

IL PRIMO TRANSATLANTICO ITALIANO

di
Alessandro Romano

Con la “benedizione paterna” di S.M. il Re Ferdinando II, nel 1853 la Società Sicula di Navigazione, guidata dai fratelli Luigi e Salvatore de Pace, commissionò il primo transatlantico a vapore della storia italiana.

Scopo della Società era quello di stabilire un contatto sicuro, diretto e cadenzato per il trasporto dei passeggeri e delle merci tra Palermo e New York, dove molti, ormai, erano gli interessi degli italiani del Regno delle Due Sicilie.

La nave a tre alberi, con prua a clipper e di stazza lorda di 850 tonnellate, fu realizzata in Inghilterra nei cantieri James & G. Thomson di Glasgow, con un costo di 18.500 sterline. Per la sua costruzione furono impiegate le tecnologie più avanzate del tempo e materiali di altissima qualità.

Ma la novità assoluta fu la costruzione dello scafo in ferro del tipo altamente nichelato, al fine di evitare la ruggine e consentire una navigazione oceanica più sicura e stabile.

La propulsione fu affidata ad un complesso sincronizzato a vapore, composto da 4 motori alternativi con stantuffi bilanciati che sviluppavano una potenza complessiva di 250 cavalli direttamente collegati su un unico asse porta elica.

La nave chiamata “*Sicilia*” fu varata a Clyde il 16 gennaio 1853 ed il 31 marzo 1854 partì alla volta dell’Italia al comando del capitano John Carson e con un equipaggio totalmente inglese.

Nella notte tra il 24 ed il 25 aprile del 1854, nel tratto di costa situato tra Nizza e Antibes, nel pieno di un fortunale, nel vano tentativo di portare soccorso, il *Sicilia* speronò un’altra nave passeggeri, “Ercolano” appartenente all’Ente della navigazione delle Due Sicilie che nel giro di pochi minuti affondò. Nel disastro morirono 48 persone, soprattutto tra i passeggeri.

Giunta a Marsiglia, la nave fu posta sotto sequestro dalle autorità per accertare le cause della collisione. Finalmente, dopo una settimana, il *Sicilia*

partì per Genova dove vi giunse attesa dalla stampa internazionale e da molti curiosi.

Dopo aver imbarcato merci e passeggeri, alle ore 18 del 13 maggio partì alla volta di Napoli dove, dopo una breve sosta, ripartì per Palermo.

Qui, scaricati passeggeri e merci, ritornò a Napoli per dei lavori di completamento presso i bacini di raddobbo e per alcune "ricognizioni di studio" da parte degli ingegneri militari del Real Opificio di Pietrarsa.

Questa visita a bordo da parte dei tecnici napoletani irritò molto gli inglesi che, memori della storia della locomotiva Bayard, vedevano nei cantieri e nelle officine navalmeccaniche napoletane dei fastidiosi concorrenti.

Finalmente il *Sicilia* ritornò a Palermo il 25 maggio per predisporre alla partenza per primo viaggio verso New York.

Il 1° giugno del 1854, al comando del capitano Ferdinando Cafiero di Sorrento, il *Sicilia*, osservato da una folla immensa, partì da Palermo per New York con scalo a Gibilterra: aveva a bordo 38 uomini dell'equipaggio, 33 passeggeri ed un carico completo di prodotti manifatturieri, industriali e alimentari (olio, vino, pasta, semola, frutta, seta lavorata, corde).

Dopo 9 giorni di navigazione toccò Gibilterra, quindi ripartì per New York dove vi giunse dopo 17 giorni. Seguendo la rotta atlantica degli antichi velieri e, cioè, sfruttando gli alisei che portano verso sud, raggiunse il Tropico del Cancro per poi risalire verso nord facendosi sospingere dalla Corrente del Golfo. Arrivò nella Baia del Fiume Hudson, a New York, alle 8 del mattino del 28 giugno 1854, dopo 26 giorni di viaggio.

L'accoglienza fu delle più esaltanti: tutti gli italoamericani raggiunsero il "Molo della Batteria" dove si era attraccata la bellissima nave ed in una lenta processione vollero mettere piede su quel pezzo di Patria per la prima volta giunta a New York.

Il *Sicilia* restò fermo a New York per quasi un mese e quando il carico di persone e merci era ormai completo, il comandante annunciò che la partenza per il rientro in Sicilia sarebbe avvenuta all'alba del 30 luglio 1854.

E così fu. Era appena partito e non ancora uscito in oceano che il comandante fu costretto a rientrare in porto. Il carbone fornito dalla compagnia americana non era di buona qualità, tanto che le caldaie non riuscivano a raggiungere le temperature previste per una navigazione a regime e sicura. Si dovette trasbordare tutto il carbone e ricaricarlo del tipo richiesto.

Finalmente il *Sicilia* ripartì il 3 agosto con a bordo 40 uomini di equipaggio, 30 passeggeri e 593 grosse casse di merce varia, per arrivare a Gibilterra il 22 agosto, a Marsiglia il 3 settembre ed a Genova il 4 settembre.

Il 14 settembre del 1854 rientrò a Palermo accolto con fuochi di artificio ed una festa per le grandi occasioni.

Mentre si accettavano le prenotazioni per la successiva partenza per New York, erano giunte numerose richieste per un viaggio straordinario da fare in Irlanda, dove bisognava trasportare una grande quantità di derrate alimentari ed industriali e da dove era stato chiesto di imbarcare baccalà e materie prime.

Come molte altre vicende del Regno delle Due Sicilie, anche in questo caso, da questo punto in poi, la storia del *Sicilia* viene avvolta da una serie di avvenimenti inspiegabili o, comunque, fuori da ogni ragionevole comprensione. Insomma il solito mistero.

In primo luogo viene improvvisamente sostituito il comandante Cafiero, di provata esperienza e capacità, con un certo Giuseppe Di Bartolo che, nulla togliendo ai suoi meriti, poi risultò affiliato alla Massoneria inglese. Allo stesso tempo ad uno ad uno furono sostituiti tutti i marinai.

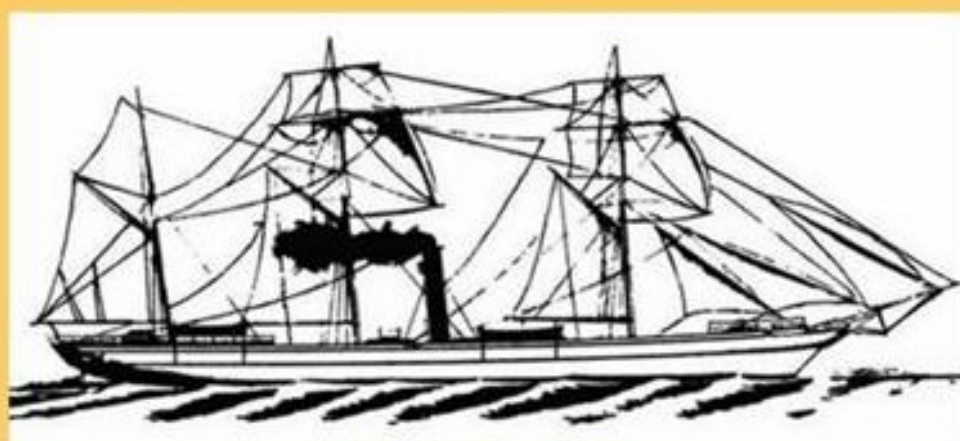
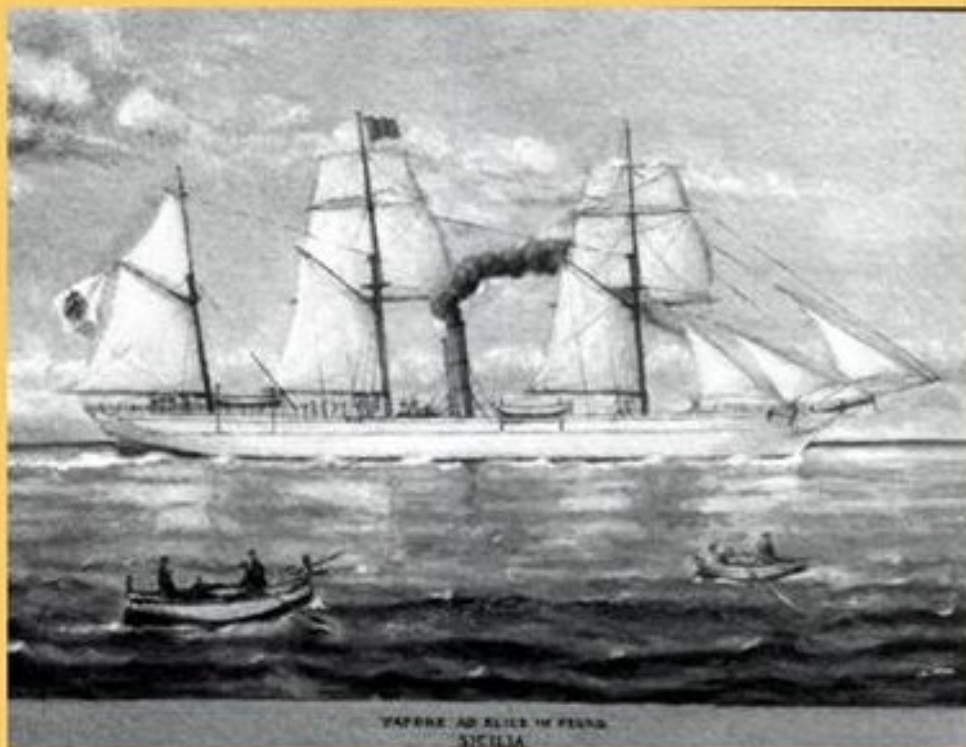
Con questa singolare premessa, il *Sicilia* lasciò il porto di Palermo il giorno 27 settembre del 1854 alla volta dell'Irlanda zigzagando tra Mediterraneo ed oceano finché il 20 ottobre, appena in vista della costa irlandese di Cork, affondò per un non meglio identificato "cedimento strutturale".

Dell'equipaggio si salvò il comandante, 35 marinai ed un solo passeggero.

Solo anni dopo, l'unico superstite, prima di morire raccontò di una improvvisa esplosione a bordo forse proveniente dalle caldaie oppure dalla merce trasportata.

Se si fa relazione con quanto, poi, accadde alla nave di linea "Ercole" di rientro dalla Sicilia con a bordo Ippolito Nievo con le sue carte compromettenti per i garibaldini, si noterà un'analogia alquanto inquietante.

Certamente, quella nave veloce e sicura con la sua rotta commerciale transoceanica avrebbe costituito una concorrenza abbastanza fastidiosa per chi, a quel tempo, deteneva il monopolio dei mari.



Il primo progetto



Porto inglese



Nave con prua a clipper



James & G. Thomson



Capt. Ferdinando Cafiero



Capt. Giuseppe Di Bartolo