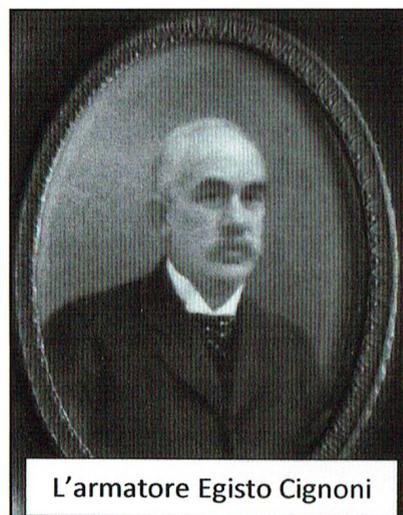


IL MAGNIFICO VAPORE

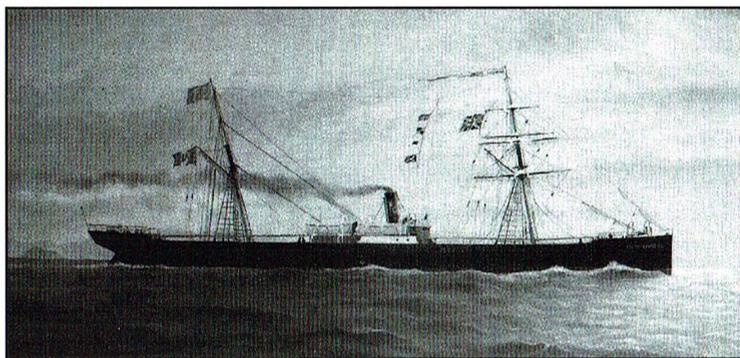
di Mario Cignoni

Il Magnifico Vapore era un grande piroscampo da carico tra gli ultimi velieri e la Prima guerra mondiale, che ebbe cinque nomi (Gleadowe, Elba, Primo Livorno, Marzocco, Irina), tre nazionalità, navigò in mezzo mondo e anche nelle acque dell'Isola d'Elba. Il piroscampo uscì nel 1879 a Newcastle-upon-Tyne (Inghilterra) dai cantieri Palmers, tra i più noti del mondo di allora: struttura in ferro, 90 metri di lunghezza, 2.150 tonnellate di stazza lorda, motori Compound a doppia espansione, due caldaie ad alta pressione, sei forni, propulsione a elica, armatura a schooner. Acquistato dalla ditta armatoriale Hunting di Londra, varato il 2 ottobre 1879 fu chiamato Gleadowe, dal nome di uno dei caratisti. In un'epoca in cui la navigazione era ancora soprattutto a vela fu uno dei principali piroscampi in circolazione sui mari di mezzo mondo: sette capitani si avvicendarono al suo comando. Partendo dai porti inglesi attraversò l'Atlantico oltre ottanta volte, tra andata e ritorno, raggiungendo Boston, New York, Filadelfia, Baltimora, ma anche Charleston, Savannah, Pensacola e New Orleans. Fu nel Rio de la Plata, capitò nelle isole dell'Oceano, dalle Azzorre, a Madeira, a Capo Verde, a Barbados. In Europa lo troviamo da Rotterdam al Baltico, alle coste francesi, spagnole e portoghesi, poi nel Mediterraneo, nei porti italiani del Tirreno: Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo. Il Gleadowe in particolare fu alcune volte a Rio Marina a caricare ferro direttamente per Newcastle, New York e Filadelfia. Navigò nell'Adriatico fino a Venezia, Trieste e Fiume, nelle isole greche dello Ionio e dell'Egeo e, oltre Costantinopoli, nel Mar Nero. Toccando Malta, attraversò il canale di Suez parecchie volte, procedendo per il Mar Rosso, navigò nel Golfo Persico, poi a Karachi, Bombay, Calcutta, Rangoon, raggiungendo Singapore e, oltre ancora, i porti di Giava, che si affacciano su una propaggine dell'Oceano Pacifico. Tante le storie, le avventure, le leggende: il cap. O'Neil (1884-87), amante di Calamity Jane, la pistolera americana del West, ne portava a bordo attraverso gli oceani la figlia bambina; il cap. Mehegan (1887-89) si rese noto per aver sfidato a Brooklyn a duello con pistola un agente marittimo, maestro della Gran loggia di New York e per avere salvato e rimorchiato un bastimento americano, tanto che fu premiato con un orologio d'oro da Benjamin Harrison, Presidente degli USA. Ai tempi del cap. Henry H. Harris (1891-99) il Gleadowe navigò tra gli iceberg al largo di Terranova, una volta fu addirittura colpito da un meteorite e nel 1898 rimase incagliato completamente a secco fuor d'acqua causa vento forte, presso capo Henry, lungo la costa della Virginia, ma il giorno dopo riuscì a ripartire. Il vapore trasportava qualsiasi tipo di merci: grano, frutta, vino, legname, cotone, minerali (ferro e carbone di miniera), fosfati, e anche bestiame. Un manifesto di Barcellona del 1886 segnala che 'ei magnifico vapor Gleadowe' è in partenza per New York con cargo e passeggeri. Nel 1898 caricava a Filadelfia quattordici locomotive per un porto russo del Mar Nero. Fu quindi ristrutturato a Newcastle, nei cantieri dove era stato costruito e i proprietari inglesi lo mettevano in vendita. Il piroscampo, tornato come nuovo, fu allora comprato dalla società armatoriale "Fratelli Cignoni" di Livorno, con atto firmato a Newcastle l'8 maggio 1899. I due fratelli Luigi ed Egisto Cignoni, di Rio Marina (isola d'Elba) ma residenti a Livorno, capitani marittimi, valdesi, eredi di un'antica tradizione marinara che risaliva almeno al Seicento, gestivano una flotta velica notevole e commerci di carbone concentrati in Sardegna, che raggiungevano vari porti del Mediterraneo, ma soprattutto la Spagna (Barcellona, Valencia, Malaga), e dal 1889 anche il Rio de la Plata. Allora in Italia la stragrande maggioranza di navi andava ancora a vela, e i grandi vapori erano pochi. L'acquisto del piroscampo inglese poneva i Cignoni tra i principali armatori a livello nazionale. La spesa di acquisto fu ingente, il prezzo reale intorno alle 500.000 lire, e i Cignoni suddivisero alcuni carati tra parenti, imprenditori toscani e la Banca Tirrena. Il piroscampo venne battezzato Elba. A bordo, oltre al capitano, si trovavano altre diciotto persone, tra le quali il primo ufficiale, il nostromo, il dispensiere, il caporale, il pennese (commissario di bordo), due ufficiali



L'armatore Egisto Cignoni

di macchina (di cui uno inglese), l'ingrassatore, cinque fuochisti (di cui due egiziani) e cinque marinai. L'Elba, dopo un mese, fu ribattezzato Primo Livorno. Vennero rifatte le caldaie a doppia uscita per aumentare la velocità e fu rilasciato l'Atto di Nazionalità (20 luglio 1899) "in nome di Umberto I, ecc. ecc.", presto seguito da un secondo che ne registrava una stazza ampliata secondo nuove misurazioni (10 agosto 1900), questa volta "in nome di Vittorio Emanuele III", e il piroscafo fu iscritto con il n. 21 al compartimento marittimo di Livorno.



Il Magnifico vapore in navigazione nel canale di Piombino

Il piroscafo si incagliò a Civitavecchia e il capitano Enrico Mengozzi fu sospeso dall'incarico, sostituito per due mesi dal capitano in seconda G. S. Carletti. Alla fine del 1899 venne quindi nominato al comando il promettente capitano Fulvio Cignoni (che nel 1922-25 sarebbe diventato primo comandante del Conte Rosso, il più grande e lussuoso transatlantico italiano del tempo). Il Primo Livorno con venticinque uomini di equipaggio, fece almeno venti volte il percorso dall'Italia ai porti britannici, attraversò cioè oltre quaranta volte lo stretto di Gibilterra. Passò spesso a Rio Marina a caricare il ferro direttamente per la Gran Bretagna: Newcastle, Glasgow e Cardiff, da cui riportava il carbon fossile di miniera a Genova (t. 2.800). E toccò anche i porti di Savona, Livorno, Civitavecchia, Carloforte in Sardegna, Palermo, Bona in Tunisia, Homs e Tripoli in Libia, Rotterdam, caricando legname, fosfati ed altro. Il bastimento era notevole e il Ministero della Marina nel 1901 richiese un sopralluogo per adibirlo a nave trasporto truppe. Nel 1902 il piroscafo fu venduto a un altro armatore di Livorno, il Cav. Carlo Allodi, che poco dopo divenne titolare della compagnia di navigazione per l'arcipelago toscano (e quindi per l'Elba). Ribattezzato Marzocco (cap. G. Preve) fu impiegato sempre sulla rotta tra Marsiglia e il Mar Nero, adibito al trasporto di grano e granaglie, spesso con scalo a Catania, per un vasto commercio di agrumi siciliani. Quando nel 1911 l'Italia entrava in guerra con la Turchia, il Marzocco era nel porto di Odessa dove rimase internato, non potendo ripartire per timore di essere sequestrato dal nemico. A guerra finita l'Allodi chiese il rimborso dei danni di guerra, ma invano: il governo italiano (Giolitti) comunicava che non intendeva procedere a risarcimenti perché si trattava di un rischio della navigazione, prevedibile in quei tempi. Intanto il piroscafo era stato venduto: appartenne, successivamente, a tre armatori russi di Odessa con il nome di Irina (cap. Rekstin). Fu inviato a commerciare a San Pietroburgo e con l'estremo nord fino al porto russo di Arcangelo nel Mar Bianco. Di là trasportava materia prima (minerali, carbone e legname) a Londra, passando per le isole Shetland, le Faeroer e forse perfino l'Islanda. Nel 1915 il sovversivo lituano F. Norvydas organizzava a bordo dell'Irina uno sciopero politico. La grande nave era ancora solida e affidabile, con una buona tenuta del mare. E la Marina Militare russa, durante la Prima guerra mondiale, trasformò il piroscafo in incrociatore ausiliario armandolo con un cannone antisommergibile installato a poppa, con altri minori occultati intorno alla tuga. Alla fine di ottobre del 1917 l'Irina partiva da Arcangelo con carico di legname, procedendo sotto costa lungo la penisola di Kola, con l'ultimo convoglio prima che la navigazione venga interdetta dai ghiacci. Poi si spinse al largo, alla ricerca di un sottomarino tedesco che incrociava nella zona. Ma a nord dell'isola di Olieny, poco prima del fiordo di Murmansk, l'uboote U-46 salì a quota periscopio. Improvvisamente fu lanciato un siluro, che squarciava la poppa dell'Irina facendola saltare in aria: morirono il capitano russo, un ufficiale britannico, ed altri. L'equipaggio calò le scialuppe e vi prese posto. Allora l'uboote emerse tra le barche. Il comandante tedesco uscito sul ponte, dette poche parole sinistre, visto che il piroscafo incendiato, colpito a morte, stava rapidamente inabissandosi in un vortice nelle acque gelide dell'Artico, diede l'ordine di immersione e il sottomarino scom-parve. I superstiti raggiunsero la costa e furono accolti dalla popolazione locale. Era il 4 novembre 1917.