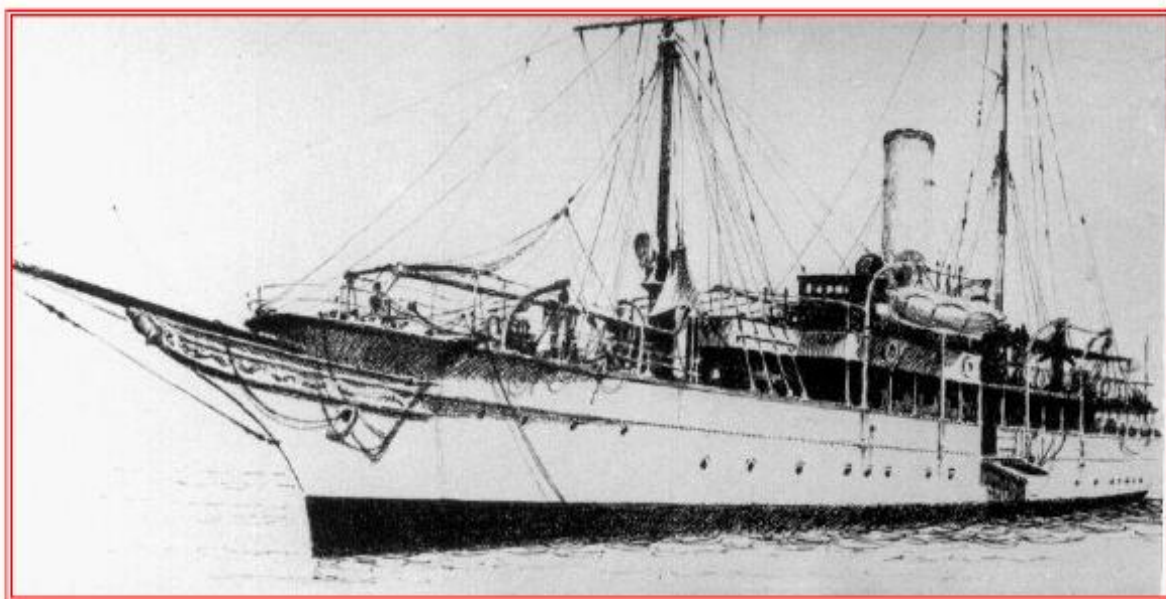




ASSOCIAZIONE MARINARA "ALDEBARAN" – TRIESTE

ELETTRA

LA NAVE DI GUGLIELMO MARCONI



QUADERNO N° 43/87/00

CASTELLI – CHERINI – GELLNER

II° EDIZIONE RIVEDUTA ED AGGIORNATA DA
ALDO CHERINI E PAOLO VALENTI

TRIESTE, 12 OTTOBRE 2000

Difficilmente una nave, grande o piccola che sia, può essere intesa come un semplice veicolo.

Troppo complessa è la sua struttura, troppo articolata e impegnativa la funzione dell'equipaggio, che ad essa è legato sovente per la vita e per la morte, troppo a lungo e a stretto contatto stanno coloro che a bordo lavorano o viaggiano dando vita ad una comunità cementata dai disagi, dalle fatiche, dai pericoli.

Inoltre, fin dalla prima antichità e fino alle soglie dell'era nucleare e spaziale, la civiltà dell'uomo è stata condizionata e favorita dall'esistenza della nave e dalle attività da essa rese possibili.

Ecco perché molte navi hanno fatto storia o sono legate a fatti significativi e qualificanti nella vita dei popoli, ecco perché non poche di esse sono conservate come cimeli d'alto valore.

Una di queste navi-cimelio avrebbe potuto, o meglio dovuto, essere il panfilo "Elettra" di Guglielmo Marconi.

Ma così non è stato.

L'Arciduca d'Austria Carlo Stefano (1860 - 1933) era un uomo che amava il mare. Aveva fissato la sua residenza nell'isola di Lussino, presso Lussingrande, dove trascorreva con la famiglia diversi mesi l'anno in una villa circondata da uno splendido giardino.

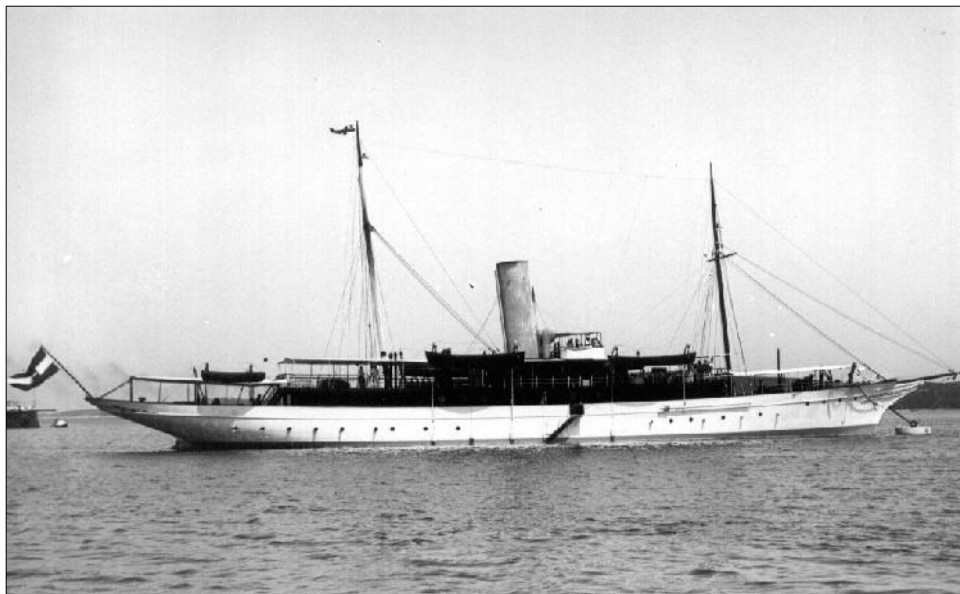
Ammiraglio dell'I. R. Marina da Guerra, svolgeva la sua attività principalmente nella vicina base navale di Pola. Amava il mare specialmente negli aspetti più umili, usciva spesso in barca a vela, s'interessava del lavoro dei pescatori con i quali non disdegnava di intrattenersi e, fin dal 1886, aveva sempre posseduto una barca.

Dopo il cutter "Nair" del 1886 aveva acquistato, nel 1888, la goletta "Christa" che vendette dopo tre anni, seguita nel 1893 da un altro cutter, cui aveva dato lo stesso nome.

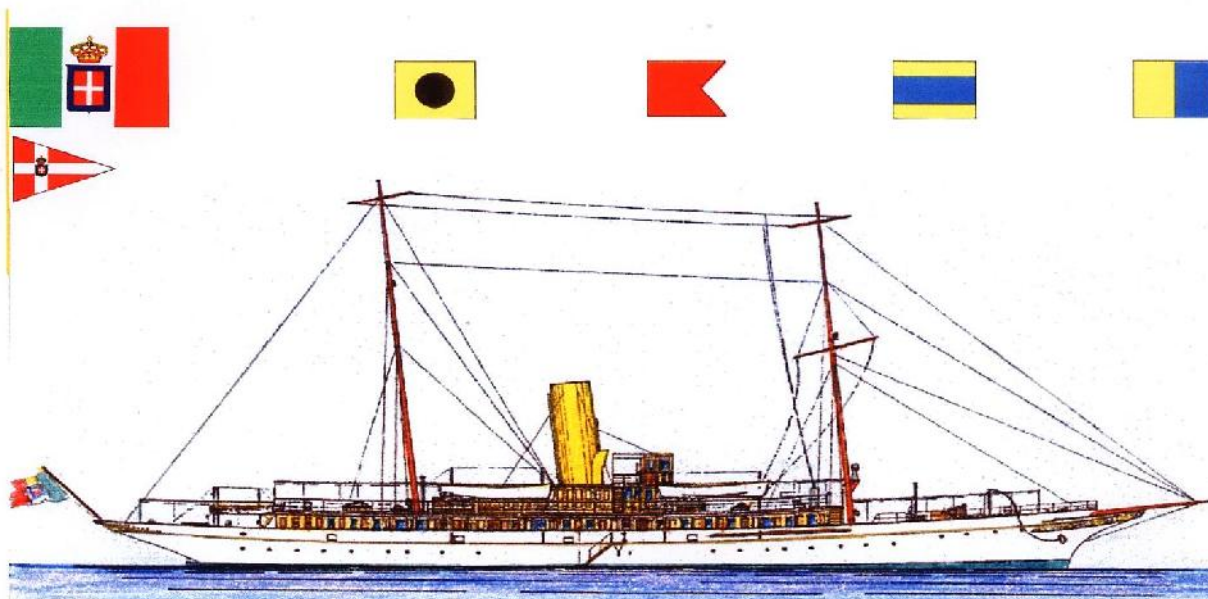
Nel 1894 acquistava il panfilo a vapore "Christa" e l'anno successivo ordinava al Cantiere San Rocco di Muggia il panfilo a vapore "Ossero" che teneva fino al 1899; per alcuni anni, stranamente, l'arciduca Carlo Stefano rimase senza nessuna barca.

Per la sua passione per il mare e la sua appartenenza alla famiglia imperiale per cui l'elevato suo rango gli imponeva anche obblighi di rappresentanza e, forse per una forma d'antagonismo con altri personaggi di Corte, nel 1903 passava al cantiere navale Ramage & Ferguson Ld. di Leith (Scozia) la commessa di un grande panfilo a vapore, che però veniva intestato alla moglie, l'arciduchessa Maria Teresa, non senza aver acquistato, in attesa del nuovo panfilo, una splendida goletta cui impose il nome "Sen" che tenne fino al 1906.

Ormai però il suo interesse era tutto per il nuovo grande panfilo per il quale non aveva fatto economie di sorta: si trattava, infatti, di una costruzione di grande prestigio, il cui progetto veniva firmato dai noti ingegneri Cox e King, eseguito secondo i canoni tecnici ed estetici caratterizzanti questo tipo di nave: prua a clipper con asta di fiocco, accentuato e ben tornito slancio di poppa, sovrastruttura centrale di legni pregiati, sveltante fumaiolo inclinato leggermente all'indietro, due alti alberi, il tutto armoniosamente proporzionato.



Il panfilo a vapore "Rovenska" alla boa nel porto di Pola attorno il 1905.



CARATTERISTICHE PRINCIPALI PEL PANFILO "ROVENSKA" POI "ELETTRA"

Cantiere:	Ramage & Ferguson - Leith
Varo:	Leith, 27 marzo 1904
Consegna:	Leith, maggio 1904
Lunghezza fuori tutto (scafo):	metri 67,40
Lunghezza con bompreso:	metri 74,50
Lunghezza fra le perpendicolari:	metri 56,36
Larghezza massima fuori ossatura:	metri 8,38
Altezza al ponte di coperta a ½L:	metri 5,18
Immersione a pieno carico dalla L. C.:	metri 5,00

Scafo in acciaio, 2 ponti, 5 paratie stagne trasversali, 2 alberi goletta, chiglia massiccia.

Un'elica in bronzo a 4 pale, diametro 3077 mm.

Motrice alternativa a triplice espansione, costruita da Ramage & Ferguson - Leith, avente la Potenza di 1000 Cavalli Indicati; 126,5 Cavalli Nominali, velocità 12 nodi

Diametro cilindri:	mm	406 - 660 - 1066
Corsa:	mm	685

Due caldaie a ritorno di fiamma con 2 forni ciascuna.

Diametro:	metri	2,91
Lunghezza:	metri	3,00
Superficie riscalsante:	m ²	244,8
Pressione d'esercizio:	kg/cm ²	12,65
Alimentazione:		carbone

"**ROVENSKA**", Classe Lloyd's Register- 100 A.1 yacht 20.05.1904; **619,95 B.R.T.**, 244,95 N.R.T.; nominativo HVNR; Porto d'armamento: Lussingrande

"**ELETTRA**", Classe R.I.N.A. - 100A 1. L.nav. L; nominativo I B D K; **632,81 T.S.L.**, 244,95 T.S.N.;

Porto d'armamento: Genova

Dimensioni di stazza: 63,40 x 8,31 x 4,96 metri.

Alloggi:

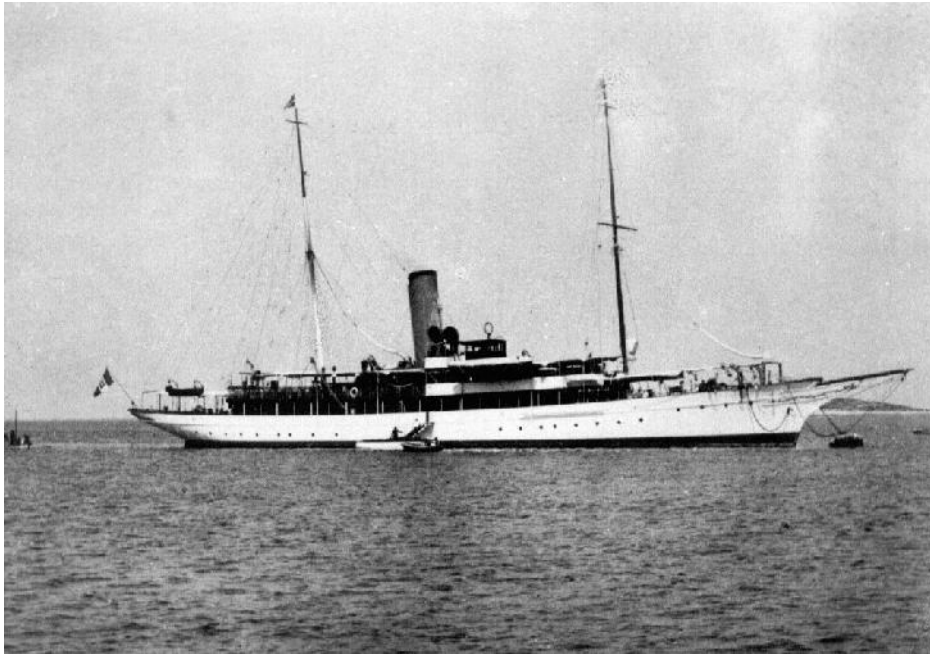
Armatore	2 posti	Sottufficiali	6 posti
Ospiti	6 posti	Bassa forza	18 posti
Ufficiali	6 posti	Totale	38 persone

Motoscafi:

2

Imbarcazioni a remi:

4



Il panfilo "Elettra" dopo il 1928 con la nuova alberatura.

L'elegante panfilo a vapore, al quale era stato dato il nome di "Rovenska", dalla baia sulla quale si affacciava la villa di Lussingrande, veniva iscritto al K.K. Yacht-Geschwader (I.R. Compagnia degli Yacht), acquistando come tale la facoltà di alzare la bandiera della marina da guerra.

Però il "Rovenska" non navigava molto e lo si vedeva, spesso, tenuto alla fonda tra due boe in Val d'Augusto a Lussinpiccolo.

Forse era troppo grande ed impegnativo, forse per gli impegni del suo rango o per il fatto che l'arciduca era costretto a passare molto tempo in Galizia a curare dei possedimenti ereditati di recente la nave ebbe una scarsissima attività.

Fatto sta che nel 1909 il panfilo veniva venduto, cambiando bandiera ma non il nome, al commerciante inglese d'origine tedesca Max Waechter. Probabilmente era troppo grande anche per costui dato che, nel 1914, lo troviamo ceduto a Gustavus H.F.Pratt, che anche lui ne manteneva il nome.

Nell'agosto del 1914 scoppiava, come si sa, la prima guerra mondiale, che imponeva impieghi di forze senza precedenti anche sul mare.

Il "Rovenska" veniva militarizzato ed impiegato come nave pattuglia nella Manica, tra l'Inghilterra e i porti francesi di Brest e Saint Malo.

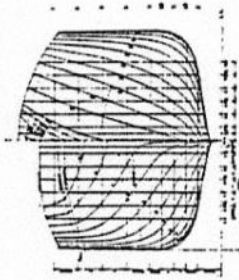
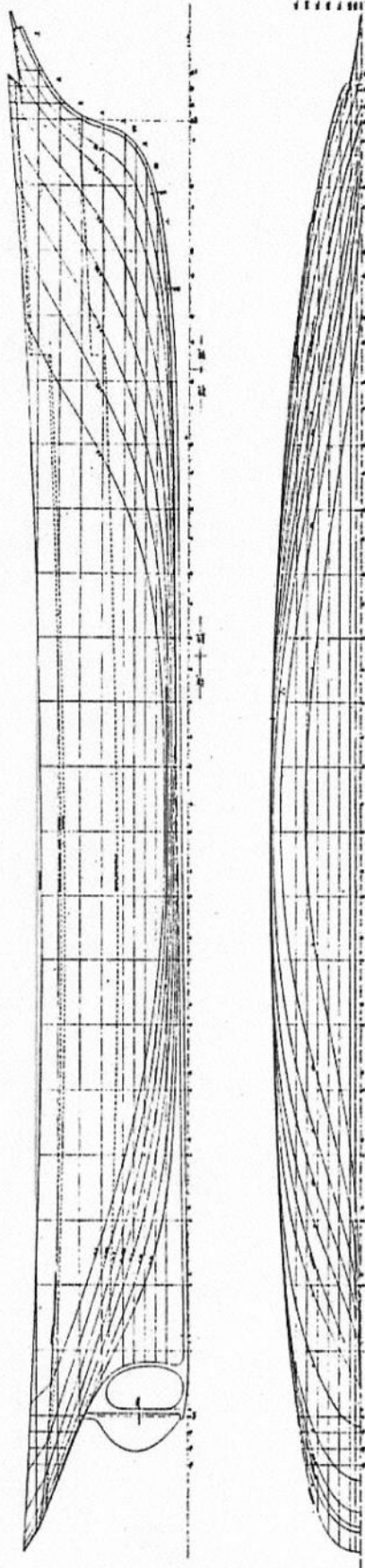
Non è stato possibile reperire molte notizie di questo periodo. In una sua lettera spedita da Coventry il 18 agosto 1979, Iwo W. Johson scriveva di essersi trovato imbarcato sullo yacht per quattro anni quale segnalatore, di aver fatto parte della scorta al transatlantico "Leviathan" con il corpo di spedizione di 5000 soldati americani sbarcati a Brest, di aver partecipato nella Manica ad un'azione a fuoco contro un sommergibile germanico.

Nel febbraio del 1919 il "Rovenska" veniva acquistato da Guglielmo Marconi per 21.000 sterline ma parecchio altro denaro richiedevano ancora i lavori di riclassifica e risistemazione.

ELETTRA

D I M E N S I O N I P R I N C I P A L I

Lunghezza fra le P.p. 56,380 m.
Larghezza max. fuori ossat. (ord 44) 8,380 "
Altezza di costruzione al p. di cop. 5,180 "



PIANO di COSTRUZIONE
del Penfilo ELETTRA
scala 1 : 200 ricostruzione del 1974

PIANO DI COSTRUZIONE RILEVATO NEL 1974

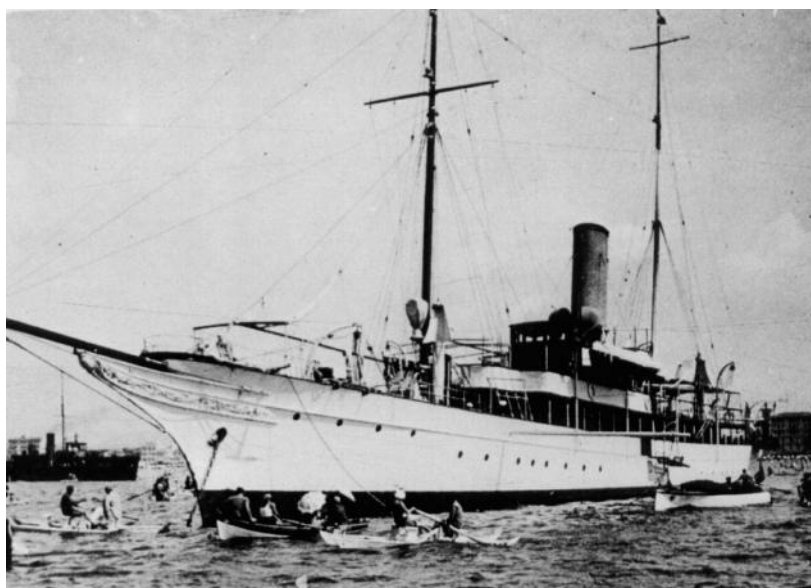
Una somma rilevante, nel complesso, che Marconi giustificava dicendo: *"Lo yacht non solo mi rende indipendente, ma mi libera dalle altrui curiosità e dalle distrazioni. Posso lavorarci ad ogni ora del giorno e della notte, e raggiungere in breve tempo posti adatti ad ogni genere d'esperimenti che sarebbe difficile e complicato svolgere sulla terraferma"*.

Lo scienziato diceva anche: *"Una stazione in moto, destinata a servire per osservazioni e misure, gode di notevoli vantaggi in confronto ad una stazione fissa, nel risolvere problemi di portata, d'effetti direzionali ed altri problemi preliminari"*.

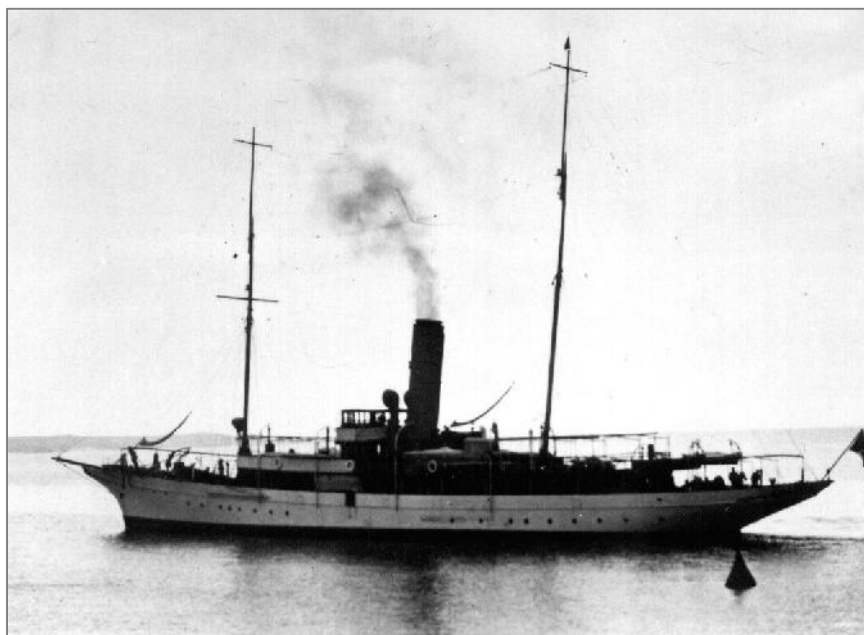
D'altronde egli sapeva essere anche un uomo pratico d'affari e faceva fruttare i suoi brevetti per cui si trovava al riparo da questioni d'ordine economico. È appena il caso di ricordare che egli compariva tra i fondatori e titolari della società londinese Wireless Signal and Telegraph Co, che successivamente seguiva l'intesa Cable and Radio United con le principali compagnie inglesi con riguardo ai radiofari, e che il suo nome aveva acquistato grande notorietà fin dal 1899-1901, da quando cioè le radiotrasmissioni avevano cominciato a trovare applicazioni pratiche specialmente in campo navale e marittimo, sopra tutto da quando la radio aveva reso possibili alcuni salvataggi .

Il "Rovenska" salpava da Londra, ancora con bandiera inglese, a mezzogiorno del 15 luglio 1919 al comando del capitano sorrentino Raffaele Lauro, toccava le coste della Spagna, del Marocco, Algeri e giungeva a Napoli a metà agosto.

Erano necessari altri lavori ancora, che Marconi affidava all'ammiraglio Filippo Camperio, lavori che venivano eseguiti a La Spezia con l'imbarco e sistemazione a proravia, nella tuga principale, di un vero e proprio laboratorio scientifico; col prolungamento degli alberi per alzare le numerose antenne a filo; con la chiusura della plancia rimasta fino allora aperta secondo il modello inglese. A poppavia del fumaiolo veniva costruito l'alloggio del comandante nonché la sistemazione per un motoscafo di servizio. Le cabine erano sistemate sotto il ponte di coperta: verso prua sette padronali con annessi servizi, la cabina di Marconi più ampia delle altre e accessibile direttamente dal laboratorio, di fronte la cabina della moglie e verso poppa nove cabine per gli ospiti e per gli ufficiali. L'equipaggio era sistemato in un ampio locale sotto il castello di prua.



L'"Elettra" nei primi anni Venti.



L' "Elettra" nei primi anni di attività.

Sul ponte di coperta, a poppavia del laboratorio, si trovava una sala da pranzo per 12-14 posti adorna con un artistico caminetto, la cucina ed altri servizi. A poppavia dei cofani si apriva un vasto soggiorno bene arredato e fornito di un pianoforte. L'arredamento rispondeva non solo alle esigenze di lunghi soggiorni a bordo, ma anche a necessità di rappresentanza per l'accoglienza di ospiti illustri fra i quali vanno ricordati Vittorio Emanuele III Re d'Italia e Giorgio V Re d'Inghilterra.

Marconi provvedeva alla nazionalizzazione della nave con atto emanato il 24 settembre 1921 ed al cambio del nome. In un primo momento aveva pensato a "Scintilla" ma poi, considerato che il termine era difficilmente pronunciabile correttamente in lingua inglese, la scelta cadeva su "Elettra", il nome che egli darà anche a sua figlia.

La nave veniva iscritta, il 27 ottobre 1921, al compartimento marittimo di Genova sotto il numero 956, ed iscritta anche al Reale Yacht Club Italiano con il privilegio di poter alzare la bandiera recante lo stemma sabauda fregiato con la corona reale, come sulle navi militari.

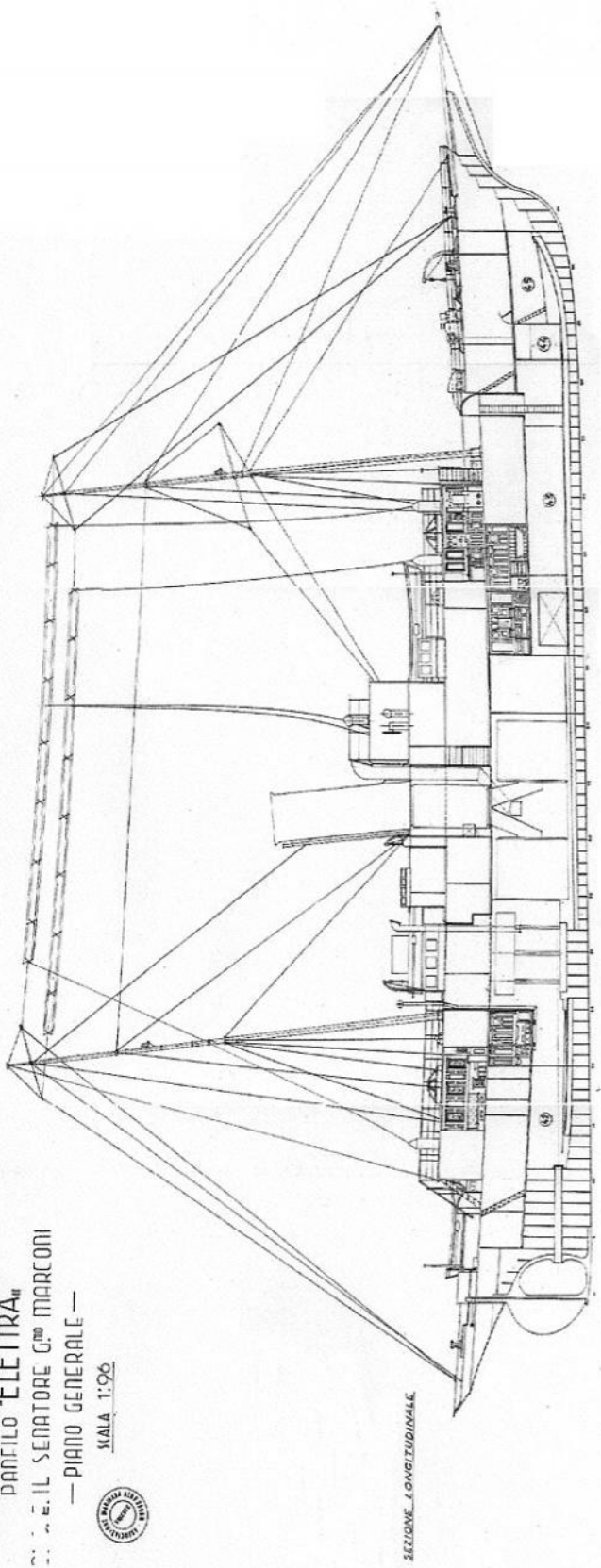
Manteneva il comando il capitano Raffaele Lauro, e a far parte dello stato maggiore troviamo nomi quali il capitano di macchina Martellone con i suoi collaboratori Maresca e Cappiello, il primo ufficiale Romano, l'ufficiale radiotelegrafista e collaboratore Adelmo Landini.

L' "Elettra" acquistava presto generale notorietà meritandosi l'appellativo di "*nave dei miracoli*".

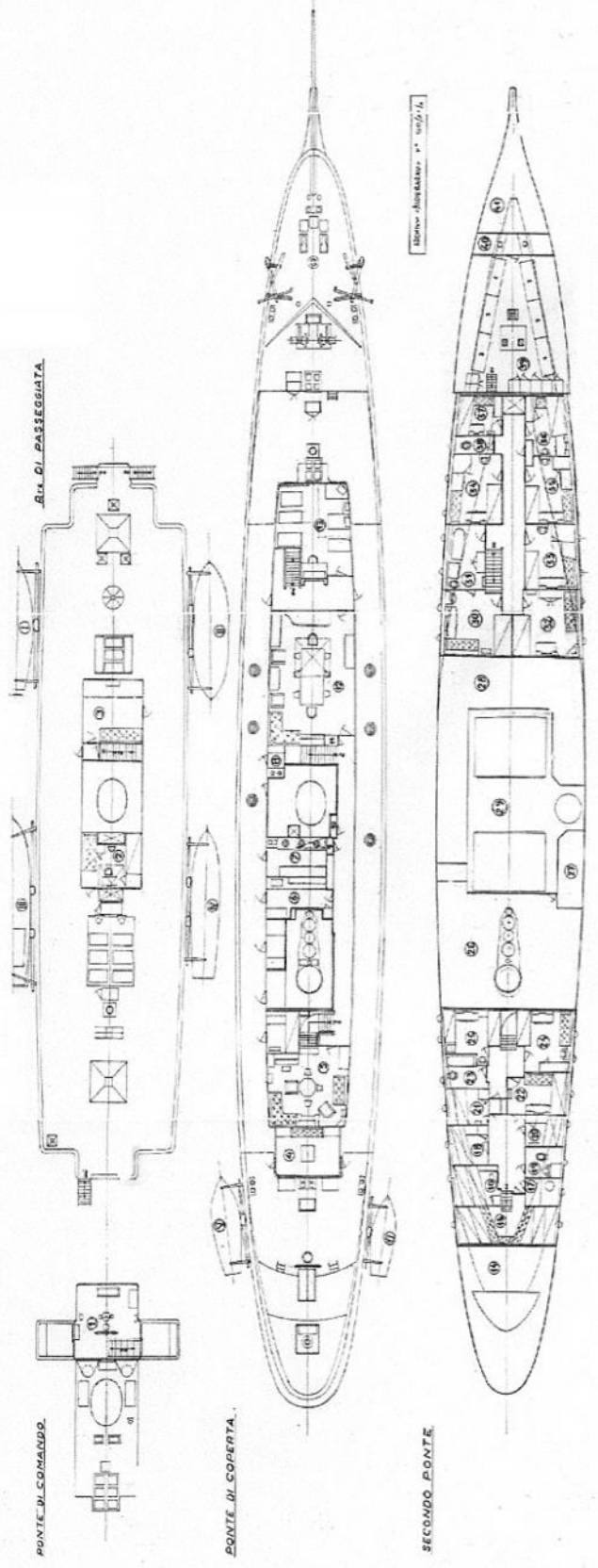
Nell'aprile del 1920, allorché il panfilo si trovava in navigazione nel golfo di Biscaglia, si verificava a bordo un fatto che, al momento, aveva del prodigioso: gli ospiti avevano la piacevole sorpresa di poter danzare, per la prima volta nella storia della radio, al suono di un'orchestra lontana, quella del Savoy Hotel di Londra, e di ascoltare la voce di Melba, il grande soprano che si esibiva al Covent Garden, in un programma trasmesso dalla prima stazione Broadcasting Marconi di Cheimsford. Il 15 giugno si aveva la ricezione di un concerto alla distanza di 2000 miglia.

PANCILLO "ELETTRA"
 C. E. IL SENATORE G. MARCONI
 — PIANO GENERALE —

SCALA 1:96



SEZIONE LONGITUDINALE



Bordo Alcantara 1° m. d. A.

PONTE DI COMANDO

PONTE DI SOPERTA

SECONDO PONTE

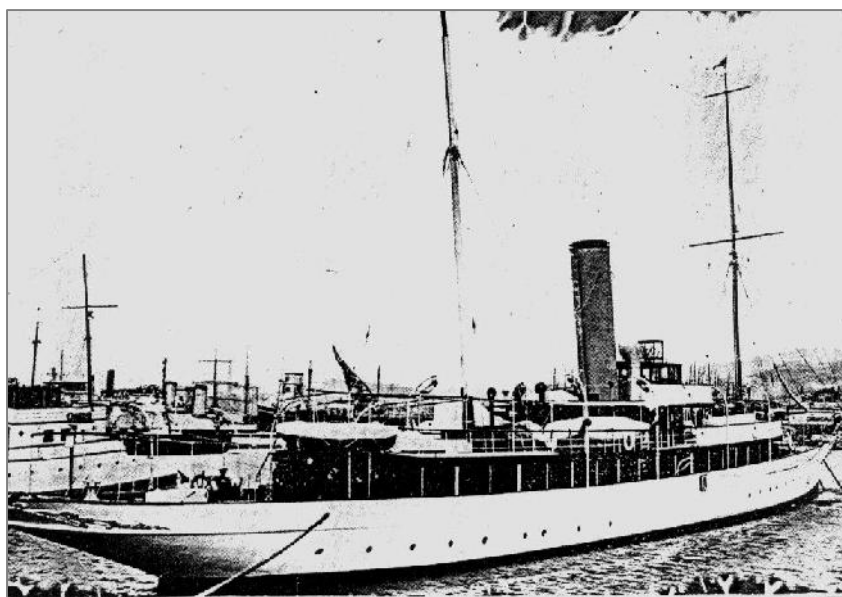
A parte queste ricezioni, che non erano programmate, le esperienze prestabilite comprendevano le prove del radiogoniometro navale Marconi-Bellini-Tosi, a tubi elettronici, che divenne in seguito un prezioso ausilio alla navigazione. Ebbero luogo anche, in acque spagnole, prove di ricetrasmisione radiotelefonica con la nave "Victoria", in rotta atlantica, che fu la prima nave da passeggeri con servizio telefonico nave-terra.

Il 22 e 23 settembre 1920, l'"Elettra" veniva accolta a Fiume da Gabriele D'Annunzio, entusiasta, che da bordo trasmetteva un messaggio al mondo in favore dell'annessione all'Italia.

Gli esperimenti radiotelefonici venivano continuati nel corso del 1921 nel Mare del Nord e nel Mediterraneo con apparecchiature a tubi elettronici realizzati nelle officine inglesi di Chelmaford.

Grande interesse suscitavano le sistematiche trasmissioni tra l'"Elettra" e la stazione radiotelefonica Marconi da 25 kw ad onde lunghe installata dalla R.Marina, nel maggio del 1921, a Centocelle (Roma).

La campagna del 1922 portava l'"Elettra" nel Nord America e va ricordata sopra tutto per la serie delle difficoltà nautiche che la nave dovette fronteggiare. Partita da Southampton il 26 maggio, veniva investita da un ciclone, che la faceva dirottare alle Bermude. Arrivava a New York il 16 giugno, risaliva il fiume Hudson fino ad Albany, tornava a New York dove il 20 giugno Marconi teneva una storica comunicazione ai soci dell'Institution of Radio Engineers sulle diverse proprietà delle onde corte rispetto alle onde lunghe. Il 6 luglio, in riconoscimento dei suoi meriti, gli veniva conferita la "John Fritz Medal".

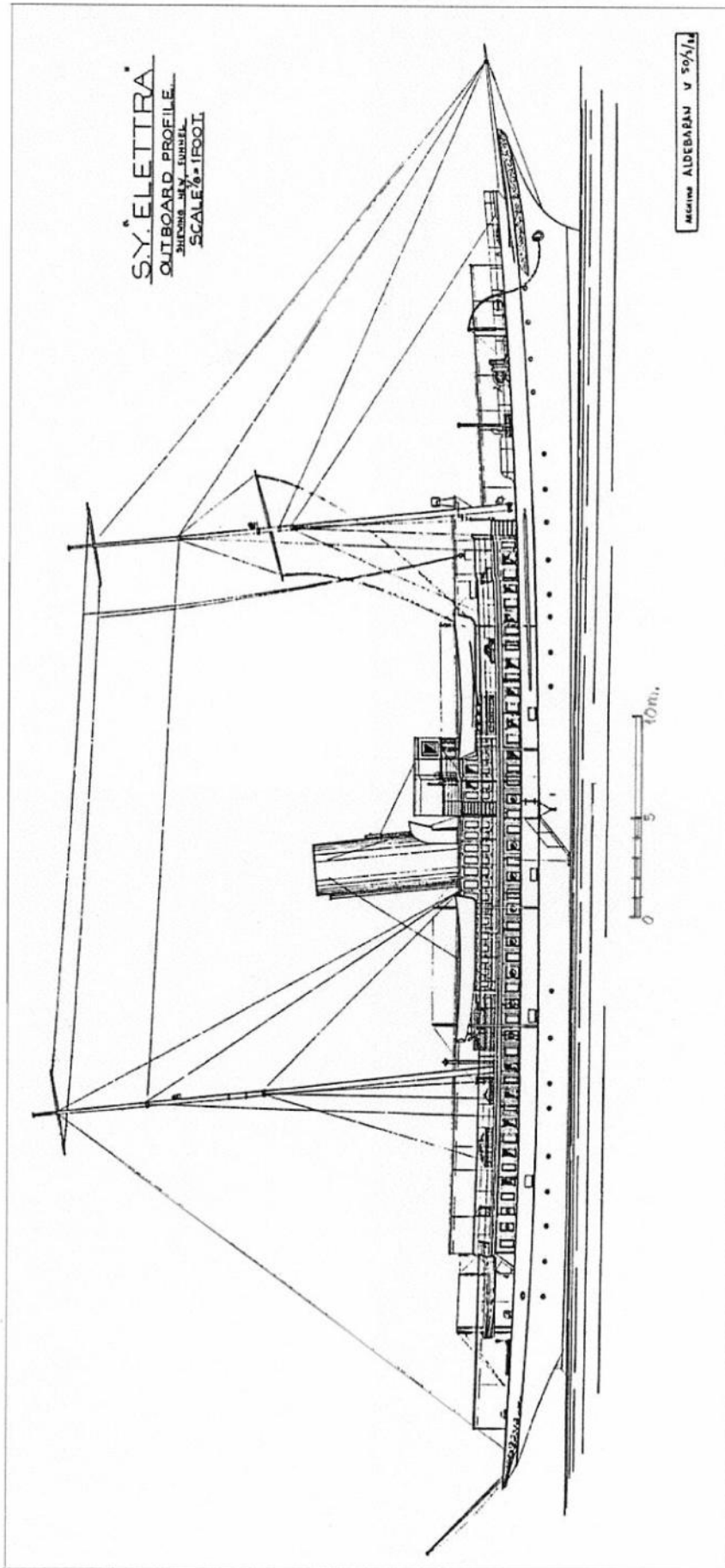


Il panfilo "Elettra" nei primi anni Trenta.

Nel mese di agosto tornava in Europa e il panfilo gettava l'ancora a Cowes dopo una traversata assai movimentata che aveva messo lo scafo a dura prova, sopra tutto nel tratto fra le Azzorre e la Manica.

Il 1923 vedeva l'"Elettra" in Atlantico e lungo le coste dell'Africa occidentale impegnata in una serie di sistematiche esperienze di ricezione su onda di 92 metri con potenza di 6 kw a distanze crescenti dalla nuova stazione a fascio di Poldhu in Cornovaglia: Siviglia km 1450, Gibilterra km 1520, Casablanca km 1800, Madera km 2000, San Vincenzo di Capo Verde km 4130. Nel mese di giugno seguivano prove, controlli e misurazioni con tappe a Siviglia e Tangeri, e ritorno ai porti della Manica.

ELETTRA



VISTA LONGITUDINALE ESTERNA

Veniva così dimostrato che un segnale poteva essere chiaramente captato ad oltre 4000 km anche con trasmissione a potenza ridotta.

Nel 1924 il laboratorio e le antenne del panfilo subivano delle modifiche unitamente ad un nuovo tipo di riflettore di base a Poldhu, con verifica dei segnali in Atlantico (Madera) e nel Mediterraneo.

L'"Elettra" provava, per conto del governo inglese, le emissioni con onde di 32 metri. Veniva "spazzolata" (come si diceva in termine tecnico) tutta la gamma dai 32 ai 60 metri riuscendo a comunicare ad una distanza di 4130 km con una potenza di soli 12 kw. Si comprovava, così, sperimentalmente la scelta delle onde da utilizzare nelle comunicazioni notturne e in quelle diurne, "in piena luce".

Dall'ormeggio sul mare della Siria, Marconi riusciva a farsi sentire radiotelefonicamente, con onde di 32 metri, alla distanza di 3400 km.

Il contributo sperimentale fornito dall'"Elettra" con le onde corte si rivelava fondamentale nelle comunicazioni alle massime distanze, con pieno controllo di Marconi del campo irradiato dalla grande antenna a riflettore installato dalla stazione di Poldhu, antenna ed impianto trasmittente realizzati in collaborazione con l'ingegnere C.S. Franklin.

Marconi e la sua Compagnia poterono così fruire di tutti quegli elementi probanti occorrenti per la realizzazione del sistema di collegamenti, detto "onde a fascio", tra l'Inghilterra e i suoi Domini.

Seguiva nel mese di giugno la firma del contratto fra Marconi e il governo inglese per l'attuazione della grandiosa "rete imperiale". Nello stesso mese avveniva la prima trasmissione con onde a fascio tra Londra e Buenos Aires.

Il 12 luglio a Roma e l'11 dicembre a Londra, Marconi teneva due fondamentali conferenze sui risultati ottenuti su lunghissime distanze mediante la radiotelegrafia direzionale ad onde corte costituenti il coronamento di tanto intenso lavoro sperimentale.

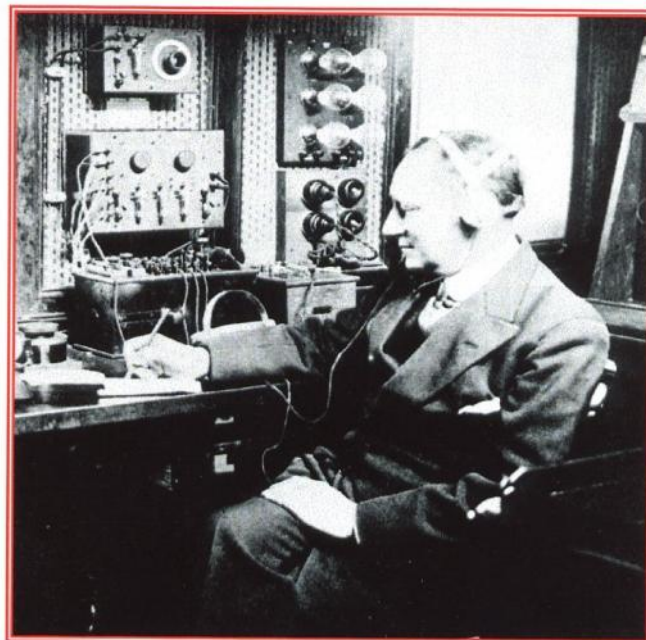
Negli anni 1926 e 1927 buona parte del lavoro veniva rivolto all'acquisizione di sempre nuovi dati e misure di campo relativi agli impianti che entravano via via in servizio in Inghilterra con il resto del mondo.

Il 24 ottobre 1926 era la volta della prima coppia r.t. di collegamento col Canada. Nel 1930 aveva luogo il contatto via etere dell'Italia con l'Argentina.

Marconi non trascurava, inoltre, le esperienze riguardanti l'agibilità dei radiofari prendendo contatto con gli esponenti delle compagnie di navigazione, con particolare riguardo al radiofaro di Suth Foreland operante con onde di 6 metri.



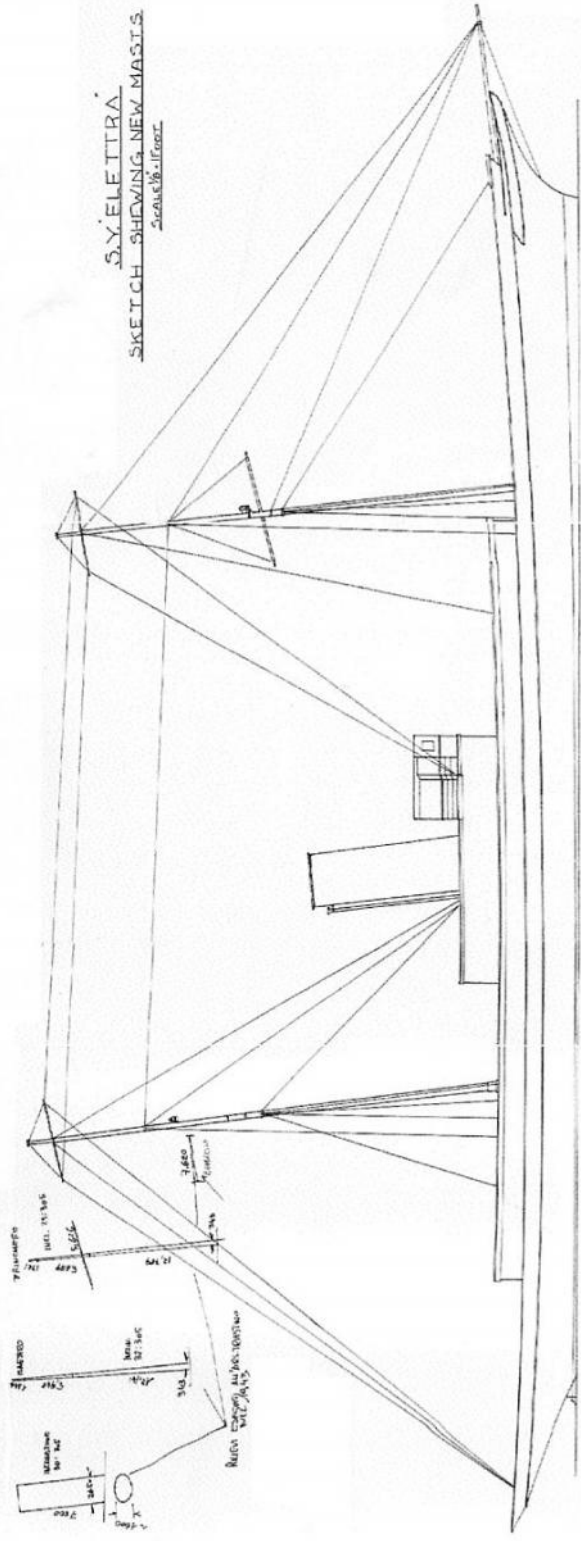
L'"Elettra" in porto a Civitavecchia.



Marconi con l'uniforme di Presidente della Reale Accademia d'Italia (sopra) ed a bordo dell'"Elettra", nel suo laboratorio (sotto).

Il 26 novembre 1926 teneva a Roma una nuova magistrale conferenza sulle radiocomunicazioni ad onde corte, entrate ormai in piena operatività pratica.

S.Y. ELETTA
 SKETCH SHOWING NEW MASTS
 SCALE 1/8" = 1'-0"



ALBERT BARAN	
DATE	12/10/27
BY	ALBERT BARAN
CHECKED	ALBERT BARAN
DATE	12/10/27

EXHIBIT NO. 10
 ()



*Guglielmo Marconi a bordo
Del panfili "Elettra".*

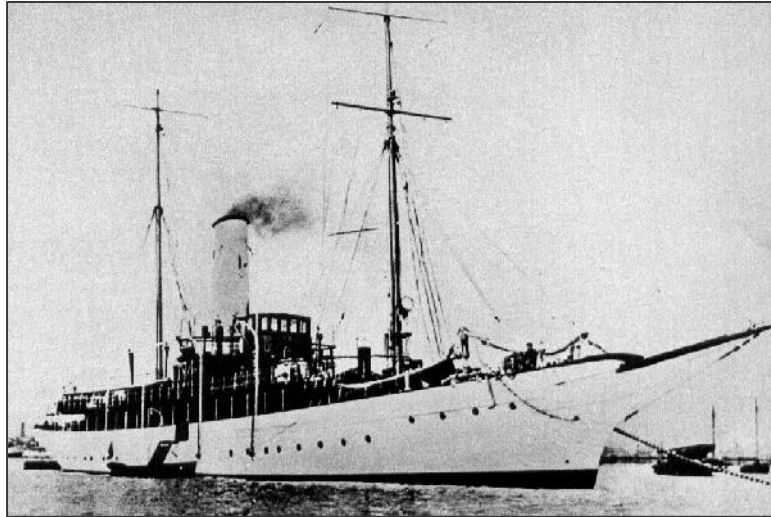
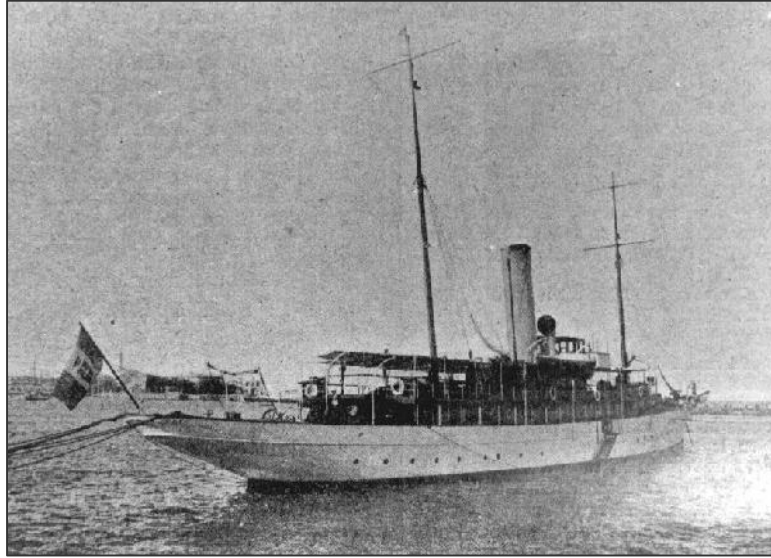
Un avvenimento del tutto eccezionale aveva luogo il 26 marzo 1930: l'illuminazione del municipio di Sidney in Australia comandato da bordo dell'"Elettra", che si trovava ancorata nel porto di Genova a 14.000 miglia di distanza. Già l'anno precedente erano state eseguite sistematiche trasmissioni ad onde corte irradiate dall'Australia individuando come optimum la lunghezza di 27 metri e miglior resa riferibile al mese di marzo tra le ore 7 e le ore 9.

Nel mese di gennaio venivano imbarcati nuovi apparecchi con soluzioni d'avanguardia nella radiofonia a grandi distanze. I circuiti erano alimentati da una tensione di 5000 volts e gli aerei radiante e ricevente erano posti in posizione verticale. Stabilito il contatto radiofonico con Sidney, atteso il momento del tramonto in quella località, alle ore 11 e 3 minuti di Genova, Marconi manovrava un tasto lanciando nell'etere cinque impulsi ad intervalli cronometrici provocando l'accensione delle lampadine di illuminazione del Municipio australiano. L'avvenimento sollevava enorme impressione e resta oggi ricordato da una targa bronzea sul Molo Gianio di Genova. Lo storico tasto si trova conservato nella saletta Marconi del Civico Museo del Mare di Trieste.

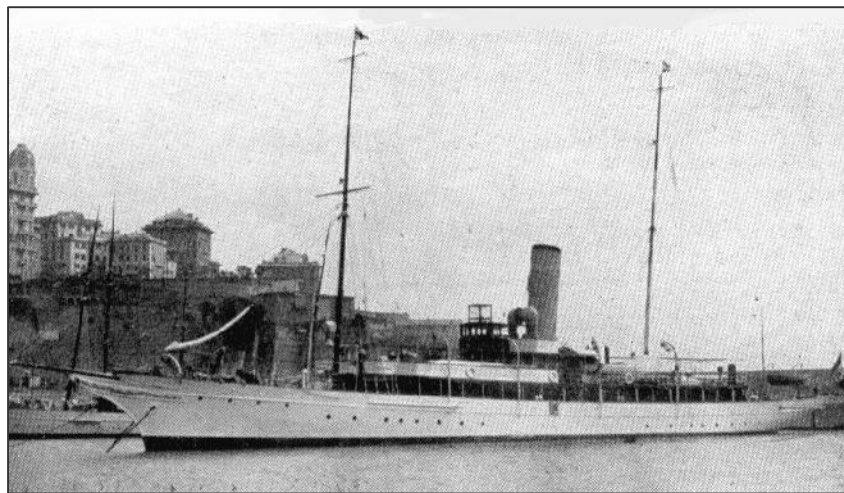
Nel 1931 l'"Elettra" compiva il giro del mondo e Marconi effettuava una serie di esperimenti con micro-onde di 55 cm. che permettevano poi con ulteriore riduzione a 40 cm. un sistema di guida "alla cieca" sperimentato, al comando del capitano Stagnare, con l'ingresso del panfilo nel porto di Sestri Levante con la finestratura della timoneria oscurata.

Uno degli ultimi esperimenti a bordo dell'"Elettra", dopo quelli di radiofonia del novembre 1936, avveniva nel luglio 1937 con la messa a punto del radiofaro a micro-onde.

Ma non solo di ciò s'interessava lo scienziato. A bordo del panfilo si trovava anche una cabina nelle quale solo lui entrava, impegnato nella ricerca di un tipo di accumulatore "leggero", utile specialmente in campo navale per ovvie ragioni, e sperimentazione di irraggiamento delle sementi di piante per accrescerne la produttività. Ed altro ancora.



Altre due immagini dell' "Elettra" negli anni Trenta.



Il panfilo "Elettra" ormeggiato nel porticciolo "Duca degli Abruzzi" di Genova da dove venne realizzato l'esperimento d'accensione delle luci del Municipio di Sydney, il 26 marzo 1930.

Guglielmo Marconi moriva improvvisamente colpito da crisi cardiaca all'alba del 20 luglio 1937 lasciando incompiuti studi suscettibili di sviluppi impensati, ma avendo comunque assicurato all'umanità strumenti e conoscenze collocabili al vertice della civiltà.

Dopo la morte dello scienziato, non essendo i suoi eredi in grado di mantenere una simile proprietà, il panfilo "Elettra" veniva acquistato per 828.000 lire dal Ministero delle Comunicazioni - Direzione delle Poste e Telegrafi e dato in gestione e manutenzione ai servizi tecnici della Società di Navigazione Italia. Dell'acquisto si era dichiarato interessato anche il magnate americano David Devies, disposto a versare la somma di 200.000 sterline, ma fu preferito lasciare il panfilo, significativamente, alla bandiera italiana.

Il 10 giugno 1940 l'Italia entrava nella seconda guerra mondiale e si poneva immediatamente il problema della salvaguardia della nave per cui l'"Elettra", che si trovava a La Spezia, veniva trasferita a Trieste.

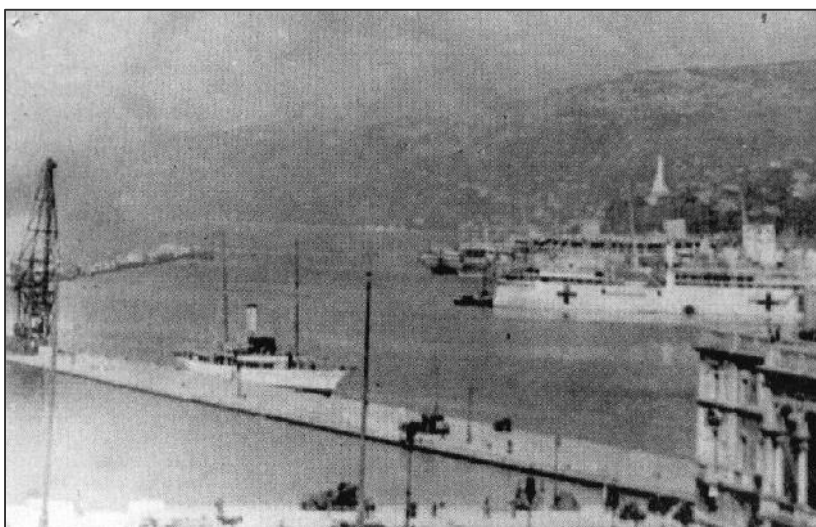
Giunto nel porto giuliano, il panfilo veniva ormeggiato al Molo III del Porto Vecchio dove rimaneva indisturbato fino all'8 settembre del 1943.



L'"Elettra" in disarmo a Trieste nel 1942.

In quel momento, secondo il diario storico della Società Italia, Ufficio marittimo della sede di Trieste, si trovavano a bordo quattro marittimi, il capo macchinista Giuseppe Vigo, il nostromo Pietro Patrone, il marittimo Agostino Polacci e l'ingrassatore Giuseppe de Blasi, che per prima cosa provvedevano a rendere la macchina non più in grado di muovere.

Arrivava presto una squadra di Tedeschi che, allontanati i quattro uomini, prendeva possesso della nave. Interveniva poi un accordo tra la Capitaneria di Porto e il comando tedesco a seguito del quale fu possibile ottenere la restituzione del panfilo alla Società di Navigazione Italia.



L' "Elettra" al Molo Audace di Trieste nell'ottobre 1943.

La visita effettuata a bordo in concomitanza con la restituzione portava alla constatazione che molti oggetti risultavano asportati, specialmente dalla cabina riservata, del che veniva compilato con atto notarile un elenco inviato poi a Genova.

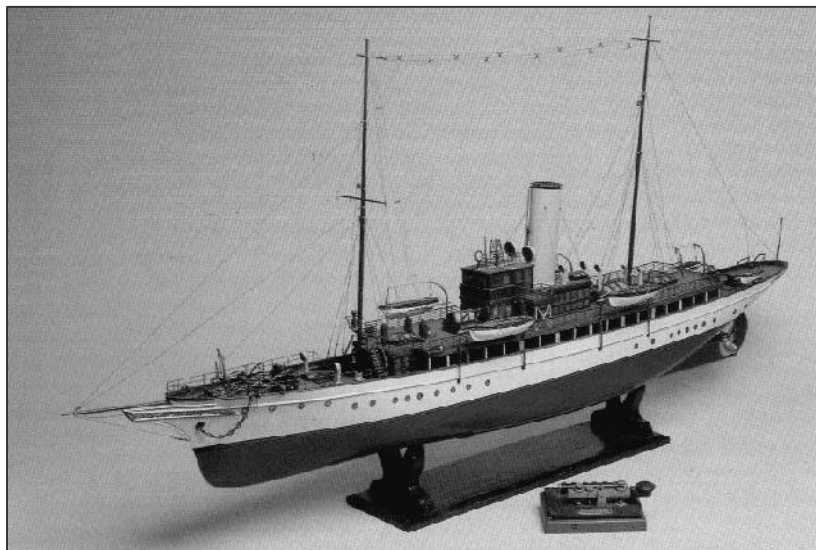
Il materiale del laboratorio e le apparecchiature di Marconi, pur superate a seguito del grande impulso impresso in materia dalle necessità belliche, apparivano preziose sotto il profilo storico e costituivano dei cimeli unici che bisognava preservare.

Se ne interessarono attivamente i professori Picotti e Capitano che giocarono tutte le carte in loro possesso riuscendo a farsi dare il permesso di sbarcare quanto più era possibile, grazie anche al tacito appoggio del capitano Zimmermann della Kriegsmarine, che ben si era reso conto del valore dell'operazione.

Fatto sta che il materiale recuperato fu chiuso in 19 casse che vennero occultate in più posti, in un capannone dei Magazzini Generali, nei sotterranei del Castello di San Giusto, dove tuttora si trovano due alberi, nella galleria di Via Monfort, allora rifugio antiaereo, in Piazza Hortis, finché fu possibile, ma si era già nel 1947, spedire quasi tutto a Milano dove i cimeli venivano presi in carico dal Museo della Scienza e della Tecnica.

L'11 novembre 1943 l'"Elettra" veniva rimorchiata nell'Arsenale Triestino per pulizie, si diceva, e per pitturazione della carena. Ma il giorno successivo una commissione della Kriegsmarine visitava l'unità e la dichiarava impiegabile in compiti di pattugliamento costiero dando immediatamente avvio ad una serie di lavori di adattamento che, durati fino al 26 dicembre, consistettero nella sostituzione della due ancore tipo Ammiragliato con ancore tipo Hall; nello smontaggio dell'alberatura sostituendola con un alberetto per antenne e segnalazione; nel taglio del bompresso; sistemazione a prua di docce e locali d'igiene per l'equipaggio; accorciamento della ciminiera; sistemazione di quattro piazzole per armi, tre a poppa e una a prua, con paragambe circolare metallico; impianti Clakson e altoparlanti per ordini; sistemazione di una nuova stazione RT; modifica degli alloggi equipaggio a prua e a poppa; pitturazione dell'esterno nave in grigio chiaro.

È degno di nota, anzi eccezionale dato quel momento, il fatto che durante la permanenza della nave in cantiere veniva dato il permesso al modellista navale Mario Matejka di prendere dal vivo misure ed appunti per la costruzione del modello, da lui poi eseguito in scala 1:50, che si trova conservato attualmente presso il Civico Museo del Mare di Trieste, nella saletta Marconi, quasi si presentisse la prossima fine della celebre nave.



Il modello dell'"Elettra" eseguito da Mario Matejka da rilievi effettuati a bordo nell'autunno 1943, esposto al Civico Museo del Mare di Trieste, assieme al tasto utilizzato per l'accensione delle luci del Municipio di Sydney.

Il 27 dicembre, il comando tedesco trascurando ogni usuale formalità faceva sbarcare l'equipaggio civile per fine lavori. Erano il secondo ufficiale, capitano Guglielmo Zucchi, il terzo macchinista Giuseppe Bianchi, il nostromo di coperta Giovanni La Camera e l'ingrassatore Arcangelo Mastrofrancesco.

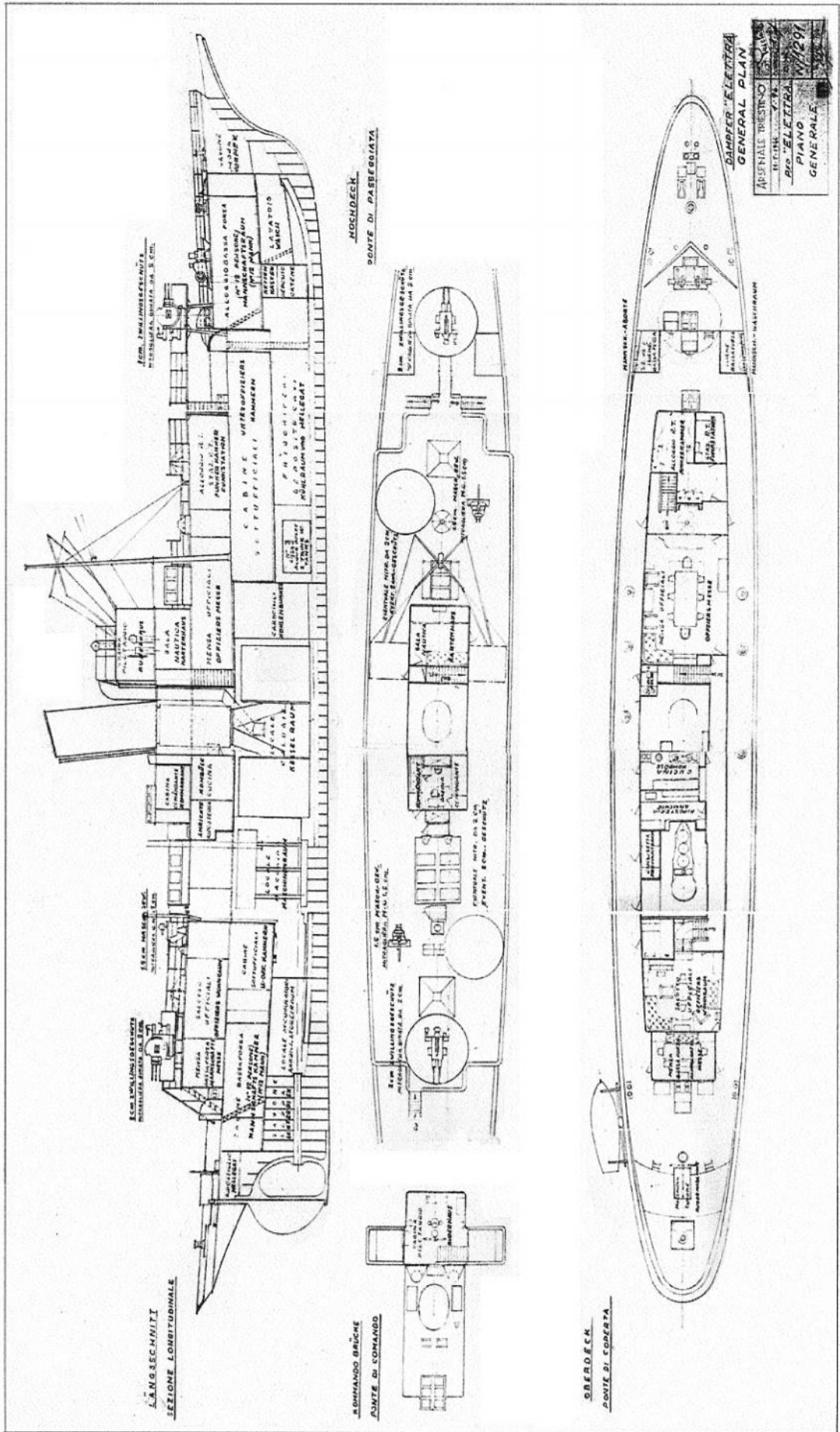
Il giorno dopo l'"Elettra", contrassegnata con la sigla "G 107" (mutata poi in "NA 6"), prendeva il mare verso le coste della Dalmazia in servizio di pattugliamento quando ormai ogni attività era preclusa dalla stretta sorveglianza esercitata dalle forze alleate sempre pronte ad intervenire.

Com'era da prevedere, la fine arrivava ben presto sotto gli occhi di testimoni oculari, la cui deposizione non è però univoca, in particolare per quanto riguarda le date che presentano un notevole margine di imprecisione.

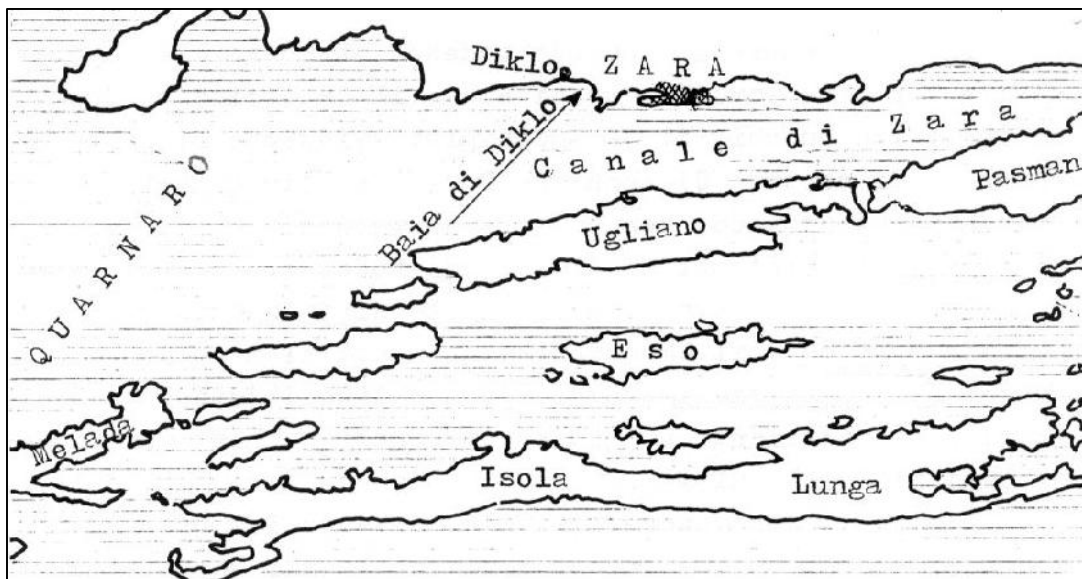
Antonio Cattalini, sfollato da Zara sulla costa a settentrione della città, ha dichiarato testualmente:

"Sera del 21 gennaio 1944, nel paesetto di Diklo, situato sulla costa a nord di Zara, in una valle recante il medesimo nome, sulla prosecuzione della base settentrionale del promontorio di Punta Amica. Io mi trovavo spesso là, come ho già raccontato altre volte. Era una sera piuttosto fredda con le acque increspate dalla bora.

Nella completa oscurità, verso le 18, avvertiamo la presenza in mare di uno o due bastimenti piuttosto grossi. Le navi osservano scrupolosamente l'oscuramento, ma ciononostante, i fanali di posizione, sia pur ridotti a lumicini, il sordo brontolio delle macchine e qualche altro rumore tradiscono la loro presenza. E poi, evidentemente a scopo di segnalazione, vengono lanciati ad un certo momento due o tre razzi.



G 107 - ex ELETTRA - trasformazione eseguita dall'Arsenale Triestino fra ottobre e dicembre 1943



Per chi osserva dalla riva, quello strano movimento diventa subito fonte di curiosità, ma anche di preoccupazione. Infatti non è difficile rendersi conto che le navi devono essere almeno due ed ambedue abbastanza grandi: chi ha gli occhi di linee dice di distinguere le sagome di un piroscafo ed una torpediniera.

Il pensiero che l'aviazione anglo-americana non avrebbe tardato a scoprire le due facili prede e che, di conseguenza, il paesetto di Diklo, posto loro a ridosso alla distanza di un paio di centinaia di metri, ne potesse essere gravemente minacciato di riflesso, galoppava nelle teste di tutti. Infatti non c'era fuscello fuori posto che potesse sfuggire alla vigilanza dei ricognitori. Figurarsi poi due grosse navi!

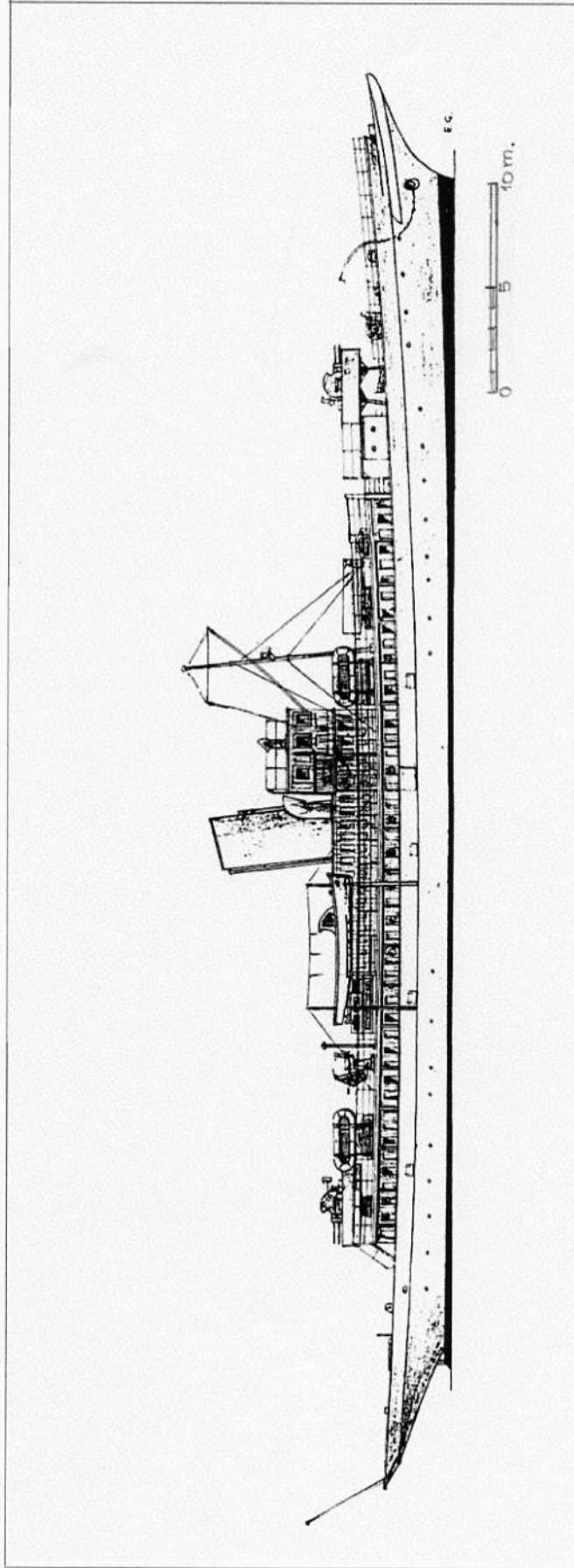
Poco tempo dopo udimmo in alto il caratteristico ronzo dei ricognitori notturni. Le previsioni che avevamo fatto stavano trovando riscontro nella realtà con rapidità sconcertante. Comunque quella sera non accadde niente, i ricognitori passeggiarono nel cielo per un'ora circa lanciando razzi qua e là.

Ma la mattina dopo, il 22 gennaio, era da poco spuntata l'alba che i ricognitori, in notevole anticipo sull'ora dell'appuntamento quotidiano, erano già a razzolare sopra i dintorni di Zara. Nel vallone di Diklo c'era una sola nave, pitturata di grigio chiaro, che assomigliava ad un panfilo, alla fonda ad una ventina di metri dalla costa, verso la strozzatura della baia. Della seconda nave non c'era più traccia, la torpediniera doveva aver tagliato la corda nel cuor della notte

Nel contempo cominciarono a circolare delle voci su quella nave alla fonda, che qualcuno definiva "piroscafo", qualche altro "corvetta" e qualche altro ancora "panfilo".

Ed infatti del panfilo aveva tutta la sagoma, tanto che i sostenitori di quest'ultima ipotesi ne fecero un'altra che doveva poi risultare esatta: quella cioè che fosse proprio l'"Elettra". E fu proprio la sagoma della nave a fornire gli indizi precisi perché l'"Elettra", in tempo di pace e per parecchie volte, era giunta nel porto di Zara con a bordo Guglielmo Marconi.

G 107 ex ELETTRA



Disegno di Ernesto Gelliner

VISTA ESTERNA LONGITUDINALE

Si trattava quindi di una nave conosciuta, con tutto il fascino che il suo valore storico e morale poteva significare. Il riconoscerla, quindi, in momenti così calamitosi, era motivo di ulteriore apprensione per quello che temevamo essere la sorte ormai segnata della nave. Il destino dell'"Elettra" non tardò a compiersi. I ricognitori la localizzarono subito e la fecero segno di alcune raffiche di mitraglia, forse un pietoso avvertimento all'equipaggio di abbandonare subito la nave. Ed infatti i pochi uomini che la occupavano furono visti poco dopo raggiungere la costa con un battello a remi dirigendosi, una volta a terra, verso una casamatta tedesca. Di fronte al pericolo ormai incombente sull'"Elettra", molti di noi si chiedevano come mai i tedeschi avessero deciso di esporla a tanto pericolo, anche perché non si capiva l'utilità del suo uso: qualcuno a questo proposito ebbe ad avanzare l'ipotesi secondo cui l'"Elettra" fosse dotata di potenti impianti di radio collegamento, che i tedeschi avevano deciso di sfruttare ai loro fini bellici. Ma tale ipotesi apparve più fantasiosa che reale.

Al primo mitragliamento fece seguito, circa un'ora dopo, un'azione più consistente di mitragliamento da parte di una pattuglia "straordinaria", ma era evidente che l'attacco grosso, vero e proprio, doveva ancora avvenire. E infatti non tardò. Nel frattempo alcuni coetanei ed io, tanto eravamo sicuri che il destino dell'"Elettra" fosse ormai segnato, che, muniti di un binocolo, ci arrampicammo lestamente sulla solita collinetta sovrastante il paesetto di Diklo. Come fosse ad un appuntamento, la squadra dei cacciabombardieri fu poco dopo puntuale nel cielo. Dopo aver roteato alti per cinque o sei minuti, iniziarono la rapidissima e fatale sarabanda. Per primo si gettò uno in picchiata, ma fallì di poco il bersaglio: la scarica di bombe finì tra la nave e la costa. Poi iniziò la picchiata un secondo bombardiere: venne giù in verticale e, un attimo prima di riprendersi, sganciò una tripletta di bombe. Il bersaglio fu centrato in pieno, l'"Elettra" fu avvolta da una vampata e da una nuvola di fumo e di rottami scaraventati in tutte le direzioni.

Quando la nuvola si fu diradata dopo lo scoppio fragoroso, riapparve quel poco che era rimasto della gloriosa nave dalla quale Marconi aveva insegnato agli uomini una nuova strada della civiltà attraverso gli spazi. Una settimana dopo, e precisamente il 30 gennaio, l'"Elettra" venne fatta segno ad un altro attacco di cacciabombardieri, che completarono la distruzione. Del bel panfilo che era, altro non rimase che un grosso ed informe rottame di ferro contorto."

Una relazione che sembra molto precisa ma che non fuga completamente ogni dubbio sulle date se si pone mente al fatto che lo stesso Antonio Cattalini aveva detto precedentemente, nel 1959: "Io non ricordo se fu la sera dell'8 gennaio o del 10 o del 20, ma quello che è certo è che eravamo ai primi del 1944".

Nicolo Luxardo de Franchi forniva la seguente versione, che veniva pubblicata nel marzo del 1982 dal mensile "Storia Illustrata":

"Il panfilo "Elettra" era adibito, nel gennaio 1944, a guardacoste, con armamento leggero di sole mitragliatrici ed un cannoncino a prua. Essendo il porto di Zara impedito da un grosso relitto, l'"Elettra" fu fatto stazionare nella valle Crociata del Vallone di Dicolo, a NW della Punta Amica che chiude la rada di Zara.

Scoperto il 22 gennaio 1944, al primi chiarori del giorno, dai due caccia "badogliani" che perlustravano giornalmente la zona di Zara (detti

appunto lattaie per l'orario mattiniero) fu mitragliato; dopo poche ore fu attaccato da altri caccia. Alle ore 14 circa dello stesso giorno fu attaccato da una ventina circa di caccia-bombardieri alleati, con un carosello durato circa un'ora.

Il panfilo affondò, posandosi sul basso fondale, e fu abbandonato dall'equipaggio e poi saccheggiato dagli abitanti di Dicolo. Data l'alta alberatura e opera morta, la nave poteva dare l'impressione di essere ancora a galla per cui da quel giorno, 22 gennaio, fino alla domenica 30 gennaio, fu oggetto di continui attacchi, anche con bombe di grosso calibro, seguiti dagli zaratini sfollati nei villaggetti della costa (tra cui lo scrivente) con commenti ironici per il grande spreco di energie su di una scafo oramai inutilizzabile."

Non sembra attendibile una terza versione pubblicata dal "Messaggero Veneto" nell'agosto del 1965 e fornita da un uomo di Diklo, che all'epoca faceva il bagnino di un albergo: *"Era una chiara giornata dell'aprile 1944. Scorsi, non molto lontano sul mare, il fumo di una nave. Sembrava in avaria, poiché procedeva a rilento o almeno sembrava incerta sulla rotta da seguire: quando all'improvviso giunsero sino a noi i crepitii delle mitragliere, e quindi vedemmo alte colonne d'acqua sollevarsi intorno alla nave, evidentemente si trattava di un attacco aereo. Poco dopo alcuni caccia-bombardierila seconda e poi la terza ondata furono micidiali per la piccola unità, il cui comandante, evidentemente per evitare di andare a picco, diresse in linea retta verso la spiaggia del villaggio di Diklo..... e lì rimase per anni"*

Sembra che presso il Museo Navale di Spalato si trovino i diari delle operazioni della Kriegsmarine relativi a quell'epoca (Kriegstagebuch des Komandierende Admiral Adria) dai quali si possono ricavare i movimenti dell'"Elettra" con la denominazione "G 107" (dove il G sta per Geleit, cioè nave scorta):

"La "G 107" assieme alle "G 101", "G 103" e "G 105" costituiva la Geleiflotte (flottiglia di scorta) che, partita il 28 dicembre 1943 da Trieste scortando un grosso mezzo da sbarco diretto in Dalmazia, subì un violento attacco aereo all'altezza di Zara. Solo la "G 107" ed il mezzo di sbarco rimasero indenni e proseguirono la navigazione, ma il 3 gennaio la "G 107" si incagliava sull'isola di Zlarin, venne rimessa a galla dopo qualche giorno e rientrava per le riparazioni il 14 gennaio a Trieste, riprendendo il mare il 17 successivo. Dopo aver ricuperato lungo le coste dell'Istria l'equipaggio di un aereo abbattuto, proseguiva per la Dalmazia, ma nella notte del 22 andava ad incagliarsi in una baia vicino a Zara, qui il giorno successivo alle 13 veniva distrutta da caccia-bombardieri alleati".

L'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana, nella terza edizione del volume riguardante le navi mercantili perdute, segna come data di affondamento, a Zara, il 2 marzo 1944 a seguito di bombardamento aereo, ma non è nota la fonte di questa notizia.

L'inglese Ministry of Defence - Naval Historical Branch, interpellato nel 1980 da N. Woods, dichiarava di non poter fornire conferme e da parte tedesca non si fa menzione dell'"Elettra".

Certo è che è priva di ogni fondamento la versione del siluramento da parte di un sommergibile accolta da qualche organo di stampa.

Il relitto dell'"Elettra" restava per molti anni abbandonato sul bassofondo della baia di Diklo all'opera disgregatrice della salsedine marina e degli agenti atmosferici.



Il relitto dell' "Elettra" nella baia di Diklo, fotografato dopo la guerra.

Inclinato di circa 10° sulla fiancata di dritta, presentava la prua lesionata da un colpo che aveva aperto, poco sopra la linea di galleggiamento, uno squarcio da parte a parte contorcendo le lamiere.

Appariva asportata buona parte della pavesata di dritta e tutto il rivestimento in legno del ponte di coperta, scoperti i bagli ed in vista i cilindri della macchina a vapore e le due grandi caldaie cilindriche. Delle sovrastrutture, cofani e ciminiera non era rimasto nulla, solo a prua esisteva ancora la piazzola rotonda col paragambe ma piegata sui bagli.

Una situazione inconcepibile in qualsiasi paese che possa vantare storia e tradizioni marinare.

Ogni tanto compariva qualche articolo di giornale che si preoccupava più di fantasiose note di colore che di sostanza.

Qualcuno finalmente si mosse. Venivano avviate trattative tra i governi italiano e jugoslavo, se ne interessarono i ministri degli esteri Segni e Popovic e, in fase esecutiva, i due ministri delle poste e telecomunicazioni che giungevano infine all'accordo di cessione del relitto con facoltà di ricupero, in cambio di determinate concessioni da parte italiana.

Lo scafo veniva rimesso a galla nell'estate del 1962 dalla ditta Doprospos di Spalato, a spese del governo italiano, e subito rimorchiato verso Trieste dove giungeva il 2 settembre, ormeggiato ad una banchina del Cantiere Navale San Rocco di Muggia.

Il Ministero delle Poste e Telecomunicazioni, che manteneva la proprietà del relitto, incaricava la Marina Militare di predisporre uno studio per la ricostruzione della nave. L'Ufficio Tecnico del Navalgenarmi di Monfalcone si metteva all'opera eseguendo minuziosi rilievi a bordo e predisponendo, nel novembre del 1962, un progetto ed una specifica di lavoro da sottomettere ai cantieri interessati all'appalto dei lavori.

Questo progetto contemplava la ricostruzione integrale almeno per quanto riguardava l'aspetto esteriore del panfilo come si presentava all'epoca di Marconi nonché la ricostruzione del laboratorio e dell'appartamento del senatore. Lo scafo doveva essere in grado di tenere il mare per eventuali spostamenti o trasferimenti, munito pertanto di un motore Diesel da 400 CV ritenuto sufficiente per una velocità di 8 nodi. Era prevista anche la sostituzione delle macchine ausiliarie a vapore con ausiliari elettrici.

Al sopralluogo effettuato dai tecnici del Navalgenarmi, lo scafo doveva essere apparso in condizioni precarie, quale effettivamente era, per cui la specifica prevedeva anche il completo rifacimento del fasciame dell'opera viva, della struttura di prua, del trincarino, dei bagli di coperta e di tutte le paratie trasversali e longitudinali della nave.

Venivano elaborati dei preventivi di spesa, si dava inizio alla ricerca della documentazione necessaria per poter eseguire la ricostruzione quanto più fedele possibile. Emergevano nel contempo, a lato, polemiche a non finire: tutti proponevano soluzioni diverse, tutti volevano l'"Elettra" nel proprio porto, si parlava di monumento – museo da erigere davanti al Ministero delle Poste e Telecomunicazioni all'EUR di Roma, di monumento a Marconi nel giardino della Fiera di Bologna, di sistemazioni a Milano e a Genova.

Di fronte a queste soluzioni, non tutte tecnicamente realizzabili e nessuna che tenesse conto dell'effettivo stato del relitto, non si faceva nulla per una decina d'anni, anche se qualcuno si faceva sentire di tanto in tanto.

La rivista settimanale "Epoca" scriveva il 7 settembre 1969: *"La prua orribilmente squarciata volge a terra, la poppa verso il mare. Non si vedono che lamiere contorte e bucherellate. La tolda è sfondata e ci si cammina sopra a proprio rischio, posando i piedi con circospezione e timore su assi di legno collocate provvisoriamente, in equilibrio instabile, fra una paratia e l'altra.*

Al centro c'è una tetra voragine con al fondo la sala macchine e le caldaie ricoperte di muschio e mota. incrostate di alghe e conchiglie. Lo smisurato guscio di ferro galleggia a malapena, trattenuto alle bitte del molo con grosse catene e robuste funi metalliche. Quel lugubre "mostro" devastato dalle fiamme, sfondato dalle bombe, mangiato dalla ruggine e rosato dalla salsedine è tutto ciò che resta della favolosa "Elettra" di Marconi, la "candida nave che naviga nel miracolo e anima i silenzi eterei del mondo".

Qualcosa sembrava muoversi nell'estate del 1972 allorché il Ministero della Pubblica Istruzione mandava a Trieste l'architetto Benedetto Civiletti, ispettore ministeriale, per studiare una possibile valorizzazione del relitto a fini didattici in tre sezioni, un museo mar coniano, sala convegni, stazione RT sperimentale, da alloggiare nel guscio dello scafo e da sistemare nell'area della Sacchetta di Trieste. Interveniva, nel mese di ottobre, anche l'autorevole rivista "Ship Repair and Maintenance International" di Londra.

Nell'aprile del 1974 prendeva posizione l'ammiraglio Virgilio Spigai, presidente del Lloyd Triestino, che interveniva presso il presidente del consiglio dei ministri on. Giulio Andreotti suscitando un risveglio dell'opinione pubblica sul problema, anche all'estero, in Inghilterra, tanto più che stava profilandosi la ricorrenza del centenario della nascita di Guglielmo Marconi.

L'on. Andreotti rispondeva sollecitamente promettendo il suo interessamento per mezzo di un decreto legge. Il relativo incartamento, affidato agli uffici postali, metteva 50 giorni per arrivare da Palazzo Chigi alla sede della Finmare, distante circa un chilometro!



Tre immagini del relitto dell' "Elettra" ormeggiato alla banchina del Cantiere San Rocco di Muggia (Trieste).

Il fatto appariva chiaramente emblematico ed indicativo di quanto bisognava aspettarsi.

L'annuncio ufficiale d'inizio della ricostruzione veniva dato a Villa Grifone di Pontecchio Marconi, presso Bologna, dal direttore generale delle Poste e Telecomunicazioni, che era anche vicepresidente dell'UIT-Unione Internazionale delle Telecomunicazioni.

Nel giugno del 1973, infatti, l'Arsenale Triestino San Marco era stato incaricato di mettere il relitto in bacino a secco per poter iniziare i rilievi e prendere le opportune decisioni per la nuova destinazione.

L'"Elettra", o meglio quanto restava di essa, entrava per la prima volta nel bacino di carenaggio del cantiere San Rocco rendendo possibili i rilievi della forma dello scafo che, riportati in sala tracciato, rendevano possibile ricostruire il "piano di costruzione" dello scafo dato che non esisteva più il disegno originale. Venivano controllate tutte le deformazioni, le corrosioni e l'usura delle lamiere, i profili e chiodature delle lamiere.

Si cercò anche di individuare quelle strutture che eventualmente si potevano riutilizzare in un'eventuale ricostruzione dello scafo. Operazioni che venivano effettuate tutte sotto la direzione dell'ing. Oddo Oddone, funzionario del Ministero delle Poste e Telecomunicazioni.

Scartata l'ipotesi di rendere la nave ancora navigabile con i propri mezzi per evidenti ragioni di non corrispondenza alle norme internazionali sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, qualora si fosse voluto rispettare l'aspetto esterno originale della nave, si pensò di ricostruirla come "galleggiante" ricavando nei locali macchina e caldaie una sala da adibirsi a riunioni o conferenze ricavando altre salette d'esposizione oltre naturalmente ricostruire il laboratorio e le cabine di Marconi come già previsto nel progetto di 10 anni prima.

Dall'esame dello scafo si era però arrivati alla conclusione che quasi nulla della vecchia "Elettra" poteva venire ancora utilizzato nella ricostruzione, sia per una troppo avanzata corrosione sia per difficoltà tecniche di collegamento tra elementi nuovi ed elementi vecchi, per cui non restava altro che costruire una nave completamente nuova ricorrendo anche a strutture saldate senza però alterarne l'aspetto esterno.

L'Arsenale Triestino San Marco, per incarico del Ministero, sviluppò i nuovi disegni per lo scafo e poi elaborò un preventivo che rispecchiava la nuova situazione, preventivo che, naturalmente, superò di gran lunga quanto precedentemente stimato.

Di fronte a ciò e sopra tutto per il fatto che nel nuovo scafo nulla sarebbe rimasto della vecchia "Elettra", il progetto venne accantonato e, con notevole soddisfazione del contribuente, si decise di procedere al sezionamento del relitto ed alla distribuzione dei suoi elementi ai diversi interessati.

Una soluzione che, polemicamente, fu dai più considerata demenziale.

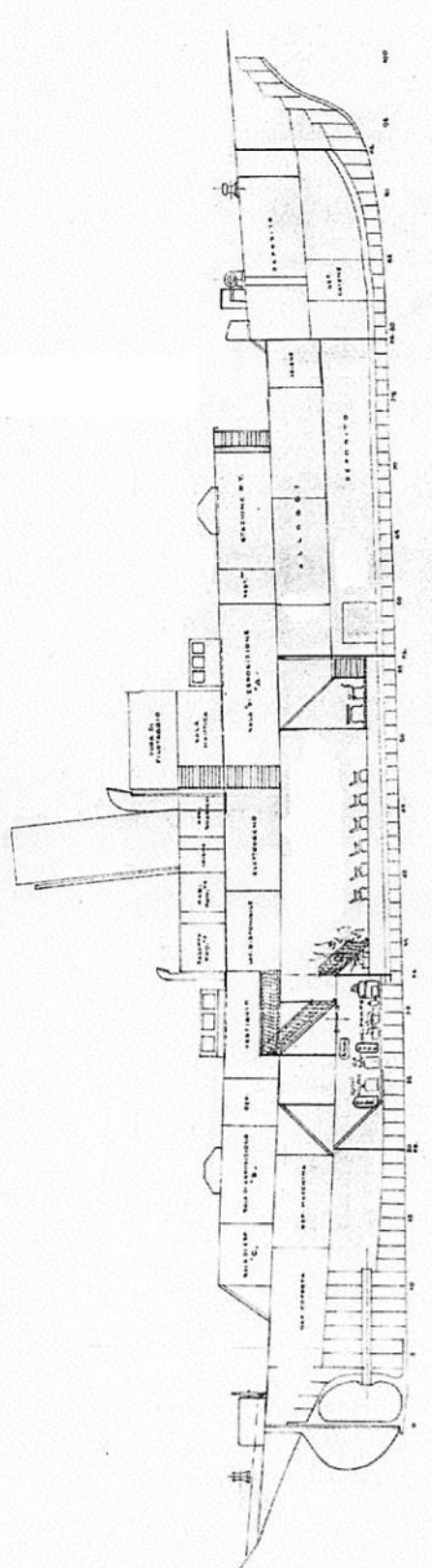
Il 18 aprile 1977 il relitto dell'"Elettra" veniva immesso nuovamente in bacino sempre sotto la direzione dell'ing. Oddone.

Si provvedeva al taglio in varie sezioni con la consulenza dello scultore Marcello Mascherini e di un architetto.

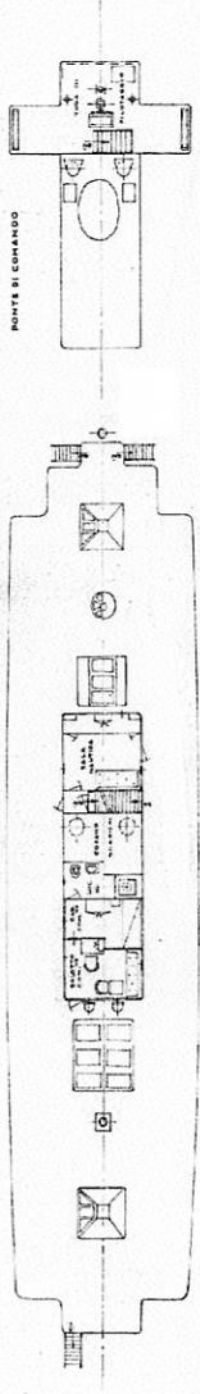
Veniva ricavato così un primo blocco poppiere comprendente anche l'elica e il timone, che venne poi sistemato al Telespazio del Fucino.

Una sezione trasversale di 6 tonnellate venne sistemata, nell'ottobre del 1967, nel parco della villa di Sasso Marconi.

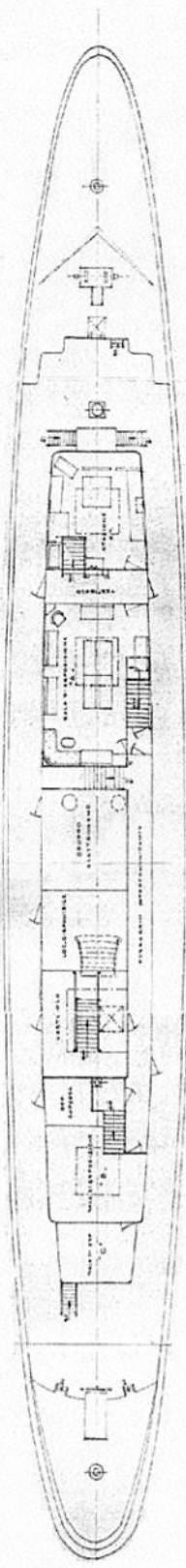
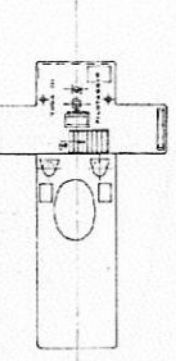
La macchina alternativa e le caldaie andarono al Museo Storico Navale di Venezia.



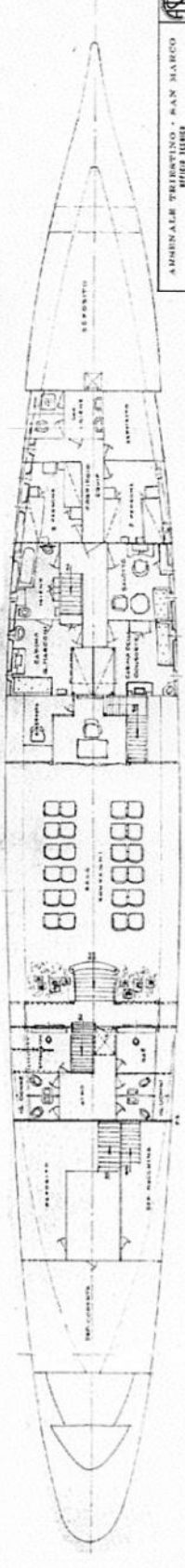
PONTE INRECARICIONI



PONTE DI CORANGO



SECONDO PONTE



ARMATORE: ARMIERIA S. MARCO MIRALDO		
PANF. ELETTRA RICOstruzione		DATA: 1. 1930 DI N. 154/1210 C. 1.1.1.5
ARCHITETTO: G. S. MARCO INGEGNERI: G. S. MARCO	CANTIERE: S. MARCO MILANO	SESTO CALENDE 1930

La dinamo a vapore al Museo delle Poste e Telecomunicazioni di Roma. Una sezione trasversale di scafo comprendente due ordinate fu sistemata all'ingresso del Civico Museo del Mare di Trieste.

Altri elementi presero la via di Santa Margherita Ligure e di Genova o finirono nei magazzini più impensati.

Restava ancora depositata presso l'Arsenale Triestino San Marco la prua a clipper, un blocco del peso di 25 tonnellate, lungo 19 metri ed alto 7 metri, dall'aspetto certamente non esaltante, destinato al Comune di Trieste.

Verso la fine del 1987 si tornava a parlare di una ricostruzione integrale e minuziosa del panfilo quale "Elettra II" per iniziativa di un comitato promotore detto CREM (Comitato per la reintegrazione dell'"Elettra" di Guglielmo Marconi) al fine di restituire dignità ai resti della nave.

Una pura fantasia di gente entusiasta ma digiuna completamente di ogni conoscenza storica e tecnica che proponeva perfino la prima comparsa della nuova "Elettra II", a vela (sic), a Nuova York in occasione dei festeggiamenti italo-americani del cinquecentenario di Cristoforo Colombo, nel 1992.

Un progettista navale ed un architetto proponevano, a La Spezia, una ricostruzione ex novo quale "nave-museo" con i fondi messi a disposizione da grandi sponsor industriali non meglio specificati.

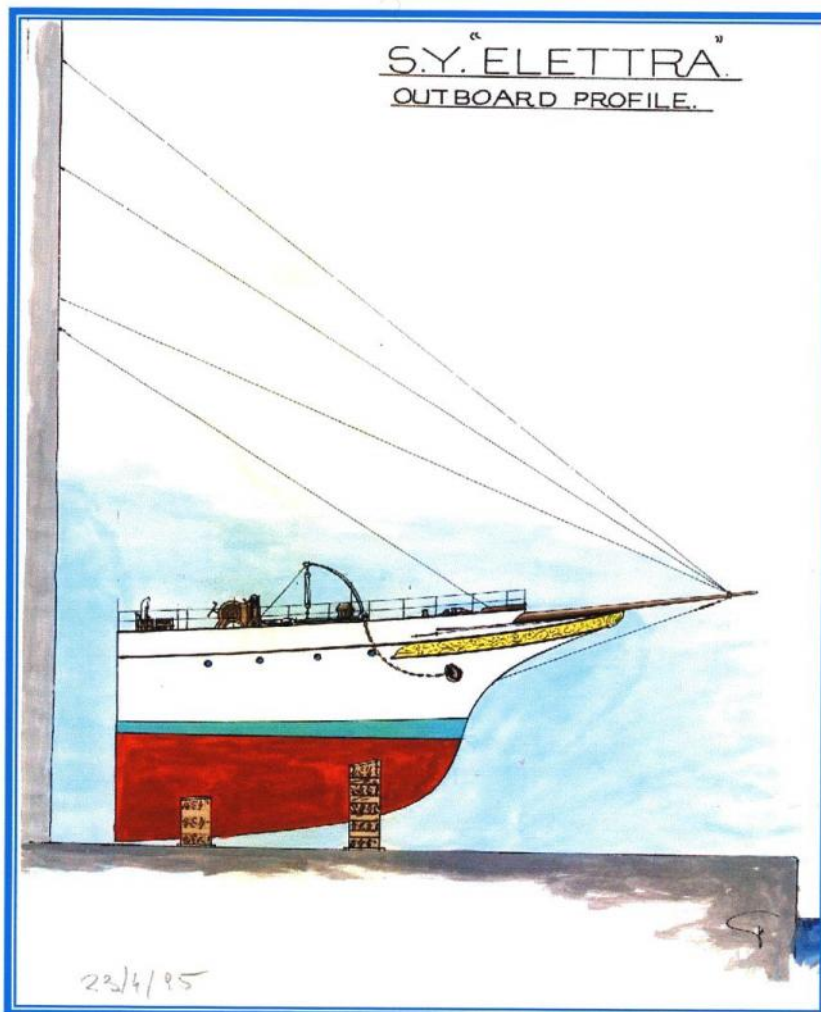
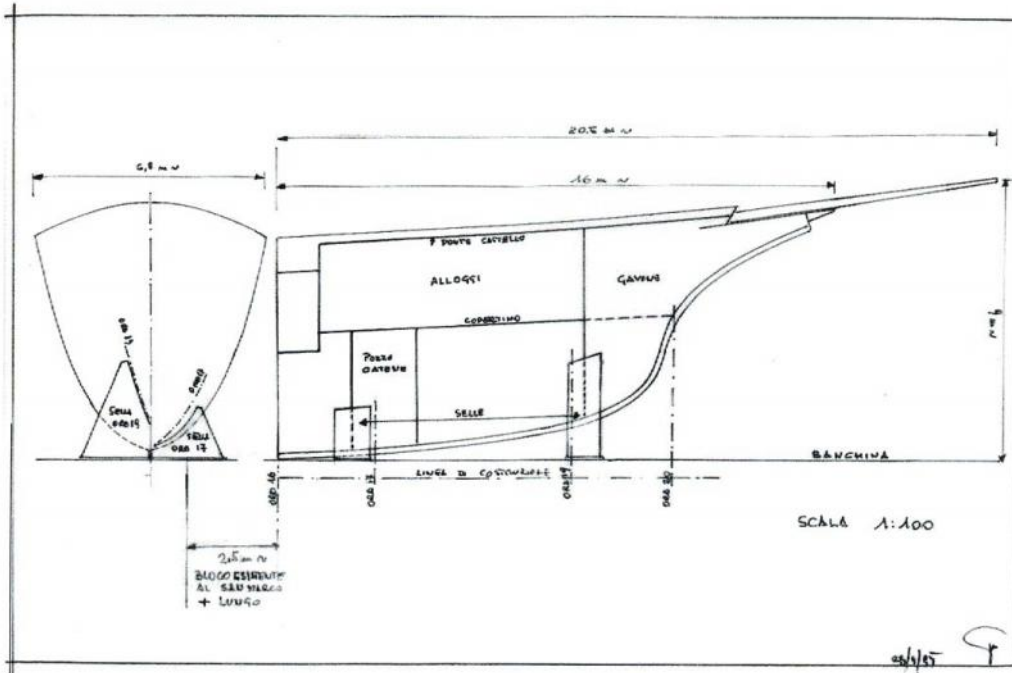
Intanto, nel 1988, il comune di Trieste cedeva il grande spezzone della prua all'Area di ricerca scientifica di Padriciano, che aveva preso il nome di "Elettra", con un atto formale non seguito però dallo spostamento del cimelio nella sede dell'Area stessa, dov'era in corso di costruzione l'Elettrosincrotrone.

L'idea del ripristino, nonostante tutto, era dura a morire e tornava a galla nel 1994 quando veniva avanzata nel parlamento di Roma un'interrogazione al ministri dei Beni Culturali, delle Poste e dei Trasporti con la finalità di ricomporre il panfilo per assicurarne la conservazione e la divulgazione magari come museo itinerante in concomitanza della ricorrenza del centenario della prima trasmissione telegrafica senza fili su onde elettromagnetiche (8 dicembre 1895).

Ennesimo spunto fantasioso che provocava alcuni interventi chiarificatori, non privi di note polemiche, sull'impossibilità anche semplicemente procedurale e nulla più.

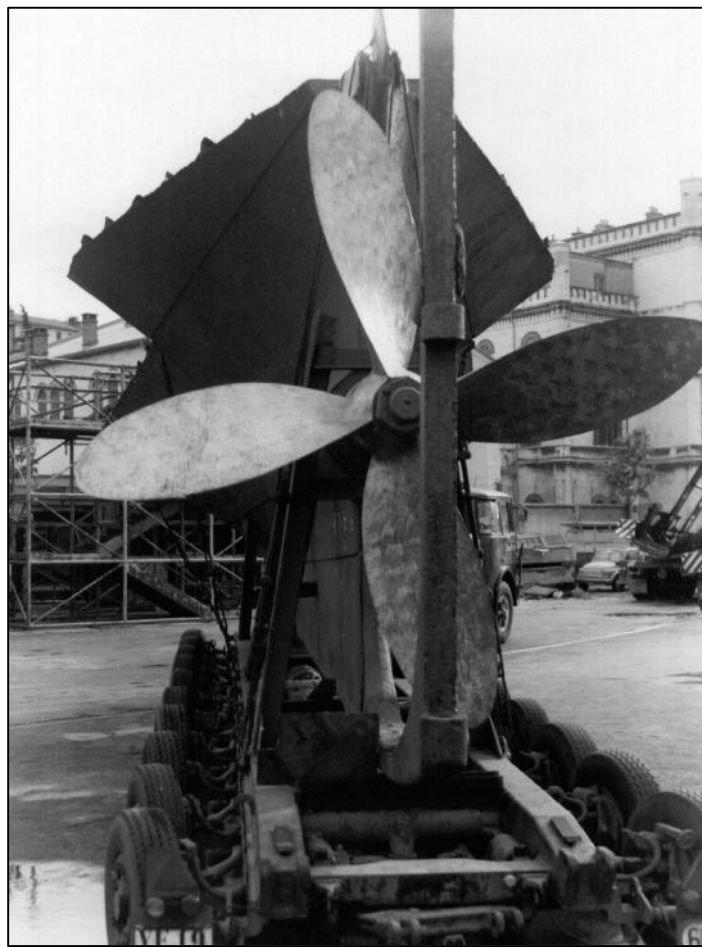
Pareva invece che si potesse fare qualcosa, finalmente, per la sistemazione e la salvaguardia della prua con l'intervento, questa volta, del presidente della Fondazione Marconi di Bologna con il quale si incontravano i rappresentanti del Comune, dell'Area di Ricerca e del Sincrotrone, del Civico Museo del Mare, dell'Università. Buone le intenzioni manifestate anche questa volta, ma senza un seguito concreto. Seguiva soltanto un collegamento via satellite realizzato da Nuova Telespazio con la manifestazione annuale in onore di Marconi nell'aula magna della Villa Grifone di Pontecchio, sede della Fondazione omonima, nel corso della quale venivano presentati idealmente riuniti i tre spezzoni principali dello scafo, la prua di Trieste, lo spezzone della chiglia di Villa Grifone e la poppa del Fucino.

La questione compariva ogni tanto sulle pagine dei giornali sollevata per lo più da lettere inviate da gente che manifestava il proprio sconsolato dissenso su come la questione veniva intesa e trattata senza giungere mai ad alcunché di conclusivo, senza un minimo quantomeno di buonsenso.



Disegni autografi del compianto ingegner Ernesto Gellner per la sistemazione della parte prodiera dell'"Elettra", opportunamente restaurata e completa di bompresso, sulla riva antistante l'Idroscalo di Trieste la cui parete ha la funzione dell'albero per gli stragli di prua.

Trieste, 23 aprile 1995



Dall'alto in basso e da sinistra a destra:

La prora dopo il taglio della nave abbandonata presso l'Arsenale Triestino San Marco.

La sezione sistemata presso il Civico Museo del Mare di Trieste.

La prora dopo alcuni lavori sommari di pitturazione.

La parte di poppa, con l'elica, in partenza da Trieste.

Nel maggio del 1995 compariva con un certo risalto la notizia che uno degli alberi dell'"Elettra", già giacente da molti anni presso l'Istituto Tecnico Alessandro Volta, veniva alzato, restaurato, nel comprensorio dell'ex ospedale psichiatrico in posizione da ricordare il suo originale utilizzo, come indicato dall'ing. Ernesto Gellner, che aveva avuto la ventura di dover assistere, a suo tempo, allo smembramento della nave (un altro albero risulta tuttora abbandonato nell'ex campo profughi di Prosecco).

Nell'aprile 1995 lo stesso ingegner Ernesto Gellner proponeva la sistemazione della prua, opportunamente ripristinata, nell'area antistante l'idroscalo di Trieste, destinato a divenire la nuova sede della locale Capitaneria di Porto, ma l'idea non trovò né sostenitori né ascolto da chi poteva fare qualcosa.

Il Civico Museo del Mare, in occasione delle commemorazioni del centenario marconiano, non poteva fare altro che promuovere nella propria sede tre giornate rievocative con proiezione di tre documentari.

Compariva a Trieste anche un ingegnere austriaco, Erich Knitel, ormai attempato che da giovane, precisamente nell'ottobre del 1943, era stato incaricato di occuparsi dell'adattamento del panfilo marconiano ai fini militari. Egli ricordava molto bene quei momenti in quanto fu lui che, rendendosi conto in qualità di esperto di radiocomunicazioni del grande valore storico dei cimeli, si prestò con l'aiuto tra gli altri di Capitano e del marconista Santich, già della R.Marina, a sistemare nelle casse i pezzi originali del laboratorio, di caricarli su di un autocarro e a metterli in salvo con la collaborazione di Diego de Enriquez, studioso e collezionista di storia militare.

L'anno delle celebrazioni marconiane passava e nulla succedeva a Trieste, la prua dell'"Elettra" continuava a starsene derelitta nell'area dell'ex cantiere San Marco.

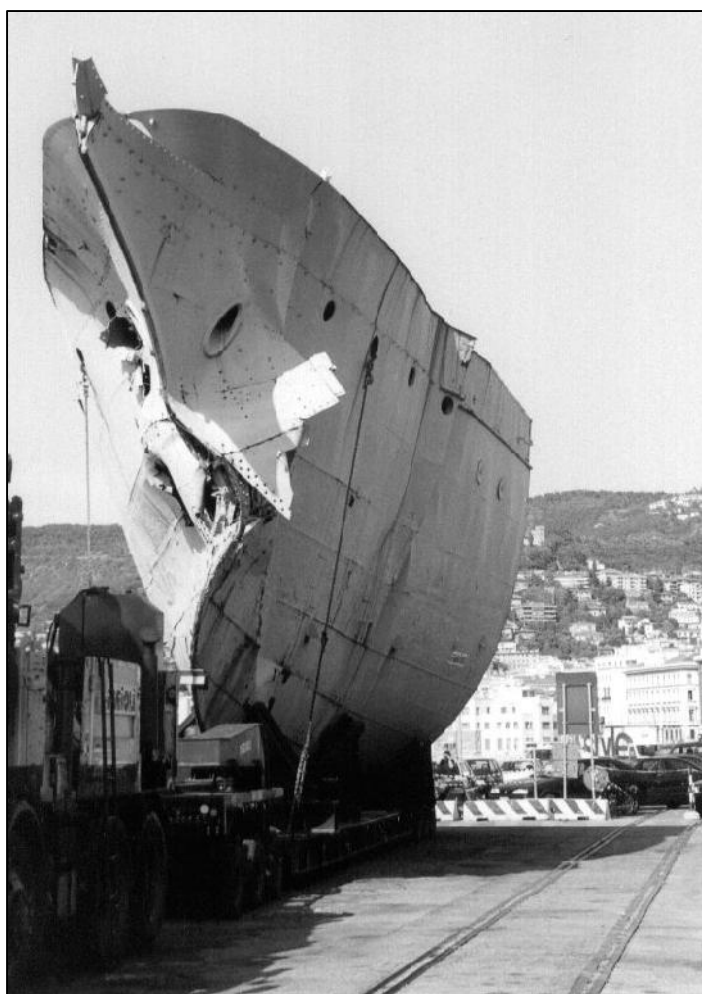
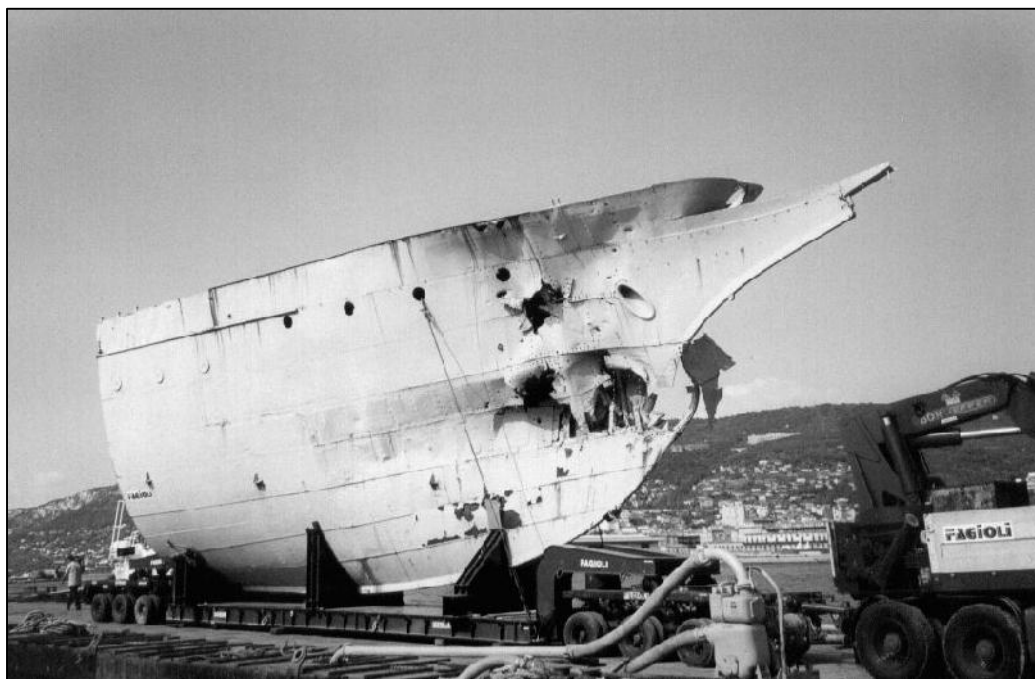
La Fondazione Marconi di Bologna non trovava riscontri alle sue proposte e neppure l'offerta gratuita di vernici speciali del noto colorificio Veneziani proposta da Fulvio Anzellotti.

Si muovevano invece le Poste Italiane che, nell'atrio della sede centrale di Piazza Vittorio Veneto, apriva una piccola mostra permanente curata dal direttore Michele Losito, mettendo in esposizione alcuni cimeli, tra i quali una parte di scafo con tre oblò di bronzo, recuperata ad Udine, dove restava ancora una sezione di chiglia, che le Poste si proponevano di sistemare a Trieste.

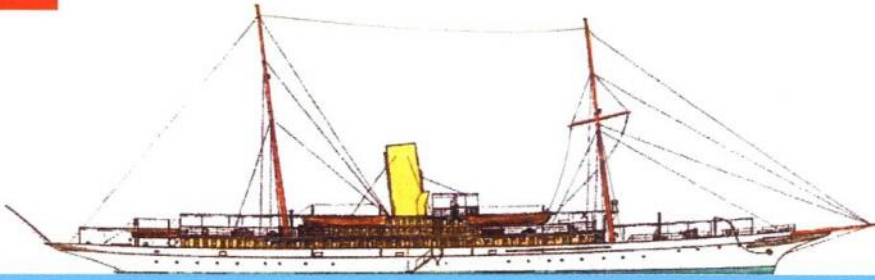
Si arrivava al mese di febbraio del 2000 con un'ennesima notizia, che finalmente sembrava avere qualche fondamento.

Si riunivano questa volta i rappresentanti del Comune di Trieste, dell'Area di Ricerca, delle ditte Comsat, Telespazio e Alenia in veste di sponsor, e del noto scultore Giò Pomodoro, incaricato di studiare la sistemazione dell'avventurata prua entro l'area del Scienze Park, non solo come monumento ma anche come stazione di riferimento di un sistema satellitare di sussidio ai naviganti, il Global Positioning System, trasformando così lo storico relitto in qualcosa di vitale e di pulsante - come commentato testualmente da Giò Pomodoro, come la forza creativa dell'impulso che sta alla base della ricerca scientifica.

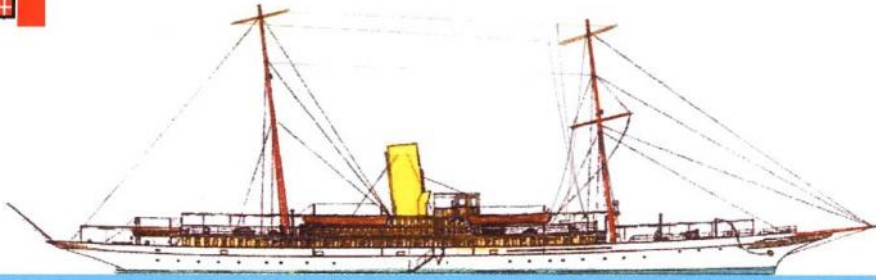
Il 5 settembre 2000 la parte prodiera del panfilo veniva finalmente sistemata su un carrello speciale ed imbarcata su un pontone che, il giorno seguente, veniva rimorchiato dall'Arsenale Triestino San Marco al Bacino San Giusto dove, con una delicata operazione di aggancio del carrello, il tutto veniva sbarcato sulla banchina, con successivo trasferimento, durante la notte, all'Area di Ricerca per la sua definitiva sistemazione.



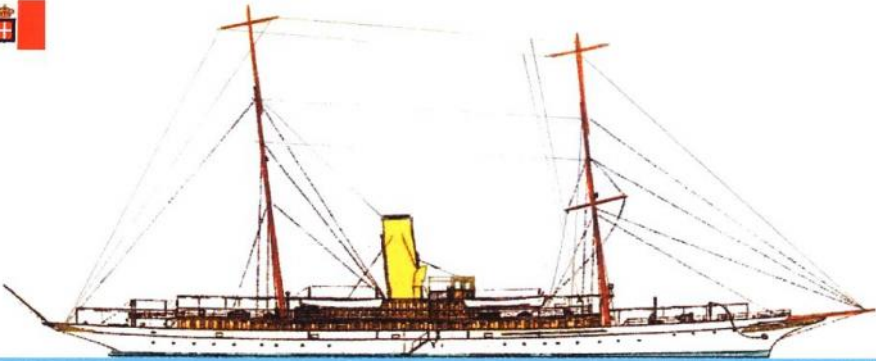
L'ultimo viaggio della prora dell'"Elettra", dall'Arsenale Triestino San Marco all'Area di Ricerca di Padriciano, il 6 settembre 2000.



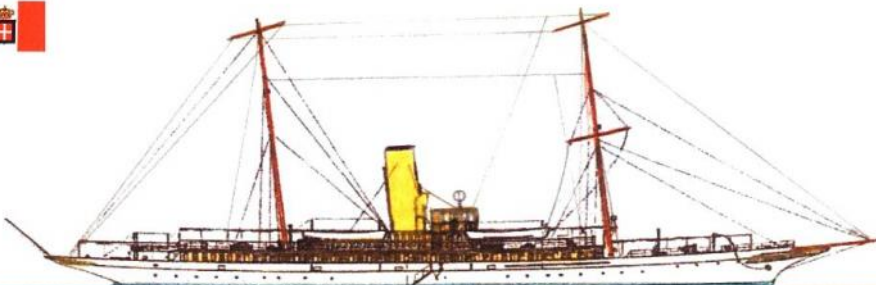
ROVENSKA - 1904



ELETTRA - 1922



ELETTRA - 1925



ELETTRA - 1930



G 107 - 1943

FONTI

Archivio storico-tecnico dell'Associazione Marinara "Aldebaran" – Trieste;

Lloyd's Register of Yachts, annate diverse;

Registro Navale Italiano, annate diverse;

Lettere del Ministry of Defence - Naval Historical Branch, comunicate da mr. N.Woods, dal dr. Erwin Schatz, dal giornalista William Maconachie; dell'Inter-Office Memorandum (Lloyd's Register of Shipping), da mr. Basil G.Pickles, da mr. Ivor W. Johnson;

Adelmo Landini "Marconi sulle vie dell'etere - La storica impresa narrata dall'Ufficiale Marconista dell' "Elettra";

Giuseppe Annovazzi "50 navi italiane famose ", Mursia 1971;

Franco Soresini "Storia", 7a puntata;

Diario Storico dell'Italia S.A.N. -Ufficio marittimo di Trieste;

Vaglio di cronache e notizie pubblicate nei giornali e periodici "Il Piccolo" (Trieste), "Il Piccolo della Sera" (Trieste), "Messaggero Veneto" (Udine), "Il Gazzettino" (Venezia), "Difesa Adriatica" (Roma), "L'Arena di Pola" (Gorizia), "Voce Giuliana" (Trieste), "Il Meridiano di Trieste", "Atlante", "Le Vie del Mare", "Storia Illustrata", "Epoca", "Fairplay International Shipping Weekly", "Lloyd's List".

Le fotografie provengono da:

Archivio fotografico dell'Associazione Marinara "Aldebaran" di Trieste;

Collezione Aichelburg – Vienna (pag. 2);

Collezione Pietro Comuzzi – Trieste;

Collezione Ernesto Gellner – Trieste;

Collezione Paolo Valenti – Trieste.

Disegno in copertina di Aldo Cherini.

Riproduzione vietata