

Il Verdi e il Pollentia

di *Ciro Paoletti*



Questa non è una storia di guerra, ma una storia successa durante la guerra, la Grande Guerra per la precisione, quella del 1915 – 18.

Cominciamo col presentare i protagonisti: il transatlantico *Giuseppe Verdi*, della Transatlantica Italiana, e il *Pollentia* della Cunard Line.

Il *Giuseppe Verdi* era una nave nuovissima. Costruito nel 1914 dalla *Società Esercizio Bacini* di Riva Trigoso, per conto della Transatlantica Italiana, era un moderno piroscafo a prua verticale (che andava per la maggiore all'epoca) con due alberi e due fumaioli. Dislocava 16.000 tonnellate, era lungo 154 metri e largo 18,15. Le sue due macchine a vapore a quadruplica espansione mettevano in moto due eliche, consentendogli fino a 18 nodi, con una velocità di crociera di 16.

Essendo un transatlantico, serviva a portare passeggeri e infatti ne poteva ospitare 2.185: 100 in prima classe, 260 in seconda e 1.825 in terza.

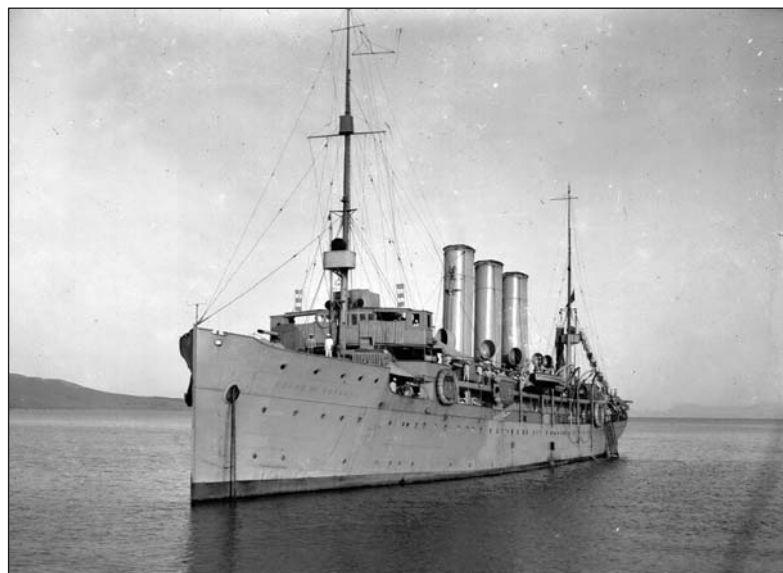
Varato il 2 agosto 1915, 70° giorno di guerra per l'Italia, già il successivo 4 novembre fece il viaggio inaugurale da Genova, per Napoli, Palermo e New York, al comando del capitano Zannoni; e all'arrivo avrebbe destato vivaci polemiche.

I tedeschi avevano appena iniziato con successo

Ci sono storie di mare e storie di guerra; questa, profondamente umana, è di mare e di guerra

la guerra sottomarina. Avrebbero dovuto silurare i mercantili alleati, ma ben presto si erano accorti che la maggior parte di essi erano poco o per niente armati e avevano cominciato a colarli a picco a cannonate: si risparmiavano i costosi siluri e si aveva maggiore

precisione e cadenza di fuoco.



Sin dall'entrata in guerra (per l'Italia nel 1915, per gli Alleati nel 1914) venne deciso che qualsiasi unità mercantile italiana sarebbe stata armata; nella foto il piroscafo *Città di Catania*, trasformato addirittura in incrociatore ausiliario. In apertura, manifesto pubblicitario del primo dopoguerra della Transatlantica Italiana

Gli Alleati dovevano reagire; ma non sapevano come. Il sistema più efficace era di dotare di cannoni i mercantili, ma qui sorgevano problemi: gli inglesi e i francesi si rifiutavano di farlo, perché, dicevano, avrebbero di fatto reso i mercantili navi militari, legalizzando gli attacchi tedeschi, che fino a quel momento erano stati stigmatizzati come illecito internazionale e violazione di tutte le convenzioni, scritte e no. Le obiezioni erano forti pure fra gli armatori, ma erano state superate anche grazie all'esempio italiano. Poiché l'Italia era in guerra e poiché all'epoca gli Italiani più che al politicamente

corretto badavano alle cose pratiche (e la pelle era qualcosa di molto pratico) il Ministero della Marina aveva ordinato di dotare di cannoni tutte le navi passeggeri e mercantili. L'iniziativa italiana aveva potentemente contribuito a risolvere la questione già nella conferenza navale interalleata di Parigi dell'autunno del '15; perciò il *Verdi* aveva ricevuto due cannoni da 75 millimetri; sette suoi marinai erano stati addestrati a servirli e con questa protezione era tranquillamente arrivato a New York, mentre l'*Ancona*, che lo seguiva a poco meno di 100 miglia, era stato affondato da un sommergibile tedesco.

Ma, come si è detto, all'arrivo in America il *Verdi* era divenuto un caso, un caso internazionale. L'ambasciata d'Austria-Ungheria, retta dall'incaricato d'affari Erich Zwiedinek barone von Südenhorst aveva infatti immediatamente sollevato proprio la questione dell'armamento, sostenendo che grazie ad esso il transatlantico si tramutava in una nave militare e che dunque andava internato.

Gli americani ci pensarono un po'. L'ambasciatore austro-ungarico, dottor Dumba, era appena stato accusato di spionaggio e dichiarato "Persona non grata" e aveva lasciato Washington il 5 ottobre, perciò le azioni dell'Austria-Ungheria erano in netto ribasso. Inoltre l'Italia

Il piroscafo *Giuseppe Verdi*, prima della guerra, in una cartolina postale della Società e, nella foto piccola, la pubblicità delle tratte da lui percorse, da un quotidiano dell'epoca

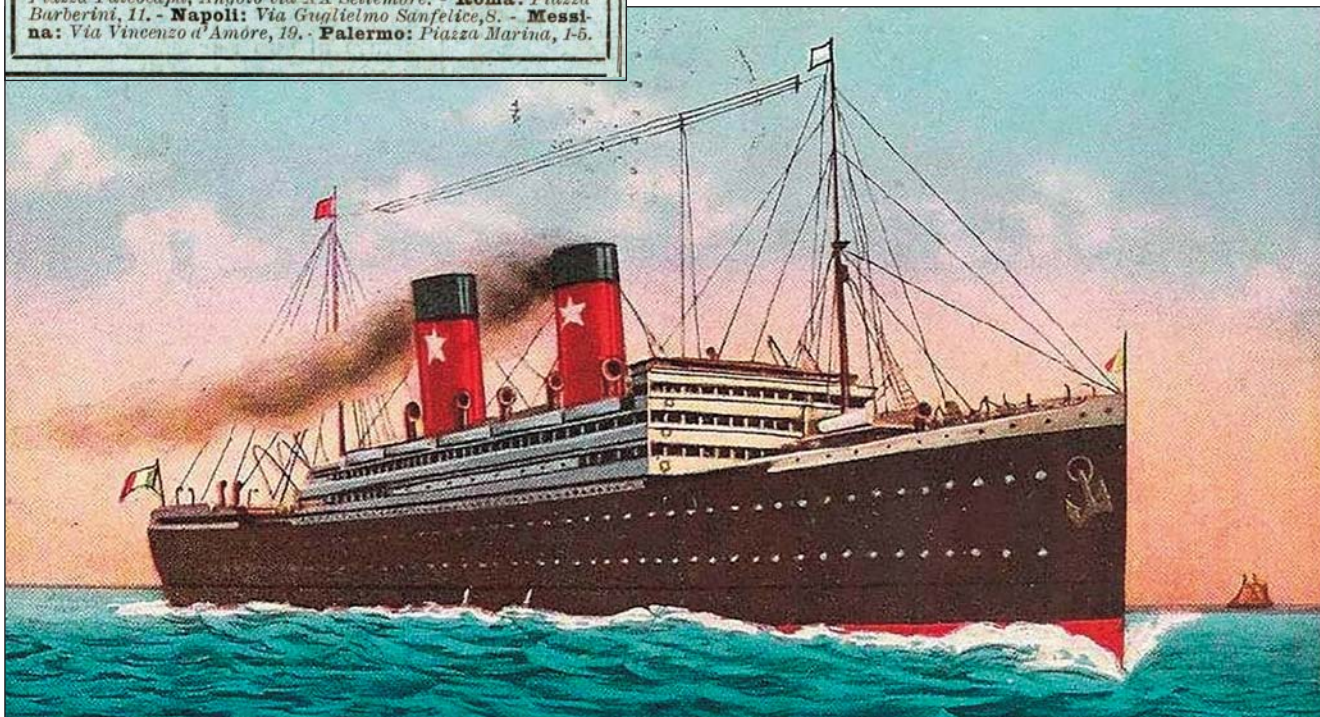
TRANSATLANTICA ITALIANA
GENOVA
 SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE — Capitale L. 30.000.000
 Emesso e versato L. 10.000.000

SERVIZIO CELERE POSTALE
fra l'ITALIA e le AMERICHE
 COI PIROSCAFI
DANTE ALIGHIERI e GIUSEPPE VERDI
 I più grandi della Marina italiana.
 (Dislocamento 16,000 Tonnellate - Velocità 18 miglia)
 Nuovissimi, entrati in servizio questo anno.

TRAVERSATA DELL' ATLANTICO IN 9 GIORNI
 Trattamento e Servizio di Lusso Tipo Grand Hôtel

Viaggi alternati coi rinomati Piroscafi
CAVOUR e GARIBALDI
 Telegrafo Marconi ultrapotente

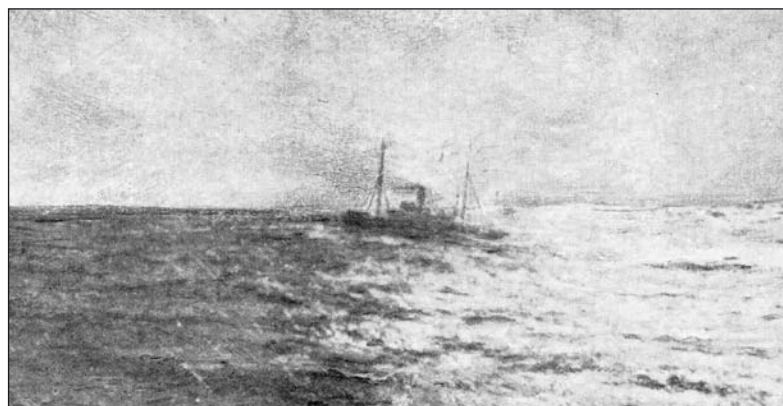
Per informazioni sulle partenze e per l'acquisto dei biglietti di passaggio, rivolgersi ai seguenti Uffici della Società nel Regno:
Firenze: Via Porta Rossa, 11. - **Genova:** alla Sede della Società, Via Balbi, 40. - **Milano:** Via Manzoni, 12. - **Torino:** Piazza Paleocapa, Angolo via XX Settembre. - **Roma:** Piazza Barberini, 11. - **Napoli:** Via Guglielmo Sanfelice, 8. - **Messina:** Via Vincenzo d'Amore, 19. - **Palermo:** Piazza Marina, 1-5.



stava comperando materie prime, pagando in oro e argento, perciò non ci fu troppo da stupirsi se il segretario di Stato, Lansing, dopo qualche tentennamento, più di facciata che di sostanza, diede ragione agli Italiani, affermando che una nave mercantile d'un Paese belligerante poteva avere a bordo armi per propria difesa senza essere considerata nave militare e dunque non rientrando fra i casi per cui era previsto l'internamento.

Così, imbarcato carico e passeggeri diretti in Italia, il 13 gennaio 1915 il *Giuseppe Verdi* lasciò New York alla volta di Genova, con mare mosso e nebbia fitta a banchi.

Parecchie miglia a nord, in rotta da Liverpool ad Halifax, navigava il *Pollentia* della Cunard. In realtà il *Pollentia* non era esattamente il *Pollentia* e non era veramente della Cunard. Era infatti nato nel 1893 in Germania come *Jeanette Woermann*, prima di una classe di piccole navi da carico di neanche 3.000 tonnellate della Woermann Linie, una compagnia marittima amburghese specializzata in viaggi da e per l'Africa tedesca. E infatti nel 1914, subito dopo lo scoppio della guerra, la *Jeanette Woermann* era stata avvistata e catturata dall'HMS *Cumberland* a Douala, in quella che era allora la colonia tedesca del Camerun. Dichiarata buona preda in corte d'Ammiragliato, era divenuta proprietà della Cunard, col nome di *SS Pollentia*. Era vecchia, faceva nove nodi e mezzo, ma per



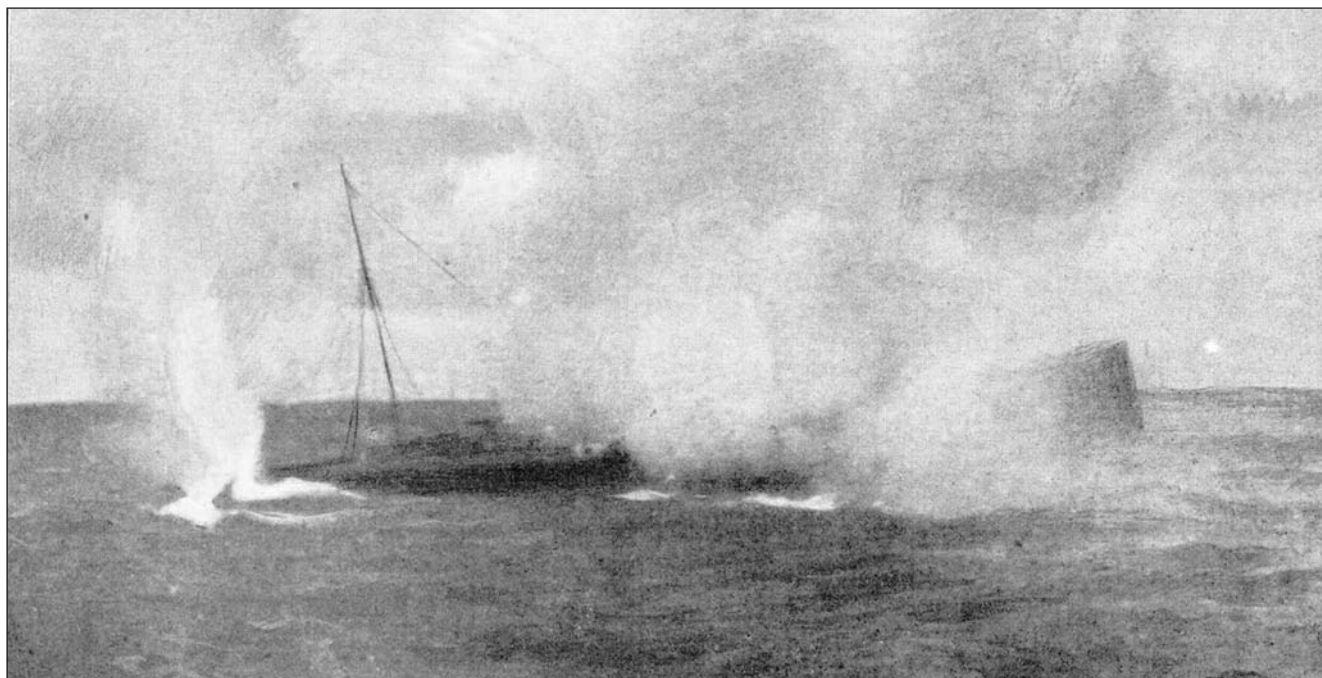
Il *Pollentia* in difficoltà fotografato da un passeggero, dal ponte del *Giuseppe Verdi*, al mattino del 21 gennaio poco prima del salvataggio.

alimentare lo sforzo militare britannico andava bene; e infatti eccola a fare la spola fra Europa e America; solo che i suoi ventun anni si facevano sentire; e infatti, il 19 gennaio 1915, con un mare piuttosto mosso, cominciò a imbarcare acqua.

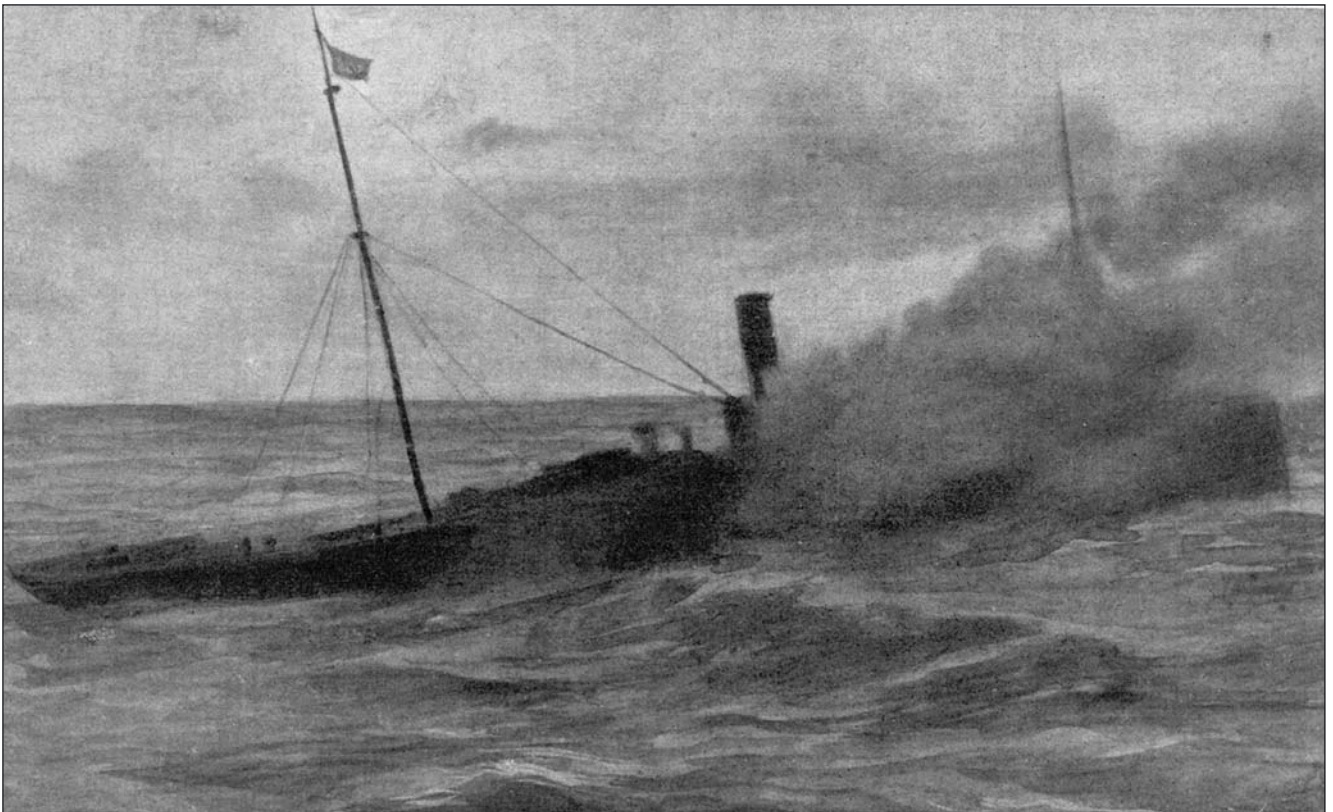
La situazione apparve subito grave al capitano Gibbs che la comandava e alcuni minuti dopo le 18 fece lanciare l'SOS.

A 150 miglia di distanza il telegrafista di guardia sul *Verdi*, Rollandini, captò il messaggio, si identificò, ne ebbe un altro e corse a portarlo al comandante.

Zannoni era in cabina. Lesse: "*Cap. Giuseppe Verdi, Please come to us, Cap. Gibbs*", seguito dalla posizione di 46° 47' Nord e 35° 04' Ovest.



Messo in salvo l'equipaggio del *Pollentia*, tuonano i due cannoni da 75 mm del *Verdi*, colpendo e incendiando la nave



L'epilogo del dramma: lo sfortunato mercantile, colpito e oramai incendiato, si inclina su di un lato per poi affondare

Fece due calcoli e rilevò la distanza: 152 miglia, almeno dieci ore di navigazione. Ordinò di comunicare: "*Cap. Pollentia, je viens à votre secours. Répondez approuvant ou non, je me trouve à 152 milles loin de vous. Zannoni cap. Giuseppe Verdi*" Gibbs rispose alle 18,30 confermando la sua posizione e dando una ferale notizia: aveva una larga falla su un fianco e avrebbe galleggiato fino al mattino, forse.

Zannoni mise la prua a Nord-Nordest e avanzò a tutto vapore, operando una correzione, perché alle 21,50 il *Pollentia*, ormai poco in grado di governare, comunicava di trovarsi a 46° 47' nord e 33° 04' Ovest.

Nel frattempo altre navi avevano sentito l'SOS e stavano accorrendo. Alle 4 del mattino del 20 gennaio, con un mare molto mosso, il *Verdi* era sul punto segnalato, ma non c'era nulla. La corrente aveva spostato il *Pollentia*, del quale si sentivano i messaggi angosciati "*Please come to us, please come to us.*" Visto che erano arrivati pure il *Westeerdyk*, olandese, e il *Siamese Prince*, britannico, i tre comandanti si accordarono per cercare il *Pollentia* navigando di conserva. Lo avvistò a sera il *Siamese Prince* a 46° 40' Nord e 31° 42' Ovest, ma comunicò di non poterlo avvicinare perché il mare era troppo

grosso. Il *Verdi* arrivò in zona alle tre del mattino del 21 gennaio, insieme al *Westeerdyk* e alla petroliera inglese *Bulysses* dell'Anglo-Saxon Petroleum Company, appena arrivata. Le quattro navi, a velocità ridotta, si avvicinarono al *Pollentia*, circondandolo a breve distanza entro le otto del mattino, sotto un fortunale di sudovest che le faceva rollare tanto da obbligarle a desistere, almeno per il momento, per non cozzare fra di loro; mentre il *Pollentia* le assordava di messaggi in cui diceva di poter restare a galla ancora per poco, qualche ora, forse meno, che le stive si allagavano sempre di più, i viveri erano finiti e l'acqua dolce ridotta a due giorni.

Improvvisamente la situazione sembrò aggravarsi, perché tanto il *Siamese Prince* che il *Westeerdyk*, quest'ultimo a corto di carbone, furono costretti a riprendere il viaggio.

Rimasto con la *Bulysses*, il comandante Zannoni le ordinò di girare intorno al *Pollentia* sversando olio minerale in mare, per calmare le onde; ma la manovra, benché ben eseguita, non diede l'effetto sperato.

Scese un'altra notte e le due navi soccorritrici continuarono a tenersi in contatto col *Pollentia* nel buio per mezzo della radio.

La mattina del 22 gennaio arrivò il *Carpathia*, della Cunard, il transatlantico che tre anni prima aveva salvato i superstiti del *Titanic*.

Poiché il capitano Gibbs, disperato, voleva lanciare in mare una lancia di salvataggio su cui caricare tutti i suoi uomini, i due transatlantici si avvicinarono al mercantile per cercare di raccogliarli; ma il rullio del *Pollentia* era tale che, appena calata in mare, la lancia spezzò i paranchi e si sfasciò trascinando un marinaio, che fu faticosamente recuperato ferito.

Nel pomeriggio il fortunale volse a nordovest. Il *Verdi* rimase nelle acque del *Pollentia*, ma il *Carpathia* radiotelegrafò di doversi allontanare per progressivo esaurimento di carbone, un'avaria in macchina e difficoltà di governo. Zannoni lo richiamò subito, comunicando che il *Pollentia* ormai andava alla deriva. Il *Carpathia* tornò indietro e con esso comparvero il *Venezia*, francese, e un'altra petroliera inglese, la *Narraganseth* dell'Anglo American Oil Company.

Poiché in quei tre giorni di tentativi si era accorto che nelle prime ore del mattino il mare accennava a una relativa e breve bonaccia, Zannoni alle sei del 23 gennaio assunse la direzione del salvataggio e chiese a Gibbs se poteva calare in mare una lancia e abbandonare la nave. La risposta fu che tutti i suoi marinai erano debolissimi per la fame, la fatica e il freddo. Zannoni allora ordinò alla *Bulysses* di pompare olio navigando in un circolo che includesse il *Verdi* e il *Pollentia* e decise di ammainare una lancia del *Verdi*, armandola con dei volontari. Ne chiese all'equipaggio. Si offrirono tutti. Ne scelse otto, che mise al comando del primo ufficiale capitano Maggi. Alle 7,50 decise che il momento era favorevole, avvicinò il *Verdi* a pochi metri dal *Pollentia*, e ammainò la lancia.

La manovra ebbe successo. Il *Pollentia* fu raggiunto, i suoi dieci ufficiali e 27 marinai vennero raccolti, portati sotto bordo al *Verdi* e issati con delle cime, salvo il ferito, per il quale si usò una coffa. L'ultimo ad abbandonare la sua sfortunata nave era stato il capitano Gibbs, dopo averle dato fuoco.

Appena a bordo, Gibbs abbracciò Zannoni e poi gli chiese d'affondare a cannonate il *Pollentia*, per evitare che il relitto potesse danneggiare qualche nave di passaggio. I pezzi da 75 aprirono il fuoco, ma furono necessari parecchi colpi perché il *Pollentia*, finalmente af-

fondasse, alle 11,45 del 23 gennaio 1916, a 46° 52' Nord e 28° 34' Ovest. Alcune foto scattate da Arturo Lancia, passeggero della 1ª classe del *Verdi*, rimasero a documentare quei fatti.

Era proprio finita. Zannoni lo comunicò alle altre navi e, in un tripudio di saluti ed auguri, si separarono verso i rispettivi destini: il *Venezia* sarebbe stato demolito in Cina nel 1938, il *Siamese Prince*, venduto nel 1925, tramutato in baleniera e ribattezzato *Saragossa*, sarebbe andato a fuoco in mare e sarebbe stato abbandonato nel 1932; la *Narraganseth* sarebbe stata silurata dai Tedeschi nel marzo del 1917, il *Bulysses* il 20 agosto del 1917, il *Carpathia* il 18 luglio del 1918; il *Verdi*, venduto nel 1928 ai Giapponesi e ribattezzato *Yamato Maru*, lo sarebbe stato da un sommergibile americano a largo delle Filippine nel settembre del 1943. Ma per il momento era ancora il mattino del 23 gennaio 1916, quelle navi e i loro equipaggi avevano salvato delle vite in mare ed è così che è giusto ricordarle. ■



Per fortuna la vicenda ha avuto un lieto fine: nella foto il comandante Gibbs del *Pollentia* (a destra), fotografato sempre dal signor Arturo Lancia, mentre è sottobraccio al comandante Zannoni del *Verdi*