

Sebastiano Gernone

IL FUOCHISTA DELLA REGIA NAVE "CALABRIA"

Mio nonno Sebastiano Gernone morì ancora giovane. Conservo alcune sue foto da Marinaio della Regia Marina Militare Italiana, e una conchiglia grande un palmo di mano, ma bella, a spirale con un anfratto e la rugosa superficie ornata con fasce di colore rossastro, in cima un piccolo tappo di sughero e la bandierina Tricolore. La portò dai *Mari del Sud* in dono alla famiglia quando rimpatriò da una missione bellica. Il nonno *Marinaio* è stato sempre rimpianto da nonna Lucia, dai tre figlioletti Michele, Giuseppe e Giovanni che lo conobbero per poco tempo. Tramandavano a noi ragazzi episodi della sua vita, con il passare degli anni sempre più sfumati nel ricordo, ma arricchiti di un patrio orgoglio che lo mitizzava. Mio padre raccontava del gigante generoso dalla forza erculea imbarcato per anni sulle Navi della Regia Marina. In realtà mio nonno non era altissimo, dal foglio matricolare ritrovato negli archivi della Marina vi risulta la statura di metri 1,71, con capelli neri che erano arricciati, occhi cerni, lineamenti regolari.



Giovanissimo fu arruolato nella Regia Navi dapprima da "Aiuto – fuochista", e dopo pochi mesi fu promosso "Fuochista" e il 1° dicembre 1913 divenne

“Fuochista - scelto”.

Il sistema di propulsione a vapore allora in uso sul naviglio militare prevedeva che i marinai fuochisti alimentassero il fuoco con carbone spalato all'interno del forno, per poter tenere alta la pressione del vapore nella caldaia. Sulle navi si usavano caldaie cilindriche con in basso le aperture dei forni collegate alle casse a fuoco o *camere di combustione*, sopra vi era il fascio tubolare. Il carbone imbeccato dai fuochisti bruciava sulla graticola sviluppando gas caldi che spingendosi dal forno nelle *camere di combustione* percorrevano i tubi scaldatori per sfogarsi nella *cassa a fumo*, quindi nel fumaio e, infine, nell'atmosfera. In basso si raccoglievano ceneri e scorie. In sostanza, l'apparato evaporatore costituito dalle caldaie, convertiva l'acqua in vapore con il calore del carbone bruciato nei forni, lo passava a notevole temperatura e pressione nell'apparato motore della nave agendo nella dinamica delle macchine. Nel dettaglio, il vapore attraverso *valvole di distribuzione* era introdotto alternativamente da una parte all'altra degli *stantuffi* che erano organi entro i cilindri delle macchine. Il movimento alternativo degli *stantuffi* veniva convertito in un "asse", chiamato *asse motore*, terminante nella sua parte poppiera coll'elica che girando imprimeva il moto alla nave. Per dirla in breve, l'apparato evaporatore determinava il funzionamento dell'apparato motore della nave.

Gli attrezzi principali in dotazione al fuochista erano *la pala* per introdurre il carbone nei forni, *il riavolo* che era il rastrello per muovere il carbone sulla griglia, *il gancio* per liberare gli spazi fra barra e barra di graticola. Gli utensili essenziali per il maneggio del carbone, dell'acqua, della cenere e delle scorie erano: *la misura per il carbone*, un recipiente cilindrico di lamiera di ferro senza fondo per misurare il carbone da introdurre nel forno quando occorreva tener conto del consumo di combustibile; *il secchio per acqua* per bagnare cenere e scorie estratte dal cenerario e dal forno; *il bugliolo per la cenere*, un secchio capiente per portare in coperta e quindi gettare a mare la cenere e le scorie; *la piccozza* per spaccare la legna utile a governare i forni; *la mazza* usata per rompere il carbone troppo grosso, *la zappa* adoperata per il maneggio del carbone nei carbonili. I carboni usati erano il *Cardiff* che conteneva molto carbonio fornendo grande calore, si accendeva difficilmente, richiedeva considerevole quantità d'aria per la combustione, produceva poco fumo; il carbone *Newcastle* con minor quantità di carbonio sviluppava meno calore, si accendeva facilmente, combustione con poca aria ed emetteva molto fumo.

La promozione di mio nonno *Marinaio* a “Fuochista Scelto” lo occupò oltre che nell'accensione e governo dei fuochi, a badare alla manutenzione della sala macchine, ed eseguire riparazioni e manutenzioni più complesse ai sistemi di propulsione. Acquisì nel profondo dei locali - caldaie precisa manualità ed esperienza con duro lavoro di squadra a torso nudo, capacità di regolamentare macchine, meccanismi ausiliari, pompe e tubi di alimentazione e circolazione, con vigile lettura del manometro: il carbone andava consumato senza sprechi, la pressione del vapore doveva essere mantenuta su livelli vicini al massimo

quando la nave lo richiedeva. Occorreva attenzione al livello dell'acqua: più acqua immessa significava abbassare oltre il dovuto la pressione del vapore mentre una quantità insufficiente avrebbe potuto provocare il conseguente spegnimento del forno. L'acqua trasformata in calore sotto l'azione del carbone bruciato nella caldaia, doveva essere sostituita per mantenere costante l'acqua allo stesso livello. Per aspirare l'acqua dalle cisterne d'alimentazione o dal pozzo caldo si utilizzavano le *pompe d'alimentazione*: per grandi alimenti si utilizzavano le *Worthington* e le *Weir*; per piccole quantità si utilizzavano i *cavallini*, semplici pompe a stantuffo che alimentavano l'acqua alle caldaie. Inoltre, talvolta dovevano eliminare scorie di incrostazioni che si formavano e impedivano all'aria di affluire ed alimentare il fuoco... . Era necessario regolare la giusta quantità di aria perché le correnti d'aria fredda facevano abbassare la pressione e, quindi, occorreva aprire una porta di forno alla volta. Inoltre, durante il funzionamento della caldaia, bisognava pulire il cenerario. Il fuochista aspirava il fumo della sua *pippariera*, ed è incalcolabile quanto ossido di carbonio respirarono lungo gli oceani ma i nostri fuochisti erano lavoratori di straordinaria resistenza.

Vi erano, per di più, tutte le operazioni nell'arrivo a destinazione. Avvicinandosi al porto previsto i fuochisti rallentavano il governo dei forni, con disposizioni di raffreddamento della caldaia e obbedendo all'ordine di spegnere le caldaie avevano cura che si abbassasse lentamente la pressione del vapore non *aprendo valvole di sicurezza, né porte della camera a fumo, né quelle dei forni. I fuochi si lasciavano consumare, tutte le parti della caldaia si dilatavano sempre meno fino a ritornare allo stato primitivo in lenta contrazione.* La nave si acquietava.

Inoltre, le operazioni previste per l'approntamento dei motori prima della partenza comprendevano il rifornimento di acqua e combustibile. Quest'ultimo veniva trasportato a bordo a mezzo di ceste di vimini, impegnando buona parte dell'equipaggio esclusi gli addetti alle vele, i nocchieri, e quelli ai servizi vari (i cuochi e addetti di cucina, ecc...); con tutti gli Ufficiali e Sottufficiali impegnati a sovrintendere al caricamento del carbone. Nel trasbordo delle centinaia di tonnellate di carbone, *"ognuno aveva una propria destinazione e il lavoro cominciava alacremenente con una lena straordinaria. Tutti neri di carbone che, misto al sudore formava sulla cute uno strato di poltiglia nerastra, e proseguivano allegri, spensierati, spinti da una specie di amor proprio spontaneo, nobilissimo... che legava tutti i membri dell'equipaggio"*. Il combustibile veniva stivato nei carbonili. Finito il carbonamento nel porto (o in mare aperto con cavi e ganci da altra imbarcazione), ripulivano la nave dal polverino di carbone che si era sparso ovunque in coperta.

A tutto ciò si aggiungeva il periodico lavoro basilare di cura, controllo, verifica degli apparati... . I fuochisti svilupparono soprattutto un acuto sangue freddo nella chiusa pancia della nave giacché se cannoneggiati o silurati nelle stive erano i primi a perire intrappolati. Pertanto, erano attenti a quel che accadeva e sul da farsi in ogni situazione ordinaria e straordinaria, così come lo si richiedeva per cannonieri e equipaggio esposti a cielo aperto sul ponte di coperta durante la normale navigazione, maltempi, tempeste, battaglie che

affrontarono. I macchinisti e i fuochisti che governavano gli apparati propulsivi anche di notte, a turno, lavoravano e vegliavano con ufficiali, sott'ufficiali, sentinelle, timonieri di guardia mentre i loro commilitoni riposavano.

D' estate alle quattro e d'inverno alle cinque le note della diana squillava, svegliavano i marinai che saltavano dalle brande dondolanti che poi arrotolate strette nello strafilaggio venivano portate in coperta e disposte in bell'ordine nelle impavesate. Effettuate le abluzioni nudo corpore frettavano la nave dappertutto. I fuochisti attendevano a tutti i complicati congegni e macchinari di bordo, spesso gocciolanti di sevo e untume, e guai se macchie di olio o grasso macchiavano la coperta della nave.

Il marinaio fuochista Sebastiano Gernone fece parte degli equipaggi militari della corazzata *Ammiraglio Saint Bon*, nave da battaglia di 1^a classe, degli Incrociatori Ariete torpediniere *Liguria*, *Caprera*, e poi nella *Calabria* impegnata nel triennale giro di circumnavigazione intorno al mondo dal 1909 al 1912. Quest'ultima straordinaria esperienza del nonno sui mari l'ho rintracciata in libri e fascicoli d'archivio, nelle note e ricordi del sottocapo silurista Giuseppe Ruffino (1888 -1966), del gabbiere scelto Giuseppe Salmeri (1889 – 1955?), suoi commilitoni sul *Calabria*, insieme addestrati nelle varie discipline nautiche dalla scuola di specializzazione della Marina Militare di La Spezia; prezioso, inoltre, è stato il diario del furiere Giuseppe La Scala (1877 - 1961).

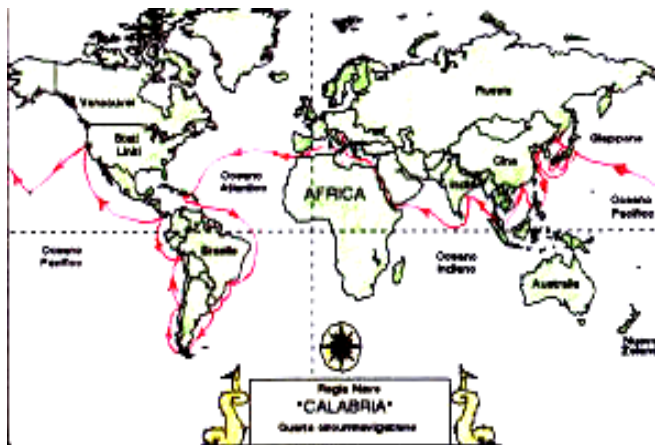
L'equipaggio del *Calabria* si ritrovò il 26 dicembre del 1908 nell'Arsenale Navale di Venezia per organizzare gli ultimi preparativi della spedizione. Il giorno previsto alzarono la prora lasciando gli ormeggi, al suono dell' "*Inno della Marcia reale*", gridando e salutando con ripetuti *Urrà* di buon augurio ricambiati dai marinai degli altri bastimenti. Dopodiché sfilarono per il golfo e presero il largo. Si misero in rotta verso la Sicilia per poi da lì partire verso la 4^a circumnavigazione del mondo. Giunti nel porto di Palermo il 28 dicembre, ricevettero un urgente dispaccio ministeriale il cui testo comandava loro di dirigersi immediatamente verso Messina colpita da un devastante terremoto e maremoto. Là sbarcati si adoperarono con slancio a salvare dalle macerie i messinesi, tirar fuori cadaveri, aiutare i feriti. Dopo dieci ore di faticosissima opera di soccorso udirono il suono ripetuto della tromba della *Calabria* che ordinava loro la ritirata. A bordo il Comandante in Seconda, Capitano di Corvetta Giovanni Giovannini, li informò che anche Reggio Calabria era stata colpita dal terremoto, e divise l'equipaggio in due nuclei di intervento, uno a Reggio Calabria l'altro a Messina. Dopo una settimana al servizio dei terremotati l'equipaggio risalì a bordo per tornare a Venezia e caricare ingenti quantità di indumenti e cibo trasportati al Sud nei luoghi disastriati; portò a Gioia Tauro in Calabria il legname inviato dal comitato veneto - trentino pro - terremotati. Dopodiché, coadiuvò la Regia Nave idrografica *Staffetta nella verifica degli scandagli dello Stretto di Messina accertandosi che non vi fossero variazioni prodotte dal sisma*. Adempite le missioni di impegno civile,

il *Calabria* - dopo un breve periodo di allenamento in Sardegna - salpò da Palermo il 13 aprile 1909 per la programmata campagna oceanica.

Rotte della R.N. CALABRIA nella 4^a circumnavigazione

Salpò da Palermo il 13 aprile 1909 e toccò i porti di: Porto Giunco, Orano, Funchal, St. Thomas, Fort de France, Port of Spain, Rio de Janeiro, Isola Grande, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Capo Dungenes, Punta Arenas, Sholl Bay, Porto Bueno, Porto Grappler, Hale Cove, Valparaiso, Callao, Panama, San Francisco, Honolulu, Yokohama, Shanghai, Nimrod, Nagasaki, Sasebo, Moji, Itosaki, Kobe, Obe-hato-ura, Kure, Ujina, Miyajima, Kurahashi, Nagoya, Yokohama, Senday, Hakodate, Korsakoff, St. Vladimir,

Vladivostok, Tsuruga, Ching-uan-tao, Ce-fu, Tsing-tao, Shanghai, Kiu-kiang, Han-kow, Little Orfan Is., Nan-king, Shanghai, Fu-chov, Amoy, Hong-kong, Bias Bay, Manila, Saigon, Singapore, Shanghai, Ching-uan-tao, Side Saddle, Dalny, Vladivostok, Hakodate, Yokohama, Nagoya, Kobe, Itosaki, Miyajimina, Side Saddle, Shanghai, Singapore, Se bang, Massaua e Venezia il 18 aprile 1912.



La Regia Nave *Calabria* era un Incrociatore ariete torpediniere classe "*Regioni*", dallo scafo slanciato fornito di sperone, poppa arrotondata, carena rinforzata di zinco per diminuire gli effetti della corrosione marina, tonnellaggio a pieno carico di 2900 tn, lunghezza di 81 metri, larghezza 21,71 m., con pescaggio di 5,05 metri, tre alberi a velatura aurica (grandi Vele trapezoidali), al centro l'imponente fumaiolo, propulsione a vapore con 4 caldaie cilindriche e 2 motrici alternative verticali, autonomia di 4000 miglia a velocità minima, comodi alloggiamenti, amache - brande per il riposo dei marinai, attrezzatura d'avanguardia. L'illuminazione elettrica era già utilizzata a bordo dalle navi della nostra Marina, ma pur rimasero i fanali ad olio o petrolio in rame o ottone utili come illuminazione di emergenza.

Con oltre duecentocinquanta uomini di equipaggio, comandati dapprima dal Capitano di Fregata Mario Casanuova Iersemiach, e dal 30 aprile 1911 dal parigrado Galeazzo Sommi Picenardi, viaggiarono verso occidente tra la velocità massima di 16,4 e i 10 nodi, passando dalla Porta di Gibilterra e immettendo l'equipaggio in "*nuove regioni immense e svariate per natura di clima, per differenza di razza e di prodotti, per grande originalità di avvenimenti trasportandoli in un mondo tutto nuovo*", attraversando oceani, navigando per giorni con il sole che spuntava e si rituffava in mare, notti con la

luna e le sue ombre, stagioni che si susseguirono sui mari calmi che man mano si ingrossavano, burrascosi o con onde danzanti, placide, dondolanti, spumeggianti, lucenti, svelte, sprizzanti, o lunghe, alte, ciclopiche; i mari mossi imprimevano al bastimento una oscillazione longitudinale alta e bassa, da poppa a prua, come se fosse un gigantesco uccello che beccasse, drizzato sui balzi ondegianti, e impetuose lunghe ondate contro la prora erano cavalloni di acqua agitata che sollevavano la nave sulle loro creste per farla ricadere nel vuoto sballottando equipaggio e bastimento; il vento senza posa schiocchiava talvolta le vele; viaggiarono nello splendore dorato di cieli sereni o ingrigiti, tempestosi con rombi assordanti o negli inverni imbiancati dalla neve; condivisero aurore, tramonti e notti calme ballate dall'altalena di stelle scintillanti o tenebrose che si avvicendavano; con sole, pioggia, nebbia, neve, nuvole leggere o addensate, rabbuiate, infocate; sballottati sulle onde gonfie tra burrasche, mareggiate, bonacce; brezze dal soffio sottile e piacevole, o venti freddi, caldi, umidi, secchi, silenziosi o impetuosi, ululanti; *"certi acquazzoni sembravano veri diluvi, duravano poco ma riempivano d'acqua le tende e il ponte come se piovesse da due tre giorni. Ma il calore della zona torrida non scemava; pioveva a dirotto e spirava un caldo soffocante, e quando cessava la pioggia, veniva fuori il sole più smagliante di prima ..."*. Seguirono con successo le rotte più opportune ad evitare monsoni e tifoni. Talvolta rimasero incagliati e affrontarono la febbre gialla. Un caso benigno di vaiolo si manifestò a bordo e il malato fu sbarcato ad Hong Kong il 4 dicembre 1910. Tra l'altro, in Cina in alcuni distretti videro popolazioni impegnate a combattere la peste bubbonica e altre malattie infettive, e si adoperarono nel soccorrerli con civili e autorità locali, tra mille problemi. Vi furono cicloni, allagamenti, incendi a bordo. Lambirono isole, arcipelaghi, e i continenti d'Europa, America, Asia, Africa sempre accompagnati da onde infrante dalle eliche che battevano sui fianchi del *Calabria*, *"con molti gabbiani che li seguirono svolazzanti in ampi giri intorno agli alberi navali, posandosi pacifici sui pennoni, ripigliando il volo ... e infinità di moscerini, farfalle, altri insetti, e uccelli esotici che portarono il saluto delle nuove terre. Incontrarono vispi uccellini Pajaritos e pappagalli ciarlani, scimmie bertucce, pesci rondine volanti scintillanti come l'argento... . Corvi volarono via al loro arrivo a Bombay"*.

Risuonarono sull'incrociatore squilli di tromba, fischietti e disposizioni di servizio: *Posto di manovra! Pronti a salpare! Macchina attenzione alla manovra! Barra a dritta. Avanti tutta. Estesero banchi di nebbia. Ridurre la velocità. Stati di emergenza. ...*

Molti imparavano sulle navi a scrivere il loro nome e cognome; soprattutto dopo tanti tentativi e fatiche riuscivano commossi a leggere le lettere ricevute da casa. Tra le letture dei nostri marinai acculturati dalla Marina si trovavano le gesta favolose dei paladini carolingi, Bertoldo e Bertoldino, e finanche Le Ultime Lettere di Jacopo Ortis. Non mancavano - ad onor del vero - taluni, come dire? *vanitosi* con pubblicazioni e cartoline osè: quando il C2

(Comandante in Seconda) o altri ufficiali in ispezione, le trovavano ripiegate nei loro sacchi provvedevano a farle volare fuori bordo. Toccarono i porti di mezzo mondo, quelli delle Antille, Sudamerica, del Giappone, della Cina, della costa del Pacifico, Corea, Siberia ecc..., tra i tanti: Porto Giunco, Orano, St. Thomas, Fort de France, Port of Spain, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Yokohama, Nimrod, Hong-kong, Singapore... . In ogni porto stazionarono per ore, giorni o settimane, commerciarono e caricarono con gran fatica quanto loro necessitava. Oltre al carbone, acquistarono viveri, animali vivi - la così detta "carne in piedi" - per avere a lungo carne fresca con la macellazione a bordo sul ponte della nave con i marinai che assistevano (non erano ancora in uso i frigoriferi), incontrarono le autorità locali, le comunità italiane tutelandone gli interessi e relazionarono sui luoghi visitati. Il Comandante del *Calabria* Mario Casanuova fu ricevuto a Montevideo, Buenos Aires, Santiago e Lima dai Capi di Stato. Il Comandante del *Calabria* nella seconda parte del quarto viaggio di circumnavigazione del mondo, Galeazzo Sommi Picenardi, nel luglio del 1911 a Pechino fu ricevuto in udienza e conversazione con cerimoniale da mille e una notte dal Principe Reggente Chung, padre e rappresentante dell'Imperatore cinese designato Xuantong (Aisin - Gioro Pu Yi), ultimo discendente ancora bambino della dinastia manciuriana Qing (1644 - 1912), figura ricostruita dal regista Bernardo Bertolucci nel film *L'Ultimo Imperatore*. Riportiamo il cerimoniale dell'udienza alla delegazione italiana alla corte imperiale cinese:





" All'ora stabilita il Wai – ju – pu invierà un delegato per condurre il R. Ministro, il Comandante superiore etc ...

In portantina o a cavallo passeranno davanti alla porta sud della Montagna di Carbone, e giunti alla porta ovest del giardino, smonteranno dalla portantina o dal cavallo ed entreranno per questa porta.

*Si recheranno in barca all'anticamera attigua alla sala ove riposeranno un poco attendendo l'ora dell'udienza (10 ant.): ora in cui il Ministro degli Esteri condurrà il R. Ministro ed il Comandante superiore alla **sala della diligenza del Governo.***

Ivi si allineeranno secondo il rango, attendendo rispettosamente l'uscita di Sua Altezza Imperiale il Principe Reggente Ming – tien (Chung) (Palazzo Brillante). Il Regio Ministro ed il Comandante faranno un inchino; S. A. I. risponderà al saluto. Finito il discorso di benvenuto ripeteranno l'inchino.

Terminata la cerimonia usciranno col loro seguito e si ritireranno nell'anticamera, ove riposeranno un poco; quindi montati in barca, giungeranno alla porta ovest del giardino e rimonteranno in portantina o a cavallo per rientrare alla Legazione ".

La conversazione tra il Principe Reggente di Cina e il Comandante della *Calabria* Sommi Picenardi fu meno breve dell'ordinario e fu considerato atto di speciale riguardo.

La vita sul *Calabria* era dura, il lavoro quantunque qualificato era spesso monotono, ma c'era a rinfrancarli il tempo della libera uscita, la ginnastica alla sbarra e sul trapezio a bordo, giochi del domino e con palle o a bandiera, la corsa con i sacchi, o la rottura del coccio d'acqua con un lungo bastone a occhi chiusi; improvvisavano a bordo un albero della cuccagna gareggiando a scalarlo per raggiungere fiaschi di vino e cibarie. Vi erano alcune feste e ricevimenti, la fanfara costituita da ottoni (tre trombe e un bombardino) e tamburi che suonavano marce, la filodrammatica, l'atmosfera allegra di giovani marinai sulla panchina, sul ponte di coperta a chiacchierare, scherzare, discutere. Ripararono le reti per pescare ed effettuarono partite di pesche con canoa e barche finanche con cacce di coccodrilli nel mare di Panama

Celebrarono la "festa dell'acqua" al passaggio dell'equatore, versandosi confidenzialmente secchi, gavette, bidoni, brocche d'acqua, così esorcizzando sciagure e disgrazie sui mari. Acchiapparono con affetto vasti uccelli marini, gabbiani reali compagni di viaggio che zampettavano sulla tolda, occhieggiavano con le nere pupille afferrando molliche di cibo, ringraziando con gialli becchi spalancati gracchiando con lunghi schiamazzi e stridii.

Svolsero esercitazioni di tiro. Festeggiarono il Natale e la Pasqua. Vi furono nelle soste portuali verifiche delle motrici, pulizie delle caldaie, sbarchi e imbarchi di marinai italiani.



Videro a Orano in Algeria le Mauresques chez elles, a St. Thomas nelle Isole Vergini la Veteran Fruit Seller, a Fort de France in Martinica la Capresse en Costume de Pays e la Montagne Pelée, a Montevideo in Uruguay la Riña de gallos, nello Stretto di Magellano El Canal Smith e gli Ona in la Tierra del Fuego, a Valparaiso la Avenida Brasil; in Perù a Callao la Muelle Darsena, e gli Indios Chunacos, il Panama Canal, frequentarono il Mazzini café -chantant a La Plata, assaggiarono l'Asado con cuero, negli Usa a San Francisco sfilarono in Parata per la celebrazione del Don Gaspare de Portola, a Honolulu videro la Manoa Valley e il Taru Peddler, a Yokohama in Giappone il Bashamichi, a Shanghai il Chinese Junk, e viaggiarono a Ching - wang - tao in Cina a 25 gradi sotto zero nel gennaio 1910. Videro fiorire coltivazioni di zucchero, caffè, cotone e tabacco, boscaglie di pepe e cacao...; i variopinti mercati popolari di Nagasaki e il Park of Hikone, a Vladivostok nella Siberia Orientale l'Admiral

Bridge, e Tsuruga in Giappone, Chemulpo nell' Inchon con la Corean Singer in Dancing Dress e il market of Corns, il Forte di Porth Arthur e il relitto della nave russa, e le Barracks of French Guards a Ching – wang – tao in Cina, e le donne cinesi dai piedi fasciati, i ladri cinesi con il giogo, Chang dao, Han – kow con Porte sur le Jang Tsé, Fort Santiago in Manila. A Manila furono dal 6 gennaio 1911 al 25 gennaio. Il Comandante Galeazzo Sommi Picenardi lasciò una relazione scritta della esperienza nelle Filippine soffermandosi sull'Osservatorio metereologico di Manila diretto dai Padri Gesuiti, e sulla comunità di circa 40 italiani (ingegneri, impiegati, impresari edili per la costruzione di opere pubbliche, artisti) che costituivano la Colonia Italiana di Manila associati nella "Famiglia Italiana". Tra l'altro dirigevano un Azienda commerciale per scambi con l'Italia.

Gli uomini della *Calabria* furono a Boulevard Charner a Saigon, videro i Fruit Venders a Manila, a Colombo i Veddahs Wild Men of Ceylon, a Bahia caricarono banane, ananas e cocchi, e nella stupenda baia di Todos los Santos ammirarono i numerosi ascensori idraulici e a vapore che trasportavano la gente dai bassi agli alti quartieri della città, a Port Said in Egitto videro i Navire dans le Canal, e le Indigene delle Hawaii, i Tipi delle isole Figi... . Nella fotografia del *Calabria* che mio nonno Sebastiano portò a Bari, ci appare microscopico a poppa nelle acque del porto di Shanghai, indicato da una freccia annotata a penna tra i tanti marinai schierati sul ponte di nave. La fotografia documenta l'equipaggio con mio nonno risalito dalla sala macchine. Probabilmente, era l'ora del tramonto, gli uomini di mare si intravedono compatti, tutto ci riconduce al rito importante del vespro, la Preghiera del Marinaio in uso quotidiano sulle nostre navi fin dal 1909. Quel che è certo è che i marinai del *Calabria* prima di ammainare in navigazione la bandiera tricolore, lumeggiati tenuamente dal sole adagiato sulle acque, con la luce che finiva nell'ombra per poi essere rilucente sulle divise e i volti, coralmemente in profondità d'animo, ascoltavano il Comandante intonare a capo scoperto:

A Te, o grande, eterno Iddio Signore del cielo e dell'abisso cui obbediscono i venti e le onde...leviamo i cuori! ... Benedici, o Signore, le nostre case lontane, le care Genti... il riposo del popolo, benedici noi che per esso vegliamo ...



Gli italiani emigrati in quei lontani paesi, spesso imparentati o paesani dei marinai, li salutavano con fraterno nostalgico affetto, con cento evviva strillati a squarciagola sventolando le insegne tricolori:

- *Viva l'Italia!*- gridavano - *Viva l'equipaggio della Calabria!* - *Viva! Viva!* - . Videro i Nostri anche la miseria e povertà nelle strade del mondo e ne furono commossi: "*Molti bambini mal vestiti, scalzi, si frammischiavano ai marinai nel gioco a terra nel porto in cui erano approdati, e volentieri si offrirono per raccogliere le palle quando erano lanciate a distanza. Parecchi di loro erano dei bimbi dai lineamenti puri e gentili, ma vestiti così male da toccarti il cuore a compassione...*" . Questa loro sensibilità fu sempre solidale con i poveri e sfortunati delle periferie del mondo.

Il 29 settembre 1911 l'Italia dichiarò guerra all'Impero Ottomano e la Marina Militare mobilitò tutte le sue forze: corazzate, incrociatori, torpediniere, cannoniere, siluranti, navi di linea e ausiliarie, oltre 259 unità. E così, il 30 settembre 1911 l'Incrociatore *Calabria* con i suoi Ufficiali, Sottufficiali, Marinai lasciò i mari cinesi per far parte della Forza Navale trasformandosi da nave di stazionamento internazionale a nave da guerra in assetto operativo con il suo motto *Sanguinis Effusione*, riprendendo per intero la sua complessa funzione di appartenenza alla flotta di navi da guerra – la *Squadra Navale Oceanica* –, strumenti governativi della politica estera e coloniale, di protezione dell'emigrazione e del commercio italiano nel mondo. Pertanto, il *Calabria* partecipò con il suo equipaggio - tra loro i *giovani pupi* divenuti *lupi di mare* -, alle operazioni belliche nel lontano Mar Rosso con l'armamento del *Calabria* di 4 cannoni da 152/40 sulle fiancate; 6 pezzi 120/40 Armstrong a tiro rapido dei quali quattro sulle fiancate (due a sinistra, due a dritta), uno a poppa e uno a prora; 8 da 57 mm., 8 da 37 mm., 2 mitragliere e 3 Tubi lanciasiluri. Le principali operazioni di guerra furono il bombardamento di Akabah, l'attacco delle postazioni e artiglierie turche ai porti di Sceyk – Sayd e Punta Werner presso Moka - Giubbana, a Loheya e Medi - distruggendo il forte di Bab – el - Mandeb. Inoltre, ricercarono navi sospette, fermarono e sequestrarono il piroscafo egiziano *Menzalek* per contrabbando di guerra.

Per le cattive condizioni a cui erano ormai ridotte le caldaie dopo tre anni di ininterrotto funzionamento la *R.N. Calabria* esausta fu richiamata in Italia e lasciò il porto di Massaua il 5 aprile 1912 e, infine, ritornò a Venezia il 18 aprile 1912... Il Comandante del *Calabria* Picenardi fu encomiato (implicitamente con tutto l'equipaggio...) dal Consiglio Superiore di Marina per il comando esercitato tanto in pace quanto in guerra.

Merita, in queste note storiche, una particolare menzione l'alto ufficiale di Marina Galeazzo Sommi Picenardi (1870 -1916), il Comandante dei *lupi di mare* del *Calabria*. Di lì a qualche anno dalla quarta circumnavigazione testè

raccontata, il Capitano di Fregata Sommi Picenardi fu designato a comandare la nuova corazzata *Leonardo da Vinci*. Il 2 agosto 1916 a causa di sabotaggio nemico ci furono ripetute esplosioni che spezzarono la carena della sua nave, si sollevarono dal loro alloggiamento le due torri poppiere e la corazzata si capovolse in cinque minuti nel Mare Piccolo di Taranto. Il Comandante Picenardi si prodigò al massimo mentre i suoi uomini erano inghiottiti e risucchiati dalle acque. Negli squarci apertisi sui ponti esplosi, nell'affondamento della nave, ben 203 uomini - 21 ufficiali, 41 sottufficiali, 141 dell'equipaggio - persero la vita. Il Comandante stesso morì due giorni dopo per le ustioni riportate. Gli fu conferita la Medaglia d'Oro al Valore di Marina. Appartiene il Sommi Picenardi a quella generazione di Comandanti di nave che dalla torretta di comando dovevano dare gli ordini per armonizzare, disciplinare tutti i servizi e gli uomini nelle diverse parti della nave, con grande responsabilità dell'intero equipaggio. Egli utilizzò in quei tempi per il suo comando la *ruota di governo* della barra del timone, i *telegrafi di macchina* per il movimento degli apparati motori, i *contagiri degli alberi* delle macchine per controllare la velocità delle stesse, e infine, numerosi portavoce formati da semplici tubi di ottone, coi quali si era in immediato contatto con gli addetti alle torrette e batterie di cannoni, tubi di lancio, servizio munizioni, in altre parole la nave si muoveva e agiva prontamente d'un sol fiato. Una responsabilità di comando rilevantissima. I marinai capivano all'unisono il valore del loro Comandante.



Galeazzo Sommi Picenardi

Mio nonno, dopo l'esperienza con il *Calabria*, continuò la vita di Fuochista Scelto sulla cannoniera e Nave Scuola *Curtatone*, sulla nave di battaglia di 1^a classe corazzata *Cavour*. Sempre fuochista specializzato partecipò alla Grande Guerra - cui l'Italia prese parte dal maggio 1915 al 1918. Il teatro di guerra delle operazioni marittime italiane era concentrato nel mare Adriatico. Lì il Comando delle forze navali Alleate convenne spettasse all'Italia il ruolo principale. L'Adriatico era la più importante zona di operazioni navali del

Mediterraneo, e l'Italia assunse l'incarico contro la potente flotta austro - ungarica che possedeva quasi interamente la costa orientale adriatica, da Pola a Sebenico a Cattaro. Le nostre principali unità navali gravitavano nella costa occidentale, verso l'uscita del corridoio adriatico fra Taranto e Brindisi e poi Valona. Vigilanti sulle linee di comunicazione marittima impedivano le incursioni della flotta di superficie austro - ungarica nel Mediterraneo. Ma gli innovativi sommergibili tedeschi iniziarono una guerra che ci obbligava a rendere intransitabile ai sommergibili il canale di Otranto pur non avendo ancora modernizzato con mezzi adeguati subacquei la nostra marina. Gli obiettivi della marina italiana, dunque, erano: controllare difendere e combattere l'attività del naviglio nemico in Adriatico. La difesa di superficie e il controllo furono saldi anche perché la *guerra dei sommergibili* era ai primordi; la vittoria militare fu raggiunta concentrando le nostre forze navali a Venezia, Brindisi, Taranto, e a Valona - allora principale porto d'Albania. Mio nonno negli eventi bellici mondiali partecipò sempre da fuochista - Scelto sulle corazzate *Roma* e *Regina Elena*, sul rimorchiatore d'alto mare *Marittimo* che inaugurò da fuochista, sul *Moltke*, sul torpediniere *Perseo*, e fece parte dei nuclei armati. Ormai, in quel periodo era al termine l'epopea dei marinai fuochisti giacché la combustione a carbone veniva sostituita da quella a nafta... Infine, fu destinato il 21 settembre 1916 nelle unità militari della marina con base a *Valona*; risulta sul rimorchiatore *Storione* nel novembre 1916, e cessò dalla destinazione di servizio a *Valona* il 21 ottobre 1918.



Fu dichiarato marinaio di buona condotta con una sola sospensione di servizio disposta dal comando della Regia Nave *Roma* il 1° gennaio 1915 perché sceso a terra dall'imbarcazione ancorata nel porto di Taranto non ritornò a bordo all'ora della ritirata. La breve *fuga* è comprensibile: da tempo era imbarcato, lo

attendeva a poca distanza da Taranto la giovane fidanzata Lucia in procinto di sposare, e vi erano le speranze di quei giorni festivi, i tipici dolci e leccornie baresi natalizi che i famigliari gli avevano conservato nei piatti di terracotta impreziositi da *castagnèdde* - *castagnelle*, *pecceuatìdde* - *ciambelle*, *carteddàte* - *cartellate*, *ècchie de Sanda Lècì* - *gli occhi di Santa Lucia*, *pasteriàche* - *paste reali*, *sassaniìdde* - *sassanelli*....

Rimase assente dal servizio militare a Taranto per quarantotto ore presentandosi sei ore prima della partenza della nave. A bilanciare la *manca*za vi è da segnalare la sua presenza con altri militari generosi e instancabili, per riparare macerie e danni nella sua Bari, causati dalla grande alluvione del 3 settembre 1915 in cui l'altezza dell'acqua raggiunse i primi piani delle case, vi furono diciotto morti e moltissimi feriti, la città fu allagata, con "bassi" popolari inagibili, intere famiglie sloggiate senza dimora. Appena lo stato di necessità immediata terminò ritornò in mare sulla corazzata *Regina Elena* nel dicembre 1915... per continuare l'impegno bellico italiano che cessò nel novembre 1918.

Il Nostro fu valutato dal Comando Militare marinaio autorizzato a fregiarsi della Medaglia della Campagna di guerra Italo – Turca 1911 - 1912 e della Medaglia della Vittoria nella 1^a Guerra Mondiale 1915 – 1918. Fu congedato il 15 aprile 1919 dopo lunghi anni nella Regia Marina in cui combatté in due guerre internazionali, vide soldati morire, o perdere gambe, braccia, mutilati, egli stesso rischiò pericoli letali, sentì la mancanza della famiglia lontana. Conobbe dopo così tanti eventi dolorosi la sofferenza dell'uomo e il suo valore. Visse compiutamente da marinaio un'esperienza unica, si sprovvincializzò, conobbe e incontrò uomini, donne, popoli, continenti, cibi, paesaggi, lingue e mentalità di tutto il mondo, affrontando conflitti armati. Fu educato in Marina a *onorare la divisa mostrandosi uomo probo e generoso, a cercare sempre di difendere e soccorrere donne, vecchi, bambini, accorrere in aiuto altrui in caso d'incendio, aggressione, naufragio, malattie contagiose, disgrazia qualunque, sedare le risse, ecc...*

Dopo la sua Odissea per i Sette Mari ritornò a Bari con il suo sguardo, voce, stile e portamento, la sua amabilità, simpatia, coraggio, desiderio di conoscere il mondo, dedito a lavoro e famiglia. Al suo ultimo figlio Giovanni, mio padre allora neonato che vide per soli tre mesi, affiancò quale secondo e terzo nome quelli di Fortunato e Italo: a significare la speranza augurale e il patriottismo che aveva condiviso con la gente di mare dalle bluse azzurre.. Ci lasciò il nonno Marinaio non ancora quarantenne. Era nato il 22 settembre 1890 e morì il 29 maggio 1930. Riposa in un cimitero che guarda il mare delle sue navi.

copyright Sebastiano Gernone, (estratto e adattato dal libro *Non ti ho dimenticato*, 2013)

Sebastiano Gernone (Bari 1957). Ricercatore dell'I. P. S. A. I. C.
mail: ninorochan@yahoo.it

MINISTERO DELLA DIFESA
DIREZIONE GENERALE PER IL PERSONALE MILITARE
1° REPARTO - 12° DIVISIONE

Germone Sebastiano figlio di **Donna Maria** e di **Giuseppe Maria**
 nato li 22 Settembre 1890 a Bar circondario di Bar domiciliato a Bar circondario di Bar
 statura metri 1 cm 171 capelli neri colore neri occhi verdi colorito rosso dentatura buona
 sopracciglia non naso reg bocca reg mento reg viso ovale
 segni particolari scarifica tempie condizione buona iscritto fra la gente di mare
 di 2 categoria nel compartimento marittimo di Bar al N. 9091 se all'atto dell'arruolamento
 Ammogliato con Permessa Lucia in seguito ad autorizzazione Minist. del
18 aprile 1915 il 18 aprile 1915

ARRUOLAMENTO, SERVIZI, PROMOZIONI ED ALTRE VARIAZIONI		DATE	NAVIGAZIONE		IN TEMPO di	
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE			DENOMINAZIONE della REGIA NAVE	DATA dello imbarco sbarco	PACE	GUERRA
					anni	giorni
ARRUOLATO quale iscritto di leva del compartimento marittimo di <u>Bar</u>			<u>S. Bon</u>	<u>26 gennaio 911</u>	<u>26</u>	<u>Marzo 911</u>
con la classe <u>90</u> , per la ferma di anni <u>quattro</u> il <u>10 gennaio 911</u>			<u>Liguria</u>	<u>27 marzo 911</u>	<u>17</u>	<u>aprile 911</u>
giunto al Corpo e classificato <u>Marinaio</u> il <u>10 gennaio 911</u>			<u>La Capria</u>	<u>21 aprile 911</u>	<u>2</u>	<u>maggio 911</u>
			<u>"</u>	<u>2 giugno 911</u>	<u>30</u>	<u>giugno 911</u>
			<u>Calabria</u>	<u>1 luglio 911</u>	<u>28</u>	<u>aprile 911</u>
			<u>Eurystea</u>	<u>26 aprile 911</u>	<u>30</u>	<u>giugno 913</u>
			<u>Cavour</u>	<u>1 luglio 913</u>	<u>10</u>	<u>dicembre 913</u>
			<u>Roma</u>	<u>10 agosto 914</u>	<u>18</u>	<u>gennaio 915</u>
			<u>Marittimo</u>	<u>30 marzo 915</u>	<u>1</u>	<u>aprile 915</u>
			<u>P. R. Enea</u>	<u>27 dicembre 915</u>	<u>27</u>	<u>febbraio 916</u>
			<u>Moltke</u>	<u>10 aprile 916</u>	<u>19</u>	<u>aprile 916</u>
			<u>" Persio</u>	<u>23 giugno 916</u>	<u>3</u>	<u>luglio 916</u>
			<u>Indioformato</u>	<u>3 luglio 916</u>	<u>25</u>	<u>luglio 916</u>
			<u>C. T. Fisco</u>	<u>23 luglio 916</u>	<u>6</u>	<u>settembre 916</u>
			<u>Indioformato</u>	<u>6 settembre 916</u>	<u>10</u>	<u>settembre 916</u>
			<u>Rim. Morica</u>	<u>10 novembre 916</u>	<u>14</u>	<u>novembre 916</u>

Chiamato sotto e a m. con la sua classe per eventualità in base al Decreto 2 Agosto 914 n. 802 giun. 9 Agosto 911

7 SET. 2012

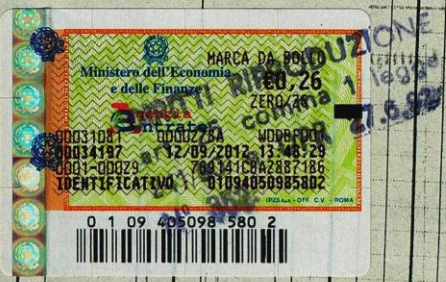
Destinato a Targa Base Valigia il 2 settembre 916

Cessa dalla servizio destituito 916

in congedo limitate il 15 dicembre 1914

che non è il passo entente

che è il pass. P. B. B. il



ai sensi dell'articolo 40 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e successive modifiche "il presente certificato non può essere prodotto agli organi della pubblica amministrazione o ai privati gestori di pubblici servizi".

MINISTERO DELLA DIFESA
DIREZIONE GENERALE PER IL PERSONALE MILITARE
V° REPARTO - 12ª DIVISIONE
Documentazione MARINA

ARRUOLAMENTO, SERVIZI, PROMOZIONI ED ALTRE VARIAZIONI	DATE	DENOMINAZIONE della REGIA NAVE	NAVIGAZIONE		IN TEMPO di					
			DATA dello		PACE		GUERRA		II	
			imbarco	sbarco	anni	mesi	giorni	anni	mesi	giorni
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE										



27 SET. 2012

Ai sensi dell'articolo 40 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e successive modifiche "il presente certificato non può essere prodotto agli organi della pubblica amministrazione o ai privati gestori di pubblici servizi".

Campagne di guerra, decorazioni, ferite, azioni di merito
Autorizzato a fruirsi della medaglia della Vittoria
con R. Decreto N. 1711 del 29 luglio 1912
a ad apporre sul nastro N. 4
a relative agli anni 1911-1912
Relazionato Breve N. 1912 N. 1842
in data 27.9.2012

Campagna di guerra Italo-Turca 1911-1912
Autorizzato a fruirsi della Medaglia Commemorativa a ricordo della Campagna Italo-Turca
1912 N. 1842



IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE
(Dirigente dott. Pio POMPA)

Rettificazioni
Autorizzato a fruirsi della medaglia della Vittoria
N. 1912
votto N. 1912
G. R. E. del 1912

4/8/2012

SEBASTIANO GERNONE

BARI 22 SETTEMBRE 1890 - PALERMO 29 MAGGIO 1930

MARINAIO MILITARE DELLA REGIA NAVE TRANSOCEANICA "CALABRIA" PARTECIPÒ ALLA
CAMPAGNA DI GUERRA ITALO-TURCA DEL 1911-1912 E ALLA 1ª GUERRA MONDIALE.

CONIUGATO CON LUCIA ROMITO, PADRE DI MICHELE, GIUSEPPE, GIOVANNI.

COMMERCIANTE DI VINI IN PUGLIA E SICILIA.

VIVE NEI DISCENDENTI A BARI E NAPOLI

A RICORDO IL NIPOTE SEBASTIANO QUI POSE OVE IN ABBRACCIO COMUNE

RIPOSA NELLA LUCE DEL SIGNORE.

PALERMO 2015