrabilità della *Belem* e apportò le modifiche per farne uno yacht da diporto; posizionò due motori Bolinder svedesi dotando la nave di due eliche; la parte bassa degli alberi di legno fu sostituita da pali di acciaio; la stiva venne divisa in due e furono costruite cabine in mogano cubano. Sotto il ponte di prua furono sistemati gli alloggi dell'equipaggio e dopo la Grande Guerra solcò i mari d'Europa, fino al 1921 quando l'ingegnere irlandese Ernest Arthur Guinness, secondo genito del magnate della birra Edward Guinness, primo conte di Iveagh, ne cambiò il nome in *Fantome II*, utilizzandola per trent'anni anche lavorando a bordo. Fece crociere e lunghe navigazioni intorno al mondo, e partecipò alle annuali regate a Cowes. Dal marzo 1923 al marzo 1924 fece il giro del mondo attraversando il Canale di Panama, e rientrando poi da Suez, evitò il terremoto che distrusse il porto di Yokohama. Nel 1938 nel porto di Montreal sul *Fantome II*, furono organizzate feste e regate per festeggiare l'incoronazione di Re Giorgio VI. Nel 1939 arrivò a Seattle e dovette sostare, causa lo scoppio della seconda guerra, sul Lago Union nello Stato di Washington per poi essere messa in disarmo per 12 anni, presso l'Isola di Wight, nel porto di Cowes. Durante la guerra fu utilizzata come quartier generale delle Forze Francesi Libere, e per i bombardamenti aerei perse pennoni e vele, rimanendo semidistrutta e abbandonata fino al 1951. La Fondazione istituita dal conte Vittorio Cini, in memoria del figlio Giorgio, morto in un incidente aereo, acquistò la *Fantome II* dagli eredi Guinness. La nave venne di nuovo sottoposta a lavori, destinata a nave scuola, per accogliere una sessantina di giovani apprendisti "Marinaretti". Vennero aboliti i pennoni dell'albero di maestra e l'armamento fu modificato trasformando la nave in goletta con albero



La nave scuola *Giorgio Cini ex Belem* nel 1963 a Messina

di trinchetto con vele quadre e alberi di maestra e di mezzana con vele auriche. Uno dei suoi più prestigiosi comandanti fu dal 1956 al 1962, il capitano di vascello Giovanni Barbini, medaglia d'oro al valor militare.

Il veliero nel 1965 fu radiato dal servizio attivo, messo in disarmo, e ancorato a San Giorgio Maggiore per qualche anno, finché nel 1972 fu venduto all'Arma dei Carabinieri per l'importo simbolico di una lira ma per mancanza di fondi, non ne venne eseguito il restauro. Nel 1976 venne quindi ceduta ai cantieri navali di Venezia che iniziarono i lavori di refitting per riportarla in attività. Venne ripristinato l'armo originale di brigantino a palo, vennero montati nuovi motori Fiat e nel 1977 messo in vendita. Un appassionato velista francese, Luke Olivier

Gosse, che aveva visitato la nave ormeggiata a San Giorgio, aveva notato a prua i segni del precedente nome della nave, e si prodigò per farla tornare in Francia.

Con il sostegno della Ascanf (Associazione per la protezione e la conservazione di antiche navi francesi) e di Jérôme Pichard, delegato generale dell'Unione Nazionale delle Casse di Risparmio di Francia, fu definito l'acquisto nel gennaio 1979 e ad agosto, la nave con il vecchio nome *Belem* raggiunse i cantieri francesi di Brest. L'omonima Fondazione Belem, nata nel 1980, la trasformò in nave scuola e dal 1983 fu rimessa al servizio attivo, dichiarandola nell'anno successivo, monumento storico. Il 4 luglio 1986 fece la sua apparizione a New York in occasione dei festeggiamenti del centenario della Statua della Libertà. L'8 maggio 2002 è andata fino al porto di Saint Pierre de La Martinique per la ricorrenza del terremoto a cui era scampata e nel 2014 ha fatto scalo anche a Venezia per ricordare il periodo trascorso nella città.

Oggi il *Belem* è l'unico veliero al mondo che usa al 95 per cento la propulsione velica.

NOTE



BAYE DE MESSINE

TITRE DE LA CARTE: BAYE DE MESSINE

1	La Baye de Messine	1/2
2	La Ville de Messine	1/4
3	Le Fort de Messine	1/8
4	Le Fort de Saint-Nicolas	1/16
5	Le Fort de Saint-André	1/32
6	Le Fort de Saint-Jacques	1/64
7	Le Fort de Saint-Thomas	1/128
8	Le Fort de Saint-Philippe	1/256
9	Le Fort de Saint-Georges	1/512
10	Le Fort de Saint-Martin	1/1024
11	Le Fort de Saint-Étienne	1/2048
12	Le Fort de Saint-Louis	1/4096
13	Le Fort de Saint-Charles	1/8192
14	Le Fort de Saint-Jean	1/16384
15	Le Fort de Saint-Pierre	1/32768
16	Le Fort de Saint-Paul	1/65536
17	Le Fort de Saint-Jacques	1/131072
18	Le Fort de Saint-André	1/262144
19	Le Fort de Saint-Nicolas	1/524288
20	Le Fort de Saint-Philippe	1/1048576
21	Le Fort de Saint-Thomas	1/2097152
22	Le Fort de Saint-Jacques	1/4194304
23	Le Fort de Saint-André	1/8388608
24	Le Fort de Saint-Nicolas	1/16777216
25	Le Fort de Saint-Philippe	1/33554432
26	Le Fort de Saint-Thomas	1/67108864
27	Le Fort de Saint-Jacques	1/134217728
28	Le Fort de Saint-André	1/268435456
29	Le Fort de Saint-Nicolas	1/536870912
30	Le Fort de Saint-Philippe	1/1073741824
31	Le Fort de Saint-Thomas	1/2147483648
32	Le Fort de Saint-Jacques	1/4294967296
33	Le Fort de Saint-André	1/8589934592
34	Le Fort de Saint-Nicolas	1/17179869184
35	Le Fort de Saint-Philippe	1/34359738368
36	Le Fort de Saint-Thomas	1/68719476736
37	Le Fort de Saint-Jacques	1/137438953472
38	Le Fort de Saint-André	1/274877906944
39	Le Fort de Saint-Nicolas	1/549755813888
40	Le Fort de Saint-Philippe	1/1099511627776
41	Le Fort de Saint-Thomas	1/2199023255552
42	Le Fort de Saint-Jacques	1/4398046511104
43	Le Fort de Saint-André	1/8796093022208
44	Le Fort de Saint-Nicolas	1/17592186044416
45	Le Fort de Saint-Philippe	1/35184372088832
46	Le Fort de Saint-Thomas	1/70368744177664
47	Le Fort de Saint-Jacques	1/140737488355328
48	Le Fort de Saint-André	1/281474976710656
49	Le Fort de Saint-Nicolas	1/562949953421312
50	Le Fort de Saint-Philippe	1/1125899906842624
51	Le Fort de Saint-Thomas	1/2251799813685248
52	Le Fort de Saint-Jacques	1/4503599627370496
53	Le Fort de Saint-André	1/9007199254740992
54	Le Fort de Saint-Nicolas	1/18014398509481984
55	Le Fort de Saint-Philippe	1/36028797018963968
56	Le Fort de Saint-Thomas	1/72057594037927936
57	Le Fort de Saint-Jacques	1/144115188075855872
58	Le Fort de Saint-André	1/288230376151711744
59	Le Fort de Saint-Nicolas	1/576460752303423488
60	Le Fort de Saint-Philippe	1/1152921504606846976
61	Le Fort de Saint-Thomas	1/2305843009213693952
62	Le Fort de Saint-Jacques	1/4611686018427387904
63	Le Fort de Saint-André	1/9223372036854775808
64	Le Fort de Saint-Nicolas	1/18446744073709551616
65	Le Fort de Saint-Philippe	1/36893488147419103232
66	Le Fort de Saint-Thomas	1/73786976294838206464
67	Le Fort de Saint-Jacques	1/147573952589676412928
68	Le Fort de Saint-André	1/295147905179352825856
69	Le Fort de Saint-Nicolas	1/590295810358705651712
70	Le Fort de Saint-Philippe	1/1180591620717411303424
71	Le Fort de Saint-Thomas	1/2361183241434822606848
72	Le Fort de Saint-Jacques	1/4722366482869645213696
73	Le Fort de Saint-André	1/9444732965739290427392
74	Le Fort de Saint-Nicolas	1/18889465931478580854784
75	Le Fort de Saint-Philippe	1/37778931862957161709568
76	Le Fort de Saint-Thomas	1/75557863725914323419136
77	Le Fort de Saint-Jacques	1/151115727451828646838272
78	Le Fort de Saint-André	1/302231454903657293676544
79	Le Fort de Saint-Nicolas	1/604462909807314587353088
80	Le Fort de Saint-Philippe	1/1208925819614629174706176
81	Le Fort de Saint-Thomas	1/2417851639229258349412352
82	Le Fort de Saint-Jacques	1/4835703278458516698824704
83	Le Fort de Saint-André	1/9671406556917033397649408
84	Le Fort de Saint-Nicolas	1/19342813113834066795298816
85	Le Fort de Saint-Philippe	1/38685626227668133590597632
86	Le Fort de Saint-Thomas	1/77371252455336267181195264
87	Le Fort de Saint-Jacques	1/154742504910672534362390528
88	Le Fort de Saint-André	1/309485009821345068724781056
89	Le Fort de Saint-Nicolas	1/618970019642690137449562112
90	Le Fort de Saint-Philippe	1/1237940039285380274899124224
91	Le Fort de Saint-Thomas	1/2475880078570760549798248448
92	Le Fort de Saint-Jacques	1/4951760157141521099596496896
93	Le Fort de Saint-André	1/9903520314283042199192993792
94	Le Fort de Saint-Nicolas	1/19807040628566084398385987584
95	Le Fort de Saint-Philippe	1/39614081257132168796771975168
96	Le Fort de Saint-Thomas	1/79228162514264337593543950336
97	Le Fort de Saint-Jacques	1/158456325028528675187087900672
98	Le Fort de Saint-André	1/316912650057057350374175801344
99	Le Fort de Saint-Nicolas	1/633825300114114700748351602688
100	Le Fort de Saint-Philippe	1/1267650600228229401496703205376

¹ M. Schiapparelli C., *L'Italia descritta nel "Libro del re Ruggero" comp. da Edrisi, 1881-1886*, Roma, 1883.

² N. Aricò, *Mare di città: le mura medievali di Messina nel secolo 16; e le origini della Palazzata*, Messina, Mesogea, 2022.

³ Luigi Genuardi, *Il Libro dei Capitoli della Corte del Consolato di Mare di Messina*, 1924.

⁴ Zeno R., *Storia del diritto marittimo nel Mediterraneo*, Milano, 1946.

⁵ G. Arena, *Ripari ai danni del porto di Messina ritrovati dal regio camerale Gianfrancesco Arena detto fra gli accademici lo Speculativo discorso recitato nell'aula senatoria alla Peloritana Accademia de' Pericolanti*, 1779.

⁶ G. Campagna, *Il porto Franco di Messina nel lungo XVIII sec. Commercio, fiscalità e contrabbandi*, Vielle, Roma 2021; e in *Archivio Storico* n° 102, Messina, 2021.

⁷ La Flotta Reale francese nel 1625, iniziò la costruzione di un certo numero di navi da guerra in Olanda, poiché l'industria cantieristica francese non era in grado di realizzarle in numero sufficiente. Tuttavia, nel frattempo, prima che queste nuove navi potessero essere costruite, fece in modo di colmare il divario noleggiando un certo numero di navi olandesi e inglesi. Nel giugno 1625 si procurò venti navi da guerra olandesi, di cui una persa in azione il 16 luglio e un'altra il 17 settembre; le restanti diciotto navi furono restituite agli olandesi il 10 marzo 1626. Nel luglio 1625 acquisì anche la nave da guerra inglese di seconda classe Vanguard, e in agosto aggiunse sei navi noleggiate dalla Compagnia inglese delle Indie orientali, tutte restituite ai loro proprietari il 26 maggio 1626.

⁸ Museo d'arte moderna André-Malraux (MuMa) - Le Havre (Seine-Maritime).

⁹ Poi pubblicato in "Opere" di Felice Bisazza, a cura del Municipio, 1874.

¹⁰ Sito storico Marina Militare.

¹¹ Rastelli A.: *La corazzata. L'evoluzione della nave da battaglia in Italia*, Mursia, 2006.

¹² Attribuito allo storico americano contrammiraglio Alfred Tayer Mahan (1840-1914).

¹³ Hadrien Penet, *Clavis Siciliae. Les activités portuaires du détroit de Messine (XIIe-XIVe siècles)*. In *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes*

de l'enseignement supérieur public, 35^e congrès, La Rochelle, 2004. Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age.

¹⁴ David Abulafia, *Papers of the British School at Rome*, 1986.

¹⁵ *Potere e mercati in Sicilia: secoli XIII-XVI* di Stephan R. Epstein (15 marzo 1960 - 3 febbraio 2007). Noto come "Larry", è stato uno storico economico britannico e professore alla London School of Economics.

¹⁶ *Monografia marittima della Sicilia nord orientale*, notizie raccolte per cura di E. Gamberini, 1918.

¹⁷ U. Marchese, *L'industria armatoriale ligure dal 1816 al 1859*. In *Archivio Economico dell'Unificazione Italiana*; Ilte, Industria Libreria Tipografica Editrice, Torino, 1957.

¹⁸ P. Piccione; *La flotta di Raffaele Rubattino*. In Raffaele Rubattino. Un Armatore Genovese e l'Unità d'Italia; Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, Italia, 2010.

¹⁹ Un articolo del *Lloyd's List* del 23 aprile indica che la nave attraversò lo Stretto di Kerç nella parte occidentale della Crimea il 2 aprile.

²⁰ Sui giornali d'epoca che dettero ampio rilievo alla tragedia, si leggeva che il piroscifo, "con Francesco Rosasco al comando, l'equipaggio, e tre o otto passeggeri, aveva attraversato l'Adriatico alla fine di maggio. Il piroscifo è stato caricato con merci varie e la navigazione è andata bene finché, nel tardo pomeriggio, è arrivato a Capo Rizzuto (vicino a Crotone) dove c'è una vasta secca disseminata, di banchi rocciosi per molte centinaia di metri. È una zona molto pericolosa per la navigazione e nota per aver causato numerosi naufragi nel corso dei secoli. Mentre la nave procedeva a grande velocità con un forte vento di libeccio, e cercava di aggirare la riva, "si udì uno schianto terribile, seguito da un lungo rombo, come se una lastra di ferro venisse squarciata da un tremendo colpo". L'urto contro gli scogli causò al *Bengala* una falla nel settore prodiero e la nave dopo essersi appoggiata sulla dritta, affondò in brevissimo tempo.

²¹ Salvatore Medaglia, *Early Observations on the Steamer Bengala (Formerly Named Mecca and Livorno) Sunk off Capo Rizzuto (Crotone, Italy) in 1889*, Heritage, 2020.

²² R.De Rossi, *La Marina Mercantile a Vapore del*

Regno di Sardegna (1830-1860); Associazione Italiana di Documentazione Marittima e Navale; Livorno, 1991.

²³ La scorta dei convogli fu affidata alla Regia corazzata *San Martino* che vigilò a Porto Said per il passaggio delle truppe dal canale e alla corazzata *Bausan*. Oltre a ufficiali di marina, soldati d'artiglieria, un ufficiale di fanteria la nave imbarcò settanta operai ferroviari, guidati dall'ingegnere torinese, Carlo Ingarami.

²⁴ C. Perfetto, *Vicende della marina mercantile a vapore nel Reame delle Due Sicilie Dal 1818 al 1860*; Stabilimento Tipografico Barca, Napoli, 1923.

²⁵ The Dock Museum North Road Barrow in Furness Cumbria, Gran Bretagna.

²⁶ Fra gli altri il Forte S. Giorgio, il Monastero dei Benedettini, l'Oratorio di S. Maria delle Grazie, le chiese di S. Giovanni Nepomuceno dei Santi Crispino e Crispiniano.

²⁷ Ida Fazio, *Il porto franco di Messina nel lungo XVIII secolo. Commercio, fiscalità e contrabbandi*, Viella, Roma, 2021

²⁸ L'importanza storico militare della penisola San Raineri è evidenziata anche dallo storico Michele Amari: M. Amari. *La guerra del Vespro siciliano, Vol. I, cap. VII*, 1879. I cittadini più intenti a munirsi nel porto che altrove; (Vespro Messinese, 1281) il braccio di S. Raineri afforzavano d'eletta gioventù, sotto il comando di Nicolò Bevacqua e Giacomo de Brugnali, stanziata nella Chiesa del Salvatore. Chiuso poi l'imboccatura del porto con una lunga catena, legata a travi galleggianti, che dal Salvatore si allungava sino al posto occupato dall'odierna Sanità Marittima. Il dì 6 Agosto possente stormo di francesi contro il monastero del Salvatore, chiave di quell'assedio per tener la bocca del porto. Cento messinesi il difendeano, i quali nè sbigottiti dal numero degli assalitori, nè scossi dal battito della prima affrontata, dalle soglie e dai muri li ributtarono. L'imboccatura del porto non poté forzarsi: miracoli di valore fece sulla riva un ridotto di forte legname. La catena che serviva a chiudere il porto fu abolita e venduta dal Senato messinese nel 1392 e col ricavato se ne acquistarono frumenti.

²⁹ Maurizio Vesco, Dipartimento di Architettura - Università degli Studi di Palermo, 2010. "Pietro Antonio Tomasello de Padua: un ingegnere militar

véneto in la Sicilia de Carlos V^o, in *Espacio, Tiempo y Forma - Revista de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED de Madrid*, VII, *Historia dell'Arte*, 22-23 (2009-2010).

³⁰ Nicola Aricò, *Mare di città*, Mesogea, Messina, 2022.

³¹ A. Borda Bossana, *Il recupero del Forte San Salvatore nell'area falcata*, Città & territorio, Messina n° 2, 2006.

³² Vittorio Podestà, *Antiche difese della città e possibilità di utilizzo*, Città & territorio, Messina n° 1, 1995.

³³ Nicola Aricò, *Mare di città: le mura medievali di Messina nel secolo 16 e le origini della Palazzata*, Messina, Mesogea, 2022.

³⁴ Zeno R., *Storia del diritto marittimo nel Mediterraneo*, Milano, 1946.

³⁵ E. Gamberini, *Auteur du texte. Monografia marittima della Sicilia nord orientale: notizie raccolte per cura di E. Gamberini*, 1918.

³⁶ AA. VV., *La Real Cittadella di Messina*, Messina, 1988.

³⁷ Luigi Gaeta, *Nove Mesi in Messina e La Sua Cittadella Cronaca dei fatti avvenuti al 24 Giugno al 25 Marzo 1861*, Kessinger Publishing, LLC (2010-02)

³⁸ *Operazioni dell'artiglieria negli assedi di Gaeta e Messina negli anni 1860 e 1861*, Torino 1864.

³⁹ Angelo D'Ambra, *Historia Regni*, Portale di divulgazione storica, 2017.

⁴⁰ Sergio Bertolami e Rosa Manuli, *Ex Aqua - Il braccio di San Raineri*, Experiences Editore, 2011.

⁴¹ Puzzolo, Sigillo Domenico (1925 - 1926): *Tre opportuni chiarimenti di toponomastica messinese: 1. Etimologia e valore del nome Faro o Faro di Messina. 2. Da chi, quando e perchè fu costruita la fortezza di "Matagrifone". 3. Un'opera di pietà francescana dimenticata in Messina. La Lanterna di S. Raineri* - In *Archivio storico messinese* vol. 26-27 (1925-1926) p. 143-280.

⁴² Alma Podestà, *La Lanterna del Montorsoli*, Città & territorio, n.1 gennaio, 1995, Messina.

⁴³ Ida Maria Baratta, *La torre di S. Raineri e la sua anima*, Città & territorio n° 6, 1999, Messina

⁴⁴ Lamberto Radogna, *Storia della Marina Militare delle Due Sicilie (1734-1860)*, Biblioteca del mare - Uomini, navi e misteri del mare, Mursia, 1978.

⁴⁵ Gabriello De Sanctis, *Dizionario statistico de' paesi del Regno delle Due Sicilie*, Napoli, 1840.

⁴⁶ S. Fedele-S. Serio, *L'Armata di mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie*, il Gabbiano, Messina, 1997.

⁴⁷ A. Donato, *Artiglierie ad avancarica a Messina: storia e caratteristiche*, Armi Antiche, Bollettino dell'Accademia di San Marignano, Italia 150, Torino,

Chiaromonte, 2010, e dello stesso autore, *Le Artiglierie della Marina Borbonica di Messina*, Bollettino Marina Militare, settembre 2012.

⁴⁸ Ruello Majolo, *L'Accademia Borbonica della Real Marina delle Due Sicilie (1735-1860)*, Napoli, Ass. ne Naz.le della Nunziatella, 1994.

⁴⁹ Sedici cannoni lisci da 40 libbre, 14 cannoni-obici lisci da 20 libbre, 20 cannoni-obici lisci da 40 libbre ed un cannone lungo a canna liscia da 80 libbre.

⁵⁰ *La Flavio Gioia* il 23 giugno del 1883, unitamente alla pirofregata *Vittorio Emanuele*, aveva partecipato ad una crociera oceanica imbarcando gli allievi ufficiali dell'Accademia Navale di Livorno. Tutta la traversata atlantica fu effettuata quasi per intera con la propulsione a vela per circa un mese. Dopo aver attraccato ad Annapolis, Baltimora e New York, il 31 agosto la *Flavio Gioia* riprese la rotta per il ritorno in Patria e arrivò a Livorno il 31 ottobre avendo percorso un totale di 10.570 miglia. Il 3 luglio 1888 partì per la campagna oceanica più lunga compiuta da un'unità della Regia Marina al comando del capitano di vascello Eugenio Grandville che si concluse a Spezia, dopo quattro anni e sette mesi, con un cambio completo dell'equipaggio e dello stato maggiore.

⁵¹ *L'Inchgreen* era un piroscafo di 1153 tonnellate varato il 4 luglio 1876, nei cantieri Caird & Company, di Greenock in Scozia, per l'armatore William Lindsay, sempre di Greenock come il successivo proprietario Dugald McDougall, nel 1883. Nel 1889 mutò armatore passando al danese J Harboe Skjelskaer che cambiò la denominazione della nave in *Adolph Harboe* ed infine la nave nel 1903 si chiamò *Alf* per l'armatore Chr. Nielsen & Co di Larvik in Norvegia. Sei anni dopo il 23 novembre 1909, il tre alberi con un carico di legname con rotta verso Liverpool e con un equipaggio di quindici uomini si incagliò e poi naufragò a Haisbro Sands, al largo della costa inglese del Norfolk che si affaccia sul Mare del Nord.

⁵² Le competenze, le dipendenze gerarchiche, i compiti e l'assetto del Servizio, sono stati recentemente ridefiniti con il D.LGS. n° 66 del 15 marzo 2010 (Codice dell'Ordinamento Militare) e il DPR n° 90 del 15 marzo 2010 (Testo Unico delle disposizioni regolamentari in materia di Ordinamento Militare). La Direzione Fari e Segnalamenti del Comando Logistico della Marina Militare, con sede a Napoli, è l'organo direttivo centrale ed ha responsabilità di studio, pianificazione, direzione e controllo nell'ambito delle funzioni di natura tecnica e logistica. Inoltre rappresenta l'Autorità nazionale che si esprime sulla adeguatezza della segnaletica marittima alle esigenze della navigazione e nell'ambito della Organizzazione Internazionale del Segnalamento

Marittimo.

⁵³ Giovanni Bonfiglio, *Fari e Guardiani. Storie di fari e dei fanalisti siciliani*, Edas, Messina, 2023.

⁵⁴ La Sloman era la più antica compagnia di navigazione di Amburgo che gestiva navi a vela già nel 20° secolo. Il capostipite di questa famiglia fu William Sloman, un capitano inglese che venne ad Amburgo con la sua famiglia nel 1785. Ottenne lo status di cittadino di Amburgo nel 1791 e fondò la sua prima compagnia nel 1798 come mediatore navale. Morì nel 1800 e lasciò due figli: William Palgrave Sloman e Robert Miles Sloman, quest'ultimo allora di 17 anni. Dopo il trattato di Amiens (25 marzo 1802) Robert Miles si recò ad Antwerpen in Belgio, per fondare una compagnia di brokeraggio navale. Quando scoppiò di nuovo la guerra, Sloman dovette tornare ad Amburgo. I tempi erano inquieti e Napoleone I aveva bloccato il porto di Amburgo e Sloman trasferì i suoi affari a Tønning, alla foce del fiume Eider, a quel tempo danese. Nel 1814 Sloman riprese l'attività, dapprima a Cuxhaven dove divenne console inglese, e tornò, quando le truppe francesi dovettero rinunciare ad Amburgo, senza risorse economiche poiché la sua ultima nave, che navigava sotto i colori inglesi, era stata confiscata dai francesi. Il figlio maggiore Robert Miles jr. nel 1838 ottenne dal padre l'attività di brokeraggio navale come dono nuziale divenendo azionista di varie compagnie di navigazione dell'azienda, ancora oggi attiva non più nel settore navigazione.

⁵⁵ Il piroscafo ungherese *Andrássy* aveva una stazza lorda di 1.553 tonnellate, una lunghezza pari a 72,72 metri ed una larghezza di 10,40 ed apparteneva alla classe *Zrínyi*, insieme alle navi gemelle *Mátyás Király*, *Rákóczy*, *Szent László e Zrínyi*. Fu impostato nel cantiere «Wigham Richardson & Company» di Newcastle per conto della «Adria - Regia Ungarica Società Anonima di Navigazione Marittima» di Fiume e varato nell'anno 1892. Il mercantile, come si legge in un manifesto del 1907, venne utilizzato nel servizio trasporto merci e passeggeri tra il Mediterraneo e l'Adriatico, seguendo una rotta che partiva da Genova e toccava i porti di Napoli, Messina, Malta, Catania, Fiume e Trieste. Il 28 dicembre 1908, l'*Andrássy*, ormeggiato nel porto di Messina, restò coinvolto nel tragico sisma che quel giorno colpì la città.

⁵⁶ Gábor Andreides, *Per il centenario di un terremoto*, Università «Eötvös Loránd» di Budapest, 2009.

⁵⁷ Márton Pelles: *La storia e il ruolo nel trasporto merci di fiume della Adria Regia Ungarica Società anonima di navigazione marittima (1874-1914)*, dicembre 2020.

⁵⁸ Andrea Leonardini di Francesco Maria in ringra-

ziamento donò un ex voto, al Santuario di Nostra Signora di Reggio a Vernazza in provincia di Spezia. Il dipinto riproduce il piroscifo *Perseo* della N.G.I. nelle acque di Alicante la notte del 18 dicembre 1899 entrato in collisione col piroscifo francese *Mense*, il quale affondò dopo tre ore mentre la nave italiana riparava nel porto di Alicante.

⁵⁹ Giovanni Bettò ammiraglio italiano (Genova 1846 - Roma 1916), partecipò alla battaglia di Lissa; viceammiraglio nel 1905, dal 1907 al 1911 fu capo di S. M. della Marina. Con l'istituzione della Scuola navale di guerra, e con l'acume di cui diede prova nel sostenere l'impiego dei grossi calibri per l'artiglieria navale (*Manuale teorico-pratico di artiglieria navale, 1879-81*) e l'uso strategico delle siluranti, contribuì efficacemente alla preparazione militare dell'Italia sul mare. Deputato dal 1890, per tre volte; 1909-10, ministro della Marina.

⁶⁰ Enrico Stumpo, *Le Campagne Oceaniche della Regia Marina Italiana dall'Unità al primo novecento* N° 17 Mediterranea - Ricerche Storiche anno VI, dicembre 2009.

⁶¹ Già nel 1901 si era insediato in via Seminario 6, il comando con il Cav. Giacomo Picasso comandante; il capitano cav. Alfredo Calì; i tenenti Alessandro Ciano e Luigi Giaquinto e gli ufficiali Giulio Sommacampagna, Giovanni De Leonardis e Giuseppe Spicani.

⁶² *Annuario generale commerciale ed amministrativo*, Messina, 1902.

⁶³ C^o1c. SSC/RD Giovanni Bonfiglio, *Storia ed Evoluzione della Marina Militare in Sicilia nel corso dei secoli*, Messina, 2002.

⁶⁴ Enrico Morin fu ministro fino al 22 aprile 1903; Giovanni Bettolo, dal 22 aprile 1903 al 21 giugno 1903 e nuovamente Enrico Morin ad interim, dal 21 giugno 1903 al 3 novembre 1903.

⁶⁵ Marian Gabriele e Giuliano Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Ufficio storico della Marina Militare, Roma, 1982.

⁶⁶ *Annuario Ufficiale della Regia Marina*, Roma 1894, 1909, 1910.

⁶⁷ Nel febbraio del 1905 il Sindaco Salvatore Marullo, assieme a una rappresentanza della Giunta, si era recato a Roma per esporre agli organi governativi le esigenze della Città e le deficitarie condizioni finanziarie che rendevano quasi impossibile la redazione di un bilancio realistico. Dell'esito della missione il Sindaco, che per l'occasione era stato anche ricevuto dal Re, fece una minuziosa relazione al Consiglio nella seduta del 1° marzo, in cui riferì anche degli impegni assunti dal Governo in ordine ai problemi più scottanti della Città La cessione al Comune di una parte della spianata S.

Raineri, e l'istituzione di una stazione di rifornimento per la Regia Marina Militare insieme alla costruzione di un bacino galleggiante. A. Borda Bossana, *I protagonisti del palazzo di città*, Grafo Editor Messina, 2012.

⁶⁸ L'Amministrazione comunale era retta dal Commissario Straordinario, Alessandro Salvadori e proprio tre giorni dopo il 4 luglio 1912, nasceva la delegazione messinese della Lega navale italiana.

⁶⁹ Tullio Marcon, *Cento anni di Marina*, Ediprint Siracusa, 1996.

⁷⁰ Enrico Costantino Morin (Genova, 5 maggio 1841 - Forte dei Marmi, 13 settembre 1910) è stato un militare e politico italiano. Fu Senatore del Regno e Ministro della Marina Italiana tra il 1893 ed il 1903; Ministro degli esteri durante il 1903 e Ministro della guerra ad interim, per pochi giorni, durante il 1902.

⁷¹ Gaetano Bresci era nato a Coiano, frazione di Prato, il 10 novembre del 1869, fu recluso dapprima nel carcere di San Vittore, a Milano, poi, subito dopo il processo, nel carcere di Forte Longone, a Porto Azzurro, sull'isola d'Elba, in una delle venti celle che formavano la sezione d'isolamento denominata "la Rissa", sotto una finestra della quale egli scrisse "la tomba dei vivi". Il 23 gennaio 1901, dopo il trasferimento sull'avviso *Messaggero*, Bresci fu rinchiuso nel penitenziario di Santo Stefano, in una speciale cella di tre metri per tre, priva di suppellettili.

⁷² A. Borda Bossana, *Quattro fischi. Due barche!*, Centro Studi Eoliano, Ars, 2015.

⁷³ Roberto Giulianelli, *Porto e città. L'economia del mare ad Ancona dall'Unità al Duemila*, Franco Angeli editore, 2021.

⁷⁴ La nave di 4 mila tonnellate aveva lo scafo in acciaio; era lunga 102,11 metri ed era dotata di una macchina a triplice espansione che le permetteva la velocità di 10 miglia all'ora.

⁷⁵ Il giorno dopo il ministro Morin e il sottosegretario Niccolini, accompagnati dal sindaco, dal presidente della Camera di commercio e da altre Autorità locali, si recarono nel Cantiere, visitando i piroscafi in costruzione e ricevendo l'assicurazione che il varo del piroscifo *Regina Elena* si sarebbe probabilmente completato l'indomani, continuandosi nella notte i necessari lavori.

⁷⁶ Rudolf Agstner, *Österreich in Istanbul: K. (u.) K. Präsenz im Osmanischen Reich* books, Elmar Sam-singer, 2010

⁷⁷ "Il Marchesino", Messina 9-10 aprile 1904.

⁷⁸ L. Micali Arichetta, *Il soggiorno in Sicilia degli Imperiali di Germania (primavera 1905)*, Palermo 1906 e T. Rocuzzo, Taormina. *L'isola nel cielo*, Ca-

tania 1990.

⁷⁹ Rekowski era tra l'altro il genero di Robert Sander-son e Amelia Sarah avendone sposata la primogenita, Luisa Leila Sanderson, nata a Messina.

⁸⁰ Michela D'Angelo, *Franz von Wantoch Rekowski: ricordi di un console tedesco in Sicilia tra '800 e '900*, Archivio Storico Messinese, 1994.

⁸¹ R. Raleigh Trevelyan, *Principi sotto il vulcano*, Rizzoli, 1977.

⁸² Lo *Hohenzollern II* da 120 metri di lunghezza è stato progettata come nave della marina tedesca e costruito da AG Vulcan Stettin. Al varo nel 1893, Kaiser Wilhelm annunciò che la nuova nave sarebbe stata il suo yacht personale. Fu utilizzata come nave da carico e nave imperiale dal 1893 al luglio 1914. Dal 1894 al 1914, ad eccezione del 1906, l'imperatore Guglielmo II la usò per i suoi prolungati viaggi annuali in Nordlandfahrt in Norvegia. Nel giugno del 1914 *Hohenzollern II* partecipò alla regata di Kiel e il 25 giugno, l'ultimo banchetto di stato fu tenuto a bordo per intrattenere gli ufficiali della flotta britannica le cui navi erano state invitate a partecipare.

⁸³ Aveva sede in corso Vittorio Emanuele 124, ed era l'unica società italiana che mantenesse la linea commerciale cotoniera inaugurata, il 17 ottobre 1910, con lo scopo di trasportare il cotone dagli Stati Uniti in Italia.

⁸⁴ Nel 1913 la Becker venne assorbita dalla Navigazione Alta Italia e le sue navi vennero ribattezzate la *Sicilia* in *La Sicilia*, l'*Aspromonte* in *Fert*, e il *Delphine* con la denominazione *Monginevro*, continuò nei collegamenti con il sud America con l'esercizio della "Creola" e trasportando merci di vario tipo e legname dagli Stati Uniti a Genova e altri porti italiani. Durante la prima guerra mondiale il piroscifo *Monginevro* fu silurato al largo di Capo Tortosa in Spagna il 12 giugno 1918, dall'*U-Boot 68* durante la rotta da Genova a Gibilterra.

⁸⁵ Vol.1 *Mediterranean Cruise*, 1905.

⁸⁶ Chesnau, *All The World's Fighting Ships, 1860-1905*, Londra, Conway Maritime Press, 1979.

⁸⁷ Keppel Service Record, *The National Archives*. ADM 196/42.

⁸⁸ Michele Cosentino, *Diplomazia navale alla corte di San Giacomo-Il ruolo del panfilo reale*, Rivista Marittima, ottobre 2021.

⁸⁹ Il relitto del *Barone Driesen* fu eliminato poi durante lo sgombero del porto commerciale di Arkhangelsk nel 1929-30. Il rapporto dell'incidente apparso sul "Times" parlò di 314 morti di cui 49 ufficiali e funzionari, 437 soldati, 131 uomini e 25 donne civili feriti.

⁹⁰ L'Albert Medal for Lifesaving era una medaglia

britannica assegnata per riconoscere il salvataggio di vite umane istituita per la prima volta per mandato reale, il 7 marzo 1866, poi sostituita dalla George Cross.

⁹¹ Verso la fine del 1912, chiusosi il conflitto italo-turco, completata l'occupazione della Libia, fu il momento di depurare i servizi onerosi e non essenzialmente bancari fra i quali appunto quello marittimo gestito nella funzione di avanguardia commerciale.

⁹² P. Ortega (a cura), *Il porto di Messina dalle origini ai nostri giorni*, Azienda del Porto, Messina 1990.

⁹³ Rosario Battaglia, *www.100anni0808.it* e R. Battaglia, *Mercanti e imprenditori in una città marittima. Il caso di Messina (1850-1900)*, Giuffrè, 1992.

⁹⁴ A. Borda Bossana, *I Giorni del Terremoto, Cronache e rievocazioni di una tragedia*, C & T, 1998.

⁹⁵ Il 1908 non si era aperto con i migliori auspici per l'Italia; a Napoli era scoppiata un'epidemia di vaiolo e la crisi della disoccupazione si avvertiva in tutto il Paese e mentre negli Stati Uniti si concretizzava la linea aerea Boston-New York, il 24 maggio a Roma si compiva il primo esperimento di volo in Italia, ad opera del pilota francese Léon Delagrange. Tanti appunti per la memoria storica dei quel tempo, ma di minima portata rispetto a quella catastrofica distruzione che ebbe eco mondiale e fu interpretata dall'opinione pubblica, a pochi anni dall'inizio di quel secolo breve che avrebbe visto due guerre mondiali e profonde trasformazioni culturali, sociali ed economiche, come uno dei primi eventi dalla dimensione globale.

⁹⁶ A. Borda Bossana, *Messina 1908: Il Mondo e la Nazione di fronte al Cataclisma*, Grafo Editor, 2009.

⁹⁷ La Great White Fleet, era la squadra navale che il 16 dicembre 1907, era stata inviata dal presidente degli Stati Uniti, Theodore Roosevelt, per una crociera intorno al mondo. Salpata dal porto di Hampton Roads, Virginia, allo scopo di dimostrare la capacità navale americana oltreoceano, la flotta dal 7 luglio 1908, da San Francisco aveva intrapreso la seconda fase della crociera in Pacifico e, poco prima di Natale, aveva lasciato Ceylon, diretta in Mar Rosso, attraversando il Canale di Suez, il 3 gennaio 1909.

⁹⁸ Furono realizzate su strade del quartiere Mosella, che assunsero il nome di illustri americani a cominciare da quello del Presidente del tempo, William Howard Taft (1857-1930).

⁹⁹ La loro esperienza è raccontata nel volume *Queen Alexandra's Royal Army Nursing Corps* (Famous Regts.S).

¹⁰⁰ Dalla Danimarca venne una singolare forma di aiuto, attraverso la vendita di un piatto commemorativo della Royal Copenhagen, appositamente disegnato da Arnold Krog, per raccogliere fondi. Il

piatto, prodotto in 1107 esemplari, riproduceva la sagoma di una nave vichinga a vela, con lo stemma danese e la parola Caritas; su di un lato, con un impianto di agave l'iscrizione, Messina 1908.

¹⁰¹ L'incontro con lo Zar nel 1902 avvenne, a bordo dell'incrociatore italiano *Carlo Alberto*, sul quale era anche imbarcato Guglielmo Marconi, padre della telegrafia senza fili, e che era comandato dall'ammiraglio Carlo Mirabello, divenuto il 3 novembre 1903, ministro della Marina, nel secondo Governo Giolitti, ancora in carica durante il sisma del 1908.

¹⁰² La scrittrice e giornalista Matilde Serao (1856-1927), in una corrispondenza apparsa su "Il Giorno" del 1° gennaio 1909 scrisse, a proposito dei Marinai russi: "...in uno scenario terrificante di rovine... ad un tratto sono apparsi dei visi umani, contratti dalla sorpresa, dall'ansietà e dalla pietà; degli uomini sono apparsi, venendo dal mare, scendendo da una nave (...) venuti dal mare per soccorrere i messinesi! Erano naviganti, ufficiali e marinai; di un'altra nazione; di un'altra terra; giunti da mari lontani, da mari nordici, parlanti un'altra lingua ed ignari della nostra; naviganti e soldati insieme appartenenti ad una nave da guerra, alla nave russa *Admiral Makharoff*. E questi ufficiali e marinai si sono messi a estrarre i sepolti vivi da sotto le pietre delle case di Messina, essi per i primi; si sono messi a raccogliere i feriti, a cercare di medicarli, di sollevarli con qualche cordiale; si sono messi a confortare i moribondi ed a chiudere gli occhi ai morti".

¹⁰³ Nella tarda mattinata del 29 il coordinamento delle operazioni fu assunto dal colonnello De Cosa, capo della direzione di Artiglieria, che, avallata l'opera sino al momento svolta, stabili con il prefetto e col comandante la stazione dei Carabinieri di Messina, il proprio quartier generale a bordo di una unità militare italiana.

¹⁰⁴ Il presidente del Consiglio, onorevole Giovanni Giolitti, riuni in serata il Consiglio dei ministri ed emanò le prime direttive del governo. A seguire, lo stato maggiore dell'Esercito impartì quindi gli ordini operativi necessari alla mobilitazione di numerose unità presenti sul territorio nazionale.

¹⁰⁵ Stéphan Jules Buchet e Franco Poggi, *L'opera di soccorso a Messina da parte delle marine militari dopo il terremoto del 28 dicembre 1908*; numero di dicembre 2008 del Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare.

¹⁰⁶ Relazione del tenente generale Francesco Mazza, comandante del XII Corpo d'Armata e regio commissario straordinario a Messina fino al 14 marzo 1909. AUSSM, Archivio di Base (AB), b. 199, "Relazione sull'opera del R. Commissario straordinario Tenente Generale Mazza nelle regioni colpite dal

terremoto del 28/12/08", Palermo, 2 marzo 1909.

¹⁰⁷ M. Wilhelm Meyer, *Tra le macerie di Messina di Maksim Gor'kij*, nella traduzione di Fabio Mollica, introduzione di Nicola Aricò, Edizioni GMB, Messina, 2005.

¹⁰⁸ Gaetano La Corte Cailler, *Il mio diario 1907-1918*, a cura di G. Molonia GBM, 2003.

¹⁰⁹ Marco Gemignani, *L'istituzione dell'Ispettorato per la difesa del traffico marittimo durante la Grande Guerra*, Rivista Marittima, Roma, settembre 2022.

¹¹⁰ Attilio Borda Bossana, *Territorio d'aMare*, Rotary Club Messina, 2020.

¹¹¹ Naufragio fra Scilla e Cariddi. 500 vittime e 150 salvati, «Corriere della Sera», 17 gennaio 1919.

¹¹² Tesi dottorato di ricerca Claudio Staiti, *Lettere, diari e memorie come fonti per lo studio della Grande Guerra: il caso siciliano*, Università di Messina Dip. Civiltà antiche e moderne, Messina, 2016-2019.

¹¹³ N.R.P. Bonsor North Atlantic Seaway, vol. 1, p. 156.

¹¹⁴ È stata la prima donna laureata in medicina dall'università di Roma. Da subito avvertì un interesse per il problema dell'educazione di minori, tant'è che venne incaricata dal ministero della Pubblica Istruzione di insegnare alle maestre romane attraverso un corso di psichiatria. Il suo metodo si estese fino a farne un libro, "Il metodo della pedagogia scientifica applicata all'educazione infantile" (1909) e poi "L'autoeducazione nelle scuole elementari" (1912), che dettero ampia diffusione alle sue teorie a livello nazionale e internazionale.

¹¹⁵ "Sento il mare! Ah, Dio... il mare! Già iersera mi prese un panico... il terrore di soffrire! Come preludio di un male tremendo, un dolor di testa, alla nuca uno sconvolgimento generale, nausea minacciante... Il bastimento, questo immane colosso, va sù e giù, come se navigasse sopra un petto che respira e ad ogni respiro s' alza certo di un metro. Poi ogni tanto, questo terribile petto sembra che sospiri o singhiozzi e allora c'è una più alta ascesa... L'oceano è calmo... non una spuma... è proprio il suo respiro normale. Ironia, ironia tutto questo benessere! I pranzi raffinati, i saloni sono come lo scherno di un' apparenza incrudelita. Il camminare in quei saloni è come avanzare nella più gran sofferenza: quel barcollare porta dolore a tutto il corpo. Tra poco tutti fuggiranno, chiusi nelle loro cucce come cani ammalati. Ecco lì l'esposizione succulenti cibi... oramai essi verranno accostati alle labbra ripugnanti, verranno inghiottiti solo per soffrire meno vomitando... Questo incantato palazzo è traballante e fremente, il mio corpo oramai non avrà più un minuto di pace: sarà scosso e sballottato di continuo, giorno e notte, senza un minimo di tre-

gua. Che cosa sono tutti i beni del mondo, se non si ferma il piede? Tutti i godimenti diventano ironie... Terra! Terra! Il piè fermo... il risposo... Stanotte!... l'America! La traversata è finita... mi sembra d'aver superato una battaglia; non ha avuto, è vero, il battesimo del fuoco, ma quello, pur sensibile, dell'oceano...".

¹¹⁶ È attribuito all'artista e ufficiale di marina britannico Norman Wilkinson (1878–1971), che elaborò un complesso di righe e disegni geometrici contrastanti che s'interrompevano e s'intersecavano per rendere difficile misurare le dimensioni e la rotta di una nave. Una tecnica che attirò moltissimi artisti, come Pablo Picasso, che affermava che il camuffamento Dazzle fosse opera dei Cubisti.

¹¹⁷ *Reise nach dem Sudan, Band 1 / Seite III: Dampfer in der Straße von Messina Friedrich August, Sachsen, König, 1911.*

¹¹⁸ Friedrich August III. von Sachsen: *Erinnerungen an meine Reise nach dem Sudan und nach Ägypten-Ponten fra le culture*, Schriften des Knauf-Museums Iphofen, Bd. 2, Hardcover 2023 - Istituto Leibniz per la geografia regionale Biblioteca centrale geografica, Lipsia.

¹¹⁹ Enrico Alessandro Valsecchi, *L'affondamento del Tripoli*, Editore Fratelli Frilli, 2004.

¹²⁰ Le considerevoli prestazioni dei sensori imbarcati sul robot sottomarino AUV (Autonomous Underwater Vehicle) HUGIN 1000, di cui il cacciamine *Vieste* della classe *Lerici*, è dotato per effettuare ricerche su alti fondali, hanno permesso di esplorare un'area di circa 4 miglia quadre, a largo del golfo di Olbia.

¹²¹ Fiorella Malfer Arlanich, *Grande guerra: L'anima è triste palpita il core. Prigionieri, piroscafi e speranze. Verrà la pace. Storie di uomini e donne che vissero la guerra in Russia*, Osiride, 2016

¹²² G. Giulietti, *Pax Mundi*, Rispoli Editore, Napoli, 1944.

¹²³ M. A. Leeden, *D'Annunzio a Fiume*, Bari, Laterza, 1975.

¹²⁴ Una versione che fa avvenire l'abbordaggio della nave ad opera di un *Mas* legionario che avrebbe costretto dopo la partenza da Trieste a dirigersi a Fiume è fornita dal libro *Vita segreta di Gabriele d'Annunzio*, Mondadori 1938. L'autore, fido segretario-factorum, che accompagnò per lunghissimi anni il Poeta, riporta aneddoti, informazioni, curiosità, dettagli, indicazioni, riscontri; al contempo però il manifesto approccio agiografico rendono la sua versione poco credibile. La "Stampa", nell'edizione del 12 ottobre 1920, pubblicò una corrispondenza della sosta a Messina.

¹²⁵ I cacciatorpedinieri *Nembo* ed *Aquilone* appartene-

vano alla medesima classe progettata dall'ing. Luigi Scaglia in collaborazione con la *Thornycroft*, derivata dal tipo britannico "27-Knotters". Nel 1915 con l'entrata in guerra, opportunamente attrezzate, le unità vennero utilizzate per il trasporto di torpedini e come posamine. Il *Nembo* il 17 ottobre 1916, colpito da due siluri del sommergibile *U-16* davanti a Valona, affondò il sottomarino nemico prima di colare a picco. L'*Aquilone*, nel 1921 fu classificata torpediniera e nel 1923 venne radiata e successivamente demolita.

¹²⁶ Il Comando della Regia Marina fu assunto dall'Ammiraglio Paolo Thaon de Revel, futuro Ministro della Marina e Grande Ammiraglio. Nello stesso tratto di mare a poche centinaia di metri dallo scafo della *Regina Margherita*, giace il relitto della nave ospedale *Po*, che venne affondata dagli aerosiluranti inglesi il 14 marzo 1941. La vicenda all'epoca provocò ebbe grande risonanza anche per la presenza a bordo di Edda Ciano Mussolini in qualità di crocerossina.

¹²⁷ Caterina Di Giacomo, scheda in *dal Palazzo civico a...*, Grafo Editor, Messina, 2011.

¹²⁸ Vennero usati i correntometri Ekman-Merz e le bottiglie a rovesciamento per campionare ed analizzare le caratteristiche fisico-chimiche dell'acqua alle varie profondità.

¹²⁹ Ed anche per l'incisione delle matrici in rame, la stampa delle carte e alla loro distribuzione alle navi sia militari che mercantili per garantire la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare. Inoltre, il nuovo ente doveva occuparsi della conservazione, riparazione, collaudo e taratura dei cronometri di bordo delle unità militari e della realizzazione di strumenti nautici, geodetici, topografici, idrografici, meteorologici e oceanografici. Infine doveva pubblicare la documentazione di supporto alle carte nautiche per la condotta della navigazione.

¹³⁰ *Relazione della Commissione Reale*, Terremoto 28 dic. 1908. Calabria Sicilia, Accademia dei Lincei, Roma, 1909.

A. Borda Bossana, *Messina 1908 La Nazione ed il Mondo di fronte al Cataclisma*, Grafo Editor edizioni, Messina, 2008.

¹³¹ Iniziò nel gennaio 1915, una serie di rilevazioni topografiche, dei fondali, delle correnti, nonché misurazioni del magnetismo terrestre, lungo le coste e Mari delle isole del Dodecaneso, terminando l'attività di ricerca per l'avvento della 1ª Guerra Mondiale, durante la quale svolse, servizio nelle Colonie e in operazioni di scorta ai convogli. Saltuariamente, nel ruolo di cannoniera, pattugliò le coste adriatiche. Al termine del conflitto, riprese la sua nor-

male attività, che richiese un grande impegno, per recuperare i quasi quattro anni di mancato aggiornamento della documentazione nautica e nel 1925 portò a termine i rilievi topografici in prossimità delle foci dei fiumi e le misure gravimetriche lungo tutte le coste nazionali. Nel 1927 e 1928, svolse impegnative Campagne Idrografiche nelle Colonie, in particolare effettuò ricerche sulle correnti, sulla flora e fauna marina e di meteorologia nel Mar Rosso e coste somale. Con l'ausilio delle Navi Stazionarie, il team di ricercatori condusse laboriosi studi astronomici, per il completamento e l'aggiornamento delle Effemeridi Nautiche.

¹³² La nave era dotata delle sistemazioni logistiche e laboratori per i ricercatori, che imbarcavano in occasioni delle Campagne Idrografiche. Funzionalmente alle dipendenze dell'Istituto Idrografico della Marina, provvedeva per esso, alla raccolta dei dati scientifici di interesse, lungo le coste e mari nazionali. La *Magnaghi* partecipò inoltre, insieme alle Unità similari delle altre nazioni, a Campagne Idrografiche internazionali. I dati raccolti, integrati con quelli pervenuti dagli altri Istituti esteri, analizzati, elaborati e valorizzati, servirono per la compilazione e l'aggiornamento della cartografia nautica, che veniva fornita a tutti i naviganti.

¹³³ Le capacità idrografiche della *Magnaghi* sono assicurate da ecoscandagli a singolo fascio o a fascio multiplo, garantendo il campionamento del fondale. L'ecoscandaglio multifascio permette, mediante un array di trasduttori in fase, l'emissione di un "ventaglio" di lobi acustici che assicurano la copertura totale del fondale marino. In particolare, l'Unità è dotata di uno scandaglio a fascio singolo (Kongsberg EAG00), che consente l'emissione di onde acustiche alle frequenze di 12, 38 e 200 Khz. La possibilità di trasmettere a frequenze differenti garantisce l'acquisizione su fondali che variano dai 50 ai 2500 metri. Tale strumento viene generalmente impiegato per l'acquisizione dei dati in altura, laddove risulta comunque garantita la sicurezza della navigazione. Su fondali minori (da 50 a 1800 circa), interessati da caratteristiche morfologiche rilevanti, viene invece impiegato lo scandaglio a fascio multiplo ELAC Seabeam 1050 (frequenza 50Khz) installato a scafo nave. Per quanto riguarda invece l'acquisizione dei dati in ambito costiero, l'Unità è dotata di tre imbarcazioni minori dotate di propulsori ad idrogetto ed equipaggiate con ecoscandagli di caratteristiche tecniche adeguate ai bassi fondali in cui si opera.

¹³⁴ Nave *Ammiraglio Magnaghi* è dotata di due sonar a scansione laterale (Side Scan Sonar – SSS) utilizzati per l'individuazione di ostacoli sul fondo, come ad esempio rocce, relitti (di navi o aerei) che

possono costituire pericolo alla navigazione. Inoltre l'Unità è in grado di svolgere, mediante l'utilizzo di strumentazione oceanografica, analisi della propagazione del suono in acqua (batielocimetri), studio dei parametri chimico-fisici dell'acqua (CTD, rosette di bottiglie Niskin), campionamento e stratigrafia del fondo marino (Benne, Carotatori, Subottom profiler), studio delle correnti (catene correntometriche, ADCP) ed infine ricerche scientifiche specifiche in accordo e con la collaborazione con altri enti di ricerca.

¹³⁵ *Elementi di attrezzatura e manovra navale*, Livorno 1907; *Elementi di arte navale*, ibid. 1921; 3 ediz., ibid. 1934, con prefazione del grande ammiraglio Thaon di Revel

¹³⁶ Angelo Savoretti, *Gli obiettivi della Regia Marina italiana nel primo biennio post-bellico, 1919-20*, Quaderni di Scienze Politiche n° 16, EDUCatt - Ente per il Diritto allo Studio Universitario dell'Università Cattolica, 2019

¹³⁷ Pier Paolo Raimorino, *La Regia Marina tra le due Guerre Mondiali*, Rivista Marittima 2010

¹³⁸ Quando si chiamava *Minerva* carica di carbone, la nave il 14 settembre 1891, arenandosi a mezzo miglio da Nerva, registrò una falla nella parte anteriore dello scafo che riempì d'acqua la stiva di prua, ma superò l'incidente,

¹³⁹ Nata dalle ceneri del Forte inglese, resa celebre perché per essere stata la prima stazione visitata in Sicilia da Guglielmo Marconi, l'8 dicembre 1906

¹⁴⁰ I piroscafi *Elpis* e *Georgios* fecero parte a novembre 1912, su richiesta del governo bulgaro, del convoglio per l'assistenza della Marina greca per il trasporto di una brigata bulgara, la 7a divisione dell'esercito, da Salonicco a Dedeagats. Per il trasferimento di 13 mila uomini e 3 mila animali oltre all'*Elpis* ed al *Georgios* vennero utilizzati i piroscafi *Spetsai*, *Inglese*, *Marketi*, *Kythira*, *Sofia*, *Tracia*, *Agia Pelagia*, *Cipro*, *Ermepoli*, *Margherita*, *Varvara*, *Athinai*, *Assos*, *Pineios*, e *Stenimachos*. La navigazione del convoglio mercantile avvenne sotto la protezione della flotta greca, con una squadriglia di cacciatorpediniere a guardia dell'ingresso dei Dardanelli.

¹⁴¹ La nave portava il nome di Domenico Balduino (Gibilterra 1824-1885) commerciante e importante attore della finanza interessandosi alle reti ferroviarie. Contribuì alla fusione della Soc. di Navigazione Rubattino con la concorrente palermitana Vincenzo Florio da cui avrebbe preso vita la Navigazione Generale Italiana.

¹⁴² La nave, impostata sugli scali del cantiere navale di Castellammare di Stabia il 4 luglio 1905, fu varata nel 1908 e consegnata il 1° luglio 1910, ricevendo la bandiera di combattimento a Genova, il

4 marzo 1911, dalla Duchessa di Genova. Il motto della nave, "Tutor et ultor", fu poi cambiato in "Protector et vindicator" nel corso del primo conflitto mondiale.

¹⁴³ L'unica forza navale britannica che si trovava sulla rotta di Souchon era la prima squadra di incrociatori (1st Cruiser Squadron), con i quattro incrociatori corazzati *HMS Defence*, *HMS Black Prince*, *HMS Duke of Edinburgh* e *HMS Warrior* al comando del contrammiraglio Ernest Troubridge.

¹⁴⁴ Per avviare ai limiti dello status di nazione neutrale dell'Impero Ottomano, la Germania trasferì le due navi alla Marina Ottomana il 16 agosto. Il 23 settembre, Souchon accettò il comando della Marina Ottomana. La *Goeben* fu ribattezzata *Suliano Yavuz Selim* e la *Breslau*, *Midilli*; i loro equipaggi tedeschi indossarono uniformi ottomane ed il fez.

¹⁴⁵ "Alle ore 17 un grande movimento si nota a bordo delle due navi. Poco dopo si ode il comandò di levare le ancore. L'operazione si compì con matematica precisione. Venti minuti dopo le due navi si apprestavano ad affrontare la sorte terribile dell'uscita in mare aperto sotto una sicura minaccia di un assalto nemico, più poderoso e risoluto a tutto. Sono le 17,30; le navi salpano dirigendosi al largo verso sud. La *Goeben* ed il *Breslau* hanno il preciso obbiettivo di ricongiungersi alla flotta austriaca nell'Adriatico. Al segnale della partenza la *Goeben* ed il *Breslau*: gli equipaggi, schierati sulla tolda, gridano urrah! Pare, in tutti i presenti, che ogni voce, ogni rumore debba turbare quell'inizio del viaggio verso una sorte ignota. La musica della banda del *Goeben* intona l'inno tedesco, mentre marinai ed ufficiali stanno a capo scoperto. Le navi sono in completo assetto di guerra. Immensa folla assiste dalle banchine del porto, dalle terrazze delle case e dalle colline circostanti trepidando per la poderosa *Goeben* e per il leggero ed agile *Breslau*. La nave ammiraglia, allontanandosi, salutò Messina".

¹⁴⁶ La notizia veniva resa più attendibile dal fatto che il generale Soller, comandante della Divisione militare, salì a bordo della *Goeben*, col suo ufficiale d'ordinanza.

¹⁴⁷ Il *Verona*, salpò con rotta verso Tripoli con a bordo 167 uomini di equipaggio dodici militari della Regia Marina, sei addetti ai pezzi e sei di scorta, 2890 soldati costituenti il 2° reggimento Fanteria speciale d'istruzione, per un totale di 3069 persone. Superato S. Raineri, a 5 miglia Sud del faro, tra Calamizzi e Pellaro, la nave venne colpita da un siluro che causò la morte di un migliaio di soldati italiani e facendo registrare uno dei bilanci più tragici degli affondamenti durante il periodo bellico.

¹⁴⁸ La felice intuizione della gigantesca toppa la

si deve al secondo ufficiale di macchina, l'inglese George Cuthbertson, che ricevette con altri componenti l'equipaggio, l'OBE, l'Order of the British Empire, una delle decorazioni più importanti della Gran Bretagna.

¹⁴⁹ Nel 1919, al termine del servizio nella Royal Navy, la nave era stata riconsegnata all'armatore Felix Gilbert titolare della Syunik Oil Transport Co., Ltd. che nel 1924, la vendette alla francese Société Anon, Les Pétroles d'Outremer di Dunkerque, compagnia di bandiera.

¹⁵⁰ Da una lettera del 16 dicembre 1918, scritta da un marinaio dell'*HMAS Torrens*, inviata ai familiari durante la sosta nel bacino peloritano: "Messina è il luogo in cui si sono verificati i terremoti nel 1908. Fino ad allora era stata la seconda città più grande dell'impero italiano, ma al momento è solo una massa di rovine. La Sicilia, la terra della mano nera è un'isola molto pittoresca. È coperta di limoneti e aranceti, anche vigneti. Mentre in Italia ho visitato alcune delle città all'interno. La terra stessa è molto simile al distretto di Rutherglen. Lo scorso capodanno ero al "Yarra" e abbiamo scortato il premier greco Venizelos da Tarante alla Grecia".

¹⁵¹ *HMAS Torrens* era uno dei sei cacciatorpediniere a siluro di classe fluviale, costruiti per la Royal Australian Navy tra il 1909 e il 1916. Durante la prima guerra mondiale con le gemelle *Huon*, *Parramatta*, *Swan*, *Warrego* e *Yarra* formò la flottiglia di caccia torpediniere australiani che operarono nel Mediterraneo.

¹⁵² Il 7 luglio, sull'isola di Cocos, i tre cacciatorpediniere si unirono a *Warrego*, *Parramatta* e *Yarra* per formare la flottiglia australiana al comando al comando di William Warren, arrivando a Port Said, il 9 agosto 1917.

¹⁵³ Peter H. King, Andrew Leggett, *The History Press; Edizione illustrata*, 13 ottobre 2017. The Aberdeen Line: George Thompson Jr's Incomparable Shipping Enterprise, Hardcover, 2017

¹⁵⁴ Scritto dopo l'armistizio di Villa Giusti con cui il generale Armando Diaz, comandante supremo del Regio Esercito, annunciò, il 4 novembre 1918, la resa dell'Impero austro-ungarico e la vittoria dell'Italia nella prima guerra mondiale.

¹⁵⁵ F. Babudieri, *Squeri e cantieri a Trieste e nella Regione Giulia dal '700 agli inizi del '900*, Trieste, 1986.

¹⁵⁶ Aldo Cherini, *L'industria Navalmeccanica Giuliana dalle origini ai giorni nostri*, Associazione Marinara «Aldebaran» Trieste, Quaderno AMA n° 77/97 (1997).

¹⁵⁷ Corrispondenza relativa motonave *Olivolo* ex *Vittoria*, 4 febbraio 1931 - 15 aprile 1931. Nuo-

vo atto di nazionalità in seguito al cambiamento di nome della nave e passaggio dell'iscrizione ipotecaria. Archivi aggregati dell'IMI / Istituto per il Credito Navale (ICN) archivio storico Banca Intesa.

¹⁵⁸ La *Thor* era una nave da ricerca danese dal 1903 al 1927, costruita dai fratelli Edwards a North Shields, in Inghilterra nel 1899 come peschereccio a vapore. Condusse ricerche idrografiche e oceanografiche nel Nord Atlantico e nel Mediterraneo e contribuì a localizzare le zone di riproduzione del merluzzo islandese. Nel 1914, la *Thor* fu assegnata alla Marina reale danese, nella quale rimase fino al disarmo nel 1920 e venduta all'Islanda.

¹⁵⁹ La nave fu protagonista di due spedizioni nel Mediterraneo finanziate dalla Fondazione Carlsberg nel 1908-1910 con Johannes Schmidt, per individuare le zone di riproduzione dell'anguilla europea. Contrariamente alle loro aspettative, le spedizioni hanno scoperto che man mano che si addentravano nel Mediterraneo venivano trovate meno larve di anguilla (leptocefali), ma crescevano anche più grandi. Il risultato più importante delle due spedizioni fu il grande contributo alla comprensione generale dell'oceanografia e della fauna pelagica del Mediterraneo.

¹⁶⁰ La compagnia armatrice con sede a Copenaghen, era stata fondata su iniziativa di Hans Niels Andersen nel 1897 e l'attività era cresciuta con rapporti commerciali e trasporti in tutto il mondo.

¹⁶¹ *Ruter I Udenrigsk Fart 1891, Blade af den Danske Dampskibsfarts Historie*; Julius Schovelin, 1892, slægtsbibliotek.dk.

¹⁶² James J. Sadkovich, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*. Libreria Editrice Goriziana, 2006, Feltrinelli.

¹⁶³ Dotati di artiglierie principali da 203 mm.

¹⁶⁴ Aldo Cocchia, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Volumi 1-3, Stato maggiore Marina, Ufficio storico, 1950.

¹⁶⁵ Una ricostruzione emozionata e partecipe di quei momenti la scrisse Marcantonio Bragadin, pluridecorato comandante di due flottiglie MAS nel Canale di Sicilia e poi ufficiale superiore addetto al Comando centrale delle Operazioni navali: «Epica operazione di una miriade di navicelle... La nave traghetto *Villa San Giovanni* e la cinquantina di minuscole unità di ogni sorta avevano intrapreso il salvataggio attraverso lo Stretto delle residue forze italiane... comandate da anziani sottufficiali o da giovanissimi guardiamarina assolvero un compito letteralmente "impossibile"... Sotto un infernale carosello aereo, i marinai di quei natanti scrissero pagine di autentico eroismo: con gli scafi sfiorati, i motori in funzione solo mediante miracoli

di ingegnosità, le poche armi arroventate dal tiro continuo. Il prezzo fu la perdita della nave traghetto *Villa San Giovanni*, di quindici motozattere, sei rimorchiatori e innumerevoli mezzi minori, quasi tutti per azione aerea: nessuna delle navicelle che lavorarono sotto quella grandine di fuoco ne uscì indenne».

¹⁶⁶ *La marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Ufficio storico della marina militare, 1964.

¹⁶⁷ John Grehan, Martin Mace, *The Italian Campaign 1942-1944*, Pen & Sword Books, 2014.

¹⁶⁸ Gian Paolo Pagano, *Navi mercantili perdute*, 3ª ed., Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1997.

¹⁶⁹ Il porto di Livorno era quello che serviva al rifornimento della nave, intorno agli anni trenta strategico per le navi, come attestato dalla corrispondenza intercorsa tra l'armatore e la Italian State Coal Monopoly di Londra rappresentanza dell'odierna Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, per via della decisione del governo italiano di istituire dal novembre 1935 al luglio 1936, un monopolio di Stato sull'importazione e la distribuzione del petrolio, e la successiva disposizione di mantenere alti i prezzi del petrolio sul mercato interno per ridurre il consumo e quindi evitare esborsi e dipendenza commerciale.

¹⁷⁰ Hall Russell & Co. for the Ellermans Wilson Line Ltd., Hull, Aberdeen City & Aberdeenshire Archives.

¹⁷¹ Il Lloyd Sabaudò era stato costituito a Torino il 21 giugno del 1906 cui prese parte anche la Famiglia Reale italiana; mentre per la sede legale della società fu scelta Torino, la direzione di armamento venne stabilita a Genova. Le prime unità della flotta furono ordinate ai cantieri britannici e più precisamente le due più importanti unità, *Tomaso di Savoia* e *Principe di Udine*, furono destinate alla linea del Sud America, mentre un terzetto di piroscafi di caratteristiche più orientate al traffico di emigrazione, *Regina d'Italia*, *Re d'Italia* e *Principe di Piemonte*, vennero progettate per la rotta del Nord Atlantico con meta New York.

¹⁷² Non si può parlare di un'immigrazione italiana in senso stretto in Australia prima del 1870, ma già a partire dal 1904 era consistente il flusso dai porti di Genova, Napoli, Palermo e Messina. Dal 1877 al 1939 oltre 67 mila italiani si imbarcarono per i paesi dell'Oceania con un picco di 6900 che si registrarono nel 1927. Il porto di Messina a cavallo degli anni cinquanta, rappresentò lo scalo principale per l'emigrazione siciliana e meridionale, soprattutto verso l'Oceania, attraverso la rotta di Suez o attraversare Gibilterra e circumnavigare l'Africa, attraverso il

Capo di Buona Speranza.

¹⁷³ Curioso episodio vide protagonista il piroscafo il 4 settembre 1927 quando nel Cantiere Fratelli Orlando, rimorchiò in mare lo scafo dell'incrociatore *Trento* il cui tentativo di varo era fallito, il 4 ottobre, alla presenza dei Sovrani, di Costanzo Ciano e della madrina, SAR la Principessa Giovanna di Savoia.

¹⁷⁴ La conferenza del 1929, tenutasi a Londra, condusse 18 Paesi alla stipula di una Convenzione (relativa alle sole navi-passeggeri) la quale rielaborava le regole precedenti sulla compartimentazione, sulle imbarcazioni di soccorso e sulle radiocomunicazioni prevedendo al contempo l'adozione di mezzi antincendio innovativi. G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo Parte prima, tomo secondo*, Milano, 1987.

¹⁷⁵ L'*Eridan* ebbe il privilegio di essere raffigurata due volte su francobolli; una prima emissione fu delle Poste delle Maldive nel 1965, e poi in un esemplare facente parte di una serie di otto francobolli raffigurante varie navi, emessa nel 1974 dall'isola di Staffa appartenente all'arcipelago scozzese delle Ebridi. Quest'ultimo non essendo un vero e proprio francobollo rappresentò una curiosità filatelica a sé stante.

¹⁷⁶ Scheda del *Tagliamento* e dell'attacco su *Historisches Marinearchiv; Secret Flotillas. Vol. II: clandestine Sea Operations in the Mediterranean, North Africa and the Adriatic 1940-1944*; The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser (1884-1942), 1934.

¹⁷⁷ L'affondamento del *Tagliamento* nel giornale di bordo del *Saracen* (da Uboat.s.l.net).

¹⁷⁸ Come riportato dal Regio decreto 8 agosto 1941, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale del Regno d'Italia n° 219 del 16 novembre 1941 l'*Egeo*, "già iscritte temporaneamente nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato, categoria scorta a convogli, è stata radiata da detto ruolo alle ore 0 e 40 minuti del 24 aprile 1941".

¹⁷⁹ Duncan Haws, *Pacific Steam Navigation Company, Merchant fleets* vol. 34, 1990.

¹⁸⁰ Heaton, Paul, *Lampart and Holt Line*, P.M. Heaton Publishing, 2004.

¹⁸¹ L'*Egle* era un piroscafo da carico lungo oltre 70 m costruito nel 1893 e iscritto al Compartimento Marittimo di Genova. Durante il secondo conflitto mondiale fu requisito dalla Regia Marina e adibito al trasporto di rifornimenti. Fu affondato con tre siluri il 29 marzo del 1943 dal sommergibile olandese *Dolfijn* mentre, a circa un miglio da Capo Carbonara, era in navigazione da Cagliari verso La Maddalena, scortato da un dragamine.

¹⁸² Royal Museums Greenwich, *Waterline Collection*, National Maritime Museum, London.

¹⁸³ Paolo Alberini e Franco Prosperini, *Uomini della Marina*, 1861-1946, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina Militare, 2015.

¹⁸⁴ Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina Militare (USMM), Roma.

¹⁸⁵ Amedeo Tosti, *Le operazioni militari in A.O., ottobre 1935-maggio 1936*, Unione editoriale d'Italia, 1937.

¹⁸⁶ Carlo D'Este, Annita Biasi Conte, *1943, lo sbarco in Sicilia*, A. Mondadori, 1990; «il Comando Militare Marittimo Autonomo aveva studiato la possibilità di uno sgombero dell'isola, non ne aveva però predisposto i mezzi idonei». Tra l'altro l'inutilizzazione del tragheto *Cariddi* avvenuta l'11 agosto fu seguita dal mancato arrivo il giorno 15 del promesso rimorchiatore con cui il grosso ferry boat, già carico di 31 pezzi d'artiglieria, avrebbe dovuto essere trainato al di là dello Stretto. Ciò determinò il necessario sabotaggio della nave e la perdita del prezioso materiale imbarcato (...). Avvilente contrapposizione tra i pochi traghetti italiani rimasti (4 motozattere, di cui solo 3 in effettivo servizio) e «l'ottantina di motozattere tedesche che con regolarità cronometrica ogni sei minuti si distaccavano dai porti d'imbarco, per trasportare all'altra riva non solo il prezioso loro carico, ma camion provvisti di ogni ben di Dio, caricati nell'isola».

¹⁸⁷ Altre fonti riportano che la nave, radiata a Taranto dai ruoli del Naviglio ausiliario dello Stato il 6 febbraio 1944, rimase in regime di requisizione della Regia Marina, per essere utilizzata come trasporto per conto degli Alleati, e fu sottoposta a lavori di sistemazione ad Haifa ed Alessandria d'Egitto, giungendo a Malta il 16 febbraio 1944, con bandiera britannica e svolgendo missioni in Mediterraneo come nave ospedale. Per una ulteriore fonte, nel 1944 la nave venne requisita dagli Alleati e da questi adibita a compiti di trasporto, effettuando alcuni viaggi nel Mediterraneo sotto bandiera britannica e venendo sottoposta ad un tumo di lavori in Inghilterra.

¹⁸⁸ Nello stesso periodo la nave trasportò anche da Napoli a Massaua, passando per il canale di Suez e Porto Said, ex coloni italiani che tornavano in Africa Orientale. La nave rimase celebre soprattutto per aver trasportato gli esuli istriani che fuggivano da Pola a Venezia ad inizio del gennaio 1947, prima dell'annessione della città alla Jugoslavia. In dieci viaggi compiuti tra il 2 febbraio ed il 20 marzo 1947, il piroscafo trasportò complessivamente oltre 18 mila profughi istriani.

¹⁸⁹ Le altre erano *Vienna*, *Gradisca*, *Helouan*, *California* e *Cesarea* che andarono ad aggiungersi alle due già impiegate, *Urania* e *Tevere*.

¹⁹⁰ Tale classificazione venne ideata per poter utiliz-

zate le unità in questione come trasporto di truppe e rifornimenti per le operazioni in Eritrea e Somalia all'andata, senza ledere le convenzioni internazionali, e per rimpatriare e curare feriti e malati al ritorno.

¹⁹¹ L'*Aquileia* fu la prima nave ospedale della Regia Marina nel corso del conflitto ha compiere, il 18 giugno 1940, una missione di evacuazione di feriti e malati a Bengasi e Tobruk.

¹⁹² Secondo altre fonti la nave ospedale affondò a causa di uno o due incendi nel porto di Marsiglia il 15 dicembre 1943, restando parzialmente emergente.

¹⁹³ Alle 17.20 del 9 luglio 1941, durante un bombardamento aereo britannico su Tripoli, ove la *Virgilio* si trovava nell'ambito della propria seconda missione, la nave ospedale, che aveva imbarcato 728 tra feriti e malati, venne colpita da alcune bombe, riportando gravi danni; un incendio a bordo devastò alcuni reparti di degenza, le cabine delle crocerossine e le sale mensa.

¹⁹⁴ Tra le sue missioni più importanti, si può annoverare quella del salvataggio dei superstiti del convoglio «Beta» più conosciuto come convoglio Duisburg, distrutto da una formazione inglese nel novembre 1941; recupero di naufraghi della motonave passeggeri *Victoria* affondata da aerosiluranti il 23 gennaio 1942 e delle navi *Egadi*, *Oceania*, *Nepuntia*, *Iridio Montanari*, *Da Mosto*, *Victoria*, *Polluce*.

¹⁹⁵ Nel maggio 1941 la *Gradisca*, in partenza dalla Grecia per raggiungere Salonico nell'ambito di una missione di trasporto e cura di infermi della Wehrmacht, rimase danneggiata dall'urto contro un relitto sommerso nelle acque portuali del Pireo, riportando l'allagamento di alcuni compartimenti e adagiata sui bassi fondali fu sottoposta alle riparazioni che richiesero due mesi di lavori. Nel luglio 1941 la nave riprese il mare con a bordo 161 feriti per ultimare la missione in Grecia, e giunta a Salamina, vi imbarcò altri 129 feriti della Wehrmacht, ma al mattino del 17 luglio 1941, s'incagliò su un banco di sabbia nelle acque di Capo Kara, nel mar Egeo, riprendendo la navigazione il 23 luglio. Dopo aver fatto brevemente scalo a Rodi, la *Gradisca* giunse a Bari con 294 infermi e poi fu sottoposta a lavori a Trieste per tornare operativa con una nuova missione, il 24 novembre 1941, per la ricerca dei naufraghi dei piroscafi tedeschi *Maritza* e *Procida*, affondati dalla Forza K britannica formata dagli incrociatori leggeri *Aurora* e *Penelope*, e dai cacciatorpediniere *Lance* e *Lively*.

¹⁹⁶ E. Verzera, *Bombardamenti Aerei nella II guerra mondiale*, Messina, 1979.

¹⁹⁷ Il *Reggio* fu recuperato il 27 febbraio 1945, per tornare poi in servizio nello Stretto, dal 31 ottobre

1946. Prestò servizio per altri 10 anni fino a quando fu venduta nel 1958 e smantellata il 10 aprile dello stesso anno dai cantieri Tomaso di Savoia di Spezia. A. Borda Bossana, *Ferry boats: 95 anni di servizio nello Stretto*, K. C. Messina, 1994.

¹⁹⁸ *Keramiari* era nata come una nave classica del suo tempo, costruita in Gran Bretagna, all'epoca potenza nel settore delle costruzioni navali.

¹⁹⁹ Fu requisito durante la seconda guerra mondiale dal governo occupante di Vichy in Francia e successivamente utilizzato dalla marina tedesca. Varie fonti hanno dibattuto sulla data in cui la nave nel 1940 fu internata; per alcuni ad Orano dal 17 giugno al 1940, in contrasto con chi sottolinea che il 20 giugno *Ringulv* ricevette l'ordine dalle autorità marittime di recarsi a Casablanca con a bordo 1500 profughi sbarcati a Brest prima dirigersi per Casablanca; ed ancora chi indica che *Ringulv* fu sequestrato a Safi nel luglio del 1940. Sotto bandiera francese a Safi, dal 17 giugno 1941 fu trasferito a Casablanca tra giugno e luglio del 1941. Quello che è certo che la nave in tale periodo navigò con bandiera francese del governo di Vichy, e ribattezzata *Ste. Marthe* fino alla fine di novembre 1942, quando fu rilevata dalla Kriegsmarine tedesca e le fu ridato il precedente nome di *Ringulv*.

²⁰⁰ Alle 07.52 l'*United* al comando del tenente J.C.Y. Roxburgh, avvistò il più veloce *U-Boot 593* tedesco e non potendo avere una buona posizione di attacco, procedette verso nord per attraversare lo Stretto di Messina. L'*U-Boot* era partito da Pola in Adriatico il 13 giugno con rotta verso l'area di pattugliamento della costa nordafricana, ma un problema tecnico l'aveva costretto a modificare la missione per recarsi a Messina per le riparazioni.

²⁰¹ A. Ghisotti, *Dablac, cinque relitti quasi sconosciuti*, Sesto Continente, Rizzoli, 2000 e Andrea Ghisotti, *30 Navi mercantili perdute*, USMM, 1977.

²⁰² Le origini della linea Orient risalgono a una società di intermediazione navale fondata da James Thompson nel 1797. La compagnia gestiva una piccola flotta di navi all'inizio del 1800, navigando in Australia dal 1820. Nel 1828 James Anderson si unì a Thomson e la compagnia fu ribattezzata Anderson, Thomson and Company nel 1863. Nel 1877 fu costituita la Orient Steam Navigation Company per gestire piroscafi sulla rotta australiana, a differenza di P&O, la compagnia trasportava emigranti.

²⁰³ Il sommergibile della Regia Marina, *Archimede* apparteneva alla classe Brin. Fu costruito nei Cantieri Tosi di Taranto, varato il 5 marzo 1939 e consegnato il 18 aprile dello stesso anno. L'*Oronsay* fu colpito con due siluri, e finito poi con altri cinque dopo che l'equipaggio aveva abbandonato la nave a

bordo delle scialuppe.

²⁰⁴ L'RD 25 era stato varato il 4 aprile 1918 dai Cantieri di Castellammare di Stabia e passato poi al servizio navale della Regia Guardia di Finanza, per essere ritrasferito nel 1939 alla Regia Marina. Il 27 agosto 1948 fu posto in disarmo e ceduto, alla Jugoslavia in riparazione dei danni di guerra e rinominato come dragamine, "minolovac" M 304. La Marina Popolare Jugoslava lo dismise nel 1960 e fu demolito per il recupero dei metalli.

²⁰⁵ Il suo relitto giace a pochi metri dalle navi ormeggiate nella banchina militare della zona falcata, meta di tanti palombari della Marina che, nel tempo, ne hanno monitorato lo stato di conservazione, quasi a voler mantenere quel fil rouge dettato dal fatto che, al momento dell'affondamento fosse comandato dal capitano di fregata Ernesto Forza, comandante della X Flottiglia MAS fino al 3 maggio 1943 e di Maricentrosb che dal 28 ottobre del 1943, dalle cui ceneri nacque il Raggruppamento Subacquei e Incursori della Marina.

²⁰⁶ Non è chiaro dalle fonti storiche se Messina rappresentasse la destinazione finale del viaggio del *Salemi*, o se il piroscafo sarebbe poi dovuto proseguire per la Tunisia, come può far supporre il fatto che il volume "La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale dall'1.10.1942 alla caduta della Tunisia" dell'U.S.M.M., lo elenchi (a differenza del *Valsavoia*) tra le navi perdute nel traffico con la Tunisia, e ne descriva la perdita al proprio interno, cosa inusuale per un piroscafo scomparso in un viaggio lungo le coste italiane.

²⁰⁷ Per l'affondamento del *Salemi* e del *Valsavoia* nel giornale di bordo dell'*HMS Safari* al comando di Ben Bryant, si legge che alle 14,38 furono lanciati 3 siluri contro la nave in testa, da una distanza di 1000 iarde.

²⁰⁸ Davide Conti, *L'occupazione italiana dei Balcani. Crimini di guerra e mito della «brava gente» (1940-1943)*, Roma, Odradek, 2008.

²⁰⁹ "Navi mercantili perdute: Non iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato. Il 2 febbraio 1943, in navigazione da Napoli a Messina, nel punto a miglia 9 per 85° da Capri, fu silurato e cannoneggiato da un sommergibile nemico e affondato.

²¹⁰ In base all'accordo Laval-Kaufmann firmato a Parigi il 23 gennaio 1943, il governo francese mise a disposizione dell'Asse un quarto della flotta mercantile francese del 1939.

²¹¹ L'incontro fece seguito alla richiesta che Leonardi e Buzzanca avevano fatto pervenire al Ministro della difesa per sollecitare ogni possibile intervento per non dare seguito allo smantellamento della base di Marisicilia e dell'Arsenale della Marina militare

a Messina.

²¹² Si tratta dei compiti affidati ai reparti tecnico-operativi del Corpo, e che sono strettamente legate alle peculiarità territoriali di Messina e del suo Stretto, ma anche del Tirreno meridionale e dello Ionio, mari che circondano la città e l'area militare della zona Falcata.

²¹³ Il 31 marzo 1948 era partita da Genova la prima nave passeggeri della flotta Costa, la *Anna C*, nonché il primo transatlantico ad attraversare l'Atlantico meridionale dalla fine del conflitto e primo ad offrire ai passeggeri cabine con aria condizionata.

²¹⁴ L'incendio partì dalla sala macchine ove aveva preso fuoco un serbatoio di nafta, per effetto di una violenta esplosione allo starter del motore di sinistra. Quasi settecento persone furono poste in salvo in meno di mezz'ora, con un'operazione di salvataggio coordinata dal Comandante Francesco Crevato.

²¹⁵ La ditta Miloro fu impegnata anche nel settore marittimo ed una delle imbarcazioni fu requisita durante la seconda Guerra mondiale. Sulla Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia n° 219 16 settembre 1941 si legge: "Le seguenti navi mercantili, già iscritte temporaneamente nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato, sono radiate da detto ruolo dall'ora e dalla data indicate a fianco di ciascuna di esse: Rimorchiatore *Miloro*, categoria dragamine, dal 10 aprile 1941".

²¹⁶ Le origini del Lloyd svedese risalgono al 1869, ma fu solo con l'acquisto della Thule Line nel 1916 che entrò nel mercato passeggeri del Mare del Nord. La Thule Steamship Co. era stata costituita a Göteborg nel 1870, per commerciare tra Göteborg e Granton in Scozia, scelta perché la Wilson Line (Thomas Wilson & Son) era già dominante a Hull, e Londra era già servita dalla London Line di J.W. Wilson.

²¹⁷ L'ultima è stata la *Korsö* dell'armatore Gustaf Erikson, colpita da una mina il 6 novembre 1957 a 35 miglia ad ovest di Aveiro in Portogallo.

²¹⁸ F. Chillemi, *Gli Arsenali di Messina*, in Città & territorio, n° 5/6 settembre/ottobre, 1995.

²¹⁹ C. Micalizzi in *Una strada un nome. Dizionario toponomastico della Città di Messina*, a cura di G. Molonia, Rotary Club Messina, 2013.

²²⁰ Amari M., *Storia dei musulmani in Sicilia*, 3 voll., Catania, 1933.

²²¹ *Tabula Rogeriana* (ed. 1929 trad. dall'arabo Konrad Miller), Biblioteca Nazionale di Francia (MS Arabe 2221).

²²² Quella del Quattrocento nell'area dello Stretto, disegnata come un'importante attività cantieristica, ispirata a una secolare tradizione, culminò nella seconda metà del XVI secolo, con i due arsenali

messinesi per galee. Nel corso del Settecento, dopo la demolizione nel 1615 dell'Arsenale di Messina, si preferì la realizzazione d'imbarcazioni fra le dieci e le cinquanta tonnellate, utili ad assicurare i traffici tra la città dello Stretto e la costa Calabria. A. Borda Bossana, *Stretto di Messina: Traversata e collegamenti*, Pungitopo, Messina, 2018.

²²³ G. Buonfiglio Costanzo, *Messina città nobilissima*, Venezia 1606, rist. anastatica a cura di P. Bruno, 1985.

²²⁴ Camillo Giuseppe Manfroni, *Storia della Marina Italiana - Dalle invasioni barbariche al trattato di Ninfio*, R. Accademia Navale, Livorno, 1899.

²²⁵ Pino Casamassima, *I Florio. La vera storia della famiglia diventata leggenda*, Diarkos, 2021.

²²⁶ N. Aricò, *Messina in AA.VV., Guida d'Italia. Sicilia*, Milano 1989.

²²⁷ Realizzato, grazie a rilevanti investimenti fatti dalla Regione Siciliana a seguito della L.R. n.51 del 5 agosto 1957, rappresenta, con il suo impianto industriale, uno fra i più grandi complessi navalmecanici dell'intero Mediterraneo. In esso, grazie alle importanti attrezzature presenti e soprattutto perché dotato di un bacino di carenaggio da 70 mila ton. ove era possibile effettuare costruzioni navali, riparazioni, trasformazioni e manutenzioni di qualsiasi tipologia. L'impianto, dopo il fallimento della SMEB (Società Messinese Esercizio Bacini), è stato dato nel 2006 in concessione ventennale alla società "Palumbo S.p.A."

²²⁸ Acronimo che stava per Ginette e Aldo (Leone), l'armatore, che omaggiò la moglie, innamorata del pittore francese. La nave doveva seguire quella che fu chiamata "la rotta dei papi" con i turisti del Giubileo da Civitavecchia e poi risalire la costa italiana e quindi fino in Francia, toccando il Reno fino ad arrivare ad Avignone.

²²⁹ Non venne giudicato credibile il piano di risanamento proposto per rilanciarne l'attività attraverso la compartecipazione a società consortili costituite con altri soggetti privati per operare in diversi settori; 92 dipendenti restano senza lavoro e per loro viene avviata la procedura di Cassa Integrazione straordinaria per un anno da ottobre 2003, successivamente prorogata per ulteriori 6 mesi, con scadenza al 7 maggio 2005.

²³⁰ La Rodriguez stava registrando contemporaneamente l'ingresso nella Società del gruppo Colaninno, che assume la quota di maggioranza e portò liquidità finanziaria all'Azienda.

²³¹ Nota F. Riccobono, A. Bedar, C. La Fauci, *La Real Cittadella di Messina*, Messina, 1988.

²³² Gesualdo Campo, *Cittadella e Zona Falcata in Messina negli anni Quarantia e Cinquantia*, Sicania,

Messina, 1999.

²³³ Il cacciatorpediniere *Bersagliere* era stato varato il 2 ottobre 1906, progettato e costruito dai Cantieri Ansaldo. Il 30 dicembre 1908, insieme alla corazzata *Vittorio Emanuele* ed al gemello *Artigliere*, venne inviato a Messina, distrutta dal terremoto, per partecipare alle operazioni di soccorso. Declassato a torpediniera nel luglio 1921, fu posto in riserva, radiato nel 1923 e poi demolito.

²³⁴ Si tratta della prima costruzione inaffondabile che ha conseguito la certificazione per uno scafo di lunghezza superiore ai 30 metri, con una propulsione assicurata da due motori MTU accoppiati a due idrogetti, mediante i quali raggiunge una velocità massima continuativa superiore ai 30 nodi con una autonomia di circa 1000 miglia. La più lunga nave autoraddrizzante e inaffondabile mai costruita in Italia, e tra le più imponenti in Europa. È stata la prima motovedetta di una nuova classe di unità, chiamata "Angeli del mare", dedicata a chi ha operato in mare con generosità e sacrificio.

²³⁵ La *CP 421*, cofinanziata con fondi europei nell'ambito del Fondo Sicurezza Interna 2014/2020, è un'eccellenza della cantieristica italiana, una delle navi del comparto SAR (Search and Rescue) più grandi al mondo.

²³⁶ Le tre unità rispondono ad una nuova tipologia di navi pensate e progettate per assolvere al compito più importante affidato alla Guardia Costiera: la ricerca e il soccorso in mare, una missione da svolgere anche in condizioni meteorologiche estreme.

²³⁷ L'*Unpav* è un versatile e moderno mezzo navale che offre un valore aggiunto alle peculiari capacità della Marina Militare, quale supporto alle operazioni delle forze speciali della Marina (Gruppo Operativo Incursori – G.O.I.), sia nella fase di addestramento che nella conduzione delle operazioni. Le unità concorrono poi al controllo dei traffici marittimi, al contrasto dei traffici illeciti, alla sicurezza in ambienti con presenza di minaccia asimmetrica e all'evacuazione di personale da aree di crisi.

²³⁸ Le due unità della classe, *Cabrini* e *Tedeschi*, concorrono, al controllo dei traffici marittimi, al contrasto dei traffici illeciti, alla sicurezza in ambienti con presenza di minaccia asimmetrica e all'evacuazione di personale da aree di crisi.

²³⁹ Le *Mega Express* sono navi di nuova concezione, essenziali ed eleganti nello stile e dalle elevate prestazioni tecniche. Queste fast cruise ferries, destinate al trasporto di passeggeri e veicoli, sono dotate di tutti i comfort (cabine, saloni, ristoranti e bar, spaghetterie, pizzerie, piscine, negozi, sale giochi bimbi, sale videogames). Sono Express di giorno e Cruise-ferry di notte e assicurano partenza con

qualsiasi condizione meteorologica.

²⁴⁰ Alessandro Fumia, Franz Riccobono, *La Vara*, Edas, Messina, 2004.

²⁴¹ Giuseppe Buonfiglio Costanzo, *Messina Città Nobilissima*, Venezia, MDCVI, Libro I, 1606.

²⁴² Giuseppe D'Ambrosio, *Quattro Portenti della Natura dell'Arte, della Grazia e della Gloria, Rappresentati nella Nobile Città di Messina nell'anno 1685 ne' i festeggiamenti della Sacra Lettera*, Messina, Stamperia Vincenzo D'Amico, 1685.

²⁴³ Enrico Mauceri, *Messina nel settecento*, Libreria Bonanzinga, Messina, 1981.

²⁴⁴ Giuseppe Pitrè, *Le feste in onore di S. Rosalia in Palermo e dell'Assunta in Messina, descritte dai viaggiatori italiani e stranieri*, Palermo 1900 e G. Pitrè, *Feste patronali in Sicilia*, Palermo, 1900.

²⁴⁵ Ortolano Giovanni, *Trionfo di fede, e d'ossequio guidato sul cocchio della magnificenza ovvero Distinto raggugliamento delle pompe festive apparecchiate quest'anno 1728 dalla nobile... città di Messina in onore della sua benedetta protettrice Maria della Sacra Lettera...* Fatiga, 1728, Messina.

²⁴⁶ Capponi, Niccolò, *Lepanto 1571*, Milano, Il Saggiatore, 2006, pag. 161.

²⁴⁷ Maria Accascina, *La formazione artistica di Filippo Juvara - La Famiglia, L'ambiente - Prime Opere a Messina, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Bollettino d'Arte*, fascicolo gennaio-marzo, IV serie 1957.

²⁴⁸ Santoro, Rodolfo, *Le Machine navali di Messina - La Galea e il Vascello dei Frumentari*, in Archivio Storico Messinese, III Serie XXIII, vol. 47, 1986.

²⁴⁹ Sisci R., *L'arte dei maestri d'ascia nella tradizione del messinese*, Messina, Ed. Di Nicolò, 2005.

²⁵⁰ Renato Zafarana, *La Galea del Piano di S. Giovanni Gerosolimitano: una "Machina" della Festa tra '600 e '800 a Messina*, ADSeT, 2017.

²⁵¹ Nino Principato, *Dal Piano di S. Giovanni alla Villa Mazzini*, in "Messenion d'Oro", 2005, n. 3.

²⁵² Cuneo, Giuseppe, *Avvenimenti della nobile città di Messina occorsi dalli 15 Agosto 1695 nel qual giorno si promulgò la Scala Franca*, Messina, 1702, Tomo II.

²⁵³ Giuseppe Martino, *Porto Privilegi & Pulici: Marineria, Porto, Traffici marittimi, e Deputazione di salute a Messina nel settecento*, Messina, Giambra, 2019.

²⁵⁴ Interventi manutentivi e rinnovativi per combattere l'età e l'usura della barca.

²⁵⁵ Documento Programmatico Pluriennale della Difesa per Il Triennio 2022-2024, Ministero della Difesa, 2022.

²⁵⁶ Nel Documento Programmatico Pluriennale 2022-2024 (DPP) la Marina Militare ha indicato

una serie di progetti per le basi navali "Basi Blu" e "Ammodernamento Arsenali", finalizzati all'adeguamento e ammodernamento delle capacità di supporto logistico delle basi navali della Marina in termini di infrastrutture per l'ormeggio delle Unità navali e dei servizi di base correlati.

²⁵⁷ Comunicato nr. 76 Marina Militare, del 5 ottobre 2021.

²⁵⁸ Il Consolato del Mare di Messina, di antica costituzione, si fregiava, come simbolo, dell'aquila bicipite, segno imperiale romano, ereditato dalla vecchia dinastia Sveva, che dominò l'Isola in continuazione del Regno Normanno e che aveva Messina come seconda capitale, dopo Palermo. Le navi della marina mercantile messinese innalzavano un vessillo riprodotto, su campo bianco, l'aquila bicipite nera, inalberata fino ai primi dell'800, talmente nota da essere riportata nell'Encyclopédie del Diderot e D'Alambert (dal 1751 al 1772).

²⁵⁹ Ufficio Relazioni Esterne, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, *Guardia Costiera; Le Capitanerie di porto nei 150 anni d'Italia*, Roma, 2011.

²⁶⁰ Capitano Gerardo Severino, Direttore del Museo Storico della Guardia di Finanza, "Gazzettino del Golfo di Gaeta", 10 febbraio 2016.

²⁶¹ Nel 1893 erano stati noleggiati dalla Società Generale Siciliana i piroscafi *Scilla* e *Reggio* che ebbero equipaggi interamente formati da finanzieri del ramo mare e che furono adibiti al controllo di costa, tra Marsala e Catania per la repressione del contrabbando proveniente da Malta.

²⁶² Erano equipaggiate con personale misto, marinai per il governo dei mezzi; guardie di finanza per la vigilanza doganale vera e propria. A partire dalla primavera del 1896, munite di potenti proiettori fotoelettrici, le torpediniere furono "armate" unicamente dalle Fiamme Gialle del contingente di mare, che sostituirono gradualmente i colleghi della Marina, e con gran profitto, tanto è vero che ben presto il servizio fu esteso anche sul Lago di Lugano e nella Laguna di Venezia.

²⁶³ S. Ales e A. Viotti, *Dalla Guardia doganale alla Regia Guardia di Finanza 1862-1908*, Editoriale della Guardia di Finanza, 2011.

²⁶⁴ La Bandiera Navale è il simbolo che da sempre contraddistingue la Nazionalità delle unità navali militari ed è consacrata nelle convenzioni internazionali. La Bandiera Italiana perpetua l'onorata tradizione marinara dello Stato, attestando l'appartenenza Nazionale della nave di bandiera. L'uso della "Bandiera Navale", istituita nel lontano 1947 con Decreto dell'allora Capo Provvisorio dello Stato, Enrico De Nicola, come segno distintivo delle navi

militari italiane, è stato esteso alle unità navali della Guardia di Finanza in virtù della loro iscrizione nei ruoli speciali del naviglio militare dello Stato. Tale vessillo, simbolo della Patria e dell'unità della Nazione, della sua Storia, delle sue Tradizioni e del ricordo dei Caduti, rappresenta uno stimolo per gli equipaggi impegnati nella difesa degli interessi economico-finanziari dello Stato e dell'Unione Europea.

²⁶⁵ Gerardo Severino, *Splendore di fiamme gialle a Messina. Storia di una perduta scuola per allievi guardie di finanza (1881-1908)*, Gangemi Editore, 2016.

²⁶⁶ Assicurando il proprio contributo alle attività a mare di sorveglianza e spesso di soccorso dei clandestini; al traffico di stupefacenti ed al contrabbando; alla tutela dell'ambiente marino e del demanio e del patrimonio storico ed archeologico; vigilanza contro le frodi in danno del bilancio nazionale e comunitario; alla repressione degli illeciti in materia di circolazione transfrontaliera di capitali.

²⁶⁷ A. Borda Bossana, *Stretto di Messina: Traversata e collegamenti*, Pungitopo, Messina 2018.

²⁶⁸ Nell'ordinamento del 23 giugno 1924 per l'Arma dei Carabinieri, a disposizione dell'Amministrazione della Regia Marina il numero dei militari fu elevato a complessive 502 unità.

²⁶⁹ Atto della Camera; Interrogazione a risposta scritta 4-17887 presentata da Angelo Salvatore Lombardo; 1° ottobre 2012, seduta n. 694 Lombardo, Commercio e Oliveri, al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della difesa.

²⁷⁰ Con un decreto attuativo del 2017, riguardante la "razionalizzazione delle Forze di Polizia", il Governo ha stabilito la soppressione delle squadre nautiche di Polizia e Carabinieri, con mezzi e competenze in mare acquisite esclusivamente da Guardia Costiera e Guardia di Finanza.

²⁷¹ Il primo impegno per la pilotina *PM 2864* si registrò il 2 agosto 1998 per la traversata dei disabli nello Stretto di Messina, organizzata dalla polisportiva Albatros. Nel suo primo anno di servizio l'imbarcazione prese parte a diciassette operazioni di polizia marittima e giudiziaria, alcune delle quali in collaborazione con la Guardia Costiera e la squadra mare della Polizia di Stato, per sequestri di mitili ed interventi per la sorveglianza in mare.

²⁷² Marco Malagoli Vecchi, *Il Mediterraneo Illustrato. Le sue isole e le sue spiagge*, Spirito Batelli, Firenze 1841.

²⁷³ Lucia Trigilia Messina, *Il Porto e Lo Stretto. Nota a margine dell'iconografia di un Mito*; Quaderno 2 - 2023 Progresso Europa Riforme, Roma.

²⁷⁴ Franco Cardullo, *La Zona falcata di Messina*, Cit-

tà & territorio n° 5, 2011.

²⁷⁵ Elaborato ad ottobre del 2022 dalla Struttura Tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, dall'Unità di Missione PNRR Infrastrutture e dalla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per le vie d'acqua del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in collaborazione con Assoport.

²⁷⁶ L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, con la collaborazione di Invitalia in qualità di centrale di committenza, ha pubblicato tre bandi di gara per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnica ed economica dei tre progetti "Falcata Revival", "Stretto Link" e "Hub Eolie" che sono stati interamente finanziati dal "Fondo Progettazione Opere Prioritarie MIT - Risorse del triennio 2021-2023 e residui biennio 2019-2020" per un importo complessivo di 6,6 milioni di euro, di cui 3,0 milioni, 2,6 milioni e 1,0 milioni rispettivamente per i tre progetti.

²⁷⁷ Per la bonifica delle aree della penisola di San Raineri saranno disponibili anche 20 milioni di euro previsti dal Cipes (Comitato interministeriale per la programmazione e lo sviluppo).

²⁷⁸ *Sul fronte a mare dell'Ordine degli Architetti P.P. e C. di Messina - Quaderno Ordine degli Architetti*, Messina, 25 febbraio 2022.

²⁷⁹ La vicenda ispirò il cortometraggio *Vlora 1991*, di Roberto De Feo; nel 1994, il film *L'America*, diretto dal regista Gianni Amelio nel 2004 ed il documentario *La nave dolce*, del regista Daniele Vicari, nel 2012.

²⁸⁰ L'età media delle navi rottamate era di 41 anni nel 2021, vita operativa già ridotta rispetto ai 43 raggiunti tra il 2017 e il 2019 e nel 2022 scesa ancora una volta con il livello abbassato a 38 anni. Le destinazioni finali delle navi da rottamare sono principalmente la spiaggia-cantiere più grande del mondo, in Gujarat a Alang-India - Sosiya ma anche ad Aliaga in Turchia o Chittagong in Bangladesh ove sono minori i controlli internazionali e le navi fanno l'ultimo viaggio cambiando nome e mutando armatore e quindi la "Flag of Convenience", la bandiera di convenienza, ossia una bandiera non europea.

²⁸¹ La corvetta cacciasommergibili *Gru* classe Gabiano, fu varata nei cantieri Ansaldo di Genova il 23 dicembre 1942. Furono costruite durante il secondo conflitto mondiale quando si verificò la necessità di dover scortare numerosi convogli, e si rivelarono le migliori e le più moderne tra le navi della Regia Marina durante la guerra. Delle sessanta unità previste ne entrarono in servizio solo ventinove, tre

delle quali furono perdute in guerra e sette catturate dai tedeschi dopo l'armistizio. Altre ventuno vennero prese ancora in costruzione, completate dai tedeschi e successivamente affondate mentre altre sei unità non furono ultimate. Altre due unità furono completate nel dopoguerra entrando in servizio nella Marina Militare mentre per due unità la costruzione venne annullata in seguito all'armistizio. Nel dopoguerra, le unità superstiti furono sottoposte ad importanti lavori di modifica particolarmente nell'armamento e vennero sbarcati i motori elettrici. Ulteriori lavori di ammodernamento vennero fatti successivamente tra il 1952 ed il 1954. La corvetta *Gru* prestò servizio fino al 1971.

²⁸² L'*Andrea Doria* è stata una nave da battaglia della Regia Marina che con la gemella *Duilio* faceva parte della classe Duilio, nata come derivazione del tipo *Conte di Cavour*. Varata nel 1913 la nave svolse una modesta attività nel corso della prima guerra mondiale operando poi intensamente nel primo dopoguerra. Tra il 1937 e il 1940 venne sottoposta a lavori di riammodernamento, presso i cantieri di Trieste, e partecipò al secondo conflitto mondiale. Al termine della guerra svolse anche il ruolo di nave ammiraglia, con compiti di addestramento e di rappresentanza. Dal 10 novembre 1949 al dicembre 1950 e dal marzo 1951 al maggio 1953 fu sede del Comando in Capo delle Forze Navali, alternandosi quale ammiraglia della flotta con la gemella *Duilio*. Utilizzata come nave da addestramento il 1° novembre 1956 venne messa in disarmo e successivamente, tra il 1957 e il 1958 demolita, ricavando materiale dai cannoni per la fonte battesimale del Tempio della fraternità a Cella di Varzi, nei pressi di Pavia.

²⁸³ La nave traghetto *Scilla* è stata realizzata nel 1932 dallo Stabilimento Tecnico Triestino - Cantiere San Marco e dai Cantieri Federali di Pietra Ligure per le Ferrovie dello Stato e destinate allo Stretto di Messina. Insieme alla gemella *Cariddi* fu tra i primi traghetti a propulsione diesel-elettrica. Vennero entrambe affondate a Messina nella primavera del 1943, durante i bombardamenti alleati del porto ma recuperate nel luglio 1945. La *Scilla* poté rientrare in linea il 2 febbraio 1948 e andò in disarmo nel 1976, dopo 44 anni di attività.

²⁸⁴ La motocannoniera *Folgore*, originariamente *MC 490*, poi *P 490*, è entrata in servizio nel 1955 per essere destinata a compiti di attacco in aree ristrette come l'Adriatico. Ebbe il suo armamento più volte modificato nel 1959/60 e nel 1962/64, per essere impiegata come motocannoniera, come motocannoniera-motosilurante e motocannoniera-pompa. Venne costruita il 21 maggio 1954 negli

stabilimenti dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone, e nel 1965 venne ribattezzata *Folgore*, mantenendo sempre il distintivo ottico 490. Madrina del varo fu la poetessa Rosinella Celeste, all'epoca sedicenne, figlia del tenente di vascello Giovanni Celeste sportivo messinese e ufficiale della Regia Marina, scomparso in mare il 28 febbraio 1943, quando il sommergibile di preda bellica francese *FR 111*, di cui Celeste era al comando, venne affondato al largo di Capo Murro di Porco mentre rientrava da Lampedusa ad Augusta dopo avere effettuato una missione di trasporto. La città di Messina nel luglio del 1948 intitolò alla memoria di Giovanni Celeste, medaglia d'argento al Valor militare, lo stadio cittadino.

²⁸⁵ La motosilurante 472 è una nave museo a Marina di Ravenna. L'unità entrata in servizio nella Regia Marina con la denominazione *MAS 24* in realtà era una motosilurante, infatti rispetto ai *MAS* del primo conflitto mondiale era molto più grande e derivava da un progetto tedesco dei cantieri Lürssen. Vennero costruite 36 unità nel biennio 1942/1943 e, nonostante la presenza di un inadatto motore a benzina Isotta-Fraschini Asso, si dimostrarono nettamente migliori con la loro maggiore massa e la carena a spigolo. Nel 1956 venne programmato l'ammmodernamento di sette delle nove motosiluranti e la loro conversione in motoconvertibili, ma essendo stata riscontrata la sconvenienza economica a proseguirlo, tale programma di ammodernamento venne limitato solamente a quattro unità. *MS 472*, *MS 473*, *MS 474*, *MS 481*, costituirono la 42ª Squadriglia, mentre le unità della classe che non vennero ammodernate, furono tutte poste in disarmo nel corso della prima metà degli anni sessanta. La 472 era entrata in servizio come *MAS 24* e successivamente venne rinominata prima *MS 612* e poi in seguito al declassamento a motovedetta *MV 612*, e riclassificata motosilurante con distintivo ottico definitivo 472 tipico delle unità da pattugliamento. Oltre alla 472 è conservato a Venezia anche il *MAS 473*.

²⁸⁶ L'incrociatore leggero *Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi* fu una unità della Regia Marina e della Marina Militare italiana che faceva parte del tipo Duca degli Abruzzi, l'ultima evoluzione della classe Condottieri. L'unità era intitolata all'esploratore Luigi Amedeo di Savoia-Aosta, duca degli Abruzzi morto nel 1933. Varato nei Cantieri OTO della Spezia il 21 aprile 1936, venne completato nel 1937 e tra il 1951 e il 1953, venne sottoposto a radicali lavori di ammodernamento. Nel 1961, l'unità fu messa in disarmo, cedendo il ruolo di ammiraglia della flotta al gemello *Garibaldi* rientrato in squadra dopo ave-

re ultimato i lavori di trasformazione.

²⁸⁷ La nave traghetto *Iginia* è stata costruita dai Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti di Ancona, e varata il 18 febbraio del 1969, entrando in servizio tra Sicilia e Calabria il primo ottobre del 1969. In riserva dal 30 marzo 2012 e posta fuori servizio dal 1º gennaio 2014, dopo 46 anni nello Stretto, la nave traghetto nel maggio 2015, ha compiuto il suo ultimo viaggio verso la Turchia trainata dal rimorchiatore *Europe*, in direzione Izmir, ove è stata demolita, ma rientrò in attività nel mese di maggio dello stesso anno, dopo ulteriori lavori in bacino che ne prolungarono le capacità operative. Lunga 141.52 metri e larga 18.40 metri, era adibita al trasporto di passeggeri, automezzi e treni. Il ponte principale della nave ha 4 binari per un totale di 378 metri lineari per il trasporto di 16 vagoni ferroviari, mentre il ponte superiore era totalmente destinato al trasporto di autovetture.

²⁸⁸ L'incrociatore lanciamissili *Vittorio Veneto (C 550)* è stata nave ammiraglia della Marina Militare, in servizio dal 1969 al 2003, anno in cui è stato collocato in status di ridotta tabella di disponibilità in attesa del disarmo, avvenuto nel 2006, e della radiazione dal libro registro del naviglio militare. L'8 giugno del 2021 la nave ha attraversato per l'ultima volta a rimorchio il ponte girevole di Taranto con destinazione Aliaga, in Turchia, per essere demolita.

²⁸⁹ Il cacciatorpediniere lanciamissili della Marina Militare *Francesco Mimbelli (D 561)* è un'unità multiruolo per la lotta antiaerea, lotta antisommergibile, antinave e per il bombardamento a lungo raggio. La nave porta il nome di Francesco Mimbelli, medaglia d'oro al valor militare della seconda guerra mondiale. La nave è stata varata nel cantiere navale di Riva Trigoso il 13 aprile 1991 e consegnata alla Marina Militare il 18 ottobre 1993. Nave *Mimbelli* è oggi alle dipendenze del Comando della 2ª Divisione Navale di Taranto; il suo porto di assegnazione è Taranto presso la nuova Stazione Navale Mar Grande.

²⁹⁰ La motovedetta *CP 239*, fu costruita nel 1973 dal Cantiere Rodriguez di Messina, appartenente alla cosiddetta classe Super Speranza, identificata anche come classe 200, che deve le sue eccezionali doti di tenuta di mare, il know-out tecnico e stilistico alla penna all'ingegnere Renato "Sonny" Levi, e alle sue imbarcazioni progenitrici da lui diseguate per partecipare alle competizioni motonautiche. Levi disegnò un prototipo basato sulle esperienze fatte nelle competizioni, aggiungendo come dote una spiccata capacità di resistere al mare forza 5. Da questo nacque la classe di motovedette *Super Speranza*, costruite sia in versione da impiego nell'arma

che da diporto, più raffinata nelle dotazioni ma praticamente identica a quella destinata alla Guardia Costiera. La costruzione si avviò nel 1963-1964 nel cantiere di Anzio Navaltecnica S.p.a. con la *CP 226* e *CP227*; dalla *CP228* alla *CP230* tra il 1965 e 1966; dalla *CP231* alla *CP246* costruite dal 1967 al 1977 nei cantieri Rodriguez di Messina.

²⁹¹ *Townsville Daily Bulletin: Porto Said Maru*, Melbourne, 5 August 1931.

²⁹² *Lloyd's Register of Shipping, Steamers by Lloyd's Register Foundation*, 1933, Heritage & Education Centre.

BIBLIOGRAFIA

- A. Baffi, *Dal Clipper alla Liberty*, Frilli, 2004
- A. Betti, Carboncini, *Ferry boats un secolo*, Cortona, Calosci, 1997
- A. Borda Bossana, *Centocinquanti' anni di navi da crociera a Messina*, Grafo Editor, 2013
- Idem, *Diario dei principali avvenimenti cittadini dal 1908 al 1950*, Città & Territorio, 1997
- Idem, *Grattacieli sulle onde*, Città & Territorio, 2007
- Idem, *Immagini di Messina dal 1908 al 1950*, Città & Territorio, 1997
- Idem, *Messina e le navi della Marina Russa*, Di Nicolò, 2006
- Idem, *Palazzo Zanca: il Municipio di Messina*, Città & Territorio, 2005
- Idem, *Stretto di Messina. Traversata e collegamenti*, Pungitopo, 2019
- Idem, *Territorio d'aMare*. Rotary club di Messina, 2020
- A. Cooke, *Liners & Cruise Ships*, vol. 1-2-3, Carmania press, 2000
- A. Croce, *La Societe Generale des Transports Maritimes a Vapeur*, MDV, 2003
- A. Cucari, *Velieri, storia e tipologia dei dominatori del mare*, Electa Mondadori, 2005
- A. Di Giacomo – G. Di Giacomo, *Citrus oils*, Stazione Sperimentale per l'Industria delle essenze e dei derivati agrumari, Reggio Calabria, 1990
- A. Drago Beltrandi, *Castelli di Sicilia*, Milano, 1954
- A. Formicola e C. Romano, *Storia della marina da guerra dei Borbone di Napoli*, II vol., 1815-1830, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2010
- A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie*, in Piero Bevilacqua, Andreina De Clementi, Emilio Franzina (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana*, I. Partenze, Donzelli, Roma 2000
- A. Kludas, *Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd, Band 1-1857 bis 1919*
- A. Raffa, *Pirati, corsari, schiavi, marinai, mercanti* - in Atlante
- A. Ioli Gigante, Bari, Laterza, 1986, pp. 65 e sgg., *Le città nella storia d'Italia*, Messina
- AA. VV., *L'area Metropolitana dello Stretto. Nuovi scenari*, Reggio Calabria, Iriti Editore, 2008
- AA. VV., *Cenno sull'amministrazione della real delegazione de' pacchetti a vapore napoletani*, Napoli, 1838
- AA.VV., "Warship International", Volume 48 fascicolo 1, marzo 2011, INRO
- AA.VV., *Esploratori, fregate, corvette ed avvisi italiani 1861-1968*, Ufficio storico della Marina, 1969
- AA.VV., *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, USMM
- AA.VV., *La Marina Mercantile Italiana dal '32 al '45*, Cavallotti
- AA.VV., *Messina: storia e civiltà*, GBM, 1997
- AA.VV., *Serie "Le Navi d'Italia"*, USMM
- AA.VV., *Storia della Sicilia*, Napoli 1977, vol. IX
- Annuario Navale 1911, Lega Navale Italiana, Roma, 1911
- Bernadac-Gallocher, *Histoire de la Compagnie de Navidation Paquet 1862 a nos Jours*, vol. 1 e 2, Tacussel, 1991
- Bonsor, *North Atlantic Seaway*, Brookside pub., vol. da 1 a 5, 1979
- C. B. Hansen, *Die deutschen Passagierschiffe von 1816 bis heute*. Издательство: Koehler, Hamburg (Гамбург). Год издания: 1999
- C. Donzel, *Transatlantici - l'età d'oro*, De Agostini, 2006
- C. Peretto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore nel Reame delle Sicilie dal 1800 al 1860*, Stabilimenti tipografico G. Barca, Napoli, 1923
- C. Rothe, *Schiffe der Welt. Welt der Passazhierschiffe unter Hammer und Sichel*, 1994
- C.D. Gallo, *Apparato agli annali della città di Messina capitale del Regno di Sicilia*, Napoli, 1755
- C.G. Zeni, *Con i remi e con le vele*, Gastaldi, 1957
- C.te Lanfant, *Historique de La Flotte Des Messageries Maritimes 1851-1975*, Mordacq, 1979
- Coen Cagli B., *Porti d'Italia*, 1905
- D. Haws, *Merchant Fleets in profile*, vol. da 1 a 4, Patrick Stephen Ltd, 1978
- D. Martines, *Considerazioni Militari sulla Cittadella di Messina*, Palermo, 1861
- D. Ruffino, Grunembergh (de) Carlo, voce in Sarullo L., *Dizionario degli artisti siciliani*, Architettura, Palermo, 1993, p.217
- Di Bella (a cura di), *La rivolta di Messina...*, Atti del convegno, Cosenza, 1979
- Direzione Generale Della Marina Mercantile, *La Marina Mercantile Italiana al 31 Dicembre 1930-IX Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile*, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1934
- Dufour L., *Siracusa, città e fortificazioni*, Palermo, 1987, p.173
- E. Bagnasco e E. Cernuschi, *Le navi da guerra italiane 1940 - 1945*
- Idem, *Le costruzioni della Regia Marina Italiana (1861-1945)*, Rivista Marittima agos/settem. 1996
- E. Gamberini, *Monografia marittima della Sicilia Nordorientale*, Messina, 1920
- E. Gaubert, *L'Arciduca misterioso*, in *Revue de Paris*, del 15 dicembre 1917 e anche in *Minerva*, a. XXVIII, 1 febb. 1818, n.3
- E. Mauceri, *Messina nel settecento*, Palermo, 1924
- E. Sori, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, Il Mulino, Bologna 1979
- E. W. Smith, *Passenger Ships of the World, past and present*, George H. Dean Co., 1978
- E.A.Wilson, *Soviet Passenger Ships 1917 – 1977*. Издательство: "World Ship Society". Год издания: 1978. Применённые страницы
- F. Angiolini *Il porto* in *Luoghi quotidiani nella storia d'Europa*, La Terza, 1993
- F. Bargoni -F.A.V. Gay, *Navi a vela e navi miste italiane 1861-1887*, Ufficio Storico della M.M., Roma, 2001

- F. Basile, *Lineamenti della storia artistica di Messina*, Messina, 1964
- F. Bourquelot e R. Réclus, *La Sicilia*, Milano, 1873
- F. Cardullo, *Architettura e Città, scritti su Messina*, Roma, Officina Edizioni, 2010
- Idem, *Giuseppe Samonà e la Metropoli dello Stretto di Messina*, Roma, Officina Edizioni, 2006
- F. Chillemi, *Il Centro Storico di Messina*, Messina, 1999, pp.291 e sgg, pp. 329-345
- F. Imperato, *Manovra delle navi*, I e II volume, Hoepli, 1913
- F. Ogliari, L. Radogna - *La Navigazione Generale Italiana - Le Sue Eredi - Le Minori - 1977 - Vol. III - Serie Trasporti Marittimi*
- F. Riccobono, *Il porto di Messina*, Autorità portuale Messina, 2006
- F. Riccobono, A. Berdar , C. La Fauci, *La Real Cittadella di Messina*, Messina, 1988
- F. Salino, *Le isole di Lipari*, in Bollettino del Club Alpino Italiano, 1874
- F. Serafini, *La marineria nell'epoca del vapore*, Gribaudo, 2002
- Idem, *Musei navali nel Mondo*, Gribaudo, 1997
- Idem, *Ponte di Comando*, Asti, Gribaudo, 1995
- Idem, *Vele d'epoca*, Gribaudo, 1994
- F. De Maria, *La Sicile, centre de la Méditerranée*, in *La Phalange*, Peyronnet et Cie, 1937
- P. Faggioli e A. Ghisotti "Dablac: cinque relitti quasi sconosciuti", in *Sub*, n. 220, 2004
- Furnari V., *Discorso per l'inaugurazione delle calate Norimberga*, Messina, 1927
- G. Campo, *Cittadella e Zona falcata*, in "Messina negli anni quaranta e cinquanta", Atti del Convegno, Messina, 1998, Messina, 1999, pp. 379-389
- G. Curro, G. Restifo, *Le città nella storia d'Italia: Messina*, Bari, Edizioni Laterza, 1991
- G. Doria, *Debiti e navi. La compagnia Rubattino (1839-1881)*, Marietti, Genova 1990
- G. Galuppini, *Guida alle navi d'Italia dal 1861 a oggi*, Mondadori
- G. Giorgerini e A. Nani, *Almanacco storico delle navi militari italiane*, USMM
- Idem, *Le navi di linea italiane 1861-1961*, Roma, Uff. Storico della M. M., 1962
- G. Grosso Cacopardo, *Guida per la città di Messina*, Messina, 1841
- G. Iapichino, *Tra Scilla e Cariddi*, Messina 1999
- G. La Corte Cailler, *La zona falcata di Messina attraverso i tempi*, Messina, 1913
- G. Molonia e N. Aricò, *cartografia di un terremoto*, Messina 1783, Milano, 1988
- G. Vuillier, *La Sicilia*, Milano 1897
- G.E. Di Blasi, *Storia cronologica dei Vicerè, luogotenenti e presidenti del Regno di Sicilia*, Palermo 1790, ristampa 1974-5
- I. Principe, *Il Progetto del disegno- Città e territori italiani nell'Archivio General de Simancas* , IUSABC, 1982
- J.F. Darmanin, *The Phoenician Grecian Roman Temple and the origin of Forte S. Angelo*, La Valletta, 1948
- Kludas-Bischoff, *Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie 1847- 1970*, Koehler 1981
- Idem, *Die Grossen Passagierschiffe der Welt*, Koehler, 2006
- Idem, *Great Passenger Ships of the World*, vol. da 1 a 6, Patrick Stephens 1975
- L. Gaeta, *Nove mesi in Messina e la sua Cittadella*, Napoli, 1862
- L. Musciarelllo, *Dizionario delle armi, voce calibro*, Oscar Mondadori, Milano, 1978
- L. Radogna, *Cronistoria delle unità da guerra delle Marine preunitarie, vol.11, Uff. Storico della M.M., 1981, pagg. 263-265*
- L. Triahan, *La Compagnie Generale Transatlantique*, Glenat, 1991
- La Farina G., *Messina ed i suoi monumenti*, Messina, 1840, p.152
- M. Accascina, *Profilo dell'architettura a Messina tra seicento e ottocento*, Messina, 1964, p.67
- M. E. Tonizzi, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Angeli, Milano 2000
- M. Eliseo e P. Piccione, *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*, Tormena, 2001
- M. Giacobbe, *Una proposta progettuale d'intervento per la riqualificazione della Cittadella di Messina, 1985-6*, Tesi di laurea
- M. Giuffrè, *Castelli e luoghi forti di Sicilia XII-XVI*, Palermo, 1980
- Marino A. Guidoni, *Urbanistica e ancien regime nella Sicilia Barocca in Storia delle città*, 2, 1977
- Idem., *Disegni di fortificazioni siciliane negli archivi di Simancas*, in *Storia delle città*, 3, 1977
- Maurolico F. *Sicanarum rerum compendium*, Messina, 1716 B.S.
- Messina e dintorni, *Guida a cura del Municipio*, Messina, 1902, pp.370-2
- Messina impronte del passato*, a cura di P. Bruno e G. Conti , Messina, 1978, pp.36-38
- Messina prima e dopo il disastro*, Guida a cura del Municipio, Messina, 1914
- Mozzillo A., *Gli approdi del sud. I porti del Regno visti da P. Hackert*, Lecce, 1993
- N. Aricò (a cura), *La penisola di San Raineri. Diaspora dell'origine*, DRP Rassegna di studi e ricerche, 4 (2002), Sicania, Messina
- N. Aricò con F. Martino, S. Motta, *L'Arsenale di Messina*, Convegno sull'Arsenale di Taranto, 1988
- Idem, *Illimite Peloro. Interpretazioni del confine terracqueo*, Mesogea, 1999
- Idem, *La torre della lanterna di Giovannangelo Montorsoli*, GBM, 2005
- Idem, *Mare di città. Le mura medievali di Messina nel secolo XVI e le origini della Palazzata*, Mesogea, 2022
- Idem, Messina in AA.VV., *Guida d'Italia. Sicilia*, Milano 1989
- Idem, *Architettura del tardo Rinascimento in Sicilia*, L.S. Olshkhi, MMXIII
- Oliva G., *Annali della città di Messina*, Messina, 1872 B.S.
- Otto J. Seiler, *Südamerika Fahrt. Deutsche Linienschiffahrt nach den Ländern Lateinamerikas, der Karibik und der Westküste Nordamerikas im Wandel der Zeiten*
- P. Bruno, *Sicilia stato politico e fortificazioni del 700...*, Messina, 1980
- P. Dawson, *The liner, retrospective & renaissance, Conway maritime*, 2005

- P. Longo, *Guida storico turistica di Messina e provincia*, Messina, 1934
 Idem, *Messina città rediviva*, ristampa anastatica dell'edizione del 1933, Messina, 1994
 P. Lother, *The Lido Fleet, Italian Line Passenger Ship & Service*, Seadragon press, 1998
 P. Newall, *Union Castle a Fleet History*, Carmania press, 1999
 P. Salvatore, *Vecchia, cara Messina*, Messina, 1975, pp.43 e sgg.
 P. Valenti, *Navi Passeggeri Italiane ed Austriache dal 1913 al 2000*, Ass. Marinara "Aldebaran", Trieste, 2007
 Prado Federico Álvarez, *Un segle d'oceanografia a les Balears*; Issues 88-89 of *Estudis baleàrics*, 2007
 Prestifilippo e Saitta, *Messina artistica e monumentale*, Messina, 1989
 Quentin Hughes j., *The building of Malta during the period of the Kings of St. Jhon of Jerusalem*, Londra, 1956
 R. Battaglia, *L'ultimo splendore: Messina tra rilancio e decadenza (1815-1920)*, Rubbettino 2003
 R. Jackson, *Liners, tankers & merchant ships*, Grange Books, 2007
 R. Sisci, F. Chillemi e M. Lo Curzio, *Fortificazioni ed Arsenal*, Messina, 1990
 Idem, *Marineria di pesca e da traffico nella tradizione eoliana*, in *Atlante Beni S.A. delle Isole Eolie*, Regione Siciliana
 R. W. Jordan, *The World's Merchant Fleet 1939*, Chatham Publishing, 2006
 R. Simone, *La città di Messina tra norma e forma*, Roma-Reggio Calabria, 1996
 Rastelli A., *Navi mercantili perdute*, USMM, Roma, 1977
 Russo F., *La difesa costiera del Regno di Sicilia dal XVI al XIX secolo*, Roma, 1994, Tomo II, p.410
 S. Bellamacina, C. Arena, *Intervento sul patrimonio storico e ambientale della zona falcata di Messina*, 1984, Tesi di laurea
 S. Boscarino, *Sicilia Barocca*, 1986 .
 S. Buscemi, A. e R. Picciotto, *Ragioni del comune di Messina di terreni di Terranova di S. Raineri e delle antiche mura della città*, Messina, 1861
 S. Greco, *Storie messinesi*, vol. II, Edas, 1989
 S. Lupo, *Agricoltura ricca nel sottosviluppo. Storia e mito della Sicilia agrumaria (1860-1950)*, in «Archivio storico per la Sicilia orientale», 1, 1984
 Shippax, *Guide annate dal 1992 al 2007*, Halmstad -Svezia
 Sicilia - Guida Touring Club, Milano, 1989, p. 864
 T. Colletta, *Piazzeforti di Napoli e Sicilia*, Napoli 1981
 T. Gropallo, *Il Romanzo della Vela, Maralunga*, Bogliasco - Genova 1964
 Idem, *Navi a vapore e armamenti italiani dal 1818 ai giorni nostri*, Mursia 1976
 U. Marchese, *Le Industrie dei Trasporti Marittimi fra I primi anni 80 e l'inizio del 2000*
 Ufficio Storico M. M., *Le Navi Mercantili Perdute*, 3a Edizione, 1997
 V. Fontana, *Il nuovo paesaggio dell'Italia giolittiana*, Bari, 1981
 V. G. Carbonara, *Transatlantici di sogni*, Graohital Ceccinelli, Roma, 1987
 V. Zaccagnino, N. Pagani, *Palazzi sul mare, dalla linea alla crociera: l'affascinante storia delle grandi navi passeggeri*, De Agostini periodici, 2005
 W. Lawson, *Pacific Steamers*, Brown & Ferguson, 1975

SITOGRAFIA

<http://kombrig.homestead.com/index.html>
<http://pugetmaritime.org/wiki.verkata.com>
www.a-f-s.it
www.agenziabozzo.it
www.aidmen.org
www.betasom.it
www.bruzelius.info/
www.bureauveritas.it
www.casinadicapitani.net
www.clydesite.co.uk/
www.culturanauale.it
www.ddghansa-shipsphotos.de/
www.dnv.it

www.fjord1.no/en/
www.guardiacostiera.it
www.hamworthy.com;
www.imo.org/
www.lhg-online.de
www.lngoneworld.com;
www.man-mec.com
www.marina.difesa.it
www.marinediesels.info/index.html
www.marinetraffic.com
www.miramarshipindex.org.nz
www.naviearmatori.net
www.nzetc.org
www.plimsollshipdata.org

www.regiamarinaitaliana.it
www.rina.org
www.schiffe-maxim.de
www.schoonerman.com/home.htm
www.shipwrecksofegypt.com
www.sullacrestadellonda.it
www.trentoincina.it
www.vidamaritima.com
www.warsailors.com
www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/verluste/italien-beute.htm
www.worldnavalships.com
www.wrecksite.eu

INDICE

Introduzione.....	p. 7
Premessa.....	» 8
VICENDE DI MARE E DI TERRA	» 9
<i>La fregata HMS Pearl</i> solca lo Stretto nel 1765.....	» 13
<i>Pirofregata Messina</i>	» 15
LA ZONA FALCATA.....	» 17
Il <i>Città di Messina</i> fece scalo nel porto peloritano come <i>Spes</i>	» 21
Dalle rotte per l'india al naufragio a Capo Rizzuto.....	» 22
Piccolo piroscafo che raggiungeva l'India.....	» 23
L' <i>Aries</i> a inizio Novecento a Messina.....	» 24
DOVE MITO E REALTÀ SI INCONTRANO COME LE CORRENTI DELLO STRETTO	» 25
Forte San Salvatore.....	» 28
Cittadella.....	» 29
LA RESA DELLA REAL CITTADELLA DI MESSINA NEL 1861	» 33
Miracolo S. Raineri.....	» 37
Lanterna.....	» 38
DALLA REAL MARINA ALL'ARMATA DI MARE	» 41
La <i>pirofregata Vittorio Emanuele</i> che bombardò Messina.....	» 45
La <i>Flavio Gioia</i> ricoverò un cadetto all'ospedale di Messina.....	» 47
L' <i>Archimede</i> carica di storia.....	» 48
Il piroscafo per i collegamenti con la Libia.....	» 49
<i>Inchgreen</i> , la nave del colera.....	» 50
FARI E FANALI	» 53
<i>Girgenti</i>	» 58
La navigazione marittima ungherese e gli scali nello Stretto.....	» 59
Dalle rotte per il Sud America a quelle per l'Africa.....	» 62
La <i>Beraldo</i> a Messina per un servizio di derattizzazione a bordo.....	» 63
Un cargo col nome del Presidente del Consiglio Boselli.....	» 64
NASCITA DELLA REGIA MARINA.....	» 65
Il menù messinese della regia nave <i>messaggero</i>	» 71
L'imbarco della regina madre <i>margherita di savoia sul marco polo</i>	» 72
Scese in mare un mese dopo il varo.....	» 73
Da panfilo francese a yacht di stato.....	» 74
Le tre visite dell'imperiale <i>hohenzollern</i>	» 75
<i>Delphine</i> per trasferire agrumi e cotone.....	» 77
Yacht reali nello stretto.....	» 78
La nave degli eroi e quella dei sei nomi.....	» 80

GLI AIUTI CHE VENNERO DAL MARE.....	» 81
La mobilitazione della regia marina.....	» 86
Il transatlantico che ospitò i superstiti del terremoto	» 87
Maksim Gor'kij s'imbarcò per raccontare il sisma.....	» 88
Gli insoliti destini delle navi <i>Florida</i> e <i>Republic</i>	» 89
Dopo il 1908 riattraversò lo Stretto coi feriti di guerra in Libia.....	» 91
Lo <i>Scorpion</i> in aiuto dei sopravvissuti.....	» 92
Una rara presenza nel Porto di Messina.....	» 93
La nave di Puccini.....	» 94
Dalla crociera in Mediterraneo all'emigrazione in Sud America.....	» 96
LA PRIMA GUERRA MONDIALE	» 97
Soldato "morto" da dieci anni tornò a bordo del <i>Montenegro</i>	» 102
<i>Rms pannonia</i> : la nave per raggiungere l'America.....	» 103
Dal sos del <i>Titanic</i> al naufragio sei anni dopo lo scalo a Messina	» 104
La nave della pandemia del 1918 e il re di Sassonia fotografo	» 106
Il postale <i>Tripoli</i> affondato con sei giovani militari messinesi	» 108
Il <i>Persia</i> dirottato a fiume con armi per D'Annunzio	» 109
Il <i>trapani</i> importante vettore per l'esportazione del sale.....	» 111
Dislocata a messina per lo sciopero di ferrovieri e marittimi	» 112
ISTITUTO SPERIMENTALE TALASSOGRAFICO.....	» 115
<i>Vercelli</i> e <i>marsigli</i> : navi che studiarono lo stretto	» 118
<i>Le navi idrografiche</i>	» 119
IL PRIMO DOPOGUERRA	» 121
Erix il piccolo piroscampo della <i>Sicania</i>	» 125
A capo spartivento navi arenate e con armi	» 126
L'incrociatore corazzato incagliato a Sant'Agata.....	» 128
Inseguimento nello Stretto.....	» 129
Squarciata da un siluro e riparata con una toppe di legno	» 131
<i>Torrens</i> dall'Australia al bacino di Messina	» 132
Dalla celebrità al piccolo cabotaggio a Messina.....	» 133
Primo piroscampo post bellico	» 134
La marineria danese	» 135
Esportò in svezia il nome Messina	» 136
SECONDA GUERRA MONDIALE	» 139
Da motonave <i>Rossini</i> a <i>Città di Messina</i>	» 144
Prima nave italiana ad affondare nella II Guerra Mondiale.....	» 146
Consuetudine di un decennale approdo	» 147
Trasferì i primi emigranti siciliani in Australia	» 148
Oggetto di dibattito in due diversi parlamenti cambiò sette nomi	» 150
Navigava sotto costa nello stretto	» 151
Affinità tra la Norddeutscher Lloyd Bremen e lo Stretto	» 152
La goletta che a Messina ebbe la copertina di "Italia marinara"	» 154
Insolito scalo del <i>Tagliamento</i>	» 155
Da unità passeggeri a incrociatore ausiliario	» 156
L'ultimo approdo a messina come nave da crociera	» 157
Protagonista di vicende di guerra e pace.....	» 158

GUERRA MARITTIMA E NAVI OSPEDALE	» 161
Prima nave della fotta lauro naufragò durante i bombardamenti	» 170
Era stata la più grande nave mercantile greca del XX secolo.....	» 171
Ospitò la sede “Navigante “ di Marisicilia	» 172
Da Messina per il “Sogno” d’Africa	» 173
Dalle escursioni a Taormina a nave trasporto truppe.....	» 174
Transitò nello Stretto per la Kriegsmarine	» 175
<i>Rd 55</i> e torpediniera <i>Groppo</i> affondate in porto.....	» 176
Non riuscirono a raggiungere il porto peloritano	» 177
IL SECONDO DOPOGUERRA	» 179
Aspirava a diventare una stazione radiofonica nel mar Baltico.....	» 184
Tra le prime navi frigorifero ad approdare a Messina	» 185
Incentivò il crocerismo nel dopo guerra	» 186
Trasportò il legname della ricostruzione postbellica	» 187
LA CANTIERISTICA NAVALE NELLA ZONA FALCATA	» 189
Arsenale.....	» 193
Il cantiere cassaro	» 195
La Smeb	» 198
Stazione di degassificazione, eurobunker ed inceneritore	» 200
Rodriguez.....	» 202
Intermarine	» 204
Palumbo	» 206
La galea nella piazza di S. Giovanni Gerosolimitano	» 207
Lo yacht <i>Maltese Falcon</i>	» 209
IL XXI SECOLO	» 211
La guardia costiera.....	» 215
Guardia di finanza	» 218
Navi <i>Turba</i> e maggiore <i>Giovanni Macchi</i>	» 222
Carabinieri, Polizia di Stato, Vigili del Fuoco e Polizia Municipale	» 223
RICOSTRUIRE IL RAPPORTO CON IL MARE E LO STRETTO.....	» 225
Innescò la falsa notizia di avere issato il tricolore sabaudo	» 230
Collissione nello stretto e nave del primo sbarco di migranti	» 232
Da ferry boat britannico alla negativa esperienza a Messina	» 234
Dismissione della <i>Messina Strait</i>	» 235
Le “navi” dei Presidenti	» 237
Le rare navi nipponiche 241	
<i>Belem</i> nel familiare stretto con la fiamma olimpica 2024 243	
Note.....	» 245
Bibliografia.....	» 259
Sitografia	» 261