

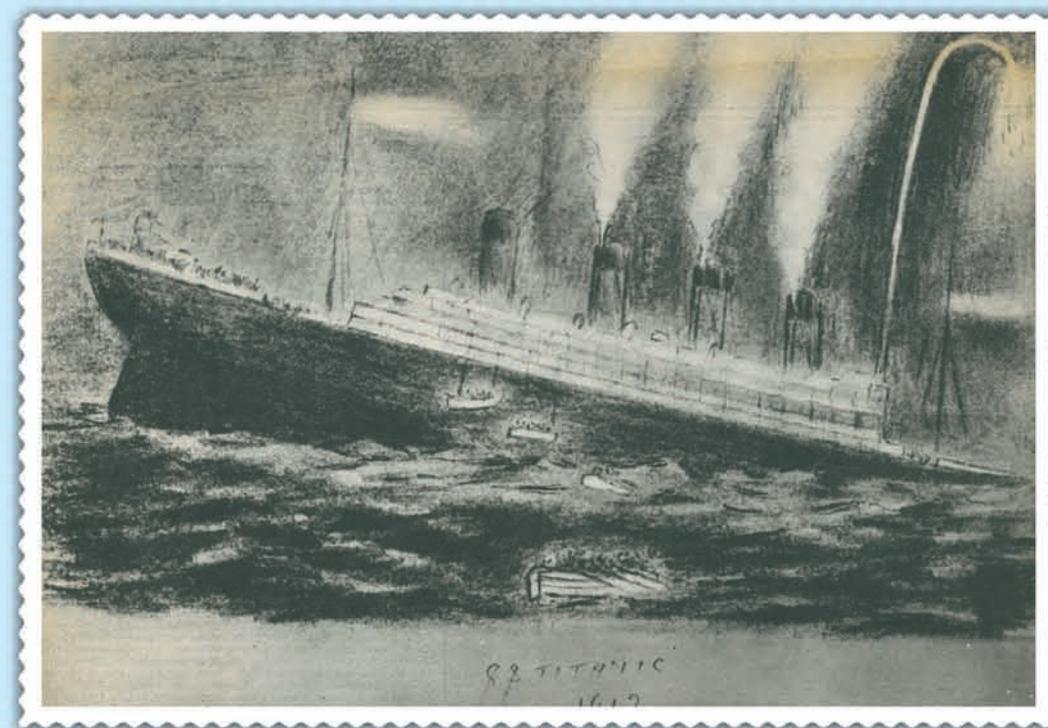
MARCONI

E IL MARE

nel centenario del TITANIC



MARCONI E IL MARE nel centenario del TITANIC



Nella quarta di copertina:
Opera dell'artista Domenico Ferrara - Foria (SA)

MARCONI

E IL MARE

nel centenario del TITANIC

A cura di:

Giuliano Nanni - Presidente del Circolo Filatelico G. Marconi

Barbara Valotti - Direttrice del Museo Marconi

Con il contributo di:

Gabriele Falciaesca - Presidente della Fondazione Marconi

Giancarlo Morolli RDP - Vice Presidente dell'Associazione Internazionale

Giornalisti Filatelici AIJP

Si ringraziano per la collaborazione fornita:
*Giuseppe Dall'Olio, Giovanni Orso Giacone, Mario Giorgi, Marco Occhipinti,
Armando Olivo, Vittorio Riccomini, Ercole Rutali*

Si ringraziano per immagini e documenti storici:
Marconi Archives (The Bodleian Library - University of Oxford)
www.titanicdiclaudiobossi.com; www.raffaelestaiano.com/il_titanic.html;
<http://www.titanic1912.fan-club.it>; http://it.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic

Indice

Sasso & Dintorni Numero speciale

*Pubblicazione
di cultura e storia locale*

La riproduzione di illustrazioni e articoli pubblicati sulla rivista è riservata e non può avvenire senza espressa autorizzazione dell'editore. Del contenuto degli articoli sono responsabili a tutti gli effetti di legge gli autori degli stessi. Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96 le finalità dei dati relativi ai destinatari del presente periodico consistono nell'assicurare una informazione qualificata. Le collaborazioni degli amici che hanno contribuito alla stesura della pubblicazione, del direttore editoriale, del direttore responsabile, dell'artista che ha eseguito i disegni, sono da ritenersi libere e gratuite, all'uopo il Circolo Filatelico ringrazia tutti i collaboratori.

- pag. **4** La superbia della tecnologia
(*T. Hardy*)
- pag. **5** Onde sopra le onde
(*G. Falciassecca*)
- pag. **14** Il Titanic e Marconi
(*G. Nanni*)
- pag. **47** Millvina Dean - L'ultima superstite
(*G. Nanni*)
- pag. **48** In ricordo del Signor Woody
(*G. Nanni*)
- pag. **49** Lo zio Giovanni
(*G. Orso Giaccone*)
- pag. **51** Il Titanic nella filatelia
(*G. Morolli - G. Nanni*)
- pag. **54** La stampa americana e Marconi
nei giorni del tragico naufragio
(*B. Valotti*)
- pag. **64** Dai Velieri ai grandi Transatlantici
attraverso l'Atlantico del Nord
(*G. Morolli*)
- pag. **68** G. Marconi: dalla San Martino al Titanic
quindici anni di telegrafia marittima
(*G. Morolli*)
- pag. **83** "Oggi molti cuori la benedicono
Sig. Marconi"
(*G. Morolli*)

Redazione, Direzione, Amministrazione:
Circolo Filatelico "Guglielmo Marconi"
Fondazione Marconi

Direttore Editoriale: *Giuseppe Dall'Olio*

Direttore Responsabile: *Giorgio Menna*

Progetto grafico e impaginazione:
Giuseppe Dall'Olio, Elisa Bezzi

Stampatore:

Visual Project Soc. Coop - Via G. Benini, 2 - Zola Predosa (Bo)

Autorizzazione del Tribunale di Bologna *Iscrizione nel
registro della stampa nazionale n. 6.967 del 01.12.1999*

La superbia della tecnologia

IL TITANIC

*In a solitude of the sea,
Deep from human vanity,
and the pride of life that planned her
Stilly couches she.*

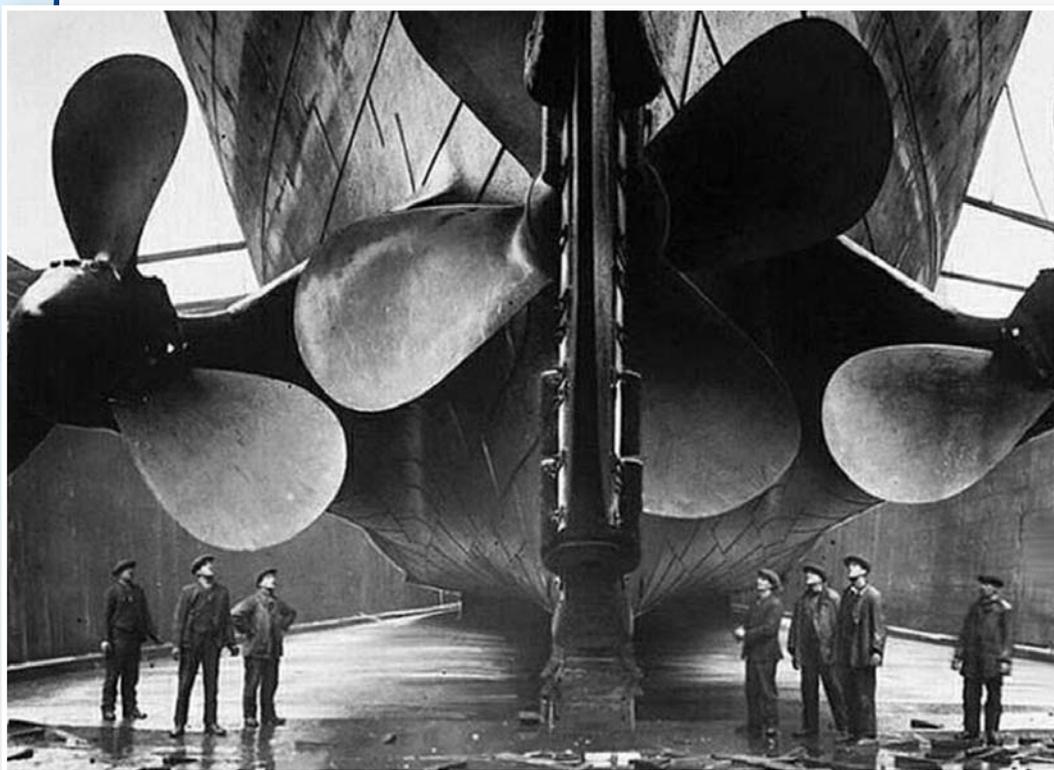
*Dim moon-eyed fishes near,
The daintily gilded gear
Gaze, querying. "What does all this
Sumptuousness down here?"*

Nella solitudine del mare,
lunghi dall'umana vanità,
dalla superbia della vita che lo creò
giace in silenzio.

Accanto pesci scuri,
dagli occhi lunari guardano alla massa
dorata domandandosi
"Che cosa fa mai tanto lusso quaggiù?"

Thomas Hardy

Da "Marconi" - Orrin E. Dunlap - Bompiani ed. -1938



Le gigantesche eliche del Titanic in fase di costruzione nei cantieri navali di Belfast
(collezione Orso Giaccone).

Onde sopra le Onde

INTRODUZIONE

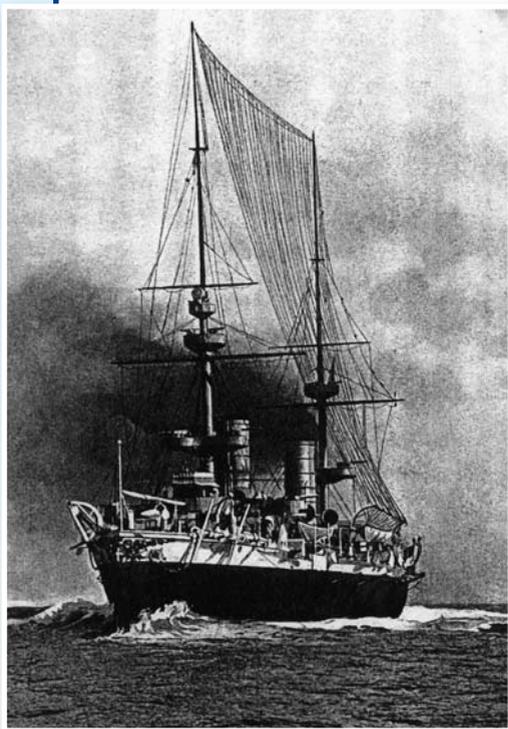
Il 15 aprile 1912 il superbo transatlantico *Titanic*, l'inaffondabile nave, nata per sfidare orgogliosamente il mare, colò a picco: tuttavia più di settecento persone si salvarono grazie all'intervento delle navi richiamate dai segnali radio e all'intraprendenza ed abnegazione degli uomini che questi segnali maneggiavano. Avrebbero potuto essere di più se oltre ad una maggior accortezza di navigazione fosse stata presente a bordo una miglior consapevolezza dell'utilità della radio. Ma fu ugualmente una grande festa quando i superstiti incontrarono Marconi a New York dove lo scienziato era arrivato precedentemente con un'altra nave. Si sa infatti che Marconi avrebbe dovuto essere a bordo del *Titanic* nella traversata inaugurale ma poi, provvidenzialmente, cambiò programma. Fu,



Apparecchiatura trasmittente navale del tipo di quella che era a bordo del *Titanic*.
(Museo Marconi - Collezione Bigazzi).

quell'evento, una tragedia per una tecnologia, quella navale, e un grande successo per un'altra, quella delle radiotrasmissioni. Sovente, quando l'uomo si sente troppo sicuro di sé, va incontro alle più cocenti delusioni. In questo senso va ricordata la tragedia del *Titanic*: un monito per l'utilizzo corretto del progresso tecnologico che la scienza ci consente. Non osi la tecnologia sfidare gli dei, come gli eroi delle tragedie greche! Ma se la "ubris" del solitario eroe, che era consapevole del rischio personale che correva, aveva pur sempre una sua forma di grandezza, nel caso della tecnologia la sconfitta è solo miserevole, perché a pagare sono sempre gli innocenti. Ogni volta che l'uomo crede di aver costruito qualcosa di perfetto, sia esso una nave o un sistema economico, la natura sia essa fisica od umana si prende la cura di dimostrare che non è vero. È solo attraverso la consapevolezza dei limiti impliciti nelle nostre azioni che sta la possibilità di agire bene e, per tornare alla tecnologia, non si deve mai smettere di cercare nuove vie che possano portare sollievo laddove la precedente strada tracciata, prima o poi fallirà. In questo sta il senso della ricerca scientifica, senso che Guglielmo Marconi aveva ben compreso, se è vero che per tutta la vita ha continuato a investigare su nuove opportunità che le onde elettromagnetiche, le cui potenzialità aveva messo in luce, potevano offrire. Non è casuale che l'utilizzo della radio trovi nel mare le sue prime fondamentali applicazioni. E non è

un caso che il mare sia stato amato appassionatamente da Marconi: un amore lungo quanto una vita. Da quando a Livorno veleggiava con la sua barchetta e intanto esaminava la propagazione delle onde marine, a quando, nel dicembre 1901, una sua onda elettromagnetica accarezzò l'oceano Atlantico, balzando tra l'acqua e l'aria come un sasso su uno stagno quieto, per portare il primo segnale - la lettera S dell'alfabeto Morse - dal vecchio al nuovo continente. E quante volte lo attraversò quell'oceano, sempre sfruttando l'opportunità del viaggio in mare per conoscere meglio il mistero della propagazione delle onde elettromagnetiche che gli si stava progressivamente svelando, come nella famosa crociera con la nave *Carlo Alberto* che gli consentì di dimostrare che il successo dell'esperimento transatlantico non era stato casuale ma la propagazione consentiva effettivamente comunicazioni a grande distanza, in mare e in terra. E infine l'*Elettra*, rifugio e laboratorio assieme, ritiro laborioso e strumento per il progresso scientifico. Il miglior segno di affetto per la figlia avuta dalla moglie Maria



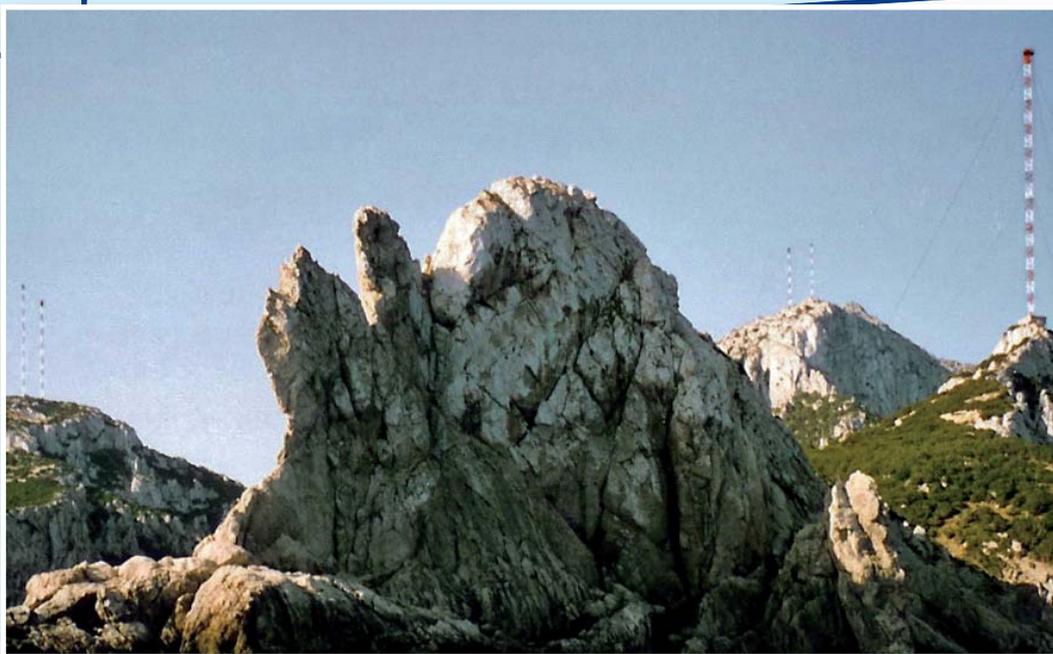
La nave Carlo Alberto: si noti il caratteristico sistema di antenna a ventaglio.

Cristina fu chiamata la piccola con lo stesso nome della nave. Sarebbe esistito il Guglielmo Marconi che conosciamo senza il mare? Certo gli sarebbe mancato il teatro principale dei suoi successi, il luogo dove la radio divenne epopea, dove la vita e la morte furono spesso appese ad un esile segnale elettromagnetico. Dove l'eco dei grandi salvataggi in mare forzò la ritrosa Accademia di Svezia a conferirgli il Premio Nobel. Il RADAR, i radioaiuti alla navigazione, i collegamenti marini e sottomarini, sono tutti mezzi che tolgono i naviganti da quell'isolamento che accompagnò i loro viaggi fino a poco più di un secolo fa. Mezzi che scalfiscono i misteri del mare, che tuttavia ne ricrea sempre di nuovi perpetuando un fascino a cui pochi sono insensibili. Siamo sempre sulle orme di Ulisse che seguì in mare "virtute e conoscenza" e seguendo lo sviluppo della radio potremo esplorare un mondo affascinante con misteri non risolti, successi pianificati o casuali, svolte inattese.

LA RADIO E IL MARE

È stato scritto più volte che Guglielmo Marconi e la sua famiglia avevano presente come applicazione fondamentale della radio il suo utilizzo per collegamenti tra le navi e tra queste e la costa. Fu questo uno dei motivi - oltre agli appoggi familiari - che spinse Guglielmo ad intraprendere, con la mamma Annie Jameson, l'avventura a Londra, dopo i successi di Pontecchio. Infatti l'Inghilterra rappresentava il naturale punto di partenza per la traversata transatlantica e la Royal Navy, con le sue esigenze di comunicazioni tattiche, era una straordinaria realtà. Per comprendere l'importanza della radio per le navi basti ricordare che Marconi ricevette, nel 1901, il primo segnale che aveva attraversato l'Atlantico su una collina chiamata Signal Hill, non perché vi fosse stata una profezia, ma perché era il primo lembo di continente americano che una nave, che aveva attraversato l'oceano, poteva vedere e quindi consentiva finalmente di effettuare quelle segnalazioni che la riportavano in contatto con il resto del mondo. La necessità di consentire comunicazioni contemporanee con la costa a più navi in navigazione su una data area spinse Marconi alla realizzazione del brevetto 7777 sulla sintonia, che aprì la strada al moderno utilizzo dello spettro radioelettrico. La prima radiocronaca al mondo fu fatta per la regata di Kingstown quando, grazie a Marconi, i giornali di Dublino nel 1898 poterono distribuire per la prima volta i risultati della gara prima che le navi fossero rientrate in porto. La radiocronaca della Coppa America seguì l'anno dopo. È curioso anche che, in parallelo agli sforzi per far dotare tutte le navi del sistema Marconi per scopi di sicurezza, Guglielmo aveva anche sviluppato una prima forma di giornale radio: venivano infatti trasmesse a bordo e poi messe a disposizione dei passeggeri le più importanti notizie giornaliera.

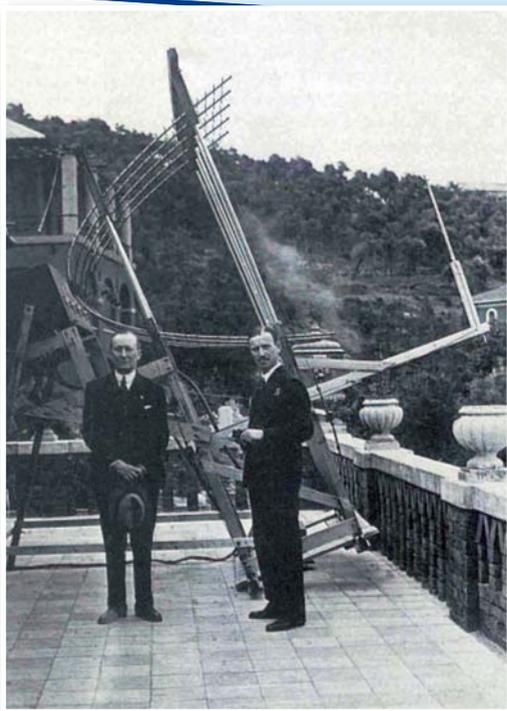
Oggi, grazie ai satelliti artificiali è possibile mantenere collegamenti tramite apparati anche personali non molto più voluminosi dei telefonini. La radio è ormai un elemento fondamentale per i naviganti, per ogni informazione che abbia rilevanza per la sicurezza e non solo: la quantità di antenne visibili sulle navi di



L'isola di Tavolara: sono visibili alcuni tralicci di un sistema di antenna che viaggia quasi per tutta l'isola.

una certa dimensione ne è la prova. Più complesso è invece il collegamento con i sommergibili: l'acqua è infatti un elemento che causa grande attenuazione dei segnali radio. Collegamenti efficaci richiedono l'uso di lunghezze d'onda assai grandi e poiché per una trasmissione efficiente le antenne devono avere dimensioni paragonabili a quella, ecco che abbiamo in Italia un mirabile esempio di antenna-isola: nella figura in alto si può infatti vedere l'isola di Tavolara, al largo del golfo di Olbia in Sardegna, tutta impegnata dai fili di antenna.

Il 20 giugno del 1922 a New York presso l'Institute of Radio Engineers, Marconi tiene una importante conferenza nel corso della quale, illustrando le proprietà delle onde corte, descrive come sia possibile realizzare praticamente un apparato in grado di effettuare la radiolocalizzazione di navi. È l'inizio della storia del RADAR (Radio Detection And Ranging). Passeranno molti anni, prima che, nel 1932, Marconi stesso, durante gli esperimenti per realizzare il ponte radio a microonde tra Città del Vaticano e Castel Gandolfo, si rendesse conto che l'apparecchiatura in questione era in grado di rilevare echi di oggetti che passavano davanti al fascio ristretto delle antenne. Resosi conto immediatamente dell'importanza militare di questa scoperta, Marconi avviò esperimenti di vario genere anche alla presenza delle autorità militari italiane. Le ricerche continuarono anche dopo la morte di Marconi (1937) il quale tuttavia non riuscì a convincere appieno i responsabili militari della convenienza per l'Italia di investire per realizzare il RADAR. Gli apparati italiani sperimentali giunsero a rivelare dapprima fino a 10 km e poi fino a 30 km, ma la nostra Marina non si decise mai a investire in modo massiccio in questa tecnologia preferendo costruire ulteriori navi da



Marconi con il suo collaboratore Ing. Mathieu accanto all'antenna a fascio per onde ultracorte usata per il primo ponte radio a microonde.

guerra per colmare il divario che l'Italia aveva nel Mediterraneo rispetto a francesi ed inglesi. Gli esperimenti forse più degni di nota avvennero il 14 maggio 1935 ad Acquafredda e il successivo 17 maggio lungo la Ostia-Roma. Il risultato scientifico fu assai positivo e probabilmente annotato da vari osservatori stranieri. In Italia l'eco fu forte, ma soprattutto perché, a seguito delle modalità particolari dell'esperimento, nacque la leggenda del "raggio della morte" che accompagnò Marconi nei suoi ultimi anni. In realtà un osservatore militare attento ci fu: il generale Luigi Sacco. Convintosi della necessità di approfondire il tema egli incaricò il giovane sottotenente ing. Ugo

Tiberio di proseguire gli studi. Tiberio fu il protagonista italiano del RADAR in parallelo a Marconi e soprattutto dopo la sua morte. In un saggio del volume "Storia delle telecomunicazioni" [1] si può trovare il dettaglio delle sue realizzazioni: qui basti ricordare che fu il primo a scrivere la cosiddetta equazione del RADAR – o meglio del radiotelemetro come lo chiamò Tiberio - che rappresenta la base teorica per la progettazione sistemistica. Marconi non fece in tempo a conoscere i risultati ottenuti da Tiberio e quest'ultimo da solo non riuscì a convincere le autorità militari né a fornirgli gli investimenti necessari né, purtroppo, nemmeno del fatto che altre nazioni potevano invece averne la disponibilità. In ciò giocò anche la incapacità dei nostri servizi segreti e la reticenza della Germania che fino all'ultimo non informò degli sviluppi del RADAR tedesco. Si giunse così allo scontro notturno del 28 marzo 1941 presso il Capo Matapan tra la Marina Inglese e un convoglio italiano, composto dall'incrociatore pesante *Pola*, in avaria, da due incrociatori e quattro cacciatorpediniere. Il convoglio fu attaccato prima di poter mettere in atto una qualunque tattica di difesa o di disimpegno, sia per la mancanza di un radiotelemetro, sia per la convinzione che gli inglesi non potessero individuare la flotta nella notte, come invece avvenne grazie agli echi RADAR. Le perdite umane da parte italiana furono assai ingenti, data la particolare situazione della battaglia. Successivamente a Tiberio venne dato modo di riprendere i suoi studi, ma ormai con scarso effetto pratico sulle sorti della guerra. Oggi esaminando le navi da diporto di una certa dimensione le antenne RADAR sono tra le più visibili del complesso sistema di antenne di



Nave della Marina Militare Italiana dotata di particolari antenne e di apparecchiature radar.

cui si è già fatto cenno a dimostrazione della estrema utilità di questo strumento. Nel 1934 a Sestri Levante, Marconi diede origine con un suo primo clamoroso esperimento ad un ulteriore uso delle onde elettromagnetiche: la radionavigazione. Con la cabina di pilotaggio mascherata con un lenzuolo, guidò infatti l'*Elettra* verso il porto, usando soltanto i segnali radio di un primo prototipo di radiofaro posto sulla costa. Si apre così l'era della guida strumentale, che dapprima ha visto lo sviluppo di apparecchiature in mare, poi in campo aeronautico. Ancor oggi l'Instrument Landing System basato su principi derivati dalle prime realizzazioni marconiane ci consente l'atterraggio anche in precaria o nulla visibilità. Molti di noi usano oggi, per raggiungere la destinazione in città non conosciute, il GPS (Global Positioning System) che è l'ultima versione, basata su trasmettitori posti su satelliti e non a terra, della sequenza di apparecchiature dedicata a questo fondamentale settore della radiotecnica. Apparecchiature come il radiogoniometro erano già ben visibili a bordo dell'*Elettra* negli ultimi anni di vita di Marconi.

Infine una interessante combinazione di comunicazioni radio, per mare, per terra, in cielo e sul ghiaccio, si ebbe nel 1928 quando il dirigibile *Italia* si schiantò sulla banchisa del Polo Nord. Il marconista Giuseppe Biagi, con abilità straordinaria, riuscì a riparare con mezzi di fortuna un piccolo trasmettitore ad onde corte raccomandato da Marconi stesso. Dopo numerosi vani tentativi l'SOS venne ricevuto da un radioamatore del Nord della Russia che provvide a rivelare



Marconi, la moglie Maria Cristina e l'ammiraglio Montefinale, a bordo dell'Elettra durante gli esperimenti di navigazione cieca nel golfo di Sestri Levante. In primo piano l'antenna radiogoniometrica per microonde.



L'apparato radio a onde corte denominato "La Biagina" usato da Biagi per salvare gli occupanti della tenda rossa nella sfortunata spedizione italiana al Polo Nord.

che vi erano superstiti nella leggendaria “tenda rossa”. Le operazioni di recupero furono complicatissime e costarono la vita a sei soccorritori fra cui il famoso Amundsen. Il mondo seguì la vicenda col fiato sospeso grazie alla ormai sviluppata radiodiffusione, che creò una concentrazione di attenzione mediatica come non mai prima di allora. Forse ricordando questo episodio oltre che facendosi forza della sua capacità di vedere lontano, Marconi, nel suo ultimo discorso via radio, poco prima della morte, ci lasciò questa profezia [2] che abbraccia in poche parole tutto il mondo della comunicazione radio come oggi lo conosciamo.

Noi abbiamo raggiunto nella scienza ed arte delle radiocomunicazioni uno stadio in cui le espressioni dei nostri pensieri possono essere trasmesse e ricevute istantaneamente e simultaneamente dai nostri simili, praticamente in ogni punto del globo [...].

La radiodiffusione, tuttavia, con tutta l'importanza che ha raggiunto ed i campi inesplorati che restano ancora aperti, non è - secondo me - la parte più significativa delle comunicazioni moderne in quanto è una comunicazione “a senso unico”.

Un'importanza assai maggiore è legata, a mio parere, alla possibilità fornita dalla radio di scambiare comunicazioni ovunque i corrispondenti possano essere situati, sia nel mezzo dell'oceano, che sul pack ghiacciato del Polo, nelle piane del deserto oppure sopra le nuvole in aeroplano! [...]

È forse pleonastico ricordare che la radio stava già palesandosi come un formidabile strumento di indottrinamento delle masse, e per le sue caratteristiche centralizzate ed unidirezionali ben si prestava al controllo assoluto delle informazioni che sarebbero state diffuse. I moderni telefonini, che consentono comunicazioni personali, in voce o tramite i social network, sono invece l'espressione più evidente della libertà di comunicare tra esseri umani che le telecomunicazioni possano offrire. Al proposito così concludeva il grande scienziato nello stesso discorso:

La peculiarità dell'uomo, la caratteristica che segna la sua differenza e la sua superiorità sugli altri esseri viventi, a parte la divinità della sua origine e del suo fine ultimo, consiste, penso, nella capacità di scambiare con i suoi simili pensieri, sensazioni, desideri, ideali, preoccupazioni ed anche lamentele! Ogni cosa progettata per facilitare e sviluppare questa capacità veramente superiore deve essere salutata - oso affermare - come il mezzo per il vero progresso dell'umanità e il modo per potenziare la peculiarità tipica dell'uomo.

CONCLUSIONE

La radio e il mare hanno scritto assieme una storia affascinante di amore e morte, successi e tragedie che ancora oggi continua, si ripete pur nel cambiamento delle tecnologie, si rinnova offrendo inattesi spunti. Marconi ne fu protagonista in una sorta di immersione totale che gli fece per tutta la vita intrecciare il suo destino scientifico e familiare con le acque e i mezzi che le solcano. Poiché tra

le sue previsioni ci fu anche quella dei collegamenti con navicelle spaziali, una possibile, temporanea, conclusione di questo scritto può collocarsi in un luogo assai lontano, nello spazio e, ormai, anche nel tempo. In un mare senza acqua, ma dove la radio ancora una volta accompagnò l'uomo in una delle sue avventure più affascinanti. Era il 1969 quando il modulo lunare dell'*Apollo 11* si posò nel bel mezzo del Mare della Tranquillità e consentì al comandante Armstrong di mettere, come primo uomo, piede sulla Luna. Senza le comunicazioni radio l'impresa non sarebbe stata possibile e, sempre grazie a loro, tutto il mondo, anche questa volta col fiato sospeso, seguì le fasi finali di una impresa che coronava un sogno di sempre dell'umanità. Pensando alla conquista della Luna viene naturalmente in mente Ulisse, avventuroso inseguitore di "virtute e conoscenza", anche se gli astronauti non sono mai stati soli e la loro altezza è stata raggiunta perché si sono issati su un piedistallo innalzato grazie ad uno sforzo tecnologico come mai l'umanità aveva affrontato. Ma questo è appunto farina del sacco di Marconi, è l'uso corretto della tecnologia, umile, perché frutto del lavoro di tanti, oltre che dell'ingegno di un singolo: *Apollo 11* e *Titanic*, due modelli agli antipodi, una alternativa che si presenta ogni giorno nelle attività dell'uomo moderno.

Gabriele Falciasacca
Presidente Fondazione Marconi

Bibliografia

[1] Vincenzo Carulli, Giuseppe Pelosi, Stefano Selleri, Paolo Tiberio: "Il contributo della Marina Militare Italiana allo sviluppo delle radiocomunicazioni" in *"Storia delle telecomunicazioni"* a cura di V. Cantoni, G. Falciasacca, G. Pelosi (Firenze University Press, 2011).

[2] Dal radiomessaggio "Il significato della comunicazione moderna" inviato da Guglielmo Marconi al Chicago Tribune Forum dell'11 Marzo 1937. Per un approfondimento si veda *"Guglielmo Marconi. Genio, storia e modernità"* a cura di G. Falciasacca e B. Valotti (Editoriale Giorgio Mondadori, 2003).

Il Titanic e Marconi

due storie che si incontrano

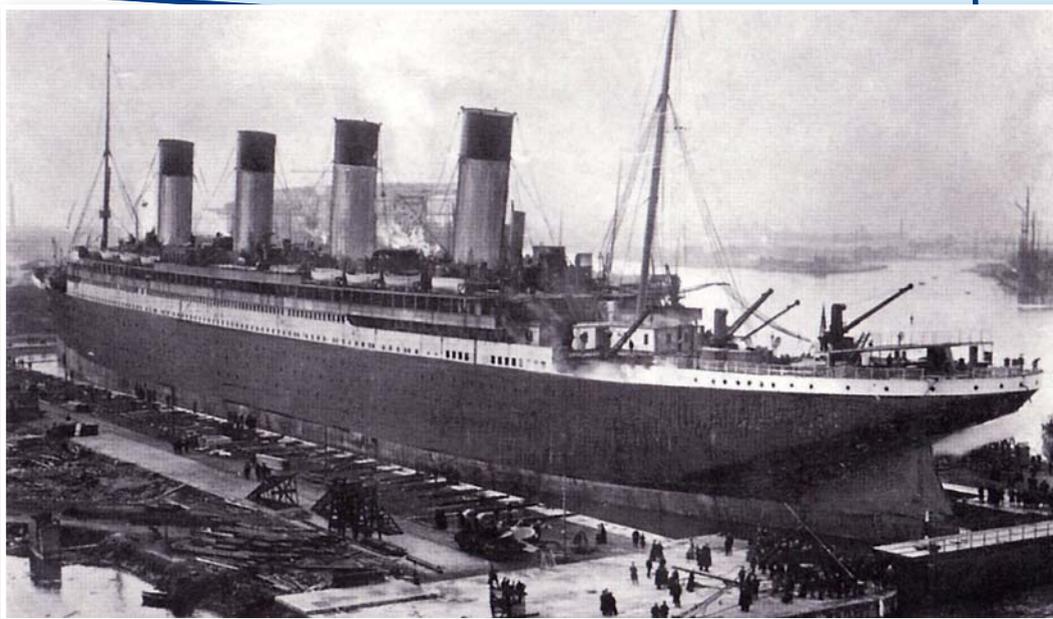
PREMESSA

Fra la fine del 1800 e i primi anni del 1900 c'era un grande fermento tecnologico e scientifico, si stavano facendo importanti scoperte nel campo della scienza, della medicina e delle comunicazioni.

Gli aerei facevano la loro prima timida apparizione (fratelli Wright - 1903), si iniziarono a costruire le prime automobili in serie (nel 1908 - Ford), intorno al 1890 entrarono in servizio i primi transatlantici a vapore che permisero di raggiungere l'America in 6 - 7 giorni, iniziava a diffondersi l'energia elettrica con l'invenzione della lampadina da parte di Edison (1882), fece capolino il cinema, il telefono collegava le case dei ricchi, Marconi aveva inventato la telegrafia senza fili che iniziava ad essere utilizzata per comunicazioni a grande distanza.



Disegno dell'artista Domenico Ferrara di Foria (SA), che raffigura Marconi ed il Titanic che lancia via radio il segnale di "S.O.S." (realizzato per il Circolo Filatelico G. Marconi).



Il Titanic nel febbraio del 1912 nei cantieri di Belfast durante le fasi di completamento nel più grande bacino di carenaggio del mondo (collezione Simona Guidi).

In campo medico si scoprirono i vaccini e venne debellata la maggior parte delle epidemie.

Si nutriva nella tecnologia e nella scienza una fiducia incondizionata, sembrava insomma che da sola potesse risolvere ogni tipo di difficoltà e in effetti dalla rivoluzione industriale in avanti molti problemi millenari avevano trovato una soluzione e la qualità della vita era sensibilmente migliorata. Si era venuta a determinare una sorta di superbia della tecnologia come se con essa tutto si potesse risolvere e fosse possibile piegare la natura alla capacità scientifica dell'uomo.

L'affondamento del *Titanic*, una nave ritenuta inaffondabile, colpì quindi in modo indelebile l'opinione pubblica che dovette ridimensionare queste certezze. Se poi si aggiunge che, un paio d'anni dopo, l'Europa fu coinvolta e sconvolta dalla prima guerra mondiale, si può dire che l'affondamento del Titanic segnò l'inizio della fine della cosiddetta "*Belle Époque*".

NASCE IL TITANIC

Nei primi anni del 1900, chi aveva necessità di attraversare l'Atlantico per recarsi in America doveva affidarsi alle navi, ai transatlantici a vapore. Le due grandi Società di navigazione inglesi che si facevano una forte concorrenza sulla rotta atlantica erano la White Star Line e la Cunard Line: quest'ultima nel 1905 aveva messo in cantiere due grandi e moderni piroscafi, il *Lusitania* e il *Mauritania* che entrarono in servizio nel 1907 e portarono la Cunard a primeggiare sulla rotta americana. Erano lunghe 230 metri e pesavano 31.500 tonnellate, erano le

più grandi e veloci navi del mondo ed offrivano un comfort ai passeggeri di gran lunga superiore a quello di tutte le altre navi concorrenti.

Il *Lusitania* vinse anche l'ambito "*Blue Ribbon*" (il Nastro Azzurro dell'Atlantico, tuttora esistente, titolo che veniva assegnato, sottoforma di una bandiera turchina, alla nave che compiva la traversata più veloce dell'Oceano Atlantico), navigando alla velocità media di 23,99 nodi pari a 44,46 km/ora impiegando 4 giorni 19 ore e 52 minuti per compiere il tragitto di 5.151 km fra Queenstown in Gran Bretagna e Sandy Hook nel New Jersey. Successivamente il Nastro Azzurro fu detenuto dalla nave gemella *Mauritania* dal 1907 al 1929.

Per contrastare questa concorrenza la White Star Line l'11 settembre 1907 annunciò la costruzione di tre transatlantici ancora più grandi: l'*Olympic*, il *Britannic* e appunto il *Titanic* i cui lavori iniziarono, nei cantieri navali di Belfast, nel marzo 1909.¹

Dei tre il primo ad entrare in servizio fu l'*Olympic* che compì il suo viaggio inaugurale verso New York il 14 giugno 1911 al comando del capitano Edward John Smith, lo stesso che avrebbe condotto il *Titanic* nel suo fatale viaggio inaugurale. Il varo del *Titanic* avvenne il 31 maggio 1911 e i lavori di finitura terminarono il 2 aprile 1912 con le prove in mare. Il termine di consegna subì un ritardo rispetto alle previsioni iniziali in quanto parte del personale impiegato per l'allestimento del *Titanic* fu "dirottato" ai lavori di riparazione dell'*Olympic*, dopo che questo ebbe una collisione, il 20 settembre 1911, a Southampton con l'incrociatore *Hawke*, che gli procurò una falla alta 12 metri. Questo imprevisto fece sì che il viaggio inaugurale del *Titanic*, prefissato in un primo tempo per il 20 marzo 1912, fosse rimandato al 10 aprile.

Il *Titanic* era dotato di molte apparecchiature elettriche, una grossa novità per quell'epoca, come ad esempio ascensori, comandi delle chiusure delle porte a tenuta stagna, delle gru e degli argani, uno sfarzoso impianto di illuminazione di circa 10.000 lampadine e 1.500 pulsanti per chiamare il personale di servizio da ciascuna cabina.

Il *Titanic* rappresentava la massima espressione della tecnologia navale ed era il più grande e lussuoso transatlantico del mondo; costò infatti una fortuna: circa sette milioni e mezzo di dollari del 1912, oltre 200 milioni di euro dei giorni nostri.

Era lungo 269 metri e largo 28, aveva una stazza di 46.328 tonnellate ed aveva la propulsione a vapore (2 motrici a triplice espansione e 4 cilindri e 1 turbina a bassa pressione). Aveva quindi necessità di stivare grandi quantità di carbone (poteva contenerne circa 8.000 tonnellate) per alimentare le 29 caldaie che producevano il vapore necessario; il consumo giornaliero di carbone andava da 600 a 850 tonnellate a seconda della velocità della nave (a 21 nodi ne consumava 710 tonnellate) mentre il consumo giornaliero di acqua si aggirava intorno ai 63.000 litri.

Ad alimentare i focolari delle caldaie erano addetti 289 marinai fuochisti, che lavoravano a turni, spalando il carbone dai carbonili e trasportandolo su carrie.

¹ Tutte le navi della White Star Line avevano un nome che terminava con IC, mentre quelle della Cunard terminavano con IA.



Una cabina di prima classe e lo scalone che collega i saloni di prima classe.





Le navi gemelle Olympic e Titanic nei cantieri navali di Belfast. Il Titanic era ancora in costruzione mentre l'Olympic era in riparazione dopo aver avuto una collisione con l'incrociatore Hawke.

Il *Titanic* era dotato di quattro grandi fumaioli che davano una immagine di grande potenza, tre servivano per i fumi delle caldaie a carbone, il quarto convogliava i fumi delle cucine e delle cambuse. Come tutti i fumaioli della White Star Line erano di colore giallo con la parte terminale nera.

La nave poteva trasportare fino a 3.503 persone di cui circa 900 costituivano l'equipaggio.²

Le scialuppe di salvataggio erano venti in tutto ed erano in grado di contenere in totale solo 1.178 persone, appena un terzo di quelle che poteva trasportare la nave. Per le leggi inglesi dell'epoca ciò era permesso e gli armatori non sentirono la necessità di aumentarle sia per un fattore estetico (un numero maggiore di scialuppe avrebbe diminuito lo spazio a disposizione dei passeggeri sul ponte) sia in considerazione del fatto che la nave con i suoi 16 compartimenti stagni era ritenuta praticamente inaffondabile.

Il costo del biglietto per New York andava dalle 870 sterline (1.600 dollari, circa 41.000 euro attuali) per una suite in prima classe (composta da stanze da letto, salotto, bagno e stanza di servizio), alle 7 sterline (circa 330 euro attuali) del biglietto per la cabina meno costosa di terza classe.

Siccome svolgeva anche il servizio postale oltre al prefisso SS (Steam Ship, nave a vapore), le fu assegnato anche il prefisso RMS (Royal Mail Steamer).

Per quell'epoca il *Titanic* non era soltanto una nave ma era un simbolo dello sviluppo tecnologico e della potenza della Gran Bretagna; tutti i giornali ne esaltavano le caratteristiche, creando, in alcuni casi, dei miti come quello dell'inaffondabilità.

² La nave poteva trasportare n. 905 passeggeri in prima classe, n. 564 in seconda classe e n.1134 in terza classe.

IL TITANIC E LA RADIOTELEGRAFIA

Fra le dotazioni del *Titanic* vi era anche la radiotelegrafia. In una apposita cabina era installata una moderna stazione radiotelegrafica, identificata col nominativo MGY, che poteva trasmettere fino a circa 500 km di distanza durante il giorno, e oltre 2.000 km durante le ore notturne, tramite una doppia antenna a T sospesa tra due alberi della nave alti 63 m e distanti 180 m l'uno dall'altro. La stazione radio, che si trovava alla base della ciminiera di prua, era suddivisa in tre locali: nel primo vi erano le apparecchiature e il tavolo da lavoro, nel secondo il trasmettitore, costituito da uno scaricatore a disco rotante e nel terzo vi era la cabina con le cuccette per i radiotelegrafisti. L'energia elettrica era assicurata dal circuito principale della nave a 110 V e nel caso fosse venuta a mancare l'alimentazione elettrica ordinaria si poteva utilizzare un gruppo elettrogeno azionato da un motore diesel e infine come riserva una batteria di accumulatori.

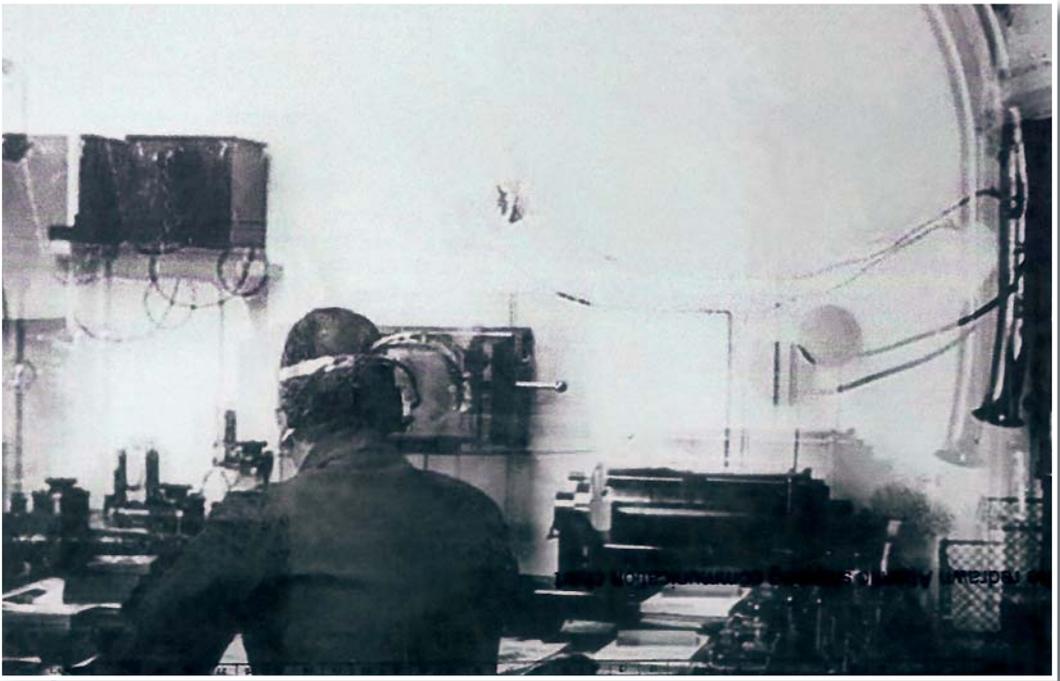
La potenza della stazione di 5 kW, non permetteva però di mantenere costantemente i contatti con le stazioni radio di terra ed era quindi indispensabile che i messaggi potessero essere raccolti anche da altre navi che, andando in senso opposto, li recapitassero o li ritrasmettessero appena giunte a distanze tali da permettere il collegamento con le stazioni a terra.³ A tal fine la Marconi Marine, la società di Marconi che forniva i servizi di radiotelegrafia alle navi, predisponeva mensilmente una carta con le rotte che le navi dotate di apparati Marconi effettuavano nell'Atlantico, per permettere ai comandanti e ai radiotelegrafisti di conoscere le navi che si trovavano a portata della radio di bordo.⁴

Il servizio radiotelegrafico veniva garantito giorno e notte da due radiotelegrafisti: John Jack Phillips, di 25 anni, e il suo assistente Harold Bride di 22 anni, dipendenti della Marconi Company, ma disciplinarmente soggetti al comandante della nave come era in uso in quei primi anni di utilizzo del radiotelegrafo sulle navi. Non avevano il rango di ufficiali e il loro trattamento economico non era

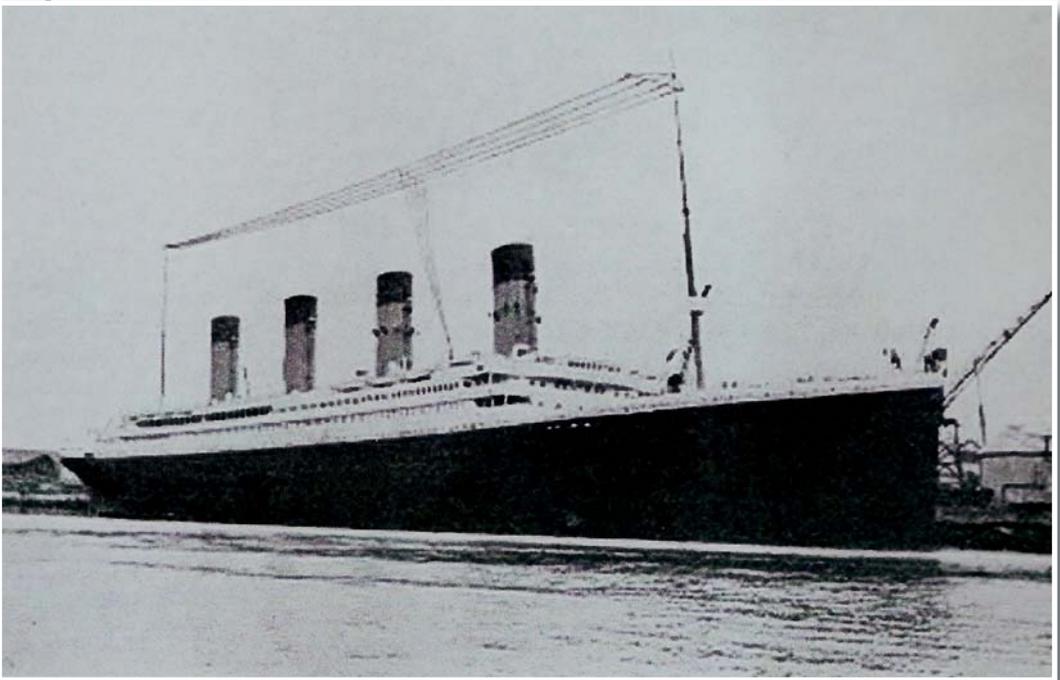
Manifesto pubblicitario del viaggio inaugurale del Titanic, con data di partenza e costi
(Collezione Simona Guidi).

³ Durante la navigazione i due marconisti del *Titanic* spedirono e ricevettero ben 250 telegrammi di passeggeri. Il costo per ogni messaggio in partenza era di 12 scellini e 6 pence per le prime 10 parole, e 9 pence ogni parola successiva.

⁴ Il Sistema di radiotelegrafia Marconi, pur essendo di gran lunga il più efficiente ed affidabile aveva comunque dei concorrenti come la tedesca Telefunken e la statunitense De Forest. Gli operatori della Marconi Marine non potevano comunicare con navi dotate di altri sistemi se non per motivi di emergenza.



La cabina radio del Titanic con il tavolo di lavoro e gli apparati trasmettenti e riceventi.



L'antenna radio a forma di T del Titanic. La stazione radio si trova dietro alla ciminiera di prua, da dove partono i fili dell'antenna.



I due marconisti (radiotelegrafisti) del Titanic: John Phillips (a sinistra) e Harold Bride che trasmisero messaggi di soccorso finché resse l'alimentazione elettrica. La loro paga era rispettivamente di 30 dollari e di 20 dollari al mese.

molto buono in quanto la radiotelegrafia non era ancora considerata sulle navi una attività rilevante. Il loro stipendio valeva più o meno quanto quello di un buon marinaio. Il ruolo del radiotelegrafista, che prese anche il nome di marconista, venne rivalutato dopo l'affondamento del *Titanic*, anche se la telegrafia senza fili aveva già dimostrato la sua importanza e la sua utilità in mare. La prima nave a dotarsi di un impianto radiotelegrafico Marconi, fu la tedesca *Kaiser Wilhelm de Große* nel 1900, mentre nello stesso anno fu l'equipaggio del piroscafo *Mathews* a venire prontamente soccorso da altre navi chiamate con la telegrafia senza fili. Negli anni successivi il numero di navi munite di impianto radiotelegrafico era progressivamente aumentato e numerosi furono gli episodi di salvataggio di vite umane, fra i quali il più importante fu quello delle 1700 persone imbarcate a bordo del *Republic*, un transatlantico della White Star Line, che partito da New York per una crociera, era entrato in collisione il 23 gennaio 1909 con la nave italiana *Florida* e che furono tratte in salvo dal *Baltic* sopraggiunto dopo una richiesta di soccorso inviata con la radiotelegrafia. Con il passar del tempo le stazioni radiotelegrafiche di bordo servivano anche per ricevere notizie di ciò che accadeva nel mondo e ad inviare messaggi dei passeggeri sulla terraferma, tanto che Marconi nel 1909 ebbe a dire: *“Coloro che compiono lunghi viaggi per mare non sono più tagliati fuori dal resto del mondo. Gli uomini d'affari continuano a corrispondere, per una tariffa ragionevole, con i loro uffici in Europa o in America, tra i passeggeri e gli amici a terra possono essere scambiati i consueti messaggi mondani; a bordo della maggior parte dei transatlantici*

viene pubblicato un quotidiano che reca le principali notizie del giorno.⁵ Tuttavia il vantaggio maggiore della radiotelegrafia sta nella facilità con cui permette alle navi in pericolo di comunicare le loro condizioni alle imbarcazioni che si trovano nelle vicinanze o alle stazioni radio costiere.”

MARCONI E IL TITANIC

Marconi venne invitato dalla White Star Line, quale personalità famosa in tutto il mondo, a imbarcarsi, assieme alla moglie Beatrice O' Brien, sul *Titanic* nel viaggio inaugurale in partenza il 10 aprile. Gli era stato riservato, come ebbe a riferire al suo collaboratore Marchese Solari, un sontuoso appartamento con la sola condizione di permettere di reclamizzare la sua presenza sulla nave. Marconi accettò l'invito in quanto avrebbe così unito l'utile al dilettevole; doveva infatti recarsi a New York per tenere una conferenza il 17 aprile, su invito della Electrical Society of America.

Dopo pochi giorni però Marconi comunicò a Solari: “Non parto più col *Titanic*. Ho un monte di lettere cui debbo rispondere. Ero di ciò preoccupato (Lei sa come io detesti scrivere), quando stamane mi ha telefonato la stenografa del transatlantico *Lusitania*, una intelligentissima ragazza che non soffre il mal di mare



Disegno pubblicato dal Resto del Carlino del 9/4/1912 per esaltare la grandiosità del Titanic che sovrasta addirittura le due torri di Bologna. Nella realtà il Titanic ha una altezza di 53,34 m dalla chiglia alla cima dei fumaioli mentre la torre degli Asinelli è più alta: 97,20 m e la Garisenda è più bassa: 48,60 m. (Archivio Fondazione Marconi).

(mentre il mio segretario a bordo è morto in quanto soffre di mal di mare) e che mi ha proposto di aiutarmi a sbrigare la corrispondenza arretrata durante la traversata. Il *Lusitania* parte due giorni prima del *Titanic* e, come mi diceva quella stenografa il *Lusitania* è una nave ormai sperimentata”.⁶

La moglie avrebbe invece viaggiato sul *Titanic* e si sarebbe incontrata con Guglielmo a New York per un breve periodo di vacanza. Il figlio Giulio mandò però involontariamente all'aria anche questa ipotesi: fu infatti colpito da una allarmante febbre infantile che costrinse la madre a rinunciare al viaggio. Così il Destino decise che Marconi e sua moglie si salvarono dall'imminente tragedia.

⁵ Anche il *Titanic* riceveva quotidianamente notizie dalla potente stazione di Poldhu che venivano stampate sul giornale di bordo “Atlantic Daily Buletin” distribuito ai passeggeri.

⁶ Luigi Solari “Marconi” Odoya ed. - 2011

LA PARTENZA DEL VIAGGIO INAUGURALE

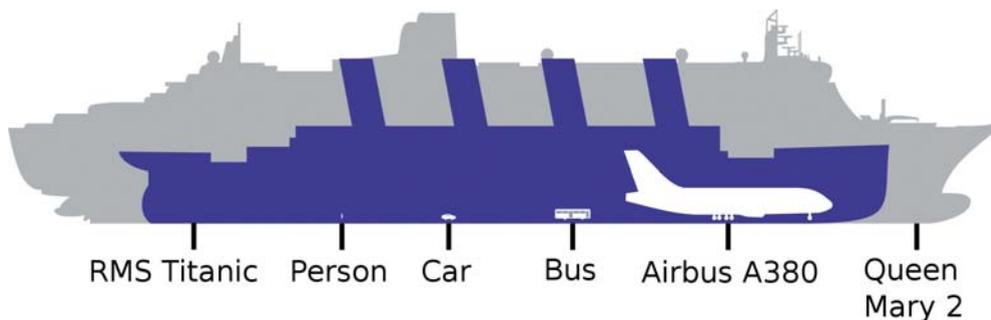
A causa di uno sciopero dei minatori c'era una grande scarsità di carbone che aveva costretto molte navi ad annullare o a ritardare i loro viaggi. Queste incertezze su un possibile rinvio della partenza dovute alla penuria di carbone, avevano indotto molte persone a rimandare i loro viaggi e questo forse fu il motivo principale per cui il *Titanic* fece il suo viaggio inaugurale con poco più della metà di passeggeri imbarcati rispetto alla sua capacità.

Il *Titanic* lasciò il porto di Southampton per iniziare il suo viaggio a mezzogiorno del 10 aprile 1912, salutato da una immensa folla e dal fischio delle sirene delle altre navi ancorate nel porto. Appena partita, ancora dentro il porto, la nave evitò per poco la collisione con il piroscafo *New York* che per l'onda provocata dal suo passaggio aveva rotto gli ormeggi.

Ad assistere alla partenza del *Titanic* c'era anche la moglie di Marconi, Beatrice, con la figlia Degna che erano salite sulla torre a picco sul mare della casa di campagna, che la famiglia Marconi aveva preso in affitto nei pressi di Southampton. Il *Titanic* fece tappa a Cherbourg in Francia e a Queenstown in Irlanda per caricare altri passeggeri e finalmente alle 13,30 di giovedì 11 aprile tolse gli ormeggi per dirigersi verso il mare aperto con destinazione New York, con 2.223 persone a bordo fra passeggeri e uomini di equipaggio.⁷

Materiali e generi alimentari caricati sul TITANIC per le necessità alberghiere

40.000 uova fresche	7.000 mazzi di lattuga
40.000 salsicce	800 mazzi di asparagi freschi
36.000 arance	250 sacchi di farina
36.000 mele	6.800 litri di latte fresco
16.000 limoni	2.700 litri di latte condensato
13.000 pompelmi	15.000 bottiglie di birra
40.000 kg di patate	1.000 casse di vino
34.000 kg di carne fresca	8.000 sigari
5.000 kg di pesce fresco	1.200 bottiglie di acqua minerale
4.500 kg di cereali	850 bottiglie di liquori
4.500 kg di riso	2.000 bicchieri da vino
4.500 kg di fagioli secchi	1.500 bicchieri da champagne
4.500 kg di zucchero	3.000 tazze da the
3.400 kg di prosciutto	5.500 coppe per gelato
3.400 kg di pancetta	57.600 stoviglie
2.700 kg di burro	44.000 posate
1.800 kg di pesce secco	29.000 pezzi di cristalleria
1.600 kg di cipolle	12.000 piatti
1.600 g. di pomodori	6.000 tovaglie
1.200 kg di piselli freschi	45.000 tovaglioli
1.000 kg di caffè	1.000 forchette per le ostriche
800 kg di gelato	50.500 asciugamani
450 kg di uva	1.800 lenzuola
360 kg di the	7.000 coperte di lana
550 kg di marmellata	15.000 cuscini
500 kg di carne di agnello	500 vasi da fiore
25.000 capi di pollame	



La sagoma del Titanic messa a confronto con le sagome di una persona, di una automobile, di un autobus, di un aereo e con una delle più grandi navi da crociera dei nostri giorni.

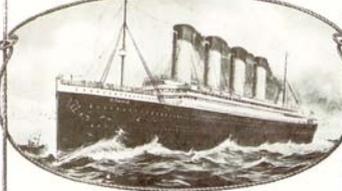
⁷ Il numero preciso non è certo in quanto la lista esatta dei passeggeri e dell'equipaggio è andata perduta. Oscilla comunque fra le 2.223 e le 2.228 persone



Il ponte di prima classe del TITANIC. Si notano a destra le scialuppe di salvataggio.

The New White Star Liner,
R.M.S. "TITANIC"
is the largest vessel
in the world.

It is not only in size but also in the luxury of her
equipment, that the "Titanic" takes first place among the big steamers
of the world. By the provision of VINOLIA OTTO TOILET SOAP for
her first-class passengers the "Titanic" also leads as offering a higher

standard of Toilet Luxury and comfort at sea.

VINOLIA OTTO TOILET SOAP
is perfect for sensitive skin and delicate complexion. Its rich, cleansing
lather soothes and softens, and for regular Toilet use there is no soap
more delightful.

VINOLIA COMPANY LTD. LONDON AND PARIS.



The New White Star Liner,
R.M.S. "TITANIC"




provides for her first-class passengers
the highest standard of Toilet Luxury and comfort at sea.

VINOLIA OTTO TOILET SOAP

VINOLIA COMPANY LTD. LONDON AND PARIS.



Manifesti pubblicitari di una marca di saponette in cui viene messo in risalto l'utilizzo che ne viene fatto sul Titanic. (Collez. Simona Guidi).

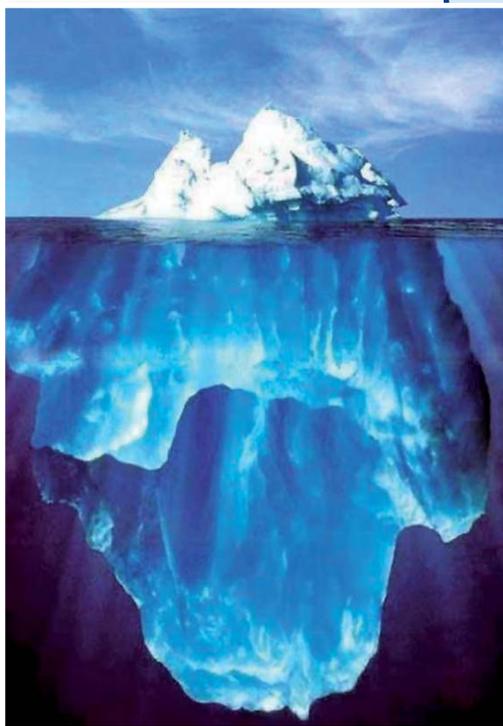
Nei successivi tre giorni la navigazione proseguì tranquilla, il mare era calmo e il tempo buono. La nave aveva mantenuto una velocità sostenuta fino a percorrere 549 miglia al giorno e ciò faceva presumere che l'arrivo a New York avrebbe potuto avvenire nella serata di martedì 16 aprile, anziché mercoledì mattina come previsto. I passeggeri, soprattutto quelli di prima e seconda classe, si godevano gli agi ed il lusso della vita di bordo. Avevano infatti a disposizione una piscina di 10x5 m, un campo coperto di squash, bagni turchi, diversi bar arredati in stili diversi collegati fra loro da lussuosi scaloni, ampi spazi all'aperto e venivano rallegrati dal suono di due orchestre.

IL GIORNO DELLA TRAGEDIA: DOMENICA 14 APRILE

Nei mesi primaverili quando le temperature si alzano, dai ghiacciai occidentali della Groenlandia si staccano grandi masse di ghiaccio sotto forma di imponenti lastre o di iceberg (montagna di ghiaccio) che si dirigono verso l'Atlantico settentrionale. Di solito la parte visibile di un iceberg, quella che sta sopra la linea di galleggiamento, rappresenta soltanto una piccola parte della sua reale dimensione, mentre la parte sommersa può anche arrivare all'ottanta per cento. In lontananza l'iceberg si nota di più con il mare mosso per le creste delle onde che si infrangono, ma quella notte il mare era piatto ed era salita anche una leggera foschia.

Data la curvatura terrestre, le rotte più brevi fra l'Europa e l'America, erano quelle più a nord, ma nei mesi primaverili ed estivi erano sconsigliate, per non dire vietate, a causa dei ghiacci. Nonostante ciò molti comandanti, contravvenendo alle regole, pur di diminuire il tempo della traversata facevano rotta a nord oltre i limiti consentiti. Non fu però il caso del *Titanic* che seguì la rotta "Outward Southern Track", un "corridoio" concordato e seguito dalle navi di linea in quella stagione; in quell'anno furono i ghiacci a scendere più a sud a causa delle temperature più elevate del solito.

Mancavano ormai poco più di due giorni all'arrivo nel porto di New York e durante la giornata il *Titanic* ricevette via telegrafo senza fili ben sette avvertimenti di presenza di iceberg e di estesi campi di ghiaccio nei pressi della rotta stabilita, ma il capitano della nave Edward John Smith non sembrò preoccuparsene troppo. I rapporti arrivarono in orari e tempi diversi dalle imbarcazioni: *Caronia*



La parte emersa rappresenta una piccola parte dell'iceberg.
(Dal sito meteoliri.it)



L'iceberg che ha affondato il Titanic. L'unica foto esistente al mondo del celebre iceberg è stata scattata dal marinaio ceco, Stephen Rehorek, imbarcato su una nave passeggeri tedesca, sei giorni dopo la tragedia.

(ore 9), *Rappahannock*, *Amerika*, *Noordam* (ore 14,45), *Californian*, *Mesaba* (l'ultimo alle ore 21,40) e *Baltic* (l'ultimo alle ore 22,50).

In particolare il *Californian* alle 18,30 avvertì di essere "passato accanto a un grande iceberg mentre altri due di essi erano in vista in direzione sud" e alle ore 22,30 avvertì che si erano fermati "Bloccati e circondati dal ghiaccio...". Il comandante del *Titanic* ignorò questi avvertimenti e per poter arrivare in orario, se non preferibilmente in anticipo a New York, proseguì la sua corsa ad oltre 22 miglia all'ora, quasi la massima velocità possibile. Addirittura il marconista del *Californian* durante la trasmissione dell'ultimo messaggio venne interrotto prima di poter chiarire la propria posizione, da Phillips, il marconista del *Titanic*, poiché quest'ultimo era tutto intento a ricevere e trasmettere marconigrammi per conto dei passeggeri alla stazione di terra di Cape Race, violando in un qualche modo il regolamento che imponeva di dare la priorità ai messaggi che riguardavano la navigazione.⁸ A sua parziale discolpa occorre però dire che Evans, il giovane marconista del *Californian*, aveva inviato un messaggio ufficioso e non un messaggio ufficiale del comandante della nave (MSG), come richiesto per comunicazioni così importanti. Questa tipologia di messaggi richiedeva una particolare procedura che in pratica obbligava chi spediva e chi riceveva a garantire la correttezza dell'invio e della conferma di ricezione. Purtroppo Evans, unico marconista del *Californian*, dopo l'ultimo messaggio inviato al *Titanic*, finì il suo turno e se ne andò a dormire, non potendo così raccogliere il

⁸ Cape Race era una stazione radio di terra (l'unica raggiungibile dalla rotta del *Titanic*) che si trovava vicina a un faro su un promontorio nell'isola di Terranova in Canada (nei pressi di San Giovanni di Terranova) dove Marconi ricevette i primi messaggi attraverso l'Atlantico nel 1901.

segnale di soccorso che poco più di un'ora dopo il *Titanic* avrebbe disperatamente inviato.

Anche il *Mesaba* alle 21,40 aveva segnalato di aver avvistato un gran numero di grossi iceberg senza ricevere dal *Titanic* un adeguato messaggio di risposta.

Si ipotizza che questi ultimi messaggi che segnalavano il pericolo dovuto agli iceberg e ai ghiacci non furono mai trasmessi alla plancia di comando del *Titanic*. Anche se dovesse rispondere al vero, questo fatto non fu determinante, infatti secondo quanto dichiarato dal comandante della nave *Rappahannock*, che andava in senso opposto da Halifax diretta verso est, il primo ufficiale del *Titanic* verso le 22,30 venne avvertito della presenza di ghiacci e iceberg.

Il *Rappahannock* era uscito da poco da un grande campo di ghiaccio, dove aveva subito alcuni danni, e non essendo dotato degli apparati di telegrafia senza fili segnalò il pericolo lampeggiando con una lampada da segnalazione "siamo appena passati attraverso una spessa banchisa di ghiaccio e parecchi iceberg". Il *Titanic* rispose "messaggio ricevuto. Grazie" e continuò la navigazione senza rallentare e senza prevedere delle vedette supplementari.

LA COLLISIONE

Poco dopo le 23,30, le due vedette del *Titanic* dall'alto della loro postazione sugli alberi della nave (coffa), pur in assenza dei binocoli, che nella confusione della partenza erano rimasti a terra, videro apparire a prua ad una distanza di circa 450 m un grande iceberg alto circa 20 m.

Appena ricevuto l'allarme, il primo ufficiale ordinò gridando " tutto a dritta, macchine indietro a tutta forza", ma la nave andava troppo veloce e non riuscì ad evitare l'impatto con l'iceberg; erano le 23,40 di domenica 14 aprile 1912.⁹

COPY

MIMCC 5

Forwarding Charges _____ Delivered or sent date *April 14*

SERVICE FORM.

THE MARCONI INTERNATIONAL MARINE COMMUNICATION Co., Ltd.

Office Rec'd from	Time Rec'd	By whom Received	Office sent to	Time Sent	By whom Sent
			<i>Mesaba</i>	<i>7:50</i>	<i>J Ha</i>

No. *1 Mesaba* OFFICE *14 April* 191*2*

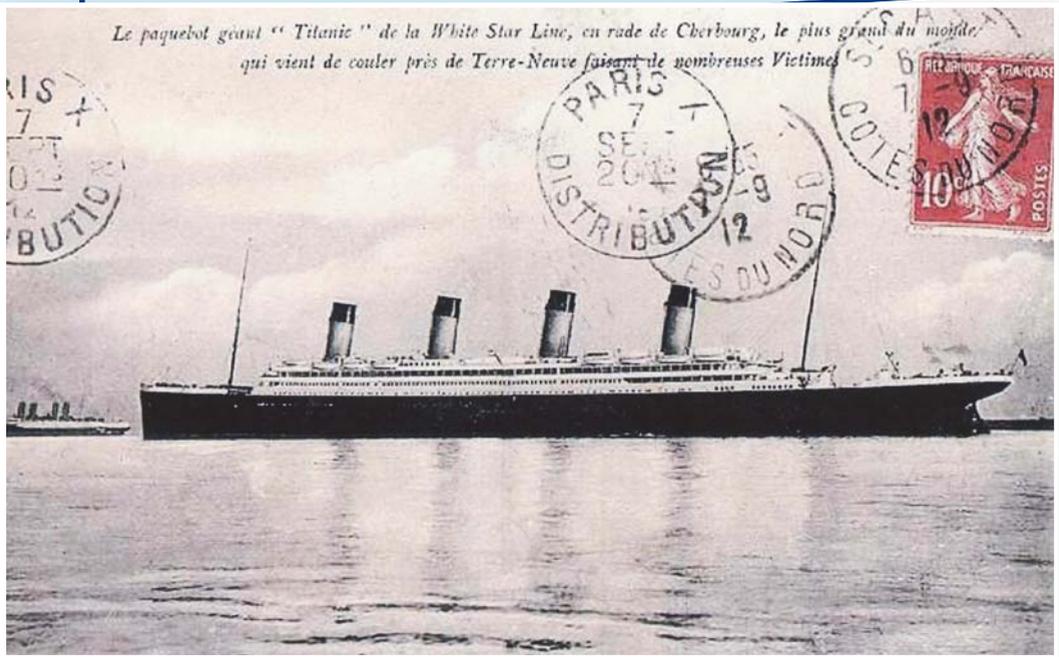
Prefix *SE* Code _____ Words _____

From *Mesaba* To *Titanic at Halifax*

See report for lat. 42 N 41.25 W
Long 49 W by log 503000 250000
heavy pack ice and great number
large icebergs also field ice
Weather good clear
Dedly Received Thanks sent
to about 10 o'clock as will be
in the PV
J Ha

Marconigramma inviato il 14 aprile dalla nave Mesaba al Titanic sul quale è scritto "Segnalazione di ghiacci da lat. 42 N a 41,25 N e da 49 W a 50.30 W. Avvistati: banchisa molto pesante, un gran numero di grandi iceberg e, anche un grande campo di ghiaccio. Tempo buono e sereno".

⁹ Secondo una recente dichiarazione di Lady Patten, nipote di Charles Lightoller, secondo ufficiale del Titanic sopravvissuto alla sciagura, il Titanic sarebbe affondato perché quando il primo ufficiale William Murdoch avvistato l'iceberg diede l'ordine di virare, il timoniere preso dal panico girò la nave dalla parte sbagliata e perse quindi 30 preziosi secondi. In assenza di una verità accertata, in occasione del centenario dell'affondamento non sono da escludere altre ipotesi più o meno fondate e comunque non più verificabili.



Il disastroso naufragio del Titanic viene ricordato anche in questa cartolina spedita dalla Francia il 6.9.1912 "la grande nave Titanic della White Star Line, nella rada di Cherburg, la più grande del mondo affonda al largo di Terranova facendo numerose vittime". In realtà la nave raffigurata è la gemella Olympic.

Inizialmente nessuno si rese conto della gravità della situazione, infatti l'impatto non sembrò così catastrofico in quanto avvenne sotto la superficie dell'acqua e non fu frontale, la nave strisciò lateralmente contro l'iceberg senza creare grossi sussulti, ma lo squarcio che provocò era lungo 90 metri. Alcuni passeggeri che allarmati erano saliti sul ponte furono infatti tranquillizzati dagli uomini dell'equipaggio.¹⁰

Il comandante si recò nella cabina del telegrafo senza fili annunciando che la nave aveva urtato un iceberg, ed ordinò al marconista Phillips di tenersi pronto ad inviare il segnale di soccorso ma di attendere prima ulteriori ordini.

Fu sufficiente un rapido sopralluogo per constatare che le paratie dei compartimenti stagni non avevano retto ad uno squarcio così ampio e che la nave imbarcando grandi quantità d'acqua, sarebbe affondata nel giro di poche ore. L'ampio squarcio aveva interessato sei dei sedici compartimenti stagni. Il comandante si precipitò nella sala radio ed ordinò di trasmettere il "segnale internazionale prescritto di soccorso". Nel frattempo erano trascorsi circa 20 minuti.

Nel libro "Marconi" di Orrin E. Dunlap la cui prefazione è scritta dallo stesso Marconi (che ebbe anche l'occasione di esaminare le bozze di stampa), così vengono descritte le fasi successive:

¹⁰ Dalle analisi eseguite sullo scafo ritrovato in fondo all'oceano si è potuto stabilire che lo squarcio non era stato provocato dallo sfondamento delle lamiere ma dal cedimento dei chiodi che univano fra di loro le lamiere dello scafo e dall'indebolimento dell'acciaio dovuto alla bassa temperatura dell'acqua.

Si è anche ipotizzato che se la nave avesse mantenuto la sua direzione, ci sarebbe stato un forte impatto frontale contro l'iceberg, ma si sarebbero danneggiati soltanto i primi due compartimenti stagni e con ogni probabilità il Titanic, pur malconco, avrebbe potuto proseguire la navigazione verso New York.

“Phillips afferrò il tasto: il suo polso si alzava e si abbassava. La scintilla scoccò nello spinterometro. Magiche ombre danzavano sulla parete nella luce dei lampi elettrici. Il CQD si slanciò nell'aria della notte, battendo le ali nell'oscurità, nella speranza che qualcuno lo potesse udire.

« Venite subito, abbiamo urtato contro un iceberg. È un segnale di CQD, O. M. (Old Man = vecchio mio).¹¹

“Trasmettete SOS: è un nuovo segnale e potrebbe essere questa l'ultima volta che vi sia dato di mandarlo” suggerì scherzosamente Harold Bride, il ventiduenne e più giovane marconista. Il personale del telegrafo senza fili condivideva l'opinione degli architetti navali: il maestoso Titanic non poteva essere trafitto e spedito sul fondo dell'Atlantico da un iceberg, ma gli iceberg sono i diavoli del mare nelle acque nordiche.

Phillips inframmezò il CQD con dei SOS.

« CQD SOS da MGY (nominativo del Titanic).

Urtato contro un iceberg, affondiamo rapidamente. Venite in nostro soccorso. Posizione lat. 41°, 46' N., long. 50°, 14' O., MGY”.

Il piroscafo *Frankfurt* rispose subito, così pure il *Carpathia*, che era la nave più vicina a circa 60 miglia e successivamente anche l'*Olympic*, la nave gemella del *Titanic* (distante 200 miglia), il *Virginian*, il *Baltic*, il *Bima*, il *Mount Temple*, il *Frankfurt*, l'*Amerika*, il *Parisien* e il *Provenze*, ma tutti erano molto lontani dal luogo della collisione.

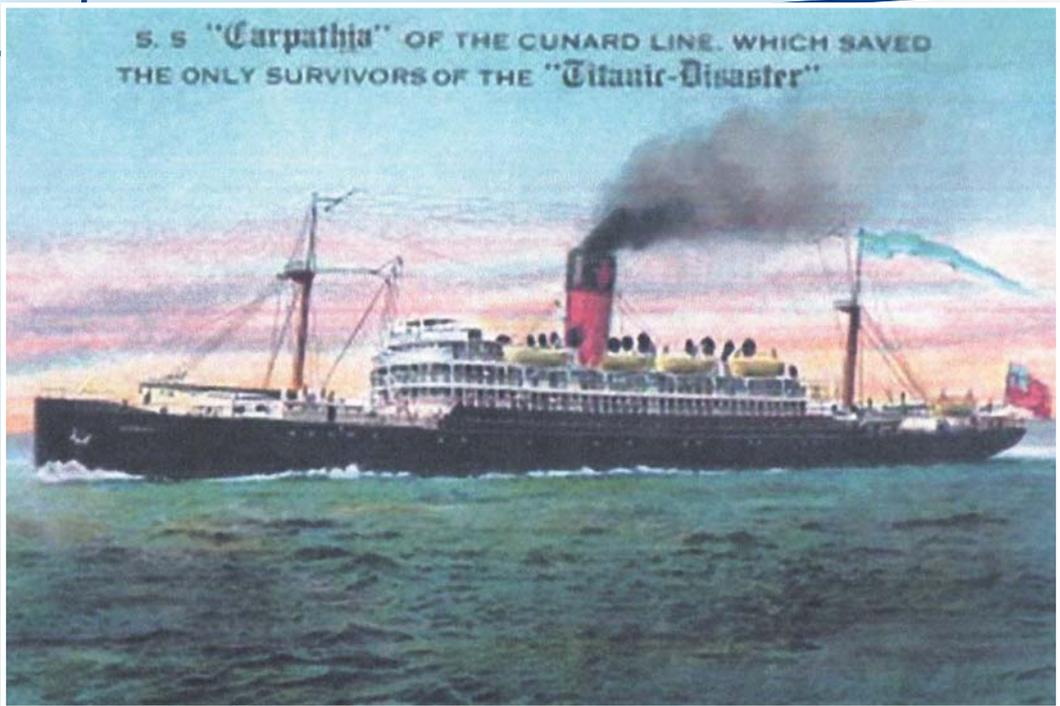
Bride si precipitò sul ponte per riferire al comandante che il *Carpathia* si stava dirigendo verso di loro a tutta forza, ma che avrebbe impiegato circa quattro ore per raggiungerli.¹² Il ponte era ormai gremito da passeggeri che iniziavano a rendersi conto della gravità della situazione. L'inaffondabilità del *Titanic* era soltanto un mito che stava per essere clamorosamente smentito.

Mentre il *Titanic* continuava a imbarcare acqua ed iniziava a piegarsi in avanti, l'orchestra della nave nel salone di prima classe, dove erano radunati molti passeggeri, iniziò a suonare musica allegra nel tentativo di risollevarne il morale dei passeggeri. L'orchestra continuò a suonare fino alla fine; poco prima che il *Titanic* affondasse alcuni superstiti sulle lance di salvataggio sentivano ancora risuonare le note di “Più vicino a te, mio Dio” (in inglese: “Nearer, My God, To Thee”), un inno religioso molto noto nel mondo anglosassone. Nessuno dei musicisti si salvò; nessuno di loro cercò di salire sulle scialuppe.¹³

¹¹ CQD (— · — · — · — · — · — ·) era il segnale di soccorso radiotelegrafico in codice Morse per chiedere aiuto e assistenza ad altre navi. È composto da CQ, indicativo di chiamata generale indirizzata a tutte le stazioni, seguito da D che sta per distress (in pericolo) anche se tradizionalmente gli si attribuiva il significato di *Come Quick, Distress* (Presto, venite, siamo in pericolo!). Dal 1908 fu introdotto il più famoso SOS, tradizionalmente noto come *Save Our Souls* (Salvate le nostre anime), costituito da tre punti, tre linee e altri tre punti (· · · — — — · · ·) molto più facile da riconoscere e da decifrare e che lentamente sostituì il precedente CQD.

¹² Il *Carpathia* era un piroscafo della Cunard da 13.600 tonnellate, comandato da Arthur H. Rostron, che era salpato da New York diretto in Europa con 735 passeggeri. Il suo marconista H.T. Cottam udì per un puro caso la richiesta di soccorso del *Titanic*. Era da poco passata la mezzanotte e tolse le cuffie stava per svestirsi per andare a dormire quando per un puro scrupolo gli venne in mente di richiamare il *Titanic* (MGY) e ricevette così la richiesta di soccorso.

¹³ Questo fu il brano musicale più comunemente testimoniato dai sopravvissuti, secondo altri si trattava del canto “Autunno”. Resta comunque il fatto che i musicisti si comportarono da eroi.



La nave Carpathia della Cunard Line che accorsa in seguito all'SOS del Titanic mise in salvo i superstiti.

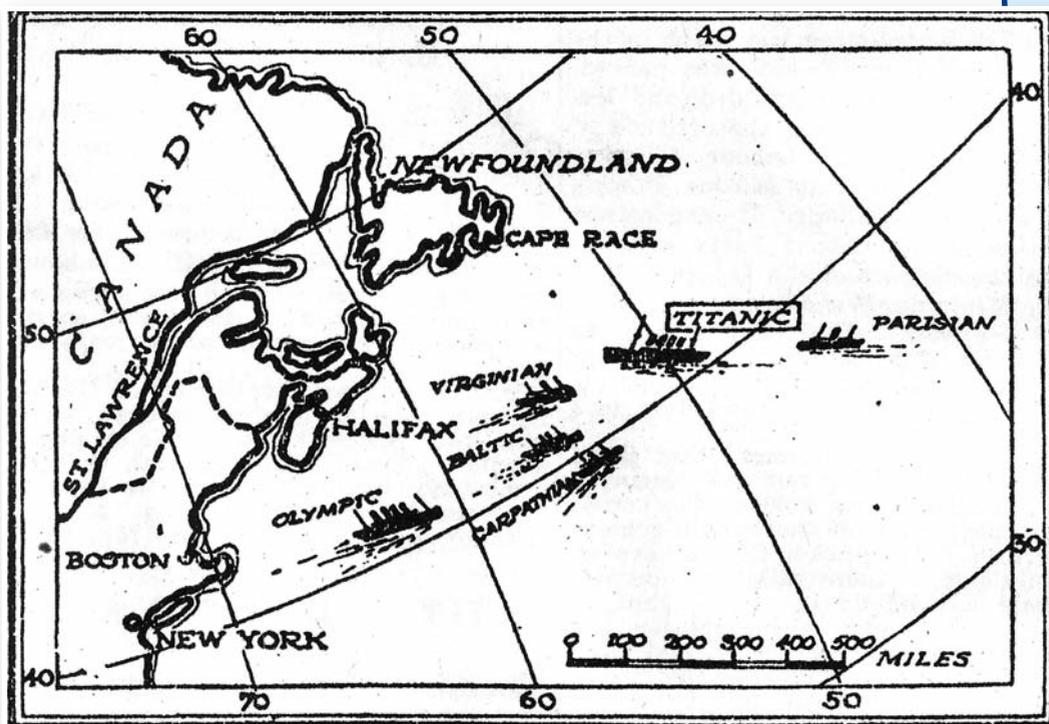
Verso l'una di notte, mentre l'acqua era salita fin quasi al ponte superiore, molti passeggeri ormai presi dal panico cercavano una via di scampo mentre in altri era ancora forte la convinzione che quella grande nave non poteva affondare. Il comandante diede l'ordine di calare in mare le prime lance di salvataggio dando la precedenza alle donne e ai bambini e, secondo alcuni, privilegiando i passeggeri di prima e seconda classe. Le operazioni si svolsero fra una grande confusione e disorganizzazione anche perché l'equipaggio non era stato adeguatamente addestrato per un evento di questa gravità. Il risultato fu che molte scialuppe furono calate in mare semi vuote.¹⁴

Verso le 01,30 il Comandante tornò nella cabina radiotelegrafica e disse che la sala macchine era completamente allagata e che le dinamo avrebbero presto cessato di funzionare. Rivolgendosi poi ai due marconisti che erano ancora al loro posto, disse: *"Ragazzi, avete fatto tutto il vostro dovere. Non potete fare più nulla. Abbandonate la vostra cabina. Pensate a voi stessi. Vi lascio liberi dal servizio. Ormai non c'è altro da fare. Si salvi chi può."*

Nonostante ciò Phillips assistito dal suo aiutante Bride continuò a trasmettere, al ritmo di quindici parole al minuto, messaggi di SOS nella speranza che qualche

¹⁴ Alla fine il bilancio dei sopravvissuti fu di 705 persone contro una capacità complessiva delle scialuppe di salvataggio di 1.178 persone. Anche considerando che alcune persone morirono sulle scialuppe soprattutto per il grande freddo, la differenza fra le persone salvate e la loro capacità (473) dimostra che molte scialuppe furono calate in mare semi vuote.

nave munita di apparati radio si stesse avvicinando e ricevuto il messaggio potesse accorrere a prestare soccorso, fino a quando l'acqua non iniziò ad invadere la cabina radio. I segnali divennero sempre più deboli finché venne bruscamente a mancare l'energia elettrica e i segnali cessarono. A quel punto abbandonarono la cabina radio: Phillips iniziò a correre verso poppa mentre Bride trascinato in mare da un'ondata si mise a nuotare vigorosamente per non essere risucchiato dalla nave che stava affondando "come un'anatra nell'atto di tuffarsi". L'ultimo messaggio inviato dal *Titanic* venne ricevuto molto debolmente dal *Virginian* alle 02,10, dieci minuti prima dell'affondamento a dimostrazione dell'abnegazione e del senso del dovere dei due radiotelegrafisti.



Showing approximate position of other vessels at time *Titanic* struck

Mapa, tratta dal *The Daily News* del 16 aprile che illustra le posizioni approssimate del *Titanic* e delle navi che raccolsero il messaggio di SOS. Come si nota manca il *Californian* che aveva la stazione radio spenta.



Prima pagina della "Domenica del Corriere" del 28 aprile in cui viene illustrato il Titanic che affonda e i superstiti sulle scialuppe di salvataggio che assistono impotenti.

IL TITANIC AFFONDA

Alle 2,17 del 15 aprile 1912 il *Titanic* con ancora circa 1.500 persone a bordo, cominciò ad affondare con la parte anteriore, mentre la parte poppiera si innalzò verso l'alto fino a formare un angolo di quasi 45°; poco dopo i naufraghi sulle lance videro diminuire l'inclinazione della poppa, segno che la nave si era spezzata in due tronconi, per poi inabissarsi completamente fino a raggiungere il fondo del mare a 3.800 metri. Alle 2,20 di lunedì 15 aprile la tragedia era compiuta.

Mentre il *Titanic* si inabissava, secondo la narrazione di un fuochista: *il comandante Smith si gettò in mare dal ponte di passeggiata con un bimbo stretto teneramente nelle braccia. Nuotò verso una barca di salvataggio, vi pose al sicuro il bimbo, vi rimase attaccato un istante e scivolò via.*

Indossava una cintura di salvataggio. Per una seconda volta si aggrappò al fianco dell'imbarcazione poi si tolse la cintura, la buttò in acqua e scomparve, dicendo: «Voglio seguire la nave».

I momenti successivi furono tragici con i passeggeri caduti in mare che cercarono, nella

maggior parte dei casi inutilmente, di raggiungere le lance di salvataggio che si erano allontanate per evitare il rischio dovuto all'affondamento del transatlantico.

Harold Bride, l'aiuto radiotelegrafista pur con i piedi semicongelati e feriti, si salvò riuscendo a salire a bordo di un battello portatile mentre Phillips morì per assideramento; la temperatura dell'acqua era infatti intorno a zero gradi. Il suo corpo non venne mai ritrovato.

Alle prime luci dell'alba, intorno alle 4,20, due ore dopo l'affondamento, giunse finalmente sul posto il *Carpathia*, che al comando del capitano Rostron aveva viaggiato a tutta forza evitando iceberg e lastre di ghiaccio. Si rese conto dell'immane tragedia quando al posto della grande sagoma del *Titanic* vide solo scialuppe di salvataggio che galleggiavano fra molti detriti. I naufraghi che erano sopravvissuti, in tutto 705, furono tutti tratti in salvo e a bordo ci fu una gara di solidarietà per offrire abiti asciutti, conforto e posto nelle cabine occupate dai passeggeri.¹⁵

Quando fu pieno giorno, si vide uno spettacolo che incuteva paura; intorno alla nave si contarono ben 25 iceberg di grandi dimensioni, una distesa di banchi di ghiaccio e di iceberg più piccoli. Le segnalazioni allarmate fatte durante la gior-



Stampa d'epoca, opera del pittore tedesco Willy Stöwer, che illustra l'affondamento del Titanic.



Fotografia di una scialuppa di salvataggio con alcuni naufraghi a bordo realizzata da un passeggero a bordo del *Carpathia*.

¹⁵ Le prime notizie, pubblicate da vari giornali, riferivano di 868 superstiti imbarcati sulla nave *Carpathia*, ma anche sul numero finale dei sopravvissuti ci sono divergenze secondo le varie fonti. Sul *Carpathia* furono raccolti 705 naufraghi così suddivisi, 214, su 900 (23,8%) dell'equipaggio, 199 su 329 (60,5%) passeggeri di prima classe, 119 su 285 (41,8%) di seconda classe e 175 su 709 (24,7%) di terza classe. La maggior parte dei sopravvissuti erano donne. Si salvarono anche 5 dei 35 cani che erano a bordo.



Una scialuppa di salvataggio del Titanic, piena di naufraghi, viene issata a bordo della nave Carpathia giunta per prima sul luogo del naufragio.



Il marconista del Titanic Bride, appena tratto in salvo con i piedi congelati assieme a Cottam, il marconista del Carpathia.

nata del 14 aprile dalle navi che navigavano in senso opposto a quello del *Titanic* si dimostrarono purtroppo veritiere se non addirittura ottimistiche.

Il Comandante del *Carpathia* fece rotta verso New York per sbarcare i superstiti e tramite messaggi radio avvertì le altre navi che stavano sopraggiungendo che i superstiti del *Titanic* erano stati salvati e presi a bordo e che, non essendoci ormai più nulla da fare potevano riprendere le loro rotte. Chiese invece al *Californian*, che avendo riacceso gli apparati radio intorno alle 6 del mattino, era stato informato della tragedia avvenuta, di trattenerci sul posto per avvistare e recuperare eventuali cadaveri. Ma, secondo il comandante Stanley Lord, non furono avvistati corpi senza vita e quindi dopo qualche ora anche il *Californian* riprese il suo viaggio.¹⁶

L'*Olympic*, che aveva installato una stazione radio potente, ritrasmetteva i messaggi che riceveva dal *Carpathia*, alle stazioni di terra fino a quando esse, durante la navigazione verso New York, furono direttamente raggiunte dalla stazione radio del *Carpathia* che aveva una potenza di trasmissione molto inferiore.

¹⁶Una nave appositamente inviata dalla White Star Line recuperò nella zona oltre 200 corpi senza vita. In totale furono recuperate da varie navi, nelle settimane successive, 330 delle 1.518 vittime del naufragio.

IL CALIFORNIAN

Secondo alcuni, fra i quali anche Marconi che riportò quanto riferitogli dal radiotelegrafista superstite Bride, un piroscafo da carico passò a brevissima distanza dal *Titanic*, ma non raccolse le richieste di soccorso in quanto non era munito di stazione radio a bordo. Questa eventualità, oggetto di molte polemiche e discussioni, non è mai stata realmente provata. Per molti infatti la nave che si trovava nelle vicinanze non era un piroscafo di passaggio e privo di radio ma era il *Californian* cioè la nave che aveva segnalato di essersi fermata, circondata dai ghiacci e dagli iceberg e che si trovava non lontana dal *Titanic*, tanto che un suo marinaio affermò di averne notato la sagoma, ma che non raccolse i messaggi di SOS in quanto il suo unico marconista, data l'ora, aveva spento la stazione radio ed era andato a dormire. Il *Californian* fu notato anche da alcuni marinai e passeggeri del *Carpathia* che valutarono si trovasse a una decina di miglia dal luogo in cui furono ritrovati i superstiti del *Titanic*. Dopo la collisione, oltre ai messaggi di richiesta di soccorso inviati con il



Titolo del giornale americano "The Times Dispatch" del 16 aprile. "Titanic, il Gigante della Star White Star Liner è affondato dopo una collisione con un iceberg durante il viaggio inaugurale. Almeno 1800 le vittime del più grande disastro del mare". Sulla sinistra: "L'allarme dato dalla radio ha richiamato altri bastimenti per aiutare il gigante del mare".



Vignetta che raffigura Marconi in piedi su una costa rocciosa con in mano da un lato una scialuppa e dall'altro una antenna. Una nave come il Titanic colpisce un iceberg tenuto stretto da Nettuno, il dio del mare, al quale Marconi dice "Posso batterti in qualsiasi momento se solo mi si dia un po' di più di queste scialuppe di salvataggio".

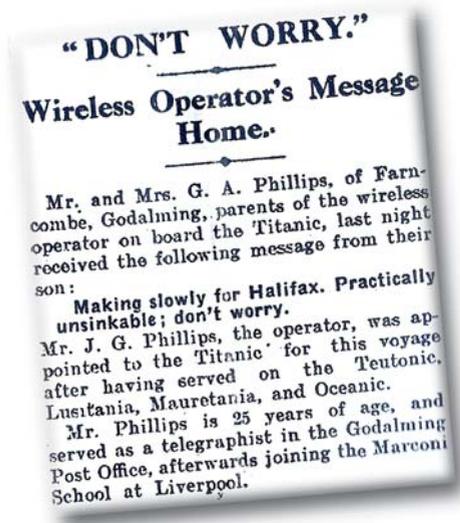
telegrafo senza fili, il comandante del *Titanic* ordinò anche di sparare dei razzi per segnalare una situazione di pericolo e una richiesta di aiuto. I razzi furono avvistati dal *Californian* e fu anche avvertito il comandante Lord che però non ritenne di dover svegliare il radiotelegrafista per verificare se c'erano dei messaggi di richiesta d'aiuto, ma si limitò ad ordinare di rispondere con segnali luminosi che certamente non furono visti dall'equipaggio del *Titanic* data la ridotta portata delle lampade e la presenza di foschia.

Durante le indagini svolte dalle due commissioni d'inchiesta non fu chiarito quanto fosse realmente accaduto; anche in quelle sedi ebbe maggior credito l'ipotesi che la nave che si trovava vicino al *Titanic* fosse il *Californian* e non una misteriosa nave di passaggio, anche se non si giunse ad appurare alcuna verità.

Fatto sta che il *Californian*, l'unico che si trovava ad una distanza tale da poter forse raggiungere il luogo della collisione prima dell'affondamento del *Titanic*, non recepì correttamente la richiesta di soccorso.¹⁷

Il suo comandante Lord, anche se non venne provata una sua diretta responsabilità, uscì malamente dall'inchiesta per le omissioni e la leggerezza con cui si era comportato.

¹⁷ In seguito al ritrovamento del relitto che ha permesso di accertare che la posizione segnalata dal *Titanic* non era corretta, c'è chi ipotizza che il *Californian* distasse tra le 17 e le 20 miglia e quindi era fuori dal raggio visivo e non avrebbe potuto raggiungere il *Titanic* in tempo utile per salvare i naufraghi. Questa possibilità rilancia in qualche modo l'ipotesi della nave sconosciuta, anche se resta il fatto che dagli atti delle inchieste risulta che i passeggeri del *Titanic* videro le luci di una nave anche dalle scialuppe di salvataggio e che dal *Californian* videro i razzi e le luci del *Titanic*, come ha dichiarato anche un marinaio davanti a un notaio il 19 aprile.



Breve articolo tratto dal giornale inglese The Daily News del 16 aprile in cui i genitori di Phillips, il radiotelegrafista del Titanic, assicurano che il transatlantico "praticamente inaffondabile" è trainato in salvo verso Halifax.

da un messaggio del radiotelegrafista del *Titanic*.

Insomma mancavano notizie certe ed autentiche. Per molte ore non si seppe che il *Titanic*, l'inaffondabile, era stato inghiottito nel fondo dell'oceano.

Era successo che dopo la richiesta di soccorso del *Titanic*, le stazioni terrestri, numerose navi e centinaia di radioamatori dilettanti avevano cominciato a trasmettere cercando di avere notizie con il risultato di un eccessivo ingombro dell'etere. In pratica chiunque avesse a disposizione un apparecchio di telegrafia senza fili lungo la costa, aveva cominciato a trasmettere, senza pensare agli altri, e così il risultato fu una grande confusione senza controllo, per cui venivano messi insieme e comunicati al mondo, che attendeva notizie con ansia, mes-

saggi alterati e inesatti, come se fossero veri. La verità cominciò a delinearsi quando nel pomeriggio di domenica 15 aprile i messaggi radio dell'*Olympic* raggiunsero le stazioni di terra.

Il *Carpathia*, al comando del capitano Rostron, giunse nel porto di New York il giorno 18 aprile. Ad attenderlo erano assiegate sul molo oltre duemila persone fra cui molti giornalisti ansiosi di avere notizie di prima mano.

Marconi fu uno dei primi a salire sul *Carpathia* per accogliere i passeggeri scampati al naufragio ed ebbe a dire: *"Vale la pena di aver vissuto per aver dato a questa gente la possibilità di essere salvata. Sono fiero, ma vedo che molte cose dovranno essere fatte per la completa utilizzazione del telegrafo senza fili. Sarà necessario costringere ogni nave a dotarsi di due marconisti così che uno possa essere sempre di servizio"*.

Si recò poi in sala radio dove Bride e Cottam stavano ancora trasmettendo messaggi dei superstiti e si congratulò con i due marconisti per il loro senso del dovere e la loro abnegazione.

Le polemiche sulle notizie confuse e fuorvianti che si erano diffuse immediatamente dopo l'affondamento, come quella che il *Titanic* fosse lentamente rimorchiato verso Halifax con tutti i passeggeri salvi a bordo, si facevano sempre più forti e insistenti specialmente sui giornali che imputavano al *Carpathia* e al suo comandante la mancata comunicazione di notizie più puntuali.

Marconi allora ebbe a precisare *"Buon Dio, non ha fatto abbastanza la telegrafia senza fili in questa occasione, perché le siano risparmiati i rimproveri? Se voi*

Il naufragio del "Titanic", nel racconto dei superstiti

Il racconto del Telegrafista

L'intervista col telegrafista superstite del *Titanic* coperta dai diritti d'autore comprende tre colonne dell'*Evening New* di Londra che ne ha concesso la riproduzione al *New York Time*. Eccone i punti principali.

Il telegrafista Arold Bride dice che egli si era recato a sostituire il suo capo Phillips al posto radiotelegrafico, quando il capitano Smith entrando nella sua cabina, disse a Phillips: Abbiamo urtato contro un iceberg. Tenetevi pronti a lanciare un appello di soccorsi, ma non fatelo che quando ve lo avrò detto io. Passarono dieci minuti. Il capitano ritornò e disse: "Inviare l'appello". "Quale appello?" — chiese Phillips. Inviare quello che si trova nei regolamenti internazionali per un caso di infortunio. Nient'altro che questo, nient'altro". E Phillips cominciò a trasmettere i segnali, scherzando, perché, soggiunse Bride, noi non credevamo affatto a un disastro. Ci volle molto tempo ancora prima che ci rendessimo conto del fatto che la situazione era grave. Non dimenticherò mai nella vita il modo col quale il mio capo lavorò durante una quindicina di minuti. Io gli posi sotto le ascelle la cintura di salvataggio senza che cessasse di lavorare. Continuava ad inviare per l'aria le lettere S.O.S. segnalando l'infortunio.

Già era stata lanciata la penultima scialuppa: penetrai nella mia cameretta per prendere il denaro di Phillips allo scopo di consegnarglielo. Ritornando nella cabina, vidi un fuochista o un altro uomo dell'equipaggio, che si piegava al di sopra del mio capo sempre all'apparecchio e che tentava di levargli la cintura di salvataggio.

Allora ho fatto il mio dovere: spero bene di avere freddato quella canaglia e l'ho lasciato giacente sul bastimento. Dalla cabina il telegrafista Phillips corse alla parte posteriore della nave e non lo rividi più. La musica di bordo suonava un'aria popolare. Io, dice Bride, vidi sul ponte un battello portatile che parecchi uomini cercavano di aprire. Andai ad aiutarli quando fui portato via da una ondata che mi trasportò col battello. Questo si era rivoltato ed ero rimasto sotto di esso ma riuscii a liberarmi. Intorno a me centinaia di uomini nuotavano sostenuti dalla cintura di salvataggio. Io nuotavo con tutta la mia forza per allontanarmi dal Titanic che affondava ad una cinquantina di metri. Allorché il Titanic scomparve, riuscii ad aggrapparmi al battello portatile.

La scena intorno a me era terribile. Alcuni uomini nuotavano, altri venivano inghiottiti. Con parecchi uomini che con me erano riusciti a prendere posto nel battello portatile recitammo preghiere. Infine fummo raccolti a bordo di una scialuppa di salvataggio quantunque fosse già piena. Ci portarono infine a bordo del *Carpathia* e di là all'infermeria. Io vi ero già da alcune ore quando qualcuno venne a dirmi che il telegrafista del *Carpathia* estenuato dal lavoro stava male. Mi si chiese se potevo aiutarlo ma non potevo camminare. Mi sembrava di avere i piedi rotti. Mi recai al posto telegrafico con l'aiuto delle stampelle, presi la chiave del telegrafo e poi non sono più uscito nemmeno per un minuto dalla cabina dell'apparecchio. Il telegrafista del Titanic è un giovane di 22 anni

trasmettere, finché si avvicinò l'Olympic, che pure aveva raccolto l'appello del Titanic. L'Olympic con il suo apparecchio più potente ritrasmise a terra quello che il Carpathia comunicava. Perciò non vi fu modo di comunicare con le stazioni di terra, dopo che il Titanic era andato a fondo, finché l'Olympic non fu abbastanza vicino da raccogliere i segnali del Carpathia. Non si sarebbe dovuto prestare fede a tutti i messaggi che giunsero durante quell'intervallo. Io stesso ho mandato un lungo messaggio al Carpathia e non riuscii ad avere risposta."

Marconi era amareggiato soprattutto dal fatto che Phillips, che era rimasto al suo posto anche quando il comandante Smith lo aveva lasciato libero e che aveva anche sacrificato la sua vita e Bride che assieme a Cottam erano arrivati al limite della resistenza fisica nella stazione radio del *Carpathia*, dovessero subire pesanti critiche e venire in alcuni casi insultati sui giornali.

Alla fine si dovette riconoscere che il telegrafo senza fili di Marconi, aveva svolto il suo compito, che era stato quello di raccogliere gli avvertimenti di pericolo provenienti da diverse navi che avevano avvistato iceberg e banchi di ghiaccio e di lanciare messaggi di soccorso dopo la collisione. Non si poteva certo pretendere che impedisse che la nave a forte velocità si dirigesse contro un iceberg, non poteva nemmeno sostituirsi alle lance di salvataggio insufficienti, né poteva opporsi al fatto che Comandante e marinai troppo fiduciosi trascurassero i segnali di pericolo che arrivavano da più parti, sempre tramite la telegrafia senza fili. Questi compiti toccavano ad altri che, troppo sicuri di sé e della presunta supremazia della tecnologia con cui era stata costruita la nave, non li vollero o non li seppero affrontare in modo adeguato. In assenza della telegrafia senza fili la perdita del *Titanic* e dei suoi passeggeri, sarebbe rimasta, come avveniva in passato, un mistero del mare, senza che se ne conoscessero le cause e le responsabilità. Questa tragedia si può imputare a una forma di "presunta superiorità della tecnologia" che ha fatto sottostimare i rischi reali e conseguentemente ha condizionato i provvedimenti che dovevano essere presi sia dalle Istituzioni (ad esempio per il numero delle lance di salvataggio era necessario modificare una legge), sia dagli uomini responsabili della nave (ad esempio comportamenti e decisioni più prudenziali da parte del comandante della nave: minore velocità, maggiori controlli sul mare circostante specialmente di notte e in assenza di binocoli, più attenzione alla formazione del personale di bordo in situazioni di emergenza, ecc.).

I RICONOSCIMENTI A MARCONI

Per intere settimane Marconi fu ricoperto di onori e di articoli sui giornali che gratificavano la grande importanza della telegrafia senza fili.

Il Times di Londra, giornale che sosteneva Marconi fin dai suoi primi esperimenti, scrisse: *"Dobbiamo alla ricerca paziente di una branca delicata e difficile della scienza il fatto che il Titanic sia stato in grado con meravigliosa prontezza di far conoscere il pericolo che correva e di chiedere aiuto. Senza la telegrafia senza fili il disastro avrebbe potuto assumere proporzioni inimmaginabili e non ne avremmo saputo nulla per un periodo indefinito. Più di una nave ben*



16.4.1912 - Il ragazzo che vende i giornali tiene in mano la locandina dell'Evening News "Disastro del Titanic - Gravi perdite di vite umane".

costruita è infatti scomparsa in queste acque infestate da iceberg senza che una traccia sia rimasta ad indicare il suo destino".

I superstiti del *Titanic* vollero consegnare a Marconi, che si trovava ancora a New York, una targa d'oro coniata dallo scultore di origine russa Principe Paolo Trubetzkoi, in cui lo Scienziato era raffigurato come un Apollo che sparge scintille ai venti.

Anche nel corso della programmata Conferenza alla New York Electrical Society fu accolto da lunghi applausi che proseguirono quando fu letto un telegramma inviato da Edison per congratularsi. Il prof. Michael Pupin nel suo discorso ebbe a dire "Se potessi scegliere uno stemma per Marconi, sceglierei una corona sormontata da un globo in cui fossero incastonate in perle quelle magnifiche e significative lettere C Q D" e concluse lanciando questo appello "Se dobbiamo dare un nome alle onde elettriche non dobbiamo più chiamarle onde hertziane, ma onde Marconi. Perché sono sue".

Tornato a Londra ai primi di maggio, in una conversazione con il marchese Solaris Marconi affermò che se il *Carpathia* fosse stato dotato del radiogoniometro, appena ideato dagli italiani Bellini e Tosi, avrebbe rilevato l'esatta direzione da cui provenivano i messaggi del *Titanic* e sarebbe giunto sul posto almeno un'ora prima.¹⁸ Per questo motivo Marconi decise di acquistare subito il brevetto del ra-

¹⁸ La posizione segnalata dal *Titanic* era infatti inesatta, i naufraghi furono ritrovati dal *Carpathia* a diverse miglia dalla posizione segnalata.

diogoniometro per 40.000 sterline *“Potremo così rendere un nuovo importante servizio ai naviganti. Io penso sempre a chi va per mare. I servizi radio marittimi hanno sempre il primo posto nella mia mente”*. Marconi concluse la sua conversazione con Solari dicendo: *“Oh ... a proposito, io debbo ricordarmi della signorina del Lusitania. Senza il suo intervento e la sua insistenza io mi sarei imbarcato sul Titanic... ed avrei seguito la sorte dei suoi radiotelegrafisti; non avrei certo abbandonato la stazione radio”*.

LE INCHIESTE

Furono aperte due inchieste una immediata negli Stati Uniti e una successiva in Gran Bretagna dove anche Marconi e l'aiuto telegrafista Bride furono chiamati a testimoniare, ma in pratica pur tra mille polemiche e reciproche accuse, fra chi sosteneva che la nave andasse ad una velocità eccessiva e chi invece classificava l'accaduto come un evento non prevedibile, non si approdò praticamente a nulla: non venne individuato un colpevole né emersero responsabilità singole o di gruppi. La commissione d'inchiesta americana riconobbe però come *“esempio di devozione al dovere degno delle lodi più alte”* il rifiuto di Phillips e Bride di abbandonare il loro posto nella cabina radio, anche quando l'acqua era ormai salita anche al ponte superiore.

In seguito furono prese importanti decisioni relative alla sicurezza della navigazione come ad esempio l'obbligo di avere un numero adeguato di scialuppe di salvataggio e un servizio internazionale di vigilanza per gli iceberg nell'Atlantico settentrionale (International Ice Patrol), tuttora operante. In particolare per quanto riguarda la telegrafia senza fili fu deciso che le navi passeggeri dovevano essere munite di apparecchi trasmettenti di maggior potenza, in grado di raggiungere sia le due sponde dell'oceano sia le navi che si potessero trovare nelle vicinanze. Anche le scialuppe di salvataggio, qualche tempo dopo furono munite di apparecchi radiotelegrafici per poter comunicare con i soccorritori in arrivo. Infine fu ravvisata la necessità che a bordo dovevano trovarsi due radiotelegrafisti in modo da poter garantire una presenza continua nella sala degli apparati trasmettenti e riceventi.



Marconi con Godfrey Isaacs, l'allora amministratore delegato della Società Marconi, chiamati a testimoniare nell'inchiesta britannica sul disastro del Titanic.



Foglietto di quattro francobolli di posta locale di Vinnitsa (Ucraina) che uniti raffigurano il relitto della prua del Titanic in fondo all'oceano dipinto da Ken Marshall, il pittore del Titanic.

IL RITROVAMENTO DEL TITANIC

L'interesse dell'opinione pubblica sull'affondamento del *Titanic* con i suoi risvolti drammatici e umani non si è spento progressivamente con il passare del tempo come accade in genere per la maggior parte degli eventi, ma è continuato ispirando una mezza dozzina di film e molti libri in cui ciascun autore ha cercato di ricostruire la verità su quel dramma, oltre a infiniti articoli di giornali e trasmissioni televisive che hanno di volta in volta cercato di sottolineare un particolare argomento. Tutto

ciò ha incoraggiato, a partire dal 1953, molte organizzazioni a cercare di localizzare il relitto e tentarne il recupero, ma soltanto il primo settembre 1985 con sofisticate apparecchiature si riuscì a localizzare i resti del *Titanic*, abbastanza distanti dal luogo che era stato segnalato nelle richieste di soccorso. Successivamente con il batiscafo Alvin a cui era collegato un robot equipaggiato con telecamere e macchine fotografiche, è stato possibile anche all'uomo vedere, fotografare e riprendere i due tronconi della nave e numerosi oggetti sparsi sul fondo del mare a 3.800 metri di profondità.

Il recupero dei tronconi del *Titanic* è stato tentato, ma senza successo, per l'eccessivo peso e per l'indebolimento della struttura metallica della nave dovuta all'azione della ruggine e dei batteri che lentamente la stanno divorando.

Altre successive spedizioni hanno anche permesso di recuperare migliaia di oggetti, dando origine a molte polemiche come ad esempio su chi può detenere i diritti sul relitto ritrovato e sugli oggetti che conteneva.

In occasione del centenario dell'affondamento, un'agenzia canadese ha organizzato addirittura una lussuosa crociera che permette ai turisti di scendere sul fondo del mare a bordo di un mini-sommersibile da due posti e esplorare da vicino i resti del *Titanic*. L'immersione richiede circa tre ore per scendere sul fondo marino e altrettante per risalire, per una durata totale di circa 10 ore e un costo di 60.000 dollari.¹⁹

Continua così il mito del *Titanic*, fatto di tragedie, di misteri, di leggende e di emozioni che poche altre sciagure sul mare, e non solo, hanno potuto eguagliare.

¹⁹ Il fondale in cui si trovano i resti del *Titanic* è a circa 640 km dall'isola canadese di Terranova (St Johns - Newfoundland), la località in cui Marconi, nel 1901, ricevette i primi segnali radio che attraversarono l'Atlantico provenienti da Poldhu in Cornovaglia.

COSTA CONCORDIA: UNA COLLISIONE DEI NOSTRI GIORNI

Le emozioni e lo stato di sconforto che si provano pensando al *Titanic* sono state rivissute nel gennaio di quest'anno (2012) con la tragedia della *Costa Concordia* naufragata davanti all'isola del Giglio, con 4229 persone a bordo (3.216 passeggeri e 1013 persone dell'equipaggio). Come il *Titanic* anche la nave *Concordia* ha avuto uno squarcio di circa 80 m a causa dell'impatto, non con un iceberg, ma con uno scoglio che si è trovato sulla rotta non autorizzata che il Comandante Schettino ha seguito per fare "l'inchino", all'isola del Giglio avvicinandosi troppo alla costa. La nave non è affondata in quanto essendosi avvicinata, con una successiva manovra, agli scogli dell'isola del Giglio, si è adagiata, piegandosi di circa 80° sulle rocce antistanti. Anche in questo caso il naufragio è avvenuto in un tempo molto breve: meno di due ore dal momento dell'impatto. L'incidente è avvenuto venerdì 13 gennaio alle ore 21,42; il comandante non ha dato subito l'allarme e l'ordine di evacuazione, ma ha colpevolmente minimizzato l'accaduto asserendo che si trattava di un guasto ai generatori elettrici. È stata la Capitaneria di porto di Livorno a contattare la nave, messa in allarme dalla stazione dei carabinieri di Prato che erano stati avvisati a loro volta da un passeggero della nave che si era reso conto della gravità della



La nave da crociera *Costa Concordia* adagiata sui fondali rocciosi dell'isola del Giglio dopo che per una manovra azzardata ha subito uno squarcio di circa 80 m. In primo piano il faro del porto dell'isola del Giglio e le scialuppe di salvataggio (foto R. Vongher - Wikipedia).

situazione. Anche alla Capitaneria di porto il comandante ha comunicato che si trattava di un semplice guasto elettrico a cui stavano cercando di porre rimedio. Soltanto alle 22,58, un'ora e un quarto dopo l'incidente, il Comandante, che poco dopo ha abbandonato la nave lasciando i passeggeri in balia di se stessi, ha dato l'ordine di evacuare la nave che ormai stava inclinandosi pericolosamente, tanto che molte scialuppe di salvataggio non hanno potuto essere calate in quanto non riuscivano a scendere, impattando contro lo scafo della nave. Le operazioni di salvataggio si sono concluse verso le tre di notte con la lodevole partecipazione della Protezione Civile che è intervenuta anche con elicotteri, della Guardia Costiera, dei Vigili del Fuoco e della popolazione dell'isola che si è prodigata all'inverosimile per prestare una prima assistenza ai passeggeri che sbarcavano impauriti ed infreddoliti. Fortunatamente il numero dei morti non è stato drammatico come nel caso del *Titanic*, ma 30 persone hanno perso la vita e 2 risultano ancora disperse. Il rammarico è che se l'allarme fosse stato dato immediatamente, forse si potevano salvare tutti. Anche in questo caso una tragedia del mare causata dall'eccessiva sicurezza trasmessa al comandante della nave dalla presunta supremazia della tecnologia.

Giuliano Nanni

Bibliografia

Libri:

- "Il viaggio inaugurale del Titanic" di Marcus Geoffrey – Ed. Mursia – 1972
 "I due Titanic" di Robin Gardiner e Van der Vat Dan - Ed. Piemme - 1997
 "Marconi" di Orrin E. Dunlap – Ed. Bompiani – 1938
 "Guglielmo Marconi" di W.P. Jolly – Ed. Mursia - 1974
 "Marconi" di Luigi Solari – Ed. Odoja - 2011
 "Marconi" di Degna Marconi Paresce – ed. Mondadori
 "Mio marito Guglielmo" di Maria Cristina Marconi – ed. Rizzoli

Siti internet

- <http://www.marconicalling.com>
www.fgm.it
<http://www.titanicdiclaudiobossi.com>
http://www.raffaelestaiano.com/il_titanic.html
<http://www.titanic1912.fan-club.it>
http://it.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic
www.radiomarconi.com
www.marconifilatelico.it

Filmati

- http://www.youtube.com/watch?v=pun18bi_0-g&feature=related
<http://www.youtube.com/watch?v=6Z7REEnwKOQ>
<http://www.youtube.com/watch?v=xD9-z6Nw2FM&feature=fvwp&NR=1>
http://www.youtube.com/watch?v=i_b56m0JMn8

Capita spesso, anche negli eventi più tragici, che ci siano personaggi o testimonianze che meritano di essere ricordati per la loro particolarità. Vi presentiamo brevemente tre storie che hanno sollecitato il nostro interesse:



Millvina Dean L'ultima superstite

Millvina Dean, l'ultima superstite del Titanic alla "Titanic Convention" di Southampton dell'aprile 1999.

Millvina Dean era imbarcata sul *Titanic* in una cabina di terza classe con la sua famiglia: padre, madre ed un fratello. Era la più piccola fra tutti i passeggeri, aveva infatti soltanto due mesi, e fu anche la più giovane sopravvissuta. Il padre si accorse subito della gravità della collisione con l'iceberg e dopo avere infilato la bambina in una sacca di tela riuscì a farla salire, assieme alla madre e al fratello, sulla scialuppa di salvataggio n.13. Il padre invece non sopravvisse in quanto nell'imbarco sulle scialuppe di salvataggio venne data la precedenza alle donne e ai bambini e quindi la famiglia venne separata.

Millvina Dean, tornò a vivere con la madre in Gran Bretagna dove è morta all'età di 97 anni, il 31 maggio 2009, dopo che per alcuni anni era rimasta l'ultima superstite del *Titanic* ancora in vita.

Per vedere il video su Millvina Dean:

<http://www.youtube.com/watch?v=kyt7ZD2yYeU&feature=related>

Cartolina commemorativa dei radiotelegrafisti Phillips e Bride del Titanic, con la firma autografa di Millvina Dean.



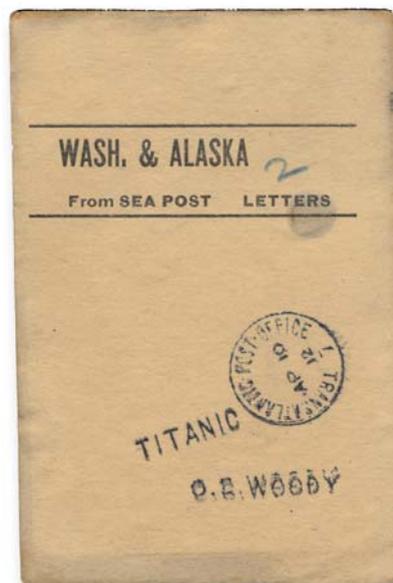
Il ricordo del Signor Woody

Nella drammatica vicenda dell'affondamento del *Titanic* vi è una storia particolare, un frammento che val la pena ricordare.

Sulla base di uno specifico accordo stipulato sin dal 1905 fra le Autorità Postali inglesi ed americane, tutte le navi della White Star Line erano utilizzate nel trasporto della posta fra la Gran Bretagna e New York. In ogni nave un apposito locale doveva essere adibito ad ufficio postale, dove personale delle poste inglesi e americane avrebbe congiuntamente trattato la corrispondenza loro affidata nei vari porti di scalo o dai passeggeri. Le navi avevano in dotazione un annullo tondo del tipo "Transatlantic Post Office" (quello del *Titanic* era contrassegnato con il numero 7) e un timbro con il nome della nave.

Il contenuto dei 3.364 sacchi di posta caricati sul *Titanic* veniva smistato e suddiviso per Stato di destinazione.

Dopo la collisione uno dei primi compartimenti ad essere allagato fu quello dove era stivata la posta. I sacchi di posta iniziarono a galleggiare e i cinque impiegati postali, due inglesi e tre americani, aiutati da alcuni camerieri cercarono di mettere in salvo le lettere, trasferendo almeno i duecento sacchi di raccomandate ai piani superiori. Purtroppo questo loro spirito di servizio fu pagato con la vita, in quanto non riuscirono a salire sulle scialuppe di salvataggio. Uno di loro, l'americano Oscar Scott Woody, che compiva 44 anni proprio il 14 aprile, fu particolarmente sfortunato. Impiegato modello, da due anni prestava servizio negli uffici postali sui transatlantici e percepiva intorno ai mille dollari all'anno. Era arrivato in Europa sul *Kaiser Wilhelm der Grosse* e il suo capo lo aveva spostato sul *Titanic*. Il suo corpo fu ritrovato solo nove giorni dopo il disastro in uno stato tale che si decise di seppellirlo in mare. Nella tasca della giacca, insieme ad alcuni effetti personali fu trovato un gruppo di etichette già predisposte per essere messe sui pacchi di posta selezionata, con il nome dello stato di destinazione, i timbri della posta ed infine un timbro con il suo nome. Esse documentano il servizio postale del *Titanic* in modo molto nitido. Nel novembre 2003 il Governatore della Carolina del Nord istituì una "giornata di Oscar Scott Woody" a Roxboro, la sua città natale.



Etichetta già preparata per essere messa su un pacco di posta destinato agli Stati dell'Alaska e di Washington. (Immagine gentilmente concessa dallo Smithsonian National Postal Museum di Washington).

Lo Zio Giovanni

Testimone e cameriere a bordo del Carpathia

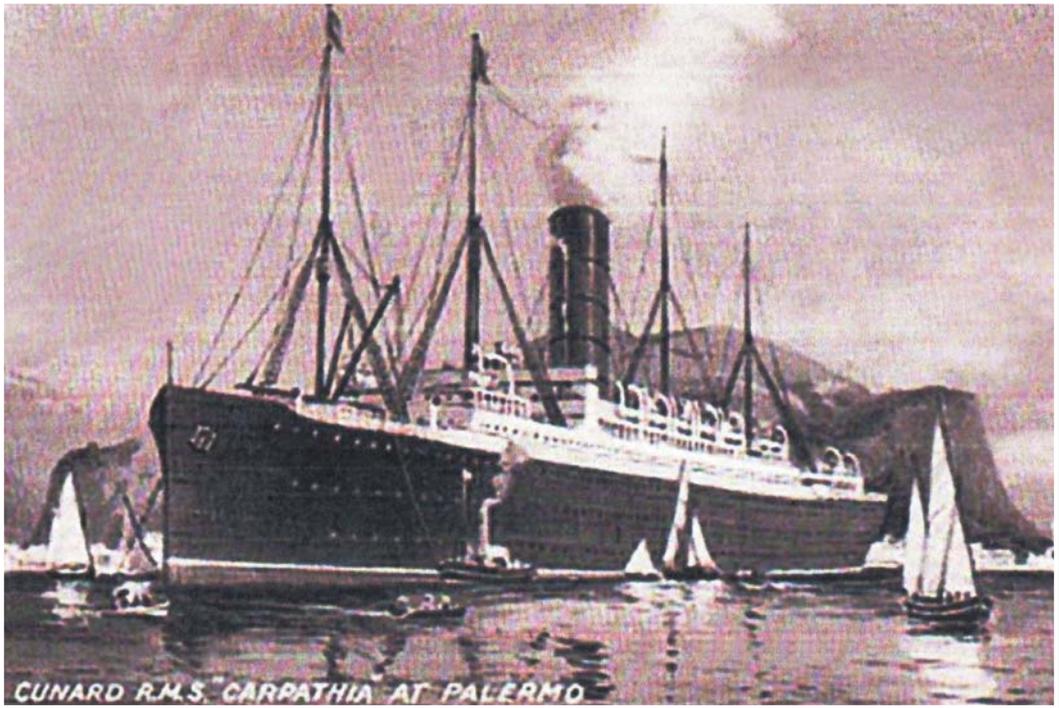
Quando ero bambino, nel 1959, mentre i miei genitori si recavano al lavoro, stavo spesso con questo signore che noi chiamavamo zio Giovanni, ma che in realtà era un amico di mio nonno. All'epoca zio Giovanni aveva circa 71 anni e di cognome si chiamava Zuliani, classe 1888. Lui ci raccontava che da giovane faceva il cameriere e nel 1910 essendo senza lavoro, assieme ad un amico dal natio Piemonte era andato a Palermo, dove, dopo varie peripezie era riuscito a imbarcarsi sulla nave da crociera *Carpathia* in qualità di aiuto cameriere. Raccontava che era una bellissima nave, lussuosa e piena di luci e con un equipaggio splendido. A bordo i passeggeri erano uomini ricchi e donne bellissime che sfoggiavano abiti e cappelli all'ultima moda e che potevano permettersi di viaggiare anche per mesi da una capo all'altro della terra. Anche il comandante era una brava persona anche se lo sguardo era burbero e severo: si chiamava Arthur H. Rostron soprannominato dall'equipaggio "Il Delfino" per la maestria che dimostrava nel comando della sua nave e nel gestire con garbo i suoi passeggeri. Dalle sue parole si evinceva che amava di più la sua nave che tutte le donne che gli stavano intorno. Lo zio Giovanni, nei momenti di libertà aveva stretto amicizia con il radiotelegrafista, conversando con lui approfittava per imparare un po' di inglese. Ricordo che un giorno lo zio Giovanni ci raccontò questo episodio: *"Nel 1912 avevo 24 anni e sul Carpathia stavamo tornando da un magnifico viaggio in terre lontane e la nostra rotta era Gibilterra. La notte si presentava tranquilla, il mare era piatto e in cielo brillava una bellissima luna. Mi ero appena addormentato, quando suonò l'allarme; "il Delfino" ci voleva tutti sopra in coperta per dirci che era arrivato un S.O.S. dal Titanic*



Giovanni Zuliani
(collezione
Orso Giaccone).



**Il comandante
del Carpathia
Arthur Rostron.**



La nave Carpathia della Cunard Line che per prima raggiunse i naufraghi del Titanic, li raccolse a bordo e li trasportò fino al porto di New York. (collezione Orso Giaccone).

che stava affondando e che bisognava mettersi tutti al lavoro per arrivare a soccorrerlo nel minor tempo possibile. Abbiamo sgomberato tutta la prua e steso per terra dei teli di caucciù, abbiamo preparato delle cataste di coperte mentre il medico di bordo apprestava delle barelle e il necessario per soccorrere e medicare i naufraghi. Il comandante dette l'ordine di virare la nave e di evitare di accendere le luci per non consumare ulteriore energia che serviva per spingere la nave a tutta velocità. Io intanto ero sceso in cucina con altri a preparare cibi caldi e riempire grossi termos di latte e caffè caldi. Dopo aver viaggiato alcune ore a forte velocità arrivammo in un mare diverso: abbiamo visto galleggiare sull'acqua montagne di ghiaccio più alte della nave. Intorno alle ore 04.20 del 15 aprile 1912 arrivammo sul luogo del disastro, sono uscito dal ponte di prua e ho visto una scena da brivido: tante scialuppe che galleggiavano come morte, pezzi di legno, tante valigie e molti salvagente che galleggiavano. Molte persone anche a bordo delle scialuppe erano morte gelate per il grande freddo. Abbiamo issato a bordo tantissime persone, pochi erano i feriti ma tanti erano fuori di testa per lo spavento, e questo ricordo terribile me lo porterò fino alla fine dei miei giorni. Bene ragazzi per oggi la storia è finita, domani ve ne racconterò un'altra meno triste."

Orso Giaccone Giovanni

Il Titanic nella filatelia

Molti Paesi negli anni hanno commemorato il *Titanic* attraverso la Filatelia, ricordando via via i vari anniversari con immagini sempre nuove e spesso molto originali. Vi presentiamo una selezione delle varie emissioni mondiali.



Francobollo inglese che commemora Guglielmo Marconi. Sullo sfondo il Titanic che affonda e segnale di SOS.



Le poste private olandesi hanno prodotto due francobolli personalizzati dedicati al Titanic.



Foglietto delle Bahamas emesso nel 1996 per commemorare il Centenario della radio.

Sono raffigurati il Titanic e il Carpathia con le rispettive stazioni radio. In alto scorrono le scritte CDQ - SOS e in basso le stesse sono scritte in alfabeto Morse.

Foglietto irlandese emesso nel 1999 per ricordare che l'ultimo porto da cui è salpato il Titanic l'11 aprile 1912 era quello irlandese di Queenstown.





Francobollo americano che commemora il film "TITANIC" di James Cameron del 1997 che è uscito quest'anno in una nuova edizione in 3D.



Foglietto del Lesotho che raffigura il Titanic mentre si avvicina all'iceberg.

Sono previste quest'anno numerose emissioni di francobolli e annulli filatelici. Ve ne presentiamo alcune in anteprima:



Serie di sei francobolli emessi dall'isola di Alderney, nel canale d'Irlanda, che raffigurano vari momenti del Titanic: la partenza, la richiesta di soccorsi con i razzi, lo scalone del Titanic, l'orchestra di bordo che suona, il comandante Smith, e l'affondamento.



Emissioni canadesi

A lato, foglietto che mette in evidenza l'imponenza del Titanic e delle sue eliche. Sotto, francobollo che raffigura il Titanic. In entrambi si intravede la rotta da Southampton ad Halifax.





Affrancatura meccanica e annullo commemorativo utilizzati dal Circolo Filatelico G. Marconi.

Due strisce di tre francobolli dell'isola di Man che illustrano il Titanic, la sua sala da pranzo, il comandante, l'affondamento, le scialuppe con i naufraghi e i giornali con le foto.



Foglietto belga in 3D che illustra il Titanic che affonda; in primo piano nei francobolli una scialuppa con i naufraghi.



Francobollo delle Isole Åland (Finlandia).



Serie di cinque francobolli di Gibilterra nei quali il Titanic è raffigurato nelle varie fasi: la costruzione nei cantieri di Belfast, in navigazione, l'impatto con l'iceberg, il calo delle scialuppe, l'affondamento.

La Stampa Americana e Marconi nei giorni del tragico naufragio

HOLLAND HOUSE
57th AVENUE AND 50th STREET
NEW YORK CITY

16th April 1902

Darlingest Buzzel -

I can't write more than a line or two to say that this appalling disaster of the Titanic (on which as you know I was to sail) will force me to stop here two or three days longer.

I've witnessed the most harrowing scenes of frantic people coming

here to me, and to the offices of the company to implore and beg us to find out if there might not be some hope for their relatives.

Lots of people I know Captain Smith, and other officers, the transmitters operators have gone down - but although only a few were saved everyone seems so very grateful to wireless - I can't go about New York without being mobbed and cheered worse than Italy -

God bless my own darling - love me always I love you - Luigi
X to the Christian -

«Carissima Buzzel,

non posso scrivere più di qualche riga per dirti che questo spaventoso disastro del Titanic (sul quale come sai stavo per imbarcarmi) mi costringerà a rimanere qui due o tre giorni in più.

Ho assistito a scene strazianti di persone disperate venute qui da e negli uffici della Compagnia a implorarci di scoprire se vi fosse qualche speranza per i loro parenti.

Un sacco di gente che conosco, il Capitano Smith e altri ufficiali, i due marconisti sono affondati - ma sebbene soltanto in pochi si siano salvati, tutti sembrano molto grati al "wireless". Non riesco ad andare in giro per New York senza essere assalito e acclamato. Peggio che in Italia. [...]

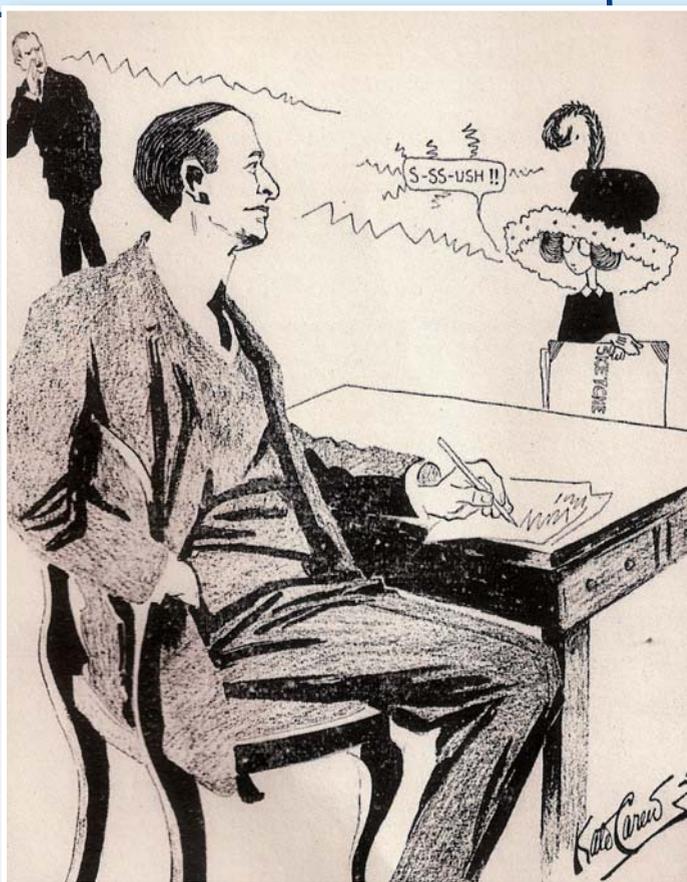
Questa lettera è la testimonianza più interessante e sicuramente la più "intima" delle intense e convulse giornate che Marconi visse a New York nell'aprile del 1912. Fu scritta in tutta fretta alla moglie Beatrice e senza dubbio in tale fretta Marconi commise errori, a cominciare da quello - piuttosto clamoroso - della data, 16 aprile 1912 (e non certo 1902!). Marconi si ritrovò ancora una volta ad essere protagonista di un avvenimento da prima pagina, nel quale la sua invenzione - il wireless - ebbe un ruolo determinante. Senza dubbio la vicenda del *Titanic* portò con sé molto altro, ma sfogliando i giornali dell'epoca appare evidente come il tema del ruolo

Lettera di Marconi alla moglie Beatrice, datata 16 aprile 1902 (in realtà 1912), copia donata da Gioia Marconi alla Fondazione Marconi (Archivio Storico Fondazione Marconi).

svolto dalle apparecchiature e dagli operatori radio (i marconisti) sia stato di enorme rilevanza. La stampa americana, che fin dal 1899 (all'epoca delle cronache radiotelegrafiche dell'America's Cup resa possibile dalle apparecchiature Marconi) aveva mostrato molta simpatia per l'inventore italiano, nell'occasione del naufragio del *Titanic* osannò Marconi, giungendo quasi a ritenerlo l'unica persona a cui si doveva il merito di avere salvato oltre 700 passeggeri.

Curiosamente, un'analisi della stampa americana dell'epoca può e, anzi, deve partire da un'interessante intervista apparsa sul *New York Tribune* il 14 aprile 1912 e quindi concessa da Marconi nelle ore che precedettero la tragedia del *Titanic*.

Il tono dell'intervista è assai particolare e ciò è dovuto alla penna della giornalista Kate Carew (pseudonimo di Mary Williams, ricordata come "l'unica caricaturista donna"), nota per le sue interviste a molte celebrità dell'epoca. Il ritratto del celebre inventore, tratteggiato dal punto di vista femminile, risulta particolarmente interessante: «Nonostante abbia origini italiane, lo si definirebbe un inglese. Ha colori più anglosassoni che meridionali [...] non vi è nulla di mistico nel suo atteggiamento e nulla dell'uomo d'affari duro, aggressivo, con toni metallici. La sua faccia è impassibile, ma piena di pensieri, franchezza e fermezza. Apparentemente non si prende troppo sul serio [...] Le sue parole, perfettamente enunciate, hanno solo una punta di cadenza straniera, troppo vaga per essere definita con certezza». Il ritratto si conclude con una riflessione della giornalista: «Mr Marconi dà l'idea della persona che agisce molto più che l'idea del sognatore come invece mi aspettavo». Un particolare notato in seguito, le mani descritte come «bellissime, da artista [...] l'unica caratteristica che ti fa cogliere il mago, l'essere sovrannaturale che lancia le sue parole oltre grandi estensioni di mare», riportano la giornalista alla dimensione dello scienziato sognatore immaginata



Caricatura di Marconi eseguita dalla giornalista Kate Carew e pubblicata insieme a una lunga intervista all'inventore sul *New York Tribune* del 14 aprile 1912.



inizialmente e ripresa in seguito.

Seguono diverse domande: la routine di Marconi («sveglia alle 8, colazione alle 8.30 e dalle 9 lavoro»), gli interessi al di fuori dal lavoro («motori e musica»), la giovinezza («fortemente interessato agli esperimenti fin dai 7 anni»), la famiglia (solo tollerante all'inizio: «mi consideravano fantasioso e l'idea che ebbi da ragazzo di inviare messaggi oltrepassando le colline della nostra casa in Italia non li teneva certo svegli alla notte per l'ammirazione, ma non mi posero alcun ostacolo»). Sui ricordi giovanili, Marconi aggiunge un elemento interessante: «Devo confessarle che ho sempre creduto in me stesso, sognavo che sarei diventato qualcuno, che avrei fatto parlare il mondo. Immagino che ogni giovane pensi questo di se stesso - ma io ci ho creduto con maggiore convinzione [...] credo sia la qualità che salva il tempera-

mento immaginativo e sognatore».

Tornando alla straordinaria tempistica dell'intervista, Marconi racconta di trovarsi a New York per via di una causa in corso della Marconi Company americana e distingue questo tipo di impegno dal vero lavoro, quello sperimentale, al quale amava dedicare anche sedici ore di seguito. Afferma di essere contento di trovarsi a New York ma «dopo un po' di tempo mi ritrovo a desiderare fortemente di tornare al wireless», in merito al quale riferisce di stare lavorando a diverse invenzioni, in particolare a un «wireless compass (radiobussola) che credo porrà fine a ogni pericolo nella nebbia». Sul finire dell'intervista, una domanda della giornalista tocca un tema che da lì a poche ore sarebbe diventato argomento da prima pagina: «Si interessò personalmente al primo salvataggio in mare reso possibile dal wireless?». La risposta di Marconi è abbastanza fredda: «La deluderò ma non c'è stata emozione né euforia; nella mia immaginazione era già successo un migliaio di volte e quindi quando divenne realtà ha avuto scarso significato, tranne la gratificazione del salvataggio di vite umane».

Quell'intervista occupò un'intera pagina del New York Tribune del 14 aprile. Nei giorni successivi molte pagine dei quotidiani riportarono la clamorosa notizia dell'incidente del *Titanic*. Senza dubbio i piani di Marconi furono sconvolti da quanto accaduto e l'inventore ebbe un gran da fare per gestire il coinvolgimento della Compagnia, dar conto di come le comunicazioni radio erano state gestite durante l'incidente e i soccorsi, affrontare l'incredibile popolarità che ne seguì.

Se nel ritratto finale dell'intervista la Carew lo descrisse come persona «con infinita pazienza, osservazione acuta, capacità pratiche e immaginazione attiva; persona che agisce e sognatore, uomo d'azione e poeta», non vi è dubbio che

alcune di quelle qualità dovettero essergli di grande aiuto in quei giorni davvero intensi. La stampa americana si schierò ancora una volta dalla sua parte, celebrandolo con toni a dir poco enfatici. Questi ebbero un esito pubblico davvero speciale nella serata del 17 aprile nella quale era in programma una conferenza di Marconi organizzata dalla New York Electrical Society. La conferenza si trasformò ovviamente in un evento mediatico nel quale il pubblico attribuì lunghi applausi all'inventore del wireless, a tratti vere e proprie ovazioni. La lettura di un telegramma inviato da un assente illustre concentra probabilmente il pensiero del pubblico americano: «Sono dispiaciuto di non poter essere presente alla sua conferenza, ma mi affretto a congratularmi con lei per il successo della sua splendida invenzione - il telegrafo senza fili - e per il magnifico lavoro svolto dal suo sistema nel salvataggio di vite umane nei disastri marittimi.» Quei complimenti portavano la firma di Thomas Alva Edison.

Leggendo il resoconto della serata, vi è da rammaricarsi del fatto che non siano rimaste testimonianze visive dell'evento: Marconi mostrò fotografie e diapositive ("lantern slides") delle onde radio, degli apparati, delle stazioni sparse nel mondo. Seguì una dimostrazione pratica, estremamente suggestiva. Il momento più atteso della presentazione di Marconi fu naturalmente quello in cui l'inventore parlò del *Titanic* e l'atteggiamento fu definito dal *New York Times* «di estrema modestia»: *«Il beneficio principale del wireless è l'aiuto che fornisce alle navi in pericolo ed una delle maggiori gratificazioni della mia vita è quella di sapere che nel momento del bisogno il wireless non ha mai fallito ed è ormai*



Cartolina del Titanic (Archivio Storico Fondazione Marconi, Raccolta Soresini).

MARCONI CHEERED FOR WIRELESS FEATS

**Modestly Gives Credit to Other
Inventors and Speaks of Life
Saving from Titanic.**

FIRST LECTURE IN AMERICA

**Prof. Pupin Chides Speaker for Prais-
ing Other Inventors for Discoveries
That Were Only by Marconi.**

Articolo del New York Times pubblicato il 18 aprile 1912 dal titolo "Marconi acclamato per le prodezze del wireless. Con modestia riconosce il merito di altri inventori e parla del salvataggio di vite umane sul Titanic. Prima conferenza in America".

salvi e che il transatlantico era stato rimorchiato in direzione di Halifax. La reazione di Marconi era stata a dir poco furiosa: «*Dio mio! Il wireless non ha fatto abbastanza per poter evitare critiche? [...] Siete voi giornalisti a dover essere incolpati, non il wireless!*». In tal modo Marconi toccò un nervo scoperto, una questione che sarebbe divenuta centrale nel dibattito sull'utilizzo delle apparecchiature radio in mare che, a seguito della tragedia, coinvolse di lì a poco la comunità internazionale. «*Chiunque può possedere un apparato radio e ricevere quello che pensa essere una notizia dal Titanic o da un'altra nave e la interpreta come può. Trasmette il messaggio a un qualche giornale ed ecco fatto*».

I termini della questione furono ripresi da Marconi il giorno successivo in qualità di ospite d'onore al pranzo annuale della League for Political Education. Marconi toccò il tema della scarsità delle scialuppe di salvataggio a bordo del *Titanic*, aggiungendo che molti piroscafi, a cominciare dal *Carpathia*, erano dotati di apparati radio del tutto inadeguati. Proprio il *Carpathia*, al posto del *Titanic*, «*non sarebbe stato in grado di salvare nemmeno una vita ed è proprio questa apparecchiatura insufficiente ad essere responsabile della mancanza di notizie ai giornali dai sopravvissuti o su di loro*». Marconi dichiarò di essere profondamente turbato dallo spaventoso disastro essendo lui stesso così «*intimamente legato alle navi. Vivo a bordo delle imbarcazioni per gran parte dell'anno*». Ancora una volta Marconi sottolineò le vite salvate dal wireless ma

ritenuto indispensabile. E proprio ora tutto il mondo è concentrato sul più grande dei disastri marittimi, di cui al momento sappiamo così poco. So che mi capirete se vi dico che tutti quelli che lavorano con me provano un grande sentimento di gratitudine nei confronti della telegrafia senza fili, che anche in questo caso ha contribuito a salvare vite umane. Voglio inoltre cogliere l'occasione per ringraziare la stampa della vigorosa approvazione che ha dato a questa invenzione.»

Queste parole furono sottolineate anche alla luce di una polemica che invece Marconi aveva sollevato il giorno prima, accusando i giornalisti di essere responsabili delle voci incontrollate, confuse e inaffidabili relative al *Titanic* apparse su un giornale; tale giornale, tra l'altro, attribuiva ai responsabili dei messaggi radio la falsa notizia che tutti i passeggeri a bordo del *Titanic* erano

aggiunse che in circostanze differenti tutti avrebbero potuto salvarsi. «*Non vi fu apparato radio in grado di raggiungere le navi in tempo. Il Carpathia, la nave che ha soccorso i superstiti del Titanic, ha apparecchiature radio vecchie e poco potenti in grado di trasmettere soltanto a poche miglia. È per questa ragione che abbiamo ricevuto così poche notizie [...] È una questione economica, per la radio come per le scialuppe di salvataggio. Le misure per salvare vite umane non sono quelle che dovrebbero essere.*»

Marconi concluse con l'ennesima dimostrazione di grande modestia – atteggiamento spesso tenuto con la stampa e sempre molto efficace – affermando che il suo ruolo nello sviluppo del wireless andava condiviso col lavoro di molti altri: «*Sono entrato in questa scienza bellissima e sono stato in grado di portarla avanti fino allo stato attuale* – che non definirei di perfezione ma di utilità. Desidero esprimere il mio apprezzamento per il trattamento rivoltomi dalla stampa e dal pubblico americani. Sono grato per come l'America mi ha capito ed accettato».

Questo ottimo rapporto aveva radici lontane: si era avviato infatti nell'autunno 1899, quando il giovane inventore era giunto a New York per realizzare la cronaca in diretta delle gare dell'America's Cup con il suo sistema di radiotelegrafia. Come ha brillantemente illustrato Susan Douglas nel suo libro *Inventing American Broadcasting*, in pochi giorni il venticinquenne bolognese entrò nel «*pantheon degli inventori-eroi*» e s'impose come «*un personaggio pubblico irresistibile per i giornali*»: descritto come cauto, riservato e cortese, veniva esaltato per i suoi successi ma lodato per la sua modestia.

A distanza di quasi 13 anni e con alle spalle numerosi trionfi (tra cui, soprattutto, le prime trasmissioni wireless transoceaniche compiute agli inizi del Novecento), Marconi, nei convulsi giorni che seguirono la tragedia del *Titanic*, mantenne quella stessa linea di condotta e ancora una volta il successo in terra americana fu totale. Ai tanti articoli che il New York Times ed altri giornali gli dedicarono, vanno sommati elogi inviati dai lettori e pubblicati dalla stampa: il 22 aprile, ad esempio Margaret W. Miner scrisse al New York Times: «*Nella vostra edizione del 21 aprile, voi citate il Sig. Oscar Straus che esprime il desiderio che venga eretto un monumento in onore di Marconi, mentre il grande inventore è ancora in vita. Di certo questo desiderio troverà un'eco nel cuore di ogni uomo*

MARCONI PAYS VISIT TO THE RESCUE SHIP

**Inventor of the Wireless Deeply
Touched by Scenes He Witnessed
on Cunard Pier.**

RULES SUSPENDED FOR HIM

**Allowed on Board Without Formality
of a Pass After Guards Learn
His identity.**

Articolo del New York Times pubblicato il 19 aprile 1912 dal titolo "Marconi in visita alla nave soccorritrice. L'inventore del wireless profondamente toccato dalle scene di cui è stato testimone sul Molo Cunard".

MARCONI URGES NEED OF STRONG WIRELESS

**Many Ocean Liners Inadequately
Equipped, He Telis Political
Education League.**

TITANIC'S BOATS TOO FEW

**Governmente of Great Britain and
United States Not Strict
Enough, He Says.**

Articolo del New York Times pubblicato il 19 aprile 1912 dal titolo "Marconi reclama la necessità di un uso più intenso del wireless. Molti piroscafi non sono adeguatamente equipaggiati, dichiara alla Political Education League".

giovane, coi piedi bendati a causa del congelamento e stremato dalle ore ininterrotte di lavoro, fornì un resoconto della tragedia sottolineando che «il wireless aveva funzionato bene fino all'ultimo istante, fino a quando c'era stata una cabina radio in cui poter lavorare». La morte del collega Phillips lo turbò profondamente e nelle dichiarazioni che rilasciò alla stampa ricordò come questi avesse continuato a inviare messaggi di soccorso anche dopo che il capitano aveva ordinato di lasciare la cabina, liberandolo quindi dal suo dovere nel momento in cui la percezione del disastro non lasciava via di scampo. Tra i tanti ricordi che affollavano la mente del giovane marconista, due erano particolarmente intensi: l'abnegazione di Phillips e il fatto che fino all'ultimo l'orchestra avesse continuato a suonare "Autumn".

E proprio le tante testimonianze dirette dei superstiti che raccontavano scene agghiaccianti furono un elemento fondamentale per le riflessioni che la tragedia rendeva necessarie: il tema centrale era l'arroganza della tecnologia e la mancanza di regolamentazione della stessa sia per quanto riguardava il numero delle scialuppe a bordo, sia per l'utilizzo del wireless e la velocità delle imbarcazioni, soprattutto nelle zone dove vi erano pericoli. «*Ci è voluto un disastro che si è rivelato uno shock per tutto il mondo civilizzato a farci risvegliare da un falso senso di sicurezza*», scrisse il World's Work. A fronte di un costo troppo alto pagato da persone innocenti, si rese impellente la necessità di una regolamenta-

e donna americani. Per molti di noi sarebbe un grave rammarico che in futuro ci possa venire negato il privilegio di condividere con un'espressione tangibile, per quanto inadeguata, il nostro apprezzamento del grande servizio che Mr Marconi ha reso all'umanità. Potrebbe esserci un momento più adatto di questo per porre la questione al pubblico?».

Non va certo dimenticato che anche Harold Bride, il marconista sopravvissuto del *Titanic*, divenne un eroe nazionale (e al collega Jack Phillips, morto perché non aveva abbandonato la postazione radio e aveva continuato a inviare segnali di richiesta di soccorso, furono dedicati monumenti che ne esaltavano coraggio e abnegazione). L'incontro tra Bride e Marconi, avvenuto il 18 aprile nella cabina radio del *Carpathia*, attraccata al molo Cunard, fu raccontato in termini piuttosto romanzati dal New York Times del giorno seguente: *il*

zione imposta dai governi e quello americano si mosse con grande rapidità. Il Radio Act che ne seguì è stato definito «uno spartiacque nella storia del wireless». L'esplorazione individuale di vasti tratti dell'etere subì forti limitazioni a fronte delle quali furono estremamente rafforzati la gestione e lo sfruttamento industriale in stretta collaborazione con lo Stato, che assunse un ruolo fondamentale nell'assegnazione dei diritti per l'utilizzo dello spettro. La Compagnia Marconi si trovò ovviamente coinvolta in queste profonde trasformazioni sia in territorio americano che in quello europeo e un'analisi di cosa cambiò nella politica aziendale è senza dubbio una tematica di grande interesse, non sufficientemente esplorata.

Alle soglie di quei profondi cambiamenti, l'inventore Marconi arrivò con una reputazione eccellente da parte della stampa americana: era a lui che si doveva il salvataggio di tante vite umane e l'immagine che ne risultò in quell'aprile 1912 fu quella di una persona socialmente responsabile, preoccupato della sicurezza altrui, efficiente e tutt'altro che avido. Sembra un paradosso che da lì a pochi mesi, sull'altra sponda dell'Atlantico, quell'eroe si trovò coinvolto in uno scandalo che amaramente portava il suo nome. Anche nel corso del cosiddetto Marconi Scandal la stampa (quella britannica in questo caso) giocò un ruolo importante ma i toni nei confronti dell'inventore-imprenditore bolognese furono decisamente meno positivi. In realtà lo scandalo fu di natura politica (alcuni funzionari del governo britannico furono sospettati di insider trading su azioni della Marconi Company in un momento in cui la Compagnia stava contrattando un importante progetto col governo inglese) e ad essere coinvolta fu la Compagnia Marconi attraverso il suo direttore, Godfrey Isaacs, molto più che l'uomo Marconi. Tuttavia la faccenda, che pure si sgonfiò abbastanza rapidamente, lo rattristò profondamente.

Nel giro di pochi mesi, quindi, Marconi sperimentò trattamenti mediatici diametralmente opposti: non era certo quella la sperimentazione che amava e che aveva ben descritto alla giornalista Kate Carew, e dovette fare ricorso a quella pazienza che, come aveva confidato in quell'intervista, è «una delle prime cose che lo scienziato deve avere».

Barbara Valotti

Bibliografia:

- Susan J. Douglas, *Inventing American Broadcasting 1899-1922*, The Johns Hopkins University Press, 1987.
- Degna Marconi, *Marconi mio padre*, Di Renzo Editore, 2008.
- Barbara Valotti, "Il wireless e il mare. Storie da prima pagina", in *Guglielmo Marconi. Un Nobel senza figli*, Bononia University Press, 2009.
- I documenti relativi alla Marconi Company sono conservati presso i Marconi Archives alla Bodleian Library (University of Oxford). È in uscita un volume di Michael Hughes e Katherine Bosworth, "Titanic Calling. Wireless Communications during the Great Disaster", che riproduce molti di quei documenti.



Jack Phillips (sopra)
e Harold Sydney Bride
i "Wireless Men" del Titanic.



I Wireless Men

Dei due wireless operators del Titanic, Phillips e Bride, colpisce senza dubbio la giovane età, per altro tipica dei marconisti. (Così appunto - dal nome di chi aveva inventato la radiotelegrafia e ne aveva avviato l'applicazione in mare aperto - erano definiti coloro che si occupavano delle comunicazioni wireless a bordo delle navi). Gli operatori radio o marconisti erano generalmente sotto i trent'anni e possedevano una buona formazione tecnica. Un articolo pubblicato nell'aprile 1909 su *Putnam's Magazine* li descriveva come giovani istruiti, affascinati dall'avventura e dalla responsabilità di cui erano investiti a bordo dell'imbarcazione, dove il marconista era «una personalità importante». Ai marconisti - prosegue l'articolo "Men of the Wireless" - piace «la sensazione di sedere in una cabina silenziosa, con tanta energia sotto le loro dita per lanciare messaggi attraverso le onde dell'oceano» ai loro colleghi a bordo di altre imbarcazioni. Da un punto di vista gerarchico, essi rispondevano soltanto ai comandi del capitano della nave. La loro occupazione veniva definita sana e al tempo stesso faticosa; il salario variava ma - chiosava l'autore dell'articolo - «in generale il marconista trae più emozioni piacevoli che denaro dalla propria professione e spesso deve imparare la dura lezione di gradire la propria compagnia». E se, tre anni prima del disastro del Titanic, il servizio veniva definito ancora «agli inizi», già si sottolineava come nei pochi casi in cui era stato necessario mostrare eroismo, questo non fosse mai venuto meno. E nel 1912 Phillips e Bride confermano l'ottima reputazione dei *wireless men*, di cui l'articolo esaltava «l'innato coraggio».



Cartolina stampata in memoria (tutti eroi) del Capitano Smith, ufficiali, equipaggio, passeggeri del Titanic. In basso: "Nessun uomo ha amore più grande di questo: che un uomo sacrifichi la propria vita per i suoi amici". (Collezione Simona Guidi).

Cartolina commemorativa dei due radiotelegrafisti Phillips e Bride raffigurati con le apparecchiature radio di bordo. In alto a destra, francobolli inglesi dedicati a Marconi. (Collezione Simona Guidi).



Dai Velieri ai grandi Transatlantici attraverso l'Atlantico del Nord



L'ingegnere statunitense R. Fulton e la nave a vapore a ruote *Clermont*.

pionieri francesi, britannici e statunitensi.

- Nel 1821 Aaron Manby vara la nave in ferro che porta il suo nome e che l'anno successivo, al comando di Charles Napier, compie il primo viaggio dal Tamigi a Le Havre e poi lungo la Senna sino a Parigi.

Questi successi permettono di affrontare la traversata dell'Atlantico, intrapresa inizialmente da imbarcazioni che sono state sperimentate per il traffico lungo i fiumi e le coste.



Savannah, la prima nave a vapore a ruota ad attraversare l'Atlantico.

LE PREMESSE

All'inizio del diciannovesimo secolo i progressi nella fabbricazione di lamiere e di profilati di ferro e nella costruzione della macchina a vapore offrono i mezzi per un rinnovamento completo delle costruzioni navali.

- Nel 1807 Robert Fulton, con la sua nave in legno e a ruote *Clermont*, percorre il fiume Hudson grazie alla propulsione a vapore con macchina alternativa e caldaia a carbone. Questo viaggio chiude un ciclo sperimentale ultratrentennale ad opera di

I PRIMI SUCCESSI

Quando la *Aaron Manby* scende in mare la *Savannah*, un'imbarcazione a vela dotata di ruota azionata a vapore, ha già compiuto il primo viaggio transatlantico. La nave, che nel linguaggio usato per le auto di oggi chiameremmo un "ibrido", lascia il porto di Savannah, in Georgia, il 22 maggio 1819 e arriva a Liverpool il 20 giugno. La maggior parte della tratta è percorsa a vela, ma per un certo tempo la nave procede a vapore

bruciando del legno di pino come combustibile. Quanto è durata questa fase? C'è chi scrive di 8 ore e chi di 85 al massimo e questi valori in un certo senso ridimensionano la portata dell'impresa ma non scalfiscono la dimostrazione di fattibilità data dalla nuova tecnologia propulsiva. Il primato della *Savannah* è conteso da altre imbarcazioni e in particolare dal piroscifo olandese *Curaçao*, costruito a Dover, che parte da Rotterdam il 26 aprile 1827 alla volta di Paramaribo, nel Suriname, ove attracca il 24 maggio. Nel viaggio di andata la nave si muove grazie alla propulsione a vapore per (ben) undici giorni e nel viaggio di ritorno sfrutta ancora più a lungo la combustione a carbone. Il terzo contendente è la *Royal William*, costruita in funzione della propulsione a vapore e quindi con vele destinate unicamente a funzioni ausiliarie. Nel 1833 questo piroscifo canadese percorre in 25 giorni la rotta dalla Nuova Scozia (Canada) al Tamigi (Inghilterra). I suoi proprietari, tra cui quel Samuel Cunard che darà il suo nome a una delle grandi compagnie di navigazione, lo fanno arrivare in Europa per venderlo, partendo dalla considerazione che i costi di costruzione in Europa sono maggiori. Anche la *Savannah* era venuta in Europa con lo stesso scopo, arrivando sino a San Pietroburgo, ma non aveva trovato compratori, finendo per tornarsene in patria a vela per risparmiare sul combustibile. Invece la *Royal William* viene acquistata dal governo spagnolo per la propria marina.

I TRANSATLANTICI, FINALMENTE!

La progettazione di navi destinate unicamente alla traversata atlantica fa un progresso sostanziale negli anni trenta. In Gran Bretagna la Great Western Railway, la società che ha al suo attivo la realizzazione del collegamento ferroviario tra Bristol e Londra, fonda la Great Western Steamship Company e affida all'ingegnere capo della ferrovia, Isambard Kingdom Brunel, la responsabilità della progettazione. Brunel nel 1837 mette in mare la *Great Western*, la prima imbarcazione progettata tenendo conto dello spazio richiesto da un carico di passeggeri e/o merci in aggiunta a quello del combustibile. Questa nave è ancora in legno ma usa dei condensatori a superficie che consentono una straordinaria economia sia di acqua sia di combustibile. Essa parte per New York l'8 aprile 1838, inaugurando un servizio che per frequenza e intensità di servizio verrà ribattezzato come "il traghetto atlantico". La seconda creazione di Brunel è la *Great Britain* (1843), primo piroscifo in ferro del mondo ed anche il primo azionato a elica, che nonostante un lungo servizio in giro per l'impero e un periodo di abbandono, dal 1970 fa bella mostra di sé nel porto di Bristol come nave museo, testimoniando la solidità della sua costruzione.



Lo svedese John Ericsson uno dei padri dell'elica che sostituì la più ingombrante e meno veloce ruota.



La Great Eastern, utilizzata come nave posa cavi.

lunga 210 metri e capace di una velocità di 14 nodi con 4000 passeggeri. Finanziata dalla Eastern Steam Navigation Company per viaggiare verso l'India, ha una travagliata fase di costruzione a causa delle sue dimensioni. Varata finalmente nel 1854, si arena durante la navigazione sul Tamigi e prende il mare, ancora incompleta nelle sovrastrutture, solo quattro anni più tardi. Il 17 giugno 1860 la *Great Eastern* compie il suo viaggio inaugurale verso New York ma per i suoi altissimi costi di esercizio viene subito riconvertita in nave posacavi. Essa trasporta 2.500 miglia di cavo in un'unica tratta e può eseguire a bordo le operazioni di supporto alla posa, evitando così di dover congiungere più spezzoni di cavo in mare aperto.

La compagnia Great Western non riesce ad aggiudicarsi il contratto per il servizio transatlantico con il governo britannico e poco dopo deve chiudere. Il campo è così libero per la Cunard Line che mette in campo quattro piroscafi a ruota con vele ausiliarie; *Britannia*, *Acadia*, *Columbia*, e *Caledonia* aprono la strada verso una leadership sostanziata in seguito da altre e più veloci imbarcazioni. Del resto la concorrenza americana non ha molta forza a causa della situazione interna che sfocia nella Guerra civile: per un po' la Collins Line si dimostra all'altezza dei rivali, ma le conseguenze di uno sfortunato naufragio la mettono praticamente fuori combattimento. In Francia decolla la Compagnie Générale Transatlantique, nota negli Stati Uniti come French Line, che nel 1865 mette in campo il *Napoléon III*, l'ultimo piroscampo a ruota a cimentarsi nella traversata atlantica.

LO SVILUPPO DEI TRAFFICI: POTENZA, VELOCITÀ, SICUREZZA ED ECONOMICITÀ DI GESTIONE

Lo sviluppo delle costruzioni navali prosegue a tutti i livelli per aumentare la potenza, l'efficienza della propulsione e sicurezza nel trasporto di passeggeri e di merci.

Intorno al 1880 ha inizio l'applicazione dell'elettricità ai servizi ausiliari di bordo.

Charles Algernon Parsons, inventore della turbina a vapore che porta il suo nome, nel 1897 la applica alla propulsione navale sul piroscampo *Turbina* dimostrando la possibilità di raggiungere velocità maggiori.

La propulsione ad elica, più piccola e più veloce delle pale, si dimostra importante per la navigazione. Essa ha, al pari di altri importanti dispositivi, più padri: i principali sono l'inglese Smith, il francese Frederic Sauvage e lo svedese John Ericsson.

Successivamente Brunel realizza un grande transatlantico veloce, la 'città galleggiante', con dimensioni rimaste insuperate per molti anni: la *Great Eastern*,

La progettazione si concentra sui principali aspetti che possono portare allo sviluppo della domanda. La velocità è un elemento specifico di competizione sin dagli inizi, grazie allo

stimolo del Nastro Azzurro che viene assegnato a partire al 1838 alla nave che compie la traversata dell'Atlantico del Nord, dal continente europeo a quello americano o viceversa, nel minor tempo possibile. Se la velocità serve per attirare i passeggeri di prima classe disposti a pagare di più pur di arrivare nel minor tempo, la capacità dell'area riservata alla terza classe è estremamente importante in quanto essa trasporta migliaia di emigranti e talora anche le loro cose. Provenienti da tutti i paesi europei questi ultimi si concentrano nei porti di partenza dei transatlantici per sfuggire a situazioni politiche ed economiche pesanti o più semplicemente per cercare una vita migliore in Canada e negli Stati Uniti. Anche gli armatori tedeschi scendono in campo. Negli anni novanta la Nord Deutscher Lloyd (NDL) ordina la *Kaiser Wilhelm der Grosse* e la *Kaiser Friedrich*. La prima conquista il Nastro Azzurro al suo terzo viaggio e nel giro di un anno la compagnia tedesca conquista un'importante quota del traffico passeggeri su New York; invece la *Kaiser Friedrich* viene restituita al costruttore subito dopo il viaggio inaugurale perché le sue prestazioni non corrispondono alla specifiche contrattuali. Al suo posto viene varata la *Kronprinz Wilhelm*, Nastro azzurro nel 1902. L'altra grande società armatoriale, la Hamburg Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft (HAPAG), risponde con la *Deutschland* che tra il 1900 e il 1907 si aggiudica il trofeo per ben tre volte, strappandolo sempre alla NDL. Questo successo è però pagato a caro prezzo: l'alta velocità è causa di vibrazioni fastidiosissime che spingono i critici a definire la nave "cocktail shaker" e i clienti a preferire transatlantici con maggiore comfort. L'altra grande compagnia britannica, la White Star Line, conquista il Nastro Azzurro con alcune imbarcazioni e a fine secolo realizza uno dei transatlantici più belli della storia, l'*Oceanic* (II) che segna una svolta rispetto ai suoi rivali: la compagnia infatti punta su comfort, affidabilità ed economicità di gestione piuttosto che sulla velocità. Tra il 1901 e il 1907 la White Star mette in servizio "The Big Four": *Celtic*, *Cedric*, *Baltic*, e *Adriatic*. La supremazia tedesca viene annullata dalla Cunard grazie ai lussuosi, grandiosi e veloci transatlantici gemelli *Lusitania* e *Mauretania*: la prima conquista il trofeo nel 1907 e due anni dopo esso passa alla seconda, che lo detiene per un ventennio. La White Star a sua volta mette in mare l'*Olympic* (1911), all'epoca la più grande imbarcazione mai costruita, e il *Titanic* (1912). Fedele alla filosofia della compagnia, il *Titanic* viaggia a 21 nodi, contro i 27 del *Mauretania*.



Il transatlantico Mauretania, della Cunard Line.

Guglielmo Marconi: dalla S. Martino al Titanic

Quindici anni di radiotelegrafia marittima (1897-1912)



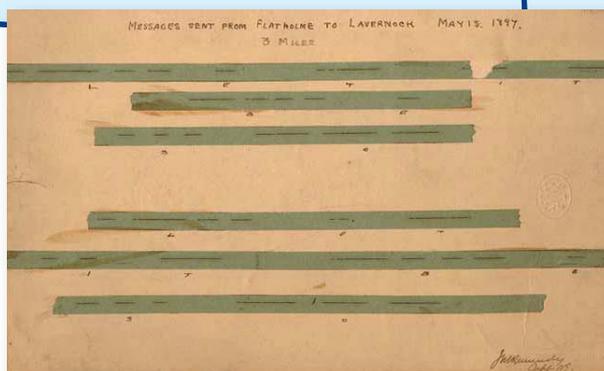
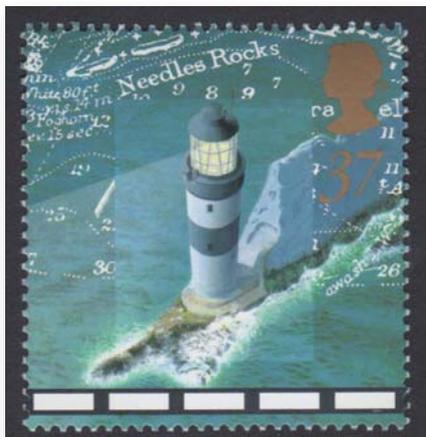
Guglielmo Marconi con gli schemi dei suoi primi apparati radio, sullo sfondo la corazzata San Martino.

Nella primavera del 1897 Guglielmo Marconi sposta le sue ricerche sul mare perché sente la necessità di studiare il comportamento delle onde elettromagnetiche rispetto a un'altra tipologia di configurazione naturale e, soprattutto, di dimostrare che la curvatura terrestre non influenza il loro comportamento.

All'epoca lo sviluppo economico conseguente alla rivoluzione industriale ha già attivato una crescente domanda di comunicazioni, sia in termini di informazioni sia di persone e di beni. Le compagnie dei cavi hanno già realizzato collegamenti tra i due lati dell'Atlantico ed è in corso di sviluppo il completamento di una rete mondiale di base, che dall'Europa attraversa l'Asia e dal continente americano arriva al Giappone e all'Australia. In questo panorama la realizzazione di un sistema telegrafico senza fili presenta indubbi vantaggi in termini non solo di tempi e di costi ma anche e soprattutto di affidabilità, di efficacia e di possibilità di espansione.

Le navi sono l'unico mezzo di comunicazione per il trasporto di persone e cose ed anche per le comunicazioni postali. Infatti, l'aviazione è ancora fatta da palloni aerostatici e da dirigibili ed i fratelli Wright compiranno i loro primi voli alla fine del 1903, otto anni dopo l'invenzione di Marconi. Gli armatori e gli assicuratori desiderano rimanere in contatto con le loro navi, che rimangono in mare per giorni e giorni, e i passeggeri non vogliono sentirsi tagliati fuori dal mondo per così tanto tempo. Inoltre i frequenti naufragi e gli arresti per avarie, con limitatissime possibilità di intervento da parte dei mezzi di soccorso, pongono l'esigenza di risolvere il problema con tecnologie innovative. La grande corporazione di assicurazione inglese, i Lloyd's of London, sta completando una rete mondiale per la tracciabilità delle navi basata sulla segnalazione con sistemi ottici del passaggio presso determinate stazioni costiere e sul successivo inoltramento dell'informazione dall'ufficio telegrafico più vicino alla stazione interessata.

Striscia telegrafica dei messaggi trasmessi con la telegrafia senza fili fra Lavernock Point e l'isoletta di Flatholm dove, a circa 14 km, è posta la stazione trasmittente.



Francobollo inglese con il faro delle scogliere dei Needles.

1897

Il 4 maggio Marconi effettua le prime prove nel canale di Bristol, sulle coste meridionali dell'Inghilterra, fra Lavernock Point e l'isoletta di Flatholm dove, a circa 14 km, è posta la stazione trasmittente. Due mesi più tardi egli compie importanti esperimenti nel golfo di La Spezia, su invito della Marina Militare Italiana, con la stazione trasmittente collocata presso il laboratorio dell'Arsenale di San Bartolomeo e quella ricevente sulla corazzata *San Martino*. Quest'ultima riceve chiaramente i segnali fino a 18 km, oltre le colline dell'isola Palmaria, interposte fra la nave e la terra. La ricezione è possibile anche all'interno della corazzata, nonostante il grosso spessore metallico dello scafo. Marconi lascia i suoi apparecchi alla Marina italiana, che li usa per prove su alcune navi e nelle stazioni costiere del Tirreno.

In novembre Marconi prosegue gli esperimenti sull'isola di Wight grazie a una stazione permanente al Royal Needles Hotel, in prossimità dei Needles, una serie di scogliere gessose con all'estremità il faro costruito nel 1859 dalla Trinity House, la corporazione che dal 1514 si occupa del servizio dei fari e della sicurezza in mare. Altre apparecchiature vengono poste sul *May Flower* e sul *Solent*, due vapori della London and Western Railway Co. che collegano quotidianamente l'isola di Wight con Swanage (a 30 km) e con Bournemouth (20 km).

1898

I primi risultati inducono lo scienziato a rafforzare le proprie attività industriali. Il suo lavoro prosegue su varie direttrici: nuovi esperimenti e ricerca di apparecchiature più performanti, dimostrazioni mirate a finalità commerciali e altre attività capaci di attirare l'interesse del grande pubblico.



Veduta di Bournemouth, località balneare nel sud della Gran Bretagna nei pressi di Poole. Sulla sinistra la Madeira House con l'antenna della stazione radio.

All'inizio dell'anno Marconi estende la sua sperimentazione grazie a una nuova stazione alla Madeira House di Bournemouth che si rivela molto utile per promuovere il suo lavoro. Quando i numerosi giornalisti che seguono la malattia dell'ex primo ministro Gladstone, ospite della località balneare, si trovano improvvisamente nell'impossibilità di mandare i loro servizi a seguito di un'interruzione della linea telegrafica terrestre per Londra, Marconi trasmette i loro messaggi alla sua stazione sull'isola di Wight, distante 23 km, da dove proseguono per

Londra utilizzando la normale via telegrafica.

In febbraio le R. Navi *Lepanto*, *Trinacria* e *Sardegna* della Marina Militare Italiana installano gli apparecchi della Marconi.

Il Comitato Direttivo della Lloyd's Corporation chiede a Marconi una dimostrazione dell'applicabilità delle sue apparecchiature al controllo del passaggio delle navi presso il faro dell'isola di Rathlin, nell'Irlanda del Nord, che viene collegato con la stazione di Ballycastle, distante 12 km e dotata di un ufficio telegrafico del General Post Office. L'esperimento ha successo e, qualche tempo dopo, George Kemp, assistente di Marconi, telegrafa da Rathlin Island il passaggio di dieci navi completamente invisibili dalla stazione di costa a causa di una fitta nebbia.

In luglio Marconi aderisce all'invito del Daily Express di Dublino in occasione delle importanti regate a vela di Kingstown e ne trasmette la "radiocronaca" dalla postazione installata sul *Flying Huntress*, un vapore appositamente noleggiato. La stazione ricevente è collocata a Kingstown, distante 36 km. All'inizio di agosto Marconi mette le sue apparecchiature al servizio della regina Vittoria, in vacanza sull'isola di Wight. La sovrana viene regolarmente tenuta in contatto con il figlio principe di Galles (poi Edoardo VII), infermo a bordo dello yacht reale *Osborne* ancorato a Cowes. In totale vengono realizzati ben 150 collegamenti tra la nave e la residenza reale. La distanza tra le due stazioni è solo di qualche chilometro ma le colline che si interpongono tra esse rendono interessante quest'esperimento, molto redditizio in termini pubblicitari.

A fine settembre Marconi amplia la sua rete installando le apparecchiature all'Hotel Haven di Sandbanks, sito in una zona al tempo pressoché disabitata nei pressi di Poole, nella zona costiera del Dorset. In seguito egli completa la stazione con alcune baracche.

Il 24 dicembre Kemp completa l'installazione tra la stazione di terra al faro di South Foreland e il battello fanale *East Goodwin*, posto a 19 km, incaricato di segnalare i Goodwin Sands all'imboccatura dello stretto di Dover, noti da secoli come un cimitero delle navi. Si tratta di un'area di banchi di sabbia estesa per una trentina di chilometri quadrati, che i venti e le correnti muovono con-



Marconi con il fisico francese Branly. Sullo sfondo il canale della Manica.



Il generale francese Auguste Ferrié.

tinuamente.

1899

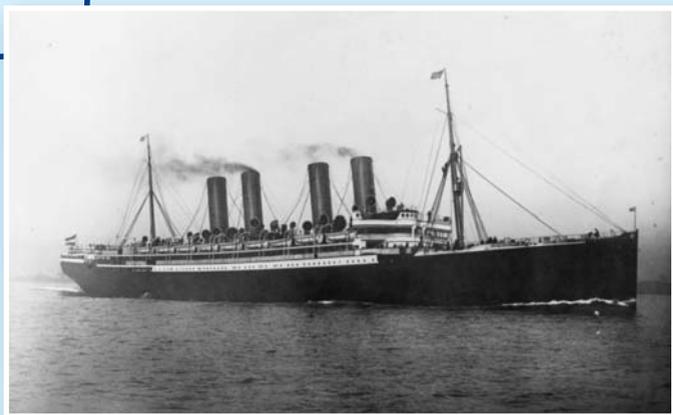
Il 27 marzo la telegrafia senza fili unisce per la prima volta due stati. I messaggi percorrono i 48 km del canale della Manica che separano Wimereux, presso Boulogne sur-Mer in Francia, dal battello fanale East Goodwin e da South Foreland in Gran Bretagna.

L'interesse delle marine militari è notevole. In giugno Marconi compie esperimenti per la Marina francese, tra l'incrociatore *Vienne* e la stazione di South Foreland, alla presenza dell'allora Capitano Gustave Auguste Ferrié. Anche il Ministero della Marina italiano decide di installare altre due stazioni costiere, rispettivamente sull'Isola della Gorgona e all'Accademia Navale di Livorno. L'Ammiragliato britannico è fortemente interessato alla telegrafia senza fili in quanto persegue l'obiettivo di realizzare comunicazioni radiotelegrafiche tra le sue torpediniere, un tipo di imbarcazione recente ma considerato di importanza strategica in quanto capace di affondare con i suoi siluri navi di grandi dimensioni. Il capitano Henry B. Jackson, che ha al suo attivo la costruzione di apparecchiature con cui ha realizzato un collegamento su 50 metri, partecipa sin dall'inizio agli esperimenti di Marconi. Le grandi manovre di luglio e agosto vedono Jackson al comando dell'incrociatore *Juno*, su cui è ospite Marconi, che esegue collegamenti con l'incrociatore *Europa* e la corazzata *Alexandra*, distanti rispettivamente 95 e 150 km, nonché con la stazione dei Needles, a 140 km. Tra ottobre e novembre lo scienziato compierà esperimenti per il Dipartimento Navale degli Stati Uniti sull'incrociatore *New York* e sulla corazzata *Massachusetts* e da quest'ultima sulla torpediniera *Porter* che rimane in collegamento con l'incrociatore navigando a ventiquattro nodi.



Il piroscafo americano Saint Paul.

Nell'occasione Marconi usa gli apparecchi con cui ha appena realizzato la radiocronaca dell'undicesima edizione dell'America's Cup. Infatti, su invito del New York Herald egli descrive in diretta le regate grazie alle apparecchiature trasmettenti sui piroscafi *Ponce* e *Grande Duchesse*; quelle riceventi sono sugli Highlands of Navesink nel New Jersey, una località che domina la baia di New York usata sin dal 1746 per le segnalazioni alla navigazione.



Il transatlantico tedesco Kaiser Wilhelm der Grosse. Fu uno dei primi a dotarsi di apparati radio Marconi.

Marconi ritorna in Europa a bordo del piroscafo americano *Saint Paul* e vi installa le sue apparecchiature, riuscendo a collegarsi con la stazione ai Needles quando la nave si trova a circa 120 km dalla costa inglese. Da terra riceve notizie di attualità che vengono stampate su un nuovo giornale di bordo.

1900

Il successo commerciale porta alla ribalta un problema importante: il Telegraph Act, la legge britannica del 1868 e 1869 sulla trasmissione di messaggi da parte di società private, impedisce a queste di trasmettere e ricevere messaggi del pubblico ricavandone un guadagno. Per aggirare l'ostacolo il 25 aprile viene costituita una società, la Marconi International Marine Communication Company Ltd (MIMCC), incaricata di commercializzare gli impianti per le comunicazioni marittime e di gestire la trasmissione e la ricezione dei messaggi. La MIMCC offre un contratto che include sia l'affitto delle stazioni di terra appartenenti alla compagnia, sia il servizio degli operatori, dipendenti della medesima. L'escamotage funziona in Gran Bretagna, ma implica non solo l'esistenza di un numero adeguato di stazioni di terra ma anche l'impossibilità di accettare messaggi da apparecchiature di altri costruttori perché ciò comporta delle comunicazioni all'esterno della MIMCC e quindi una violazione della legge.

La Marina britannica formula un piano strategico e inizia una trattativa commerciale con la MIMCC per l'acquisto di 32 stazioni di bordo, in aggiunta a quelle già ordinate per le navi da guerra *Thetis*, *Fortis* e *Magicienne* impegnate nella Guerra Anglo-Boera. Durante questo conflitto sono realizzati collegamenti su una distanza di 85 km, mentre mancano conferme di un collegamento tra Delagoa Bay e Durban, distante 460 km. L'Ammiragliato britannico commissiona 28 impianti per navi da guerra e 4 stazioni costiere, ma al tempo stesso dà mandato a Jackson di costruire altre apparecchiature utilizzando i brevetti di Marconi in base ad una legge del 1883 sulla disponibilità gratuita dei brevetti per le attività dello Stato. Alla fine dell'anno la Marina britannica possiede 32 stazioni della MIMCC e 19 di propria costruzione, che diventeranno 105 nel giro di un anno, di cui i due terzi costruiti in proprio.

Il primo successo con gli operatori commerciali viene dalla Norddeutscher Lloyd di Brema (NDL) che ordina l'impianto di bordo per il transatlantico più famoso dell'epoca, il *Kaiser Wilhelm der Grosse*, insieme a due stazioni costiere da in-

stallare sul battello fanale e sul faro dell'isola di Borkum, vicino alle omonime scogliere costituenti il punto più occidentale della Germania sul mare del Nord. Nei primi sei mesi la stazione trasmette e riceve 565 messaggi commerciali con le imbarcazioni in navigazione, fino ad una distanza di 100 km. Il 28 febbraio la nave lascia il porto di Brema con a bordo Kemp e, raggiunto il canale della Manica, si collega con le stazioni di Marconi ai Needles e a Poole. Anche gli armatori britannici si mobilitano ordinando 22 impianti di bordo e 30 stazioni.

A inizio novembre si hanno le prime realizzazioni in vista del contratto per l'installazione degli apparecchi Marconi sulle navi postali belghe della linea tra le due sponde della Manica. La *Princesse Clementine* compie il suo tragitto tra Ostenda e Dover mantenendosi in costante contatto con la nuova stazione costiera di La Panne, tra Ostenda e Dunkerque.

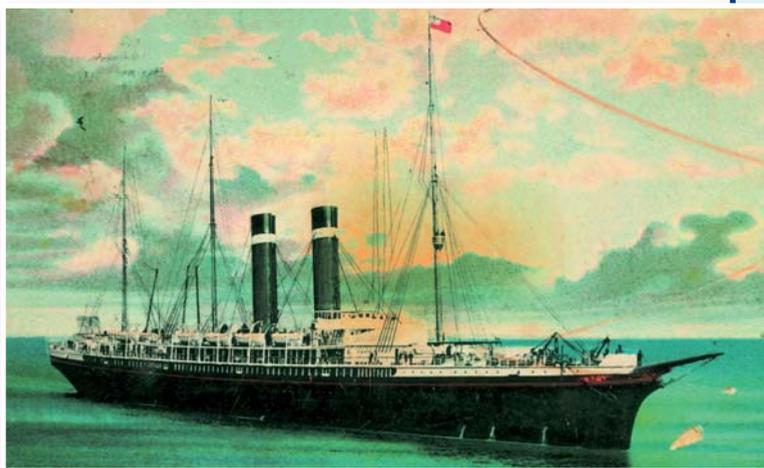
Marconi continua nel potenziamento delle sue stazioni e il 26 maggio sposta le sue apparecchiature sull'isola di Wight a la Knowles Farm a Niton, presso la punta di Santa Caterina. Egli vede rafforzate le sue convinzioni, derivate dalle conoscenze sia teoriche sia sperimentali, e continua i preparativi per il primo collegamento transatlantico.

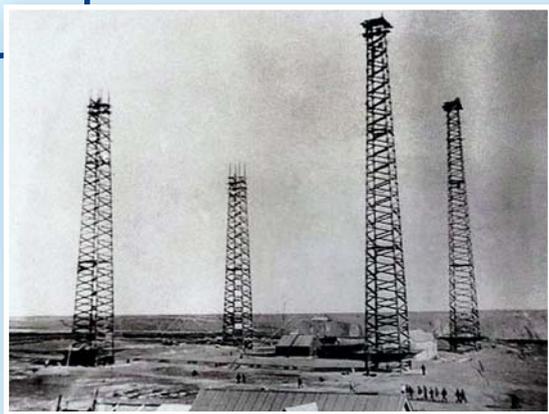
Alla fine dell'anno la MIMCC sta realizzando o ha in piano l'installazione di sette stazioni costiere sul territorio britannico e rivolge la sua attenzione alla realizzazione di collegamenti transatlantici.

1901

Il 23 gennaio entra in servizio la stazione di Cape Lizard, nel sud della Cornovaglia, destinata a operare come stazione costiera nelle normali comunicazioni radio marittime. Essa è complementare alla costruenda stazione di Poldhu e serve sia per i test sull'efficacia dei circuiti sintonici in vicinanza di una stazione di grande potenza sia per condurre nuovi esperimenti. Durante i primi test la stazione si collega con Poole e con Santa Caterina, distanti rispettivamente 240

Il piroscafo Philadelphia in cui sono evidenti i fili delle antenne per la radiotelegrafia di bordo.





La stazione radiotelegrafica di Poldhu, nei pressi di Helston in Cornovaglia, in costruzione nel 1901.

e 300 chilometri.

Le apparecchiature Marconi si diffondono sulle navi commerciali. La prima installazione avviene sulla *Lake Champlain* della Beaver Line, seguita da *Campania* e *Lucania* della Cunard Line. Poco tempo dopo tocca al *Philadelphia*, dell'American Line. Inoltre gli armatori tedeschi NDL e la HAPAG ordinano sette stazioni di bordo, Presa dimestichezza con gli impianti, gli operatori delle diverse navi si scambiano messaggi tra loro su distanze anche superiori ai 150 km. In ottobre anche i transatlantici francesi adottano il

sistema Marconi: il primo ordine prevede l'installazione delle stazioni su *La Savoie*, *La Lorraine* e *La Touranie*. Vengono anche realizzate, ad opera del comandante Ferrié, due stazioni rispettivamente a Biot, sulla costa meridionale francese, e a Calvi, in Corsica.

Il 12 agosto, grazie alla sponsorizzazione del *New York Herald*, vengono installate due impianti rispettivamente sul battello fanale di Nantucket e a Sianconset sull'isola di Nantucket. Le stazioni ricevono messaggi dalle navi che segnalano il loro arrivo in prossimità del continente americano. Qualche settimana più tardi la Lloyd's Corporation estende le sue installazioni su dieci sue stazioni di segnalazione. Le grandi compagnie di navigazione interessate al traffico verso il Mediterraneo ottengono l'installazione di una stazione costiera a Capo Spartel, all'ingresso dello stretto di Gibilterra, presso Tangeri.

Per realizzare il primo collegamento transatlantico Marconi fa costruire una stazione sulla punta sud occidentale della Cornovaglia, a Poldhu nei pressi di Helston. Il progetto dell'impianto, cento volte più potente di quelli sinora realizzati, comprende quanto di meglio offre la tecnologia disponibile, grazie soprattutto ai perfezionamenti resi possibili dagli esperimenti di Marconi e dei suoi collaboratori.

Un ulteriore passo viene compiuto in luglio, con l'entrata in attività di una grande stazione costiera a Crookhaven sulla punta meridionale dell'Irlanda, distante 400 km da Poldhu. Dopo varie prove il 10 luglio vengono ottenuti risultati più che soddisfacenti. In novembre anche la stazione di Poldhu inizia a dare risultati significativi: i suoi segnali sono ricevuti a Crookhaven con grande intensità e su nave a 300 Km.

Finalmente il 12 dicembre 1901 Marconi realizza il primo collegamento transatlantico. Nella stazione provvisoria di Signal Hill a San Giovanni di Terranova, Marconi riceve i deboli segnali inviati da Poldhu (distante 3.400 km), che confermano che le onde elettriche non sono arrestate dalla curvatura terrestre.

1902

La posizione della MIMCC non piace né a molti clienti potenziali né a diversi

Stati, che preferiscono affidarsi ad altri fornitori. Stanno infatti emergendo i sistemi Slaby-Von Arco (AEG) e Braun (Siemens & Halske) in Germania, Ducretet-Popov in Francia e de Forest negli Stati Uniti, tutti assai meno performanti di quelli della Marconi ma commercialmente aperti alla ricezione dei segnali di altri costruttori. Per contro i Lloyd's si vedono rifiutare la costruzione di stazioni costiere in diversi paesi a causa della "chiusura" del sistema Marconi.

All'inizio dell'anno il principe Enrico di Prussia si reca negli Stati Uniti sul *Kaiser Wilhelm*, e ritorna in patria sul *Deutschland*, anch'esso appartenente alla NDL ma dotato di impianti tedeschi. Il principe si accorge che i messaggi della nave non sono accettati dalle stazioni costiere della Marconi e interpreta ciò come una sfida da parte della compagnia britannica. In agosto la Compagnia Marconi interessa anche l'Olanda ove l'incrociatore *Eversten* svolge dei test dimostrativi con la stazione costruita a Scheveningen, nei pressi dell'Aja.

Marconi ha una visione particolare del mare. *"lo considero attualmente come mio laboratorio l'Oceano Atlantico. La radio a grande distanza per essere sviluppata praticamente esige delle esperienze fatte nel rapporto di 1 a 1. Per mantenere il primo posto nella gara mondiale non si può star fermi, occorre agire nel modo più vasto e più rapido possibile"*.

Coerente con questo suo credo Marconi si imbarca il 3 febbraio 1902 sul piroscalo *Philadelphia*, munito dei più moderni impianti della MIMCC e sul cui albero maestro è installata un'antenna particolare. Gli esperimenti condotti durante il viaggio confermano sia l'effetto negativo della luce solare sulla propagazione del segnale sia, soprattutto, i risultati del primo collegamento transatlantico. Infatti durante le ore notturne i segnali sono ricevuti sino a oltre 3.000 km dalla stazione trasmittente. Alla data il collegamento record realizzato con il sistema Slaby-Von Arco è di 99,8 km mentre gli altri concorrenti coprono distanze tra i 13 e i 54 km.

Una vasta campagna di esperimenti, che include anche i test sul nuovo detector magnetico, viene organizzata in occasione della crociera della Regia Nave *Carlo Alberto* diretta a Kronstadt, nei pressi di San Pietroburgo, per una visita reale. Dal 7 luglio, giorno della partenza da Dover, la stazione di Poldhu trasmette quotidianamente e a ore fisse dei messaggi di test. Di notte essi sono ricevuti fino a 2.000 km, nonostante che fra la nave e il trasmettitore siano interposti non solo il mare ma anche vasti territori, monta-



Marconi fra Solari (a sinistra) e Kemp sulla Carlo Alberto nella seconda campagna di esperimenti di telegrafia senza fili nel 1902 durante la traversata atlantica verso il Canada.

gne comprese. Con il levar del sole i segnali spariscono gradualmente e con l'aumentare della luce solare permangono i problemi di ricezione. Nella notte fra il 3 e il 4 settembre la nave si trova a Gibilterra, a ridosso della grande rocca naturale alta 500 m. Nonostante la posizione critica, all'interno di un grande cono d'ombra, finalmente il messaggio di Poldhu viene ricevuto in modo chiaro. A fine settembre la *Carlo Alberto* viene nuovamente messa a disposizione di Marconi per il suo viaggio verso il Canada. Il 13 ottobre 1902 la nave rimane in contatto con Poldhu durante tutta la traversata, anche in pieno oceano e durante l'infuriare di formidabili burrasche. Obiettivo del viaggio è il collaudo e la messa in funzione della stazione di Glace Bay, sul promontorio di Table Head, nei pressi di Glace Bay, in un lembo di terra circondato da scogli. Dopo un'intensa attività preparatoria il 14 dicembre Poldhu, distante 3.809 km, comunica finalmente "Segnali leggibili continui nelle due ore". Il giorno seguente George Parkins, corrispondente del Times di Londra, invia il primo messaggio dalla stazione, informando il suo giornale della nuova impresa di Marconi.



Marconi sul transatlantico Lucania; mentre si reca a New York esegue importanti esperimenti con la telegrafia senza fili a grandi distanze.

1903

In gennaio Marconi collauda e inaugura la prima stazione transoceanica negli Stati Uniti a Cape Cod, presso Boston nel Massachusetts. La stazione è meno potente di quella di Glace Bay ma comunque i suoi messaggi raggiungono direttamente Poldhu.

Molti governi si stanno finalmente rendendo conto dell'importanza della telegrafia senza fili. In particolare il governo tedesco, per iniziativa dello stesso Imperatore, favorisce la fusione tra le imprese proprietarie dei sistemi Slaby-von Arco e Braun e la conseguente chiusura del contenzioso tra le medesime dovuto a conflitti relativi ai brevetti: il 27 maggio 1903 viene costituita la Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m.b.H. - System Telefunken, con sede a Berlino. Il Governo britannico invece raggiunge finalmente un accordo con la MIMCC sostanzandolo in un importante contratto che comprende la fornitura di impianti alla Royal Navy per undici anni.

In agosto Berlino ospita i delegati di nove paesi che hanno aderito all'invito del governo tedesco per una Conferenza internazionale sulla telegrafia senza fili, con l'obiettivo di disciplinare

il servizio telegrafico senza fili con norme internazionali universalmente riconosciute e condivise. L'obiettivo reale del governo è quello di contrastare la supremazia della Compagnia Marconi, imponendo un limite di 100 miglia alle

trasmissioni radiotelegrafiche.

Lo scienziato reagisce con ulteriori esperimenti che ribadiscono l'enorme gap esistente tra i suoi impianti e quelli dei concorrenti. A conferenza ancora aperta, per dimostrare che il limite delle 100 miglia è ben inferiore alle possibilità offerte dalla tecnologia, Marconi compie il viaggio Liverpool - New York e ritorno a bordo del *Lucania*, mantenendosi in collegamento con le due sponde dell'Atlantico. Le notizie provenienti da Glace Bay, Cape Cod e Poldhu sono stampate in un "radiogiornale" chiamato *The Cunard Daily Bulletin*.¹

Una testimonianza certificata che arriva anche sui tavoli dei delegati a Berlino. La Conferenza si conclude con una serie di risoluzioni che sono soprattutto la base per una futura conferenza. Le conclusioni sono logiche in via di principio, ma sono impraticabili per la Marconi, che è una società industriale e deve quindi considerare i costi e i benefici. Allineandosi alla politica del proprio governo, la NDL storna i contratti con la Marconi e installa le apparecchiature della Telefunken.

I nuovi ordini per tre impianti su navi francesi, *La Bretagne*, *La Champagne* e *La Gascogne*, non bastano certamente a sollevare le finanze della Compagnia Marconi. Le sue entrate provengono sostanzialmente dalle comunicazioni marittime, ove la concorrenza si dimostra sempre più vivace e numerosa, quanto poco rispettosa dei brevetti della Compagnia Marconi. Peraltro due episodi ribadiscono l'importanza di sistemi capaci di comunicare su "grandi" distanze. In gennaio il piroscafo americano *Saint Louis*, gemello del *Saint Paul*, ha problemi meccanici e, essendo privo di apparecchiature telegrafiche, "scompare" creando una situazione di ansia e di sconforto che cessa solo quando la nave si presenta con grandissimo ritardo al porto di arrivo. In dicembre un guasto al timone ferma il *Kroonland* a 210 km da terra, ma basta un messaggio per organizzare gli aiuti. I passeggeri poi possono inviare telegrammi a casa tranquillizzando i parenti.

Gli operatori di bordo hanno ormai una tale familiarità con le nuove tecnologie che le usano anche per stabilire contatti con i loro colleghi delle altre navi; quelli dei transatlantici *Philadelphia* e *Campania* arrivano a giocare a scacchi via radio! Nell'ultima parte dell'anno vengono svolti esperimenti per conto dell'Ammiragliato usando la nuova corazzata *Duncan*, allo scopo di verificare la ricezione nella zona dello stretto di Gibilterra dei segnali emessi dalla madre patria. Nonostante l'antenna danneggiata durante una tempesta, di notte i messaggi di



I messaggi radiotelegrafici trasmessi per mezzo della rete della Compagnia Marconi presero il nome di Marconigrammi.

¹ I messaggi ricevuti sono stampati con il nome di "marconigrammi" un termine che viene poi esteso ai messaggi inviati attraverso la rete della Compagnia Marconi.

Poldhu sono ricevuti chiaramente a quasi 1.400 km dalla trasmittente; di giorno si arriva a 865 km.

1904

Per la Marconi le conseguenze della Conferenza sono comunque pesanti sotto il profilo commerciale, anche se qua e là si registrano episodi positivi. Dal 1° marzo negli Stati Uniti tutti gli uffici telegrafici della Western Union accettano i messaggi per i passeggeri delle compagnie che hanno impianti della Marconi, inoltrandoli alla Marconi Wireless Telegraph americana che li trasmette alle navi interessate.

Il 7 maggio Marconi si reca negli Stati Uniti a bordo del *Campania* per studiare le prestazioni delle antenne di Poldhu e Glace Bay e raggiunge importanti conclusioni, al punto di decidere il trasferimento dell'impianto di Glace Bay in un'area sufficientemente estesa per installarvi un'antenna molto più grande. Il 4 giugno il *Campania* inaugura il servizio di bollettini giornalieri che la MIMCC invia per contratto a tutte le navi della Cunard line. A sua volta, grazie a un accordo con tutte le navi che montano sistemi Marconi, il Daily Telegraph pubblica un bollettino meteorologico quotidiano basato sui messaggi ricevuti dai piroscafi in navigazione nell'Atlantico del Nord.

Marconi è nuovamente in Italia, ove partecipa alla scelta del terreno per la centrale di Coltano, la più potente del mondo, che deve assicurare i collegamenti con l'Africa Orientale Italiana, su una distanza di 3.600 km. Subito dopo egli

Bari - Faro S. Cataldo e Stazione Radiotelegrafica Marconi



La stazione radiotelegrafica di Bari che collegata a quella di Antivari, l'attuale Bar serba, permise il primo collegamento fra le due sponde dell'Adriatico.

si reca ad Antivari e poi a Bari ove inaugura, tra il 3 e il 4 agosto, le due stazioni radiotelegrafiche per le comunicazioni tra il Montenegro e l'Italia, e prosegue il suo viaggio sul *Marcantonio Colonna* realizzando collegamenti con le due nuove stazioni e con quelle di Venezia e Ancona.

Alla fine del 1904, la Compagnia Marconi ha in funzione 69 stazioni terrestri e 124 stazioni a bordo di navi, che trasmettono e ricevono complessivamente 67.625 messaggi commerciali. I suoi maggiori clienti sono in Gran Bretagna e in Italia. La Germania ha installato 5 stazioni costiere che coprono il Mare del Nord e sta facendo altrettanto sul Baltico e ha costruito due grandi stazioni a Nauen e Nordeich. L'impero austro-ungarico, l'Olanda e i paesi scandinavi adottano la tecnologia tedesca, mentre la Francia, che insiste con il sistema Duguet Rochefort, vanta diverse stazioni costiere sulla costa atlantica e altre sono previste in Corsica e Nord Africa. Sul versante nordamericano ci sono 17 stazioni sulla costa atlantica, 3 su quella del Pacifico e 4 nei Caraibi. La grande maggioranza di esse usa il sistema Slaby-von Arco anche perché la Marina americana ha optato per i sistemi tedeschi. Il governo di Washington, probabilmente dopo pressioni politiche da Berlino, fa chiudere la stazione di Nantucket perché non accetta messaggi da impianti non Marconi.

1905

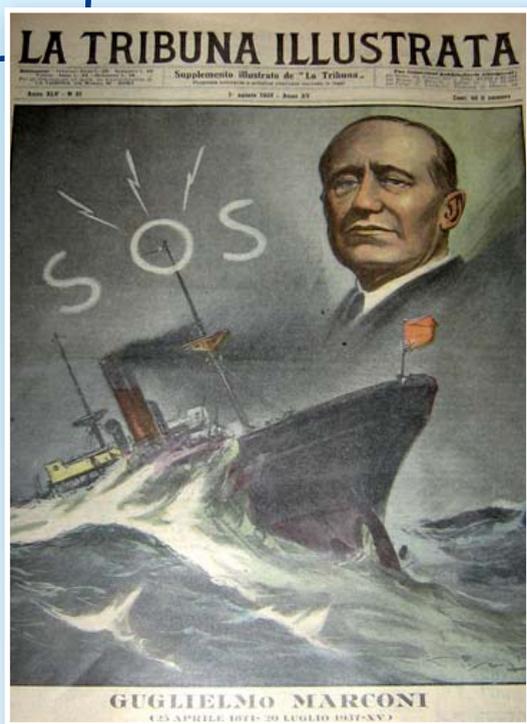
All'inizio dell'anno entra in vigore il Wireless Telegraph Act, che in un certo senso regolarizza la posizione della Marconi in merito al traffico dei messaggi nell'area britannica. Da un lato esso obbliga tutti gli operatori della radiotelegrafia a richiedere una licenza al General Post Office e dall'altro gli uffici postali sono abilitati a trasmettere e consegnare messaggi per conto della MIMCC. Le stazioni costiere di quest'ultima ottengono la licenza a operare ma sono obbligate a ricevere i messaggi di qualsiasi operatore telegrafico. Altre licenze sono concesse ai Lloyd's, mentre viene respinta la richiesta della Telefunken probabilmente per la mancanza di reciprocità.

La diffusione degli impianti di bordo cresce in quanto si sta dando maggior valore alla possibilità di tenersi in contatto con la terraferma tramite i messaggi radiotelegrafici. Ciò comporta vantaggi operativi per gli armatori e un senso di maggior tranquillità per i passeggeri, che preferiscono viaggiare su navi con impianti di telegrafia senza fili. La MIMCC riceve nuovi ordini da Trinity House e anche la White Star Line, l'ultima delle grandi compagnie, si decide a installare gli impianti sui suoi transatlantici. Il primo è l'*Olympic*, seguito in rapida successione da *Baltic*, *Cedric*, *Celtic* e *Majestic*.

La supremazia tecnologica degli impianti della Marconi viene esaltata in maggio con la battaglia di Tsushima. Le navi giapponesi sconfiggono la flotta sovietica, che utilizza impianti tedeschi, e l'ammiraglio Togo include tra i fattori decisivi per il successo nipponico "l'utilissimo servizio della telegrafia senza fili".

1906

Delegazioni di 27 nazioni varano la Convenzione Radiotelegrafica Internazio-



Copertina del settimanale Tribuna illustrata del 1937 che abbina Marconi ai salvataggi in mare con il segnale di soccorso SOS.

nale, che definisce la collaborazione tra le stazioni marittime, 400 alla data, con 250 apparecchi installati sulle navi. Essa inoltre sostituisce il segnale di soccorso in essere "CQD" (Come Quick, Danger, cioè "Arrivate presto, Pericolo") con "SOS" (Save Our Souls, "Salvate le nostre anime") in quanto quest'ultimo, rappresentato in codice Morse da tre punti, tre linee ed ancora tre punti, è più facile da trasmettere.

Marconi intanto progetta una nuova grande stazione, che viene costruita a Clifden, in prossimità della costa atlantica dell'Irlanda, che incorpora tutti i suoi dispositivi più innovativi. Inizialmente la Marconi attiva il solo servizio di comunicazioni marittime (terra-nave e viceversa), rinunciando a offrire i servizi commerciali per il grande pubblico.

1907

All'inizio del 1907 il General Post Office chiede l'urgente intervento di Marconi per ripristinare via radio le comunicazioni telegrafiche tra Guernsey e la terraferma, inter-

rotte a causa della rottura del cavo sottomarino. Il collegamento temporaneo risolve il problema e mette allo scoperto i rischi dei collegamenti via cavo. Inoltre la costruzione di un grande yacht di lusso, lo *Iolanda*, secondo al mondo per dimensioni, è l'occasione per rivedere a fondo gli apparecchi di bordo e togliere loro quegli aspetti da vecchio laboratorio che ancora li caratterizzano. La soluzione adottata diventa uno standard per gli anni a venire.

Il 15 ottobre la stazione di Clifden inizia il servizio telegrafico con il Canada e gli Stati Uniti. I messaggi scorrono regolarmente tra Clifden e Glace Bay, ma vengono rallentati dalla linea telegrafica terrestre su cui viaggiano verso New York, con ritardi che raggiungono le dodici ore.

Nella sua conferenza alla Royal Institution di Londra sulla telegrafia senza fili attraverso l'Atlantico Marconi sottolinea che la portata delle trasmissioni in sette anni è passata da 320 a 4.000 chilometri.

1908

Il primo luglio entrano in vigore le decisioni di Berlino. La ratifica del Parlamento britannico porta alla fine del servizio della MIMCC in quanto le sue stazioni costiere passano al General Post Office insieme a quelle dei Lloyd's: a Marconi e ai suoi concorrenti resta il mercato degli impianti, ormai basato sugli ordini per le nuove navi.

1909

Nonostante l'indennizzo per la cessione delle stazioni la situazione della Compagnia Marconi non migliora molto, dato che il grande pubblico dimostra scarsa propensione per il servizio commerciale radiotelegrafico, al punto che la linea Clifden - Glace Bay è in passivo. Marconi comunque non demorde: *"Debbo a qualunque costo riuscire a stabilire la rete radiotelegrafica mondiale, Questo è lo scopo principale della mia vita"*. Egli segue costantemente l'evolversi del sistema di radiocomunicazioni che ha realizzato e imposta nuovi progetti. Impegnandosi in prima persona, Marconi riesce ad ottenere importanti contratti ed è particolarmente significativa la conquista di paesi chiave come Spagna e Portogallo, che intendono allestire collegamenti radiotelegrafici con le loro colonie e sono potenzialmente aperti a mettere a disposizione nuove tratte per la rete mondiale. Come ulteriore passo verso questa realizzazione Marconi pensa all'estensione della rete nella direzione Ovest-Est, attraverso l'Oceano Pacifico. Egli ha in mente la costruzione di diverse stazioni della Compagnia Marconi in modo da realizzare la linea San Francisco-Honolulu proseguendo poi verso il Giappone e le Filippine, ma si rende conto che gli manca la conoscenza del comportamento dei collegamenti in direzione Nord-Sud.

1910

Tra marzo e aprile Marconi usa la doppia traversata sulla *Principessa Mafalda* per e da Buenos Aires, per nuovi esperimenti. Egli arriva a ricevere i segnali di Clifden sino a una distanza di circa 6.500 km di giorno e quasi 11.000 di notte. Ciò lo porta a formulare l'ipotesi che le comunicazioni lungo il meridiano siano più facili rispetto a quelle lungo il parallelo.

Il Governo tedesco mette fuori legge le apparecchiature radiotelegrafiche straniere a bordo delle navi battenti bandiera nazionale.

La Marina Militare Italiana prosegue nella realizzazione della rete in Eritrea. La stazione di Massaua nella Somalia Italiana entra in attività in novembre e realizza i primi collegamenti con Coltano, ove è finalmente vicino il completamento della grande stazione italiana.

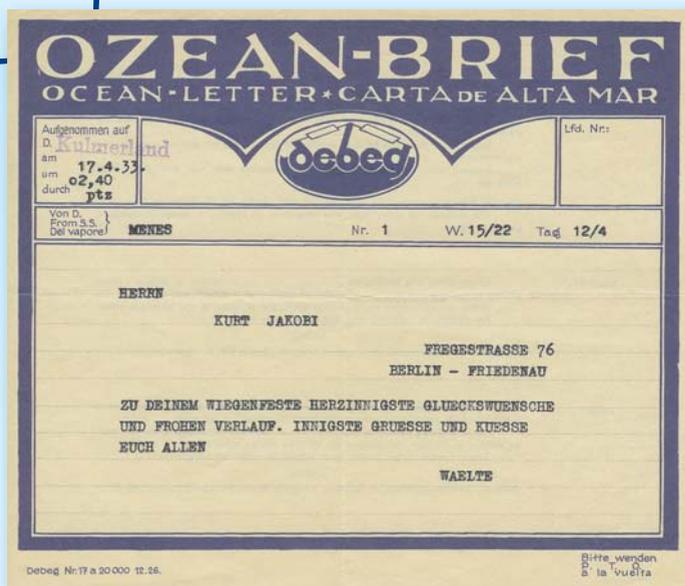
A quasi tredici anni dalla sua costituzione la Marconi ha realizzato nel mondo 328 impianti, senza contare le realizzazioni sperimentali.

1911

La decisione del governo tedesco spinge la Marconi a un negoziato con la Telefunken, che si conclude il 14 febbraio con la costituzione di una società tedesca, la Deutsche Gesellschaft für Drahtlosetelegraphie m.b.H. (DEBEG), partecipata per il 45% dalla stessa Marconi attraverso la sua consociata belga. La missione della società riguarda la gestione delle comunicazioni delle navi commerciali attraverso l'installazione degli impianti di bordo e la costruzione e la gestione di



Francobollo portoghese che raffigura una nave in difficoltà che chiede soccorso con le onde radio.



**Lettera oceanica spedita
dalla nave Menes a una stazione
radiotelegrafica costiera e
consegnata al destinatario via posta.**

stazioni costiere con personale specializzato. A questo fine tutti gli impianti installati nelle stazioni costiere e sulle navi tedesche passano sotto il suo controllo. Poco dopo la sua costituzione la DEBEG mette in opera un servizio, in collaborazione con la Deutsche Reichpost, che intende sfruttare in senso postale le capacità di comunicazione dalle navi. Poiché le caratteristiche tecniche degli impianti di bordo non consentono i collegamenti con le stazioni costiere su grandi distanze, le navi dirette verso la terraferma si fanno carico di ricevere i messaggi da quelle che se ne allontanano e li inoltrano al loro destino, appena possibile, per via postale, come una normale raccomandata, usando una busta ad hoc. Nei primi tre anni di attività si arriva ad un traffico annuo di circa cinquantamila messaggi, denominati "Lettere Oceaniche".

In ottobre a Mogadiscio (Somalia Italiana) entra in attività una grande stazione radio ad onda lunga per collegamento con l'Italia e l'Europa. Il mese successivo Marconi segue molto da vicino anche la realizzazione della stazione di Coltano, una grande stazione radiotelegrafica intercontinentale ad onde lunghe, collaudata con collegamenti con Massaua, Mogadiscio e Glace Bay. Questi collegamenti tranquillizzano Marconi sulla possibilità di realizzare la rete radiotelegrafica mondiale.

Nella sua conferenza all'Accademia delle Scienze di Stoccolma, in occasione del conferimento del Premio Nobel (1909), Marconi afferma:

"Per quanto concerne l'utilità della radiotelegrafia è fuori dubbio che la sua utilizzazione è ormai diventata indispensabile per la sicurezza della navigazione. I grandi piroscafi e le navi da guerra ne sono ormai tutti muniti e l'estensione di essa alle navi meno importanti è solo questione di tempo, considerata l'importanza dell'aiuto in caso di pericolo. Aumenta sempre di più l'impiego della radiotelegrafia come mezzo di comunicazione fra isole, villaggi e città specialmente nelle colonie e in contrade di recente sviluppo".

Giancarlo Morolli

Oggi molti cuori la benedicono, Signor Marconi

“Il debito del mondo verso di lei cresce velocemente”¹

IL DRAMMA DEI NAUFRAGI

L'aumentato volume dei traffici e la mancanza di aiuti alla navigazione portano ad un elevato numero di incidenti in mare, soprattutto dovuti alle intemperie che diminuiscono la visibilità e portano le navi su rotte pericolose. Ecco alcuni esempi documentati filatelicamente, relativi al quinquennio 1897 -1901.

4 giugno 1897. L'*Ethelgonda* si arena sugli scogli nei pressi di Anse Ger, a Santa Lucia nei Caraibi. Per alleggerire l'imbarcazione e rimetterla in navigazione il carico di lana viene scaricato e posto ad asciugare lungo la valle di Mabouya.

18 giugno 1897. La *Belle of Bath* affonda con un carico di contenitori d'olio da 5 galloni nei pressi delle costa nord orientale di Santa Lucia. La rottura di una parte di questi contenitori porta alla contaminazione della costa.

1 marzo 1899. La fitta nebbia causa il naufragio del *Labrador* nei pressi di Skerryvore, sulla costa scozzese, durante il viaggio da Halifax a Liverpool. Questa nave della Dominion Line



Mister Punch dice a Marconi
“Molti cuori oggi la benedicono
signor Marconi, il debito del
mondo verso di lei cresce
velocemente...”.



La nave a vapore Ethelgonda si arena sugli scogli a Santa Lucia.



La nave a vapore Belle of Bath affonda con il suo carico d'olio sugli scogli dei Caraibi.

¹ The Punch” del 22 ottobre 1913, con riferimento al salvataggio del Volturno.



Fronte e retro di una lettera recuperata dal Labrador, con timbro e etichetta di chiusura.

trasporta 74 passeggeri, un carico di frumento, sacchi di posta, 17 cavalli e 92 membri dell'equipaggio. Grazie soprattutto all'intervento della nave tedesca *Viking* tutte le persone vengono portate in salvo e la posta fatta proseguire verso i destinatari.

30 marzo 1899. La *Stella*, un piroscafo della London and South Western Railway impiegato sulla traversata da Southampton a Guernsey, a causa della nebbia finisce su un gruppo di rocce chiamato Casquets. Solo una parte di suoi 147 passeggeri e 43 membri dell'equipaggio si salvano.

6 gennaio 1901. La *Russie*, della Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur, proveniente da Orano (Marocco) si arena sulla spiaggia di Faraman a ovest di Marsiglia a causa della cattiva visibilità che porta il comandante a scambiare l'identità di due fari. Il centinaio di membri dell'equipaggio e passeggeri sono messi in salvo dopo cinque giorni di cattivo tempo. Anche la posta viene recuperata e fatta proseguire a destinazione.



Il naufragio del piroscafo Stella in cui perirono passeggeri e uomini dell'equipaggio.



Lettera recuperata dal naufragio della nave francese Russie.

Le illustrazioni della corrispondenza recuperata mostrano non solo i danni provocati dall'acqua alla corrispondenza ma anche la cura nell'inoltrarla a destinazione dopo il recupero, corredandole di timbri ed etichette ad hoc per informare il mittente sulle cause del danneggiamento.

L'AIUTO DELLA TELEGRAFIA SENZA FILI

Sin dall'inizio la telegrafia senza fili si rende benemerita, contribuendo a salvare migliaia di persone, le imbarcazioni che le trasportano e i relativi carichi. Essa reca vantaggio non solo alle navi dotate dell'impianto radiotelegrafico ma talora anche a quelle che ne sono prive; infatti in non pochi casi l'aiuto arriva da altre imbarcazioni che passano vicino al luogo dell'incidente e lanciano la richiesta di soccorso. Ad essa rispondono le strutture di terra inviando rimorchiatori e mezzi di salvataggio, come pure navi che sono in zona e puntano a tutta velocità sul luogo indicato.

La cronologia degli interventi nel periodo precedente il viaggio del *Titanic* è particolarmente eloquente.



Il battello fanale di East Goodwin con le apparecchiature Marconi appese all'albero.

11 marzo 1899

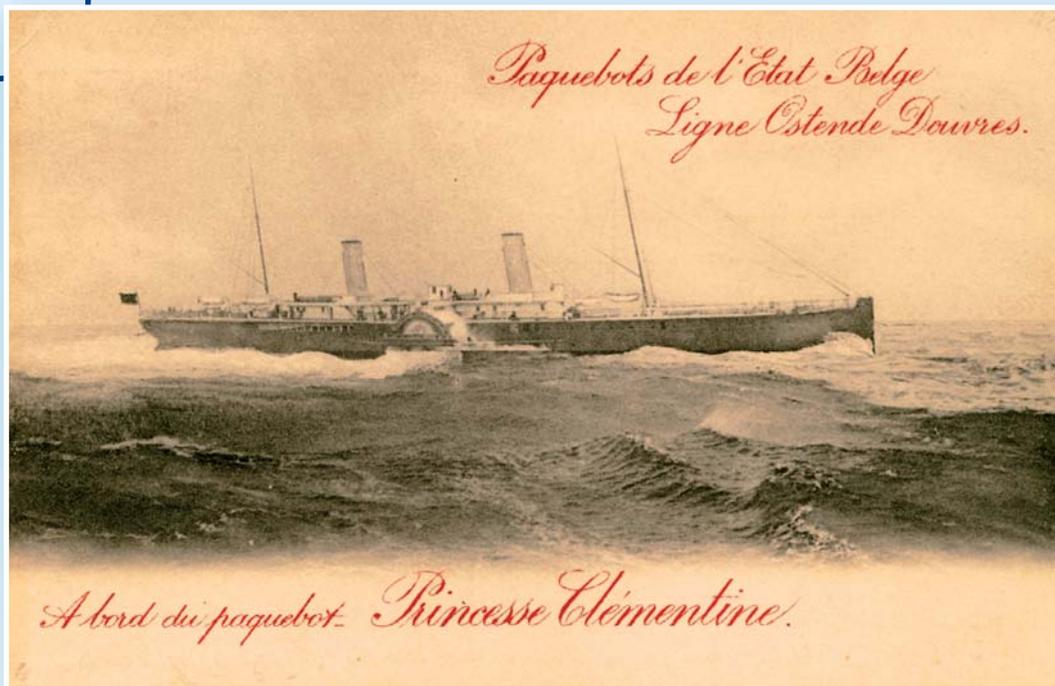
Primi soccorsi chiamati via radio

Il veliero trealberi *Elbe* che trasporta lastre di ardesia da Nantes si arena sulle sabbie di Goodwin Sands, nel canale della Manica, alle 2 di notte, in piena nebbia. A causa del forte vento i razzi di segnalazione sparati dal battello fanale a South Goodwin non vengono sentiti a terra. Fortunatamente sull'altro battello fanale, a East Goodwin, c'è Kemp, collaboratore di Marconi che sta installandovi una stazione radio, il quale invia un messaggio con la telegrafia senza fili

al faro di South Foreland che provvede, tramite telegrafia terrestre, a informare la Trinity House, l'autorità generale britannica per i fari, che manda sul posto le lance di salvataggio e il rimorchiatore *Shamrock*. Otto ore più tardi l'*Elbe* può riprendere la rotta verso Amburgo.

28 aprile 1899 - Altro providenziale intervento

Il battello fanale East Goodwin rimane coinvolto, a causa di una fitta nebbia, in una collisione con il piroscafo inglese *R.E. Matthews*, diretto a Genova con un carico di carbone. La pronta segnalazione a terra, fatta via radio, permette di ristabilire la situazione senza perdite di vite umane, ma il battello faro è seriamente danneggiato e deve essere sostituito.



Il piroscafo postale belga, a ruota, Princesse Clémentine.

1 Gennaio 1901 - Disincaglio della Medora

Il piroscafo postale belga *Princesse Clementine* segnala per radio che la nave svedese *Medora* si è incagliata nel Ratel Bank, attivando l'intervento di un rimorchiatore che provvede a disincagliarla.

19 Gennaio 1901 - La Princesse Clémentine lancia una richiesta di soccorso

Grazie al collegamento con le stazioni di terra di Panne e North Foreland la *Princesse Clementine* segnala via radio un'avaria che l'ha bloccata in alto mare durante un nebbione.

18 dicembre 1903

Il transatlantico Kroonland lancia la prima chiamata di soccorso via radio

Secondo il New York Times il *Kroonland* è la prima nave a lanciare la chiamata di soccorso via radio. I passeggeri di quest'imbarcazione della Red Star Line, in avaria, sono messi in salvo grazie al contatto radio con Crookhaven.

1904 - I salvataggi avvenuti nell'anno grazie alle richieste di aiuto via radio riguardano i piroscafi *New York* e *Friesland*.

1907 - I piroscafi *Preston*, *Arapahoe* e *Prinz August Wilhelm* in difficoltà vengono assistiti da altre imbarcazioni o da mezzi di soccorso allertati via radio.

25 marzo 1908 - Rimorchiatori in aiuto del piroscafo Seminole

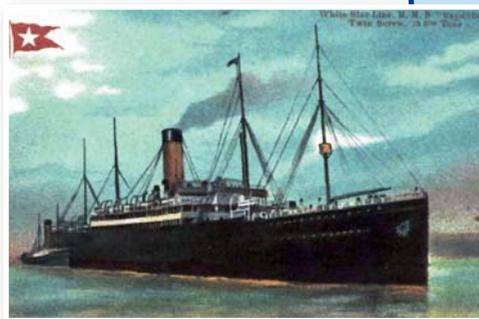
Durante un nebbione il *Seminole* della Compagnia Clyde Line si arena a Point

Pleasant, nel New Jersey e tocca pesantemente il fondale. La chiamata radio fa intervenire rimorchiatori e barche di salvataggio.

23-24 gennaio 1909

Salvataggio del Republic

Nelle prime ore del mattino del 23 gennaio 1909, il *Republic*, un lussuoso transatlantico della White Star Line, entra in collisione con la *Florida* del Lloyd Italiano in prossimità di Sandy Hook, vicino a New York. Il *Republic* è dotato di apparecchiature Marconi, con detector magnetico e sintonizzatore multiplo di Franklin. L'operatore di bordo lancia tempestivamente il segnale di SOS, che viene ricevuto da diverse navi e da alcune stazioni costiere fornite di sistemi della Marconi. I soccorsi sono immediati e permettono di trarre in salvo tutti i passeggeri, più di 1.700 persone. Dopo l'episodio si arriva a proporre leggi che rendano obbligatoria l'adozione di questi impianti radio a bordo delle navi.



Il Transatlantico Republic i cui 1700 passeggeri furono salvati grazie alla radiotelegrafia.

9-10 Giugno 1909

Salvataggio della Slavonia alle Azzorre

Il piroscafo *Slavonia* della Cunard, in rotta verso Trieste, si incaglia in prossimità delle Isole Azzorre. Il comandante voleva far vedere ai passeggeri l'isola da vicino, ma finisce sugli scogli di Baixa Rasa, a un chilometro da Ponta dos Fenais. L'immediato CQD lanciato dall'operatore della *Slavonia* viene captato dalla *Princess Irene* della NDL, che si trova a 180 miglia, e dal più lontano *Batavia* della HAPAG. I due transatlantici trasbordano i 372 passeggeri e gran parte dei membri dell'equipaggio.



Il piroscafo Slavonia incagliatosi sugli scogli a causa di "un inchino" alle isole Azzorre.

1910 - Undici piroscafi in difficoltà sono salvati grazie alla telegrafia senza fili. I salvataggi dell'anno riguardano i piroscafi *Algonquin*, *Arizona*, *Kentucky*, *Santa Clara*, *Preston*, *Huallaga*, *Momus*, *Western States*, *Charles Nelson*, *Northwestern* e *Olympic*.

6 agosto 1911 - Doppio salvataggio di navi militari britanniche

L'incrociatore corazzato britannico *Cornwall* si arena sul Pinnacle Rock, al largo dell'isola di Cape Sable (Nuova Scozia) mentre cerca di aiutare un'altra nave militare, la *Niobe*, anch'essa in difficoltà. Entrambe le imbarcazioni vengono disincagliate dai mezzi di soccorso sopraggiunti dopo un messaggio di SOS.



Il transatlantico Delhi arenato in Marocco.

13 dicembre 1911 - Salvataggio del transatlantico Delhi

Nel dicembre 1911, il transatlantico *Delhi*, della compagnia inglese P&O, si è arenato nei pressi di Capo Spartel, in Marocco vicino allo stretto di Gibilterra. Dopo l'invio via radio di un SOS, tutti i passeggeri sono stati salvati dalle navi da guerra britanniche e francesi.

1911 - Altri interventi di soccorso riguardano i piroscafi Queen, Cottage City, Asia, Merida e Western States.

La chiusura positiva di altre tre vicende relative a situazioni di difficoltà e a ricerche di polizia porta la telegrafia senza fili e Marconi sulle pagine dei giornali:



Il dirigibile America visto da bordo del Trent.

8 ottobre 1909 - La radio salva il dirigibile America di Walter Wellman

Il messaggio di soccorso partito dagli apparecchi Marconi installati sul dirigibile *America* di Walter Wellman, alla deriva sull'Atlantico, viene ricevuto dal piroscafo postale inglese *Trent* non lontano dalle Bermude che riesce a trarre in salvo tutto l'equipaggio, mentre il dirigibile va perduto.

2 gennaio 1910 - L'indicazione della cura arriva dall'etere

Il capitano McGray del piroscafo *Herman Frasch* è colpito da un avvelenamento letale. Il messaggio radio inviato ad una vicina stazione navale è captato anche dalla nave *Merida* il cui medico di bordo telegrafa via radio il rimedio salvando così la vita del capitano.

31 luglio 1910

La radiotelegrafia aiuta a chiudere il caso Crippen

Il dottor Crippen, ricercato per uxoricidio, si imbarca sul piroscafo *Montrose* con il nome di Mr Robinson, insieme alla sua amante. Il comandante Kendall lo riconosce ed informa New Scotland Yard via radio. Quando la nave arriva in Canada, Crippen trova un ispettore di polizia che lo arresta e la notizia balza in prima pagina con tanto di riferimento alla telegrafia senza fili.

L'arresto del dr. Crippen avvenuto grazie alla telegrafia senza fili.

