

Pierangelo Campodonico\*

Dopo il Lusitania, nella guerra marittima si apre una fase nuova: i grandi transatlantici trovano ora una loro collocazione sotto due forme precise e codificate: le navi ospedale, segnalate dalla colorazione bianca e da grandi croci rosse sullo scafo e sulle sovrastrutture e le navi da trasporto truppe. Dopo il 1916, e la battaglia dello Jutland - che in qualche modo costituirà la definitiva presa d'atto che la marina di superficie tedesca non aveva possibilità di vittoria contro la Grand Fleet - si tornerà a una nuova fase acuta di guerra tra sommergibili (tedeschi) e navi (alleate). Il siluro contro la nave, rappresenta uno dei duelli mortali della guerra, così come il confronto tra il proiettile e la corazza aveva tenuto l'attenzione di militari e governi a partire dalla Guerra Civile Americana. L'evoluzione di questo conflitto nel conflitto, la guerra tra sommergibili e navi, trascende dall'argomento di queste pagine, tuttavia non possono non essere ricordati alcuni elementi. In particolare le navi svilupperanno sistemi di difesa attiva (come ad esempio le cariche di profondità) e altri passivi. Tra questi ultimi, merita di essere approfondito quello che i francesi chiamano camouflage e gli inglesi dazzle paint. Agli inizi della guerra e delle vittorie dei sottomarini, lo sforzo è quello di "camuffare" la nave, nascondendola tra le onde: i colori sono tonalità di grigio per meglio adattarsi al mare e al cielo: ma le prime esperienze pratiche mostrano che "nascondersi" in mare non è possibile, basta un cambiamento della luce e le navi tornano in piena evidenza. L'idea per ovviare a questa circostanza venne a un ufficiale di marina che, tuttavia, era anche un artista: Norman Wilkinson (1878-1971). Wilkinson partì dalla constatazione che i sommergibili non avevano bisogno di individuare le navi nascoste: la colonna di fumo che lasciava un piroscampo poteva essere vista addirittura oltre l'orizzonte. Il sommergibile però, aveva bisogno di approssimarsi alla nave, individuarne la rotta e la velocità: solo conoscendo questi dati era possibile impostare i dati di lancio dei siluri. La valutazione di questi dati era riservata direttamente al capitano, che vi provvedeva attraverso il periscopio e quindi utilizzando un sistema binoculare che, per poter essere attendibile doveva assumere delle linee rette, come il fumaiolo, l'albero della nave, la prua. L'intuizione di Wilkinson era quella di rendere difficile il lavoro all'osservatore, in pratica cercando di occultare le linee verticali e quindi costringendo il sommergibile ad avvicinarsi e perciò a rivelarsi. Questo spiega perché quasi tutte le immagini e le prove che noi abbiamo mostrato navi (militari e civili, da passeggeri o da carico) ma che comunque non presentano linee verticali di riferimento. Il disegno, per ogni tipologia, è una specie di opera a sé: spesso si nasconde la reale lunghezza della nave, colorando prora e poppa di colori diversi dalla

“ La nuova fase nella guerra marittima si apre dopo il Lusitania: il siluro contro la nave diventa una disperata lotta tra “gatto e topo”



Agli inizi lo sforzo fu quello di nascondere la nave tra le onde. Ma le prime esperienze pratiche dimostrarono che era molto difficile e tutto dipendeva dalla luce

# Sommergibili contro navi il duello mortale



La storia dei transatlantici è lunga ed arriva fino ai nostri giorni. Proprio alla fine del 2003 è entrato in servizio il Queen Mary 2 che, raccoglie insieme l'eredità degli ocean liner e delle cruiser ship e, di fatto le inserisce in una tradizione nuova, mettendo a frutto gli sviluppi tecnologici degli ultimi anni, sponandole con dimensioni (151.400 t.s.l., 370 metri di lunghezza) che superano largamente quelle di ogni altra nave da passeggeri finora apparsa.

Ogni nave, soprattutto quando è una nave da passeggeri, rappresenta una risposta alle navi che l'hanno preceduta e ai problemi del suo tempo. I grandi giganti varati tra il 1912 e il 1914 rispondevano, per esempio, a una domanda d'emigrazione di massa, proveniente dall'Est e dal Sud dell'Europa: dopo la guerra, ridotto il mercato dell'emigrazione, queste stesse navi diventarono abnormi e obsolete. Il periodo storico incide in maniera

determinante nel successo o nell'insuccesso di una nave: senza la Grande Depressione ci sarebbero state navi che avrebbero così fortemente incarnato la propria appartenenza nazionale, come il Bremen, il Rex, il Normandie e il Queen Mary? A partire da queste considerazioni, ci siamo chiesti se la storia dei transatlantici poteva essere letta come una storia unitaria, una storia dell'intero Occidente, in cui le navi che - proprio come le vite

umane, nascono, crescono, vivono e muoiono - potevano essere viste come protagoniste del loro tempo, del mercato e delle possibilità della tecnica. Abbiamo provato a dare, in particolare, questa interpretazione alla parte forse meno conosciuta, ma non per questo meno drammatica e avventurosa di questa storia, quella ormai entrata nel mito, visto che, allontanandosi da noi nel tempo, sono sempre meno i testimoni oculari di navi come il Rex o il Normandie.

parte centrale; altre volte si preferisce confondere la prora. In questo caso l'osservatore potrà avere anche l'impressione che il piroscampo stia puntando su di lui e così costringerlo ad immergersi per evitarlo. Infine i colori: si può pensare che le navi del tempo siano dipinte in tonalità di grigio e d'altronde quasi tutte le testimonianze fotografiche dell'epoca sono in bianco e nero; non è così. Le navi si presentano dipinte con i colori più diversi, oltre agli azzurri e ai grigi, anche i gialli, i verdi, i viola. Raccontano i testimoni dei primi "convogli" - la modalità di navigazione delle navi da carico scortate da naviglio antisommergibile - come fosse impressionante l'effetto di navi quasi irriconoscibili avanzanti insieme sul mare, in una sorta di delirio cubista, formato da linee curve e frastagliate e di colori violenti. Tra le navi più memorabili si ricorderà il Mauretania, sempre addetto a trasporto truppe, ridipinto a scacchi di quattro colori differenti, tra cui il blu e il rosso. La collezione delle diverse tipologie di colorazione, oggi conservate all'Imperial War Museum di Londra, i bozzetti preparati da tecnici/artisti di dazzle paint, ma anche e soprattutto i quadri e gli acquarelli dei diversi autori dell'epoca testimoniano una stagione molto particolare. Stagione che si protrasse fino alla seconda guerra mondiale, ma con minori risultati: il nemico da confondere non era più rappresentato solo dal periscopio e dal siluro, ma da nuovi nemici, gli aerei e i radar. Le foto della seconda guerra mondiale testimoniano questa stagione e queste modalità, talvolta al limite del patetico: come la foto che ritrae una delle navi italiane più belle, il Conte di Savoia, dipinto come una verde collina, compresi prati e alberi. Disperato e vano tentativo di sottrarsi all'attacco dal cielo. Moltissimi sarebbero gli episodi coinvolgenti gli ocean liner e i sommergibili nel corso della prima guerra mondiale: una lotta solitamente tra il gatto (il sommergibile) e il topo (il transatlantico), dove la preda aveva scarse chance di cavarsela. Non sempre, è evidente, andò così: almeno una volta la preda si trasformò in cacciatore ed avvenne quando l'Olympic, nella sua tenuta dazzle paint, venne impiegato nel trasporto di truppe americane tra New York e Southampton. Il 12 maggio 1918, la nave che procedeva a tutta forza ebbe la ventura che le sue vedette scorgessero un sommergibile, l'U-103, mentre era a breve distanza e in superficie a ricaricare le batterie. Il comandante dell'Olympic non ebbe alcuna esitazione: impossibilitato a usare i cannoni di bordo, perché troppo vicino al sottomarino, decise di accostarsi per andargli in collisione proprio negli istanti in cui l'U-103, intuiva la mossa dell'avversario iniziava ad immergersi. La prora dell'Olympic passò a tutta velocità squarciando le lamiere del battello e affondandolo: una trentina di naufraghi fu raccolta dai cacciatorpediniere di scorta che il grande liner si era lasciato dietro.

\*curatore della mostra, direttore del Galata-Museo del Mare. Il testo è tratto dal catalogo (ed.Skira)



In alto soldati sul "Queen Mary": durante la II guerra mondiale; da sinistra: emigranti verso New York; relax sul francese "Lafayette" nel 1930, attraverso l'Atlantico

Curiosità/1

## L'emigrante salva il Duca di Galliera

Nel 1880 inizia un decennio cruciale, nell'ambito della costruzione navale e dello sforzo finanziario e tecnico delle compagnie armatrici. Possiamo individuare alcuni degli elementi tecnici dei problemi sul tappeto: il primo è rappresentato dal definitivo avvento degli scafi in acciaio su quelli in ferro. Fino a quest'epoca, infatti l'acciaio è impiegato sporadicamente, ma è il ferro a prevalere. Con il miglioramento della produzione, specialmente in Inghilterra, a partire dall'ottavo decennio del XIX secolo, a parità di dimensioni del battello, le navi realizzate in acciaio pesano il 15% in meno e sono

più resistenti. Un secondo elemento è rappresentato dal progresso dell'elica: se, a partire dal 1870 l'elica soppianta la ruota a pale, il suo sviluppo non si ferma. In particolare, il tipo più diffuso all'epoca è quello a due pale, imbullonate sul mozzo. In questo caso, l'elica poteva essere più facilmente riparabile e sostituibile: inoltre erano ancora in corso gli studi e le esperienze sulla forma delle pale e la loro inclinazione. Solo verso la fine del secolo si arriverà al modello a quattro pale, fuse in solo blocco di bronzo-manganese con il mozzo stesso. Sempre in relazione all'elica, questo è il decennio in cui ci si accorge di un elemento decisivo: il raddoppio delle eliche motrici permette infatti di sganciarsi, e definitivamente, dalla necessità di una propulsione ausiliaria - alberi e vele. Se, infatti, era frequente che un incidente (la perdita di una pala o dell'elica stessa, una rottura lungo l'asse, reti o relitti che si avvolessero sul mozzo) capitasse all'unica elica, era poco probabile che questo genere di incidente capi-

tasse contemporaneamente o nello stesso viaggio a due eliche diverse. Anche gli italiani vissero episodi difficili dovuti all'elica unica: il 6 ottobre 1899, il piroscampo Duca di Galliera, a causa dell'avvolgimento di un relitto sulle pale, subisce la rottura dell'asse e dei cuscinetti e, a causa di questo, la successiva rottura del tunnel dell'elica che comporta una via d'acqua e l'inizio di affondamento della nave. Grazie all'aiuto degli emigranti (impugnati nel tamponare le falle a poppa) si riesce a tenere la nave a galla, ma sbandata e alla deriva. A bordo vi sono 1500 persone, in pieno Atlantico all'altezza dell'Equatore: per 11 giorni la nave resta alla deriva con il suo disperato carico umano e viveri, e soprattutto acqua razionata per tutti. L'odissea terminerà il 17 ottobre, quando il piroscampo Phoenician avvisterà la nave italiana e la rimorchierà fino a Capo Verde. Dopo quest'incidente, il governo emanò norme che obbligavano i vettori d'emigrazione ad avere la doppia elica.

Curiosità/2

## Sul Lucania caccia all'uxoricida

Il Lucania (1893), grande imbarcazione della compagnia Cunard, aveva il 75% dello spazio riservato ai passeggeri della prima classe; il restante 25% destinato a tutte e tre le altre classi - seconda, terza ed emigranti), era la nave più veloce sulla rotta del Canada. Un uxoricida, ricercato in Inghilterra, era scappato con l'amante a bordo di una nave secondaria diretta in Canada. Avvertito dall'equipaggio con un marconigramma, Scotland Yard inviò un suo ispettore a bordo del Lucania in partenza per il Canada. Questo sorpassò la nave del ricercato e riuscì a imbarcarsi con una lancia: giunto a bordo constatò che effettivamente la persona segnalata, il dr. Crippen, era l'assassino in fuga e lo mise agli arresti in cabina, costringendolo a tornare in Inghilterra dove, condannato, venne impiccato.

Curiosità/3

## S.o.s il segnale visto da Morse

Nella storia della navigazione appare spesso il segnale S.O.S.: può essere interessante approfondire il suo significato. Molto spesso si crede che il segnale sia un acronimo per una frase più lunga: "Save Our Ship" (per navi in difficoltà) oppure il più drammatico "Save Our Souls" (naufraghi in mare), altri ancora ritengono che sia una convenzione tra telegrafisti, "Stop Other Signals" (per chiedere la sospensione delle comunicazioni in corso e far concentrare sulla

richiesta di soccorso), ma non è così. Sin dal primo codificarsi dei segnali telegrafici nel sistema della Marconi Co. fu CQD. Dove CQ (ancora oggi) corrisponde al segnale generale di chiamata e D stava per "danger" o "distress". Il segnale fu sostituito negli anni seguenti da SOS per una particolarità del segnale telegrafico: SOS, in Morse, diviene "...---..." (tre punti, tre linee, tre punti), in pratica un segnale molto particolare, comprensibile anche da persone non in grado di riconoscere perfettamente l'alfabeto Morse. Fino a che il Morse ha rappresentato il sistema più diffuso di comunicazione questa convenzione non scritta in vigore, venendo sostituita successivamente da quello che è ancora oggi il segnale internazionale di soccorso: MAYDAY.