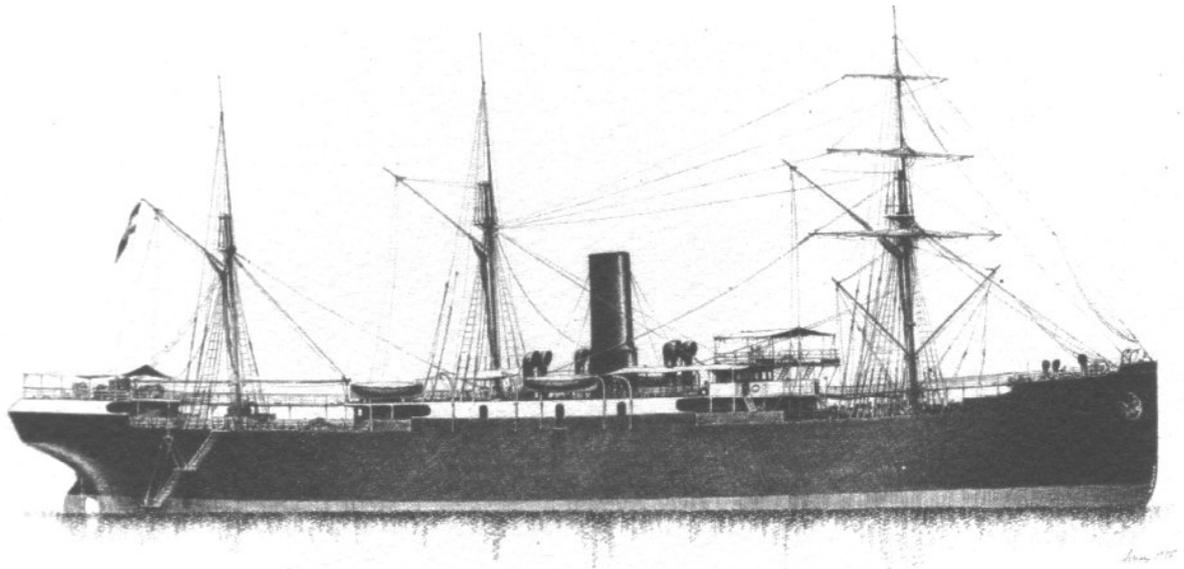


Aldo Cherini

IL NAUFRAGIO DEL PIROSCAFO
"IMPERATRIX"
1907



Autoedizione
2008



Quando nel 1888 i piroscafi gemelli "Imperator" e "Imperatrix" scesero in mare dagli scali del Cantiere del Lloyd Austriaco di Trieste non si trovava niente di meglio nello schieramento della società d'armamento. Superavano le 4000 tonnellate di stazza lorda, con scafo in acciaio, sei paratie stagne (una novità!), un cassero centrale che cominciava a prendere piede per migliorare la sistemazione dei passeggeri, velocità di 15 nodi su 2 eliche tanto da venire assegnate, dopo un periodo di navigazione quale linea celere di lusso con l'Egitto e Costantinopoli, alle prestigiose linee dell'India.

Ma il mare è sempre quello, e bisogna sempre tenerne conto malgrado i progressi.

Il 21 febbraio 1907 il Mediterraneo Orientale era investito da una libeccata che nel pomeriggio era andata rinfrescando tanto da trasformarsi in burrasca mettendo in difficoltà le numerose navi in corso di navigazione lungo le coste occidentali della Grecia e di Candia. La inospitale e rocciosa costa della grande isola, che in quel tratto correva tra il 23° e 24° meridiano, era battuta in pieno da frangenti di grande violenza che lanciavano al cielo scoppi di candida spuma che il vento ghermiva e trasformava in "fuméa".

Verso la fine di quel giorno (era un giovedì) il piroscafo "Imperatrix" diretto a Bombay al comando del capitano Giovanni Ghezzi, con a bordo 118 persone e carico misto, incappava in pieno nella burrasca dopo aver doppiato in perfetta rotta, otto miglia al largo, l'isola di Sapienza e Capo Matapan, propaggini meridionali del Peloponneso. Dirigeva ora verso l'isola di Gozzo di Candia al fine di mettere poi la prora qualche grado a sinistra in mare aperto sulla rotta di Porto Said. Il mare era grosso con onde stimate di 3 metri, il cielo coperto da una densa nuvolaglia che rendeva l'oscurità completa, ma il piroscafo avanzava con i suoi 13 nodi.

Il cambio di guardia in plancia era avvenuto come di consueto a mezzanotte: il "terzo tenente" cap. Mario Olivetti aveva trasmesso le consegne al "secondo tenente" cap. Arrigo Feriancich con il compito di provvedere a periodiche correzioni di rotta a dritta per compensare la deriva a sinistra provocata dalla burrasca, in modo da doppiare il Capo Crio di Candia su di una rotta di sicurezza (con il buon tempo la distanza tenuta era di 3-4 miglia).

La guardia del capitano Feriancich finiva alle ore 4 antimeridiane ed era salito in plancia il cap. Picciola allorché alle ore 4,10, mentre il Feriancich stava scendendo di sotto, la nave urtava con la carena contro un ostacolo che la faceva vibrare violentemente. Si pensò dapprima alla rottura di una palla d'elica, ma ben presto appariva la verità, si riconosceva la posizione: l' "Imperatrix" era finito sugli scogli di fronte alle tormentate rocce del Capo Elaphronisis, immediatamente a sud di Capo Crio. Una corrente eccezionalmente forte e il vento girato nelle ultime ore dovevano aver fatto deviare il disgraziato piroscampo su di una rotta reale ben diversa da quella stimata. Tutta la zona a proravia rimaneva addentata dagli scogli rendendo vano ogni tentativo di disincaglio a macchine indietro. L'estensione degli squarci riportati aveva vanificato la funzione delle paratie stagne e l'acqua stava invadendo lo scafo. La poppa andava sotto in meno di cinque minuti presentando la coperta alle ondate che frangevano sopra con colpi di maglio. Venivano raggiunte presto le caldaie, mancava il vapore e tutto piombava nell'oscurità in mezzo al caos ed il frastuono, tra scene di terrore, grida e gemiti dei passeggeri e, peggio, panico tra molti membri dell'equipaggio, sicché invano gli ufficiali cercavano di farsi udire e obbedire per riportare l'ordine a bordo. Si cercò di riconoscere l'entità dei danni e il carpentiere Emilio Morescutti aveva l'ardire di scendere nei sottoponti a scandagliare le stive inondate pur sembrando che un momento o l'altro lo scafo dovesse affondare.

All'ordine di preparare le lance di salvataggio, molti dell'equipaggio perdevano la testa e si buttarono a grappoli disordinati su alcune imbarcazioni cercando scampo ma trovando invece la morte per sfracellamento o annegamento. Restavano due sole lance, che venivano calate sul far del giorno da altra gente dell'equipaggio che, temendo di finir male, si mettevano alla cappa a prua contro il mare pencolando così per 4 o 5 ore finché si rovesciavano ma gli occupanti, nuotando tra i flutti impazziti e tra le rocce, riuscivano a prendere fortunatamente terra.

A bordo erano rimasti privi di ogni mezzo di comunicazione con la costa, che non distava più di 120 - 130 metri. Il comandante Ghezzi e gli ufficiali avevano raccolto i passeggeri a gruppi nei posti più riparati cercando di rincuorarli, ma nessuna azione poteva venire intrapresa e trascorse così, inerte, l'intera gelida giornata di venerdì.

Il coraggioso cuoco Eugenio Andreuzzi, aiutato dal cameriere Edoardo Peteani, fece miracoli per procurare qualche ristoro mentre quattro monache non cessavano di salmodiare con serena rassegnazione.

Il mattino del sabato il vento e il mare cominciarono a calare di violenza e qualche uomo tentò la ventura buttandosi a nuoto per incontrare soltanto la morte. Apparve chiaro che bisognava provvedere alla costruzione di una zatterina utilizzando il legname che faceva parte del carico. Ma invano il capitano Olivetti, il cameriere Vidiak e il sottocuoco Dinelli tentavano di compiere la breve traversata dovendo ritornare a bordo stremati.

La situazione non permetteva di attendere più oltre e ripetevano subito il tentativo i capitani Feriancich e Picciola, ai quali si univa coraggiosamente un uomo dell'equipaggio. Riuscivano finalmente nell'intento dopo un'ora di tentativi grazie anche all'aiuto di un cretese che, scendendo al limite della scogliera, aveva gettato una cima. S'era raccolto sulla costa un piccolo gruppo di uomini, tra i quali anche un gendarme, muti testimoni della tragedia e un pastore faceva 14 ore a dorso di mulo per andare a dare l'allarme all'agenzia del Lloyd di La Canea. Dalla vicina baia di Suda partivano tosto in aiuto a tutto vapore alcune navi militari italiane, francesi e russe ivi stazionarie.

Intanto era stato possibile tendere una gomina tra il relitto e la terraferma grazie alla quale ebbe inizio il trasferimento in salvo di tre uomini alla volta a mezzo di zatterini di fortuna. Al sopraggiungere della sera si trovavano a terra 41 persone e altre 37, tra le quali tutte le donne e i bambini dovevano rimanere a bordo per trascorrere un'altra terribile e interminabile notte. Gli scampati trovavano rifugio in una piccola caverna e riceveva quel poco di cibo che poteva dare un vecchio religioso di un vicino romitaggio. Il mare ributtava sulla spiaggia una gallina e un bue già imbarcati, il bue con il ventre squarciato e le viscere attorcigliate attorno alla salma di un uomo. Quella carne fu un dono del cielo.

Primo ad arrivare sul luogo del disastro fu lo stazionario russo "Kiwinez" seguito dal francese "Baucon" e dall'italiano "Curtatone" che imbarcarono e rifocillarono i superstiti, molti dei quali feriti. Arrivava successivamente il piroscafo del Lloyd "Castore" al comando del capitano Giuseppe Bartole proveniente dal Mar Nero, dirottato per raccogliere i superstiti e riconoscere la possibilità di un ricupero.

Anche il "Castore" era incappato in un fortunale ed aveva subito delle avarie, ma imbarcava tutti i 77 naufraghi (uno era rimasto ricoverato nell'ospedale italiano di La Canea). Volgeva la prora verso Trieste lasciandosi alle spalle 40 vittime ed abbandonando al suo destino lo scafo dell' "Imperatrix" essendo apparso impossibile il disincaglio. I danni materiali, senza contare l'elevato valore del carico, venivano valutati pari a 330.000 corone.

La tragedia destava vivo raccapriccio nell'evidenza che le vittime si sarebbero sicuramente salvate se fossero rimaste sul relitto. Un solo uomo era morto a bordo, un giovane allievo cameriere travolto al momento dell'urto.

A.C.