

Mario Genco

Sbarcati in mare. Epicedio

È un libro diviso, diresti scaglionato, in tanti volumi. Quanti, nessuno può dirlo perché anche a mettere insieme tutti quelli presenti o nascosti sugli scaffali, è quasi certo che ne siano stati scritti numerosi altri, nessuno può sapere dove e se esistano ancora.

I volumi, manoscritti, hanno dimensioni ingombranti, non sono da comodino, sarebbe impossibile anche sfogliarli seduti in poltrona. Uno solo di essi riempie una scrivania, quando lo apri sviluppa ottantasei centimetri, il lato lungo della pagina ne misura sessantuno.

È da leggere con pazienza e con attenzione, perché è il Libro degli embrioni di tutte le storie di mare già scritte, di quelle che sono ancora in attesa di autore e di quelle che non lo saranno mai. Perciò ciascun lettore può costruirsi e raccontarsi quella che preferisce.

Tutti i volumi hanno lo stesso titolo, solo un numero progressivo differenzia l'uno dagli altri, anche la burocrazia marinara ha le sue regole, ma quel numero significa semplicemente che ce n'è stato uno prima e ce ne sarà un altro dopo. Ciascuno racchiude, nel minimo spazio previsto, un giorno preciso della vita di un uomo di mare: imbarco o sbarco, naufragio o diserzione, «navigazione acquistata» o «scomparsa in mare».

Il titolo unico dell'innumerabile sequenza di volumi è: *Registro della Gente di Mare di 1ª Categoria*.

I protagonisti tanti e tutti hanno una storia simile e ciascuno ne ha una diversa.

Navigano e governano su bastimenti di tutti i tipi. Brigantini e golette; i più grandi erano i velieri che le marinerie anglosassoni chiamavano best bark, il bastimento meglio fatto per il mare, e da noi capovolto in barcobestia e semplificato in barco, a tre o quattro alberi con vele quadre. Insieme con loro andava mare mare un assortimento semimuseale di feluche e sciabecchi, bombarde e gabarre, bovi e lontri, leuti e leutelli, schifazzi, paranze e paranzelle, tartane, mistici, martingane, velacceri, speronare, scorridore. Poi venne il tempo del vapore e del carbone, i primi piroscafi a ruote fino all'avvento dell'elica, seguirono le motonavi e i grandi transatlantici avidi di gasolio. Tutti affannati a trafficare con i porti di tutti i mari, i più piccoli su e giù per il Mediterraneo

I nomi di uomini e bastimenti si susseguono senza ordine apparente, né di spazio né di tempo.

In un registro la vita di un uomo di mare si presenta proprio dal punto in cui sta per finire, perché il suo inizio era stato registrato in un volume precedente, chissà quando. In un altro accade il perfetto contrario: di uno che sarebbe diventato comandante di transatlantici, come le tracce lasciate fanno certamente concludere, sono annotati i primi imbarchi da mozzo, sull'ultimo margine a destra è incollata spesso la foto di un ragazzino e il piccolo mare di carta a lui concesso è finito. E dopo? Prima o poi, la sua storia marinara sarà completata fino all'ultimo imbarco o sbarco prima della pensione. Quasi in ogni volume, accanto alla casella di uno o più nomi c'è segnata una piccola croce a matita rosso o blu e la nota conclude «comparizione in mare» oppure «sbarcato in mare».

Fra la data dell'ultimo sbarco e quella dell'imbarco successivo, a volte passa solo il tempo di scendere da una scaletta e salire su un'altra.

Altre volte, senza imbarco, trascorrono lunghi periodi a terra ferma sotto i piedi. Qualcuno sbarca in terra straniera e ricompare nel Libro a distanza di mesi, di anni o mai più.

La guerra del 1915 – 1918, la cosiddetta Prima Grande Guerra Mondiale, attraversò con frequenza i fogli dei volumi. E lasciò in fondo al mare 880.000 tonnellate di naviglio, il 57,52 per cento della flotta mercantile italiana¹.

Il primo siciliano registrato come naufrago di guerra fu il direttore di macchina del piroscifo *Ticino*, Francesco Campana: lo sbarcarono in salvo a Philippeville in Congo, la nave era stata silurata lungo le coste africane da un sommergibile tedesco il 7 novembre del 1915. Il 10 di quel mese fu affondato da un siluro il *Bosnia* comandato dal capitano Antonino Messina, a poche miglia da Creta.

Cinque mesi dopo, toccò al direttore di macchina Nunzio Munna, agrigentino di trent'anni: era sul piroscifo *Joseph Agost* affondato da un U-Boot il 22 aprile del 1916 al largo delle isole Scilly, all'imboccatura occidentale della Manica.

Nel mare di casa fu mandato a fondo il *Torero*, silurato vicino a Ustica l'1 novembre: dell'equipaggio facevano parte il mozzo Girolamo Storaci, quattordici anni, e il fuochista Giuseppe Prestia e si salvarono.

Il 16 marzo del 1917 c'era il fuochista Giovanni Galioto sul piroscafo *Medusa* comandato dal capitano Amoroso, silurato e affondato a 20 miglia a ovest della costa laziale, mentre viaggiava da Civitavecchia per la Sardegna.

Non si seppe mai perché fosse saltato in aria lo *Stura* nelle acque di Brindisi, il 17 maggio: mina o siluro? Fra gli altri, la scampò il fuochista Francesco Arculeo, famiglia marinara palermitana dell'Acquasanta. L'ingarbugliata scrittura del marinaio compilatore non fa decifrare il nome del comandante: sembrerebbe Bilenti ma potrebbe essere anche Billante e se era lui, pochi mesi dopo si sarebbe trovato a fronteggiare un attacco sottomarino a cui sarebbe sfuggito, come si leggerà sulle righe che seguiranno.

Lo stesso giorno in navigazione fra Napoli e Messina fu silurato e affondato, fra i morti un fuochista palermitano, il piroscafo *Perseo* al comando del capitano Paturzo, di una famiglia dell'aristocrazia marinara di Palermo. S'era chiamato Francesco Paturzo il primo Maestro della Scuola di Navigazione Pratica istituita a Palermo nel 1806 per insegnare le regole fondamentali dell'arte e del commercio navali, talvolta anche l'alfabeto e l'abaco, ai Padroni dei bastimenti del piccolo e medio cabotaggio. Uscito come allievo ufficiale di coperta dal Seminario Nautico, dopo gli anni della navigazione ne era stato nominato poi lettore insegnante di navigazione. C'era stato un Gaetano Paturzo scrivano, cioè secondo ufficiale, su un bastimento corsaro nella lunga guerra fra l'Europa e Napoleone, nel 1811; un Luigi Paturzo comandava brigantini atlantici nel 1868.

Il Seminario Nautico era stato fondato nel 1789 da monsignor Giuseppe Gioeni dei duchi d'Angiò, che aveva chiamato a dirigerlo Giovanni Fileti, capitano e cartografo, di una grande famiglia di gente di mare originaria di Termini Imerese che fino al XX secolo avrebbe dato alla marineria siciliana comandanti, direttori di macchina e ben sei direttori dell'Istituto Nautico. Ne troveremo uno anche in questa storia di guerra e di sacrificio.

Il 21 giugno il marinaio Antonino La Malfa era sul piroscafo *Scheria*, che affondò per siluro e il 20 marzo dell'anno successivo fu tra i superstiti del piroscafo *M.R. Imbriani*, cap. Bertini, «affondato per atto di guerra».

Il 28 luglio, mentre navigava a 110 miglia da Bengasi verso Siracusa i siluri devastarono il piroscafo *Litibro*, comandato dal palermitano Vincenzo Urso, quarantasei anni, che ebbe la medaglia di bronzo: «Appena avvistato un sommergibile nemico, nel difendersi e contrattaccarlo fu oggetto del suo fuoco, evitando abilmente un primo lancio di siluro. Mantenne costantemente sereno contegno calmando il panico sorto tra i passeggeri, atterriti dal tiro nemico diretto perfino contro le imbarcazioni e lasciando per ultimo la sua nave». Sul *Litibro* era imbarcato anche il fuochista palermitano Gaspare Guttuso, che fu tra i naufraghi soccorsi e portati in salvo a Malta e fra loro non c'era l'anziano marinaio Luigi Giglio, gli mancavano pochi anni alla pensione.

Il 21 agosto «per la prova di coraggio e disciplina data in occasione dell'attacco subito dal piroscafo *Nilos* delle FF.SS. da parte di sommergibile nemico» il capo fuochista Giovanni Tarantino, quarantun anni, ricevette l'elogio del ministero della Marina. E il giorno 11 ottobre il direttore di macchina Salvatore Accardi si guadagnò la croce al merito di guerra per aver contribuito a sventare l'attacco di un sommergibile. Il Libro non dice dove e anche il nome del piroscafo è poco chiaro, si desume che fosse sfuggito all'insidia perché, con lo stesso nome incomprensibile, lo troviamo in navigazione negli anni del dopoguerra. Non fu così abile, o fortunato, il comandante Russo che non poté evitare l'affondamento del suo *Madras*, a novembre, in acque siciliane, i naufraghi, fra i quali il fuochista Francesco Prestigiaco, furono sbarcati a Trapani.

Il 1917 e il 1918 furono i più dolorosi per la marineria siciliana. Navi silurate e affondate dagli U-Boot tedeschi e austriaci, altre che sfuggivano avventurosamente agli attacchi, morti, feriti, eroismi.

La dolorosa contabilità del 1917 si era aperta con un atto di coraggio nelle acque inglesi. Ne era stato protagonista il sottotenente di vascello, di complemento, Giovanni Guido Lo Giudice, palermitano di 29 anni. Tre miglia al largo del porto di Flamborough, in rotta per Glasgow dove doveva caricare carbone, il piroscafo *Apollonia*, sul quale era secondo ufficiale, aveva urtato una mina e stava

affondando: era carico di munizioni e perciò le navi di pattuglia accorse per salvare l'equipaggio si erano allontanate. Lo Giudice ritornò a bordo per recuperare «dei documenti importanti». Ci riuscì e il gesto fu onorato con una medaglia di bronzo al valor militare. Il piroscafo era comandato da uno dei palermitani Rallo, famiglia di capitani e direttori di macchina dal primo Ottocento e anche loro fino al XX secolo inoltrato; un altro palermitano, del Borgo, era il motorista Giuseppe Baudo.

«Sbarcato in mare» fu il necrologio del carpentiere palermitano Mariano Onofrio Giammarinaro «in seguito ad affondamento per atto di azione del nemico del piroscafo *Palinuro*», 27 gennaio 1917.

Due giorni dopo, uno dei tanti Billante che nel Libro imbarcano, sbarcano, naufragano, Giuseppe, era fuochista sul piroscafo *Bisogno*, comandato dal capitano palermitano Mariano La Nasa, altra grande famiglia, affondato da un siluro nel mare del Nord, a 300 miglia dall'Olanda.

Gemello del *Litimbri* il piroscafo *Polcevera* –sulla terraferma sono i nomi di due fiumiciattoli del ponente ligure – fu silurato in Atlantico, vicino all'isola di Madera in un giorno imprecisato dello stesso anno: lo comandava il capitano Pirrotta e a bordo c'erano altri tre siciliani, il terzo ufficiale Giovanni Zummo di Camporeale, il capofuochista Rosario Scalici, e il cambusiere Vincenzo Marino, di Tusa, che quella volta fu portato in salvo a New York ma non scampò all'affondamento del *Perseo*. Il 24 ottobre il siluro affondò il *Gallia*, a bordo fra gli altri il fuochista Giuseppe Porretto.

Il 16 novembre il piroscafo *Orione* riuscì a sventare l'insidia subacquea: il direttore di macchina, Salvatore De Simone, e il secondo ufficiale Michele Filiberto, palermitani, furono tra quelli che guadagnarono la croce di guerra e l'elogio del ministero della Marina per aver manovrato con rapidità ed efficacia.

Per una nave che scampava, ce n'era sempre un'altra che affondava: il 25 novembre fu la volta del piroscafo *Enna*, dove comandante e direttore di macchina erano palermitani, Farina e Francesco Lugaro.

Chi era il comandante di schooner che imbarcato come terzo ufficiale sul piroscafo *Principe Umberto* scomparve il 14 agosto 1917, davanti all'isola di Gallinara? Nel foglio del registro, vistosamente danneggiato e con molte pagine strappate, la parte con i suoi dati anagrafici non c'è. Era certamente un marittimo del Compartimento di Palermo, ma di lui possiamo sapere solo questo. Epitaffio al marinaio ignoto.

Ferito in combattimento, il primo ufficiale del *Milazzo*, comandato dal capitano Gulì, «lasciava il suo posto solo quando la nave stava affondando», come è scritto nella motivazione della medaglia di bronzo al valor militare: accadde a 250 miglia da Malta il 29 agosto. Fra i naufraghi del *Milazzo* c'era l'operaio meccanico Alfredo Dominaci, 29 anni.

Ai primi di settembre 1917, la preda fu il *Piemonte*, nei paraggi di San Vincenzo Marina: il primo macchinista Giacomo D'Albis era un veterano di naufragi, il 3 maggio era scampato a quello del piroscafo *Misurata* e si salvò anche stavolta, guadagnandosi un encomio per coraggio e abnegazione.

La cronologia è saltellante, perché le date sono quelle che segnano il calendario individuale delle vite marine che le sono destinate.

I sommergibili tedeschi e austriaci non attaccavano solo i piroscafi, buona preda erano anche i velieri, anche quelli di non grande tonnello, ma per essi non sprecavano un siluro costoso. Bastava qualche colpo di cannone. A Salonico, a gennaio era stato mandato a fondo il brigantino *Giuseppina*, e fu il secondo sbarco in mare per Giuseppe Romano, futuro comandante di cabotaggio di altri velieri.

Il 12 dicembre fu cannoneggiato e affondato il brigantino a palo *New York*, comandato dal padrone Castagna: a bordo c'era il nostromo Cesare Ferrante di Castellammare del Golfo e si salvò.

Il 30 marzo del 1918, poco al largo della costa calabra di Tropea, il mare si chiuse sul brigantino goletta *Castrenze Coppola* di padron Antonino Galante, uno dei tanti di quella famiglia di intrepidi comandanti di brick-schooner di Castellammare del Golfo: era partito da Milazzo per Genova; a bordo anche l'anziano marinaio paesano Giuseppe Gioja, sessantadue anni.

Il gioco della sorte fu benigno per il piroscafo *Paraguay*, comandato dal capitano Giovanni Billante quarantotto anni di Termini Imerese che la notte dell'antivigilia di Natale del 1917, navigava da Brindisi verso Cagliari. Un sommergibile andò all'attacco. Siluro, cannone? La motivazione della medaglia di bronzo al valor militare concessa al capitano Billante non specifica: «Per aver mostrato prontezza, coraggio e tenacia di fronte al nemico nonché perizia nel dirigere la difesa che contribuì a

salvare la nave in suo comando». Il ministero della Marina fu generoso di encomi ed elogi per tutto l'equipaggio, specialmente per il direttore di macchina Antonio Trifiletti – altro nome famoso della marineria Palermitana, Stefano Trifiletti era stato uno dei primi, pochi, coraggiosi e mal venturosi capitani che si ostinavano a partire per gli Stati Uniti senza conoscere la giusta rotta e ne uscivano con le navi e gli equipaggi e carico gravemente disastri, finché Stefano Stabile prese quella giusta, nel 1830 – e per il suo primo ufficiale Gaetano Montalbano, che ebbe anche la croce al merito di guerra; un elogio anche al diciottenne «guattero» Girolamo Fragalà, che a guerra finita navigò ancora finché non disertò a New York nel 1924.

Da un vera congiura semantica erano scampati, pochi giorni prima, il cambusiere Gaetano Fernandez e il direttore di macchina Salvatore Nunzio Giardina, palermitani: il giorno 17 del dicembre del 1917 erano partiti da Genova per Norfolk sul piroscafo *Attualità*, comandato dal capitano Muoio. Percorse poche miglia: all'altezza di Arma di Traggia, con quella data con quel comandante e con quel nome a poppa, così sinistramente premonitori, la nave fu silurata e affondò. Capitano, direttore di macchina e cambusiere si salvarono.

La sanguinosa contabilità dell'orribile 1917 segnò in rosso anche il piroscafo *Città di Smirne*, il suo capitano si chiamava Fortunato e, sembra, la scampò, a bordo anche l'allievo telegrafista Salvatore Calabrò.

Una strana guerra fu quella dell'ufficiale della Mercantile Emerico Cesarini, classe 1882 e matricola N. 27063, che la fece quasi tutta, lui palermitano e già con la patente di secondo di bordo, come sottotenente e tenente del 5° reggimento alpini nella 3^a Armata del duca d'Aosta, che gli diede anche una croce al merito. Solo il 31 luglio del 1917 rimise piede su un piroscafo militarizzato, lo *Enrichetta*, con il grado di sottotenente di vascello.

Ultimo anno di sangue e morte. Il 12 gennaio 1918, all'altezza di Capo Spartivento, all'imbocco del canale di Sardegna, il capitano Mariano La Nasa, che un anno prima era scampato al siluramento del suo piroscafo *Bisogno* nel mare del Nord, riuscì con la manovra a sfuggire al primo siluro di un sommergibile, che però non fallì il secondo colpo e il piroscafo *Bosforo* andò a fondo. Ebbe la croce di guerra e fu «elogiato dall'Ispettorato per la Difesa del Traffico, «per la manovra risoluta con cui evitò il primo siluro diretto alla sua nave, e la buona preparazione e guida che avvenuto il siluramento l'equipaggio si comportò con calma nonostante la rapidità del sinistro». La nave fu perduta, e con essa molti marinai fra i quali il direttore di macchina Salvatore Cernia, 44 anni, ma l'onore marinaro fu salvo.

A febbraio, il *Duca di Genova* colò a picco davanti alla costa spagnola di Valencia, il fuochista palermitano Tommaso Incandela fu tra gli scampati.

Stessa sorte al piroscafo *Adria*, affondato a capo Bon il 18 luglio. Fra gli scomparsi in mare: il comandante Francesco Paolo Rallo, il direttore di macchina Francesco Paolo Pinto – quattro i Pinto trovati nel Libro - ad aprile già scampato all'affondamento del piroscafo su cui era imbarcato, in rotta per la Libia, e l'anziano capo fuochista Gioacchino Cortina, al limite della pensione; si salvarono il terzo cuoco Bernardo Leone e l'allievo ufficiale Giuseppe Di Bartolo. Ed ecco un altro nome dell'aristocrazia marinara: i primi Di Bartolo erano stati quattro fratelli dell'Isola di Ustica, tutti comandanti di velieri e piroscafi. Il maggiore ne era stato Vincenzo, che nel 1838 col brigantino *Elisa* era stato il primo siciliano, e forse italiano, a raggiungere le Indie Orientali, come allora chiamavano l'Indonesia.

Un encomio si guadagnò il cuoco palermitano del piroscafo *Monviso*, si era comportato da bravo durante un attacco nemico sventato. Un paio di settimane dopo furono elogiati il cameriere Pietro Ajello e il cambusiere Carmelo Lo Bianco, entrambi palermitani, «per il lodevole comportamento» tenuto quando, il 20 settembre 1918, il piroscafo *Taormina* riuscì a sfuggire all'attacco di un sommergibile in Atlantico, che gli aveva dato la caccia per quasi un'ora, tenendolo a bada a colpi di cannone².

Non sempre l'abilità e la fortuna bastavano a salvare navi e equipaggi. Il 16 aprile 1918 il capitano Enrico Fileti – che durante la guerra di Libia era riuscito, col mare in tempesta, a imbarcare sulla sua nave tutti i feriti da evacuare da Derna – ebbe la medaglia di bronzo al valor militare ma non riuscì a salvare la sua nave, il piroscafo *Romania*, gravemente danneggiata da un attacco a Capo Linguetta, nel punto più stretto del Canale d'Otranto: «Di fronte al nemico e al pericolo diede un bell'esempio di coraggio, di alto sentimento del dovere e di ammirabile abnegazione, dominando col

fiero contegno il panico manifestatosi a bordo della sua nave. Dopo aver tentato invano il rimorchio provvide alla salvezza del personale rimastogli accanto gettandosi per ultimo in mare quando già il piroscifo affondava».

Contrastò efficacemente un attacco invece il piroscifo *Bulgaria*, su cui il fuochista Carlo Trapani, palermitano, ebbe la medaglia di bronzo al valor militare per «non comune coraggio», e un elogio ebbe il direttore di macchina Pietro Villaggio, di Salemi.

L'11 maggio fu silurato e affondò il *Verona*, comandante Di Benedetto, partito da Genova per New York: le rotte di guerra hanno rotte zigzaganti e chissà quel era quella del *Verona*, che forse per raggiungere l'America voleva attraversare il Canale di Suez: ma un siluro lo raggiunse nello Stretto di Messina, a cinque miglia a sud della città: e anche il commissario di bordo, Salvatore Volpes di Chiusa Sclafani, fu «sbarcato in mare».

L'imponderabile destino di guerra risparmiò il piroscifo passeggeri *Cagliari* attaccato il 21 ottobre del 1918 a Capo Scaletta, davanti a Tremestieri sulla costa jonica di Messina. Il comandante Manfredi Culotta, cefaludese e uno dei dieci incontrati nel Libro, manovrando e accostando con rapide virate, riuscì a evitare i siluri e portò in salvo la sua nave sotto costa. Fu nominato Cavaliere del Regno e con la croce al merito di guerra ebbe anche l'encomio solenne: «Per la calma e la perizia dimostrata nell'eseguire l'esatta e pronta manovra che contribuì ad evitare alla sua nave di essere colpita da siluro nemico». Medaglie e encomi anche a molti del suo equipaggio, composto in gran parte da palermitani: il direttore di macchina Calogero Febbrile, il primo ufficiale Vincenzo Piraino, l'allievo ufficiale Lorenzo Sansone, l'abile timoniere Giuseppe Currera «pronto ad eseguire le manovre ordinate dal capitano», l'operaio meccanico Giovanni Di Martino, il primo e il secondo cuoco Luigi D'Arcangelo e Gerlando Moncada, il maestro di casa Michele Monacò, l'elettricista Giovanni Genovese, il fuochista Giuseppe Billante.

Questo epicedio, tanto lungo quanto sintetico com'è proprio dello *stile* del Libro, finisce qui. Ed è appena il caso di specificare che è una rappresentanza simbolica, quella ricavabile dall'appena mezza dozzina dei registri che si è avuto il tempo e la necessità di sfogliare alla Capitaneria di Porto di Palermo. E solo quelli del Circondario Marittimo di Palermo, che allora andava da Termini Imerese a Castellammare del Golfo. In Sicilia le Capitanerie di Porto sono numerose, in ciascuna di esse si tenevano e aggiornavano i Registri della *Gente di Mare di 1ª Categoria*.

Note

1. *La Grande Guerra sul mare*, del contrammiraglio Ettore Bravetta, Mondadori 1925.
2. Idem, op.cit.