

L'Elettra nel 1932 all'ancora a Viareggio. Foto a sinistra: ciò che resta oggi del glorioso panfilo.

7/09/69

Salviamo l'ELETTRA

L'incredibile storia dello yacht di Guglielmo Marconi: la Jugoslavia, che lo tratteneva come preda bellica, ce lo restituì nel 1962, ma da allora noi lo abbiamo abbandonato in un cantiere triestino. Nonostante le ripetute e solenni promesse, nessuno si è mai occupato della gloriosa imbarcazione sulla quale lavorò e perfezionò le sue invenzioni uno dei più grandi scienziati del nostro secolo.

Trieste, settembre

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 alcune 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 di 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 eteri del mondo », come la definì D'Annunzio.

Il malinconico e deprimente spettacolo che offre oggi l'*Elettra* in rovina dura ormai da oltre sette anni e chiunque può assistervi purché abbia tempo e voglia di recarsi sul molo del cantiere San Rocco di Muggia, a sei chilometri da Trieste. Il relitto è ormeggiato lì, e nessuno l'ha più toccato da quando, nell'estate del 1962, le autorità jugoslave lo restituirono al governo italiano a conclusione di una lunga e difficile trattativa diplomatica. Avevamo ottime ragioni per volere la restituzione di quella storica « preda bellica » e il maresciallo Tito, alla fine, accondiscese alla nostra richiesta. Sostenemmo allora che

di Gianfranco Faggioli

segue dalla pagina 41

l'Italia aveva perduto durante la guerra molti cimeli che ricordavano le sue tradizioni scientifiche. Il solo che si poteva ancora recuperare era l'*Elettra*, testimone e simbolo di una delle più grandi scoperte del nostro secolo. E infatti la recuperammo. Ma per lasciarla poi marcire nella salsedine del cantiere di Muggia.

La storia del recupero dell'*Elettra* è andata proprio così: è finita nel nulla. È una storia tipicamente italiana che si presta, come poche altre, ad esemplificare eloquentemente i nostri più rinomati vizi nazionali: l'incuria, la smemoratezza, l'ingratitude, l'insipienza, l'indifferenza per ogni valore culturale e morale.

Il laboratorio occupava tutta la parte prodiera

In origine l'*Elettra* si chiamava *Rovenska*, dal nome di una pittoresca insenatura dell'isola di Lussino. Era stata costruita nel 1904 in Inghilterra, dal famoso cantiere *Ramage Fergusson Leith*, per conto dell'arciduca Carlo Stefano d'Asburgo e dell'arciduchessa Maria Teresa d'Austria, i quali se ne servivano per compiere lunghe e festose crociere estive nelle acque del Mediterraneo. Era infatti una classica e comoda nave della *belle époque*, lunga una sessantina di metri, larga otto e mezzo, con 632 tonnellate di stazza lorda e una velocità di 12-13 nodi. Ma la sua navigazione da diporto fu interrotta allo scoppio della prima guerra mondiale. Requisita dalla marina austro-ungarica, venne trasformata in nave-vedetta e impiegata lungo la costa dalmata. Una torpediniera inglese, in seguito, l'intercettò e la costrinse alla resa.

Issato l'*Union Jack*, il panfilo divenne nave ammiraglia della prima flottiglia di dragamine in azione nel Mare del Nord. Alla fine della guerra, venne trattenuto dagli inglesi come bottino bellico e posto successivamente all'asta a Southampton. Lo acquistò Sir Max Wachter, che lo rivendette poi, nel gennaio del 1919, a Guglielmo Marconi, già celebre in tutto il mondo per la scoperta di quello che allora si chiamava « telegrafo senza fili ».

Lo scienziato italiano pagò la *Rovenska* 21 mila sterline, pari al valore di una sessantina di milioni di lire attuali. Ne spese però subito altrettante per adattare la nave alle sue esigenze. Egli la trasformò infatti in una lussuosa casa galleggiante con annesso un complicato e attrezzatissimo laboratorio per gli esperimenti di trasmissione radio fra l'alto mare e la terraferma. Il laboratorio fu ricavato sul ponte di coperta e occupava quasi per intero la parte prodiera del panfilo. Al centro e a poppa vi erano la sala da pranzo (per 12-14 persone) con un artistico

caminetto, la cucina, i servizi e il vasto soggiorno arredato con armadi in noce di gusto vagamente *liberty*, un tavolo ottagonale, comode poltrone e divani ricoperti d'una allegra stoffa a fiori. C'era anche, in un angolo, un pianoforte, strumento che Marconi amava spesso suonare per diletto personale e con rara abilità. Il secondo ponte era invece interamente occupato da sette cabine padronali con annessi servizi, da nove cabine per gli ufficiali e da due grandi vani-alloggio (uno a prua e l'altro a poppa) per l'equipaggio, che comprendeva una trentina di persone. La cabina di Marconi, la più vasta, a un letto, era ai piedi della scaletta che conduceva direttamente nel laboratorio. Di fronte c'era quella di sua moglie: « una deliziosa stanza interamente in rosa, decorata con vivaci *chinz* inglesi ».

In un recente libro di memorie la figlia primogenita dello scienziato, Degna, ricorda che suo padre, come per giustificarsi di aver profuso tanto denaro in quell'acquisto, soleva ripetere: « Lo yacht non solo mi rende indipendente, ma mi libera dall'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 di esperimenti che sarebbe difficile e complicato svolgere sulla terraferma ».

Degna Marconi ricorda ancora che la scelta del nuovo nome da dare alla barca provocò interminabili discussioni in famiglia. Suo padre avrebbe preferito *Scintilla*, ma temendo che gli inglesi potessero storpiarne la pronuncia, finì col decidersi per *Elettra*, nome che nessuna lingua avrebbe deformato.

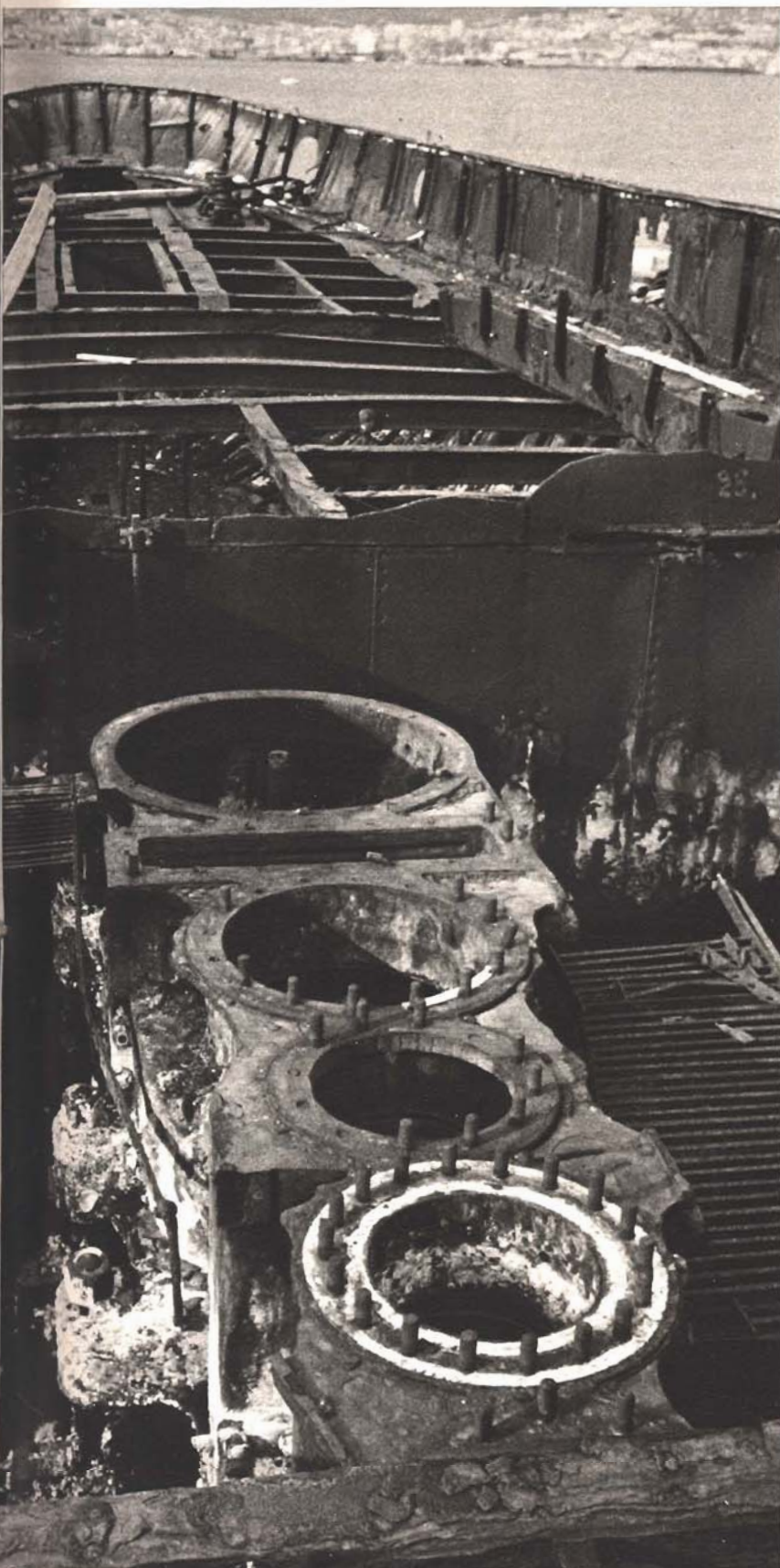
Ridipinta interamente di bianco, con la bella prua a tagliamare decorata da un'aurea polena, gli ottoni che luccicavano al sole, i due alberi di maestra alti 25 metri che sventavano in cielo e una grande bandiera tricolore che sventolava a poppa, l'*Elettra* salpò le ancore per il viaggio inaugurale dal porto di Londra a mezzogiorno in punto del 15 luglio 1919. Al comando della nave c'era il capitano Raffaele Lauro, nato a Meta di Sorrento. A bordo, ospite d'onore, l'ormai quarantacinquenne scienziato aveva voluto sua moglie, Beatrice O'Brien.

La « candida nave » arrivò in Spagna, dove i coniugi Marconi furono ospiti a palazzo reale per una colazione offerta dalla regina Vittoria Eugenia. Poi toccò Gibilterra e il Marocco per giungere finalmente, a metà agosto, nel golfo di Napoli. « Il giorno in cui era annunciato l'arrivo dell'*Elettra* », ricorda Degna Marconi, che allora aveva undici anni e che con il fratello Giulio, di nove, e la sorella Gioia, di tre, soggiornava a Villa Bea-



Ruggine e salsedine divorano la "candida nave"

Le immagini documentano con drammatica eloquenza le attuali condizioni dello yacht di Marconi. La prua squarciata dalle bombe, la tolda sfondata, la sala-macchine divorata dalla ruggine e dalla salsedine: ma forse siamo ancora in tempo a salvare il prezioso relitto.



trice, a Posillipo, «eravamo in piedi fin dall'alba. Dopo ore di attesa la scorgemmo all'orizzonte, e la mia emozione fu tale che caddi in mare dalla banchina con un tonfo fragoroso».

Sull'*Elettra* Guglielmo Marconi fece scoperte e compì esperimenti che emozionarono il mondo intero. Una tiepida sera dell'aprile del 1920 gli ospiti del panfilo, che navigava nel golfo di Guascogna, ballarono sul ponte al suono di un valzer lento: quella musica veniva dalla sala dell'*Hotel Savoy* di Londra ed era trasmessa in collegamento diretto dagli apparecchi installati a bordo. Era la prima volta che una trasmissione in modulazione di frequenza veniva captata da una nave in alto mare a duemila chilometri di distanza. Lo stesso anno, in collaborazione con la marina britannica, l'*Elettra* effettuò le prime prove di rilevamenti radiogoniometrici, prove che a vent'anni di distanza si rivelarono preziose alla *Home Fleet* per la caccia ai sommergibili tedeschi.

A bordo c'erano sempre ospiti illustri

Il giorno più glorioso nella vita dell'elegante *yacht* fu comunque il 6 giugno 1922: il panfilo di Marconi entrò nel porto di New York dopo aver attraversato l'Atlantico in tempesta. Aveva dimostrato che i collegamenti radio con le stazioni meteorologiche permettevano di evitare il fronte del ciclone e di correggere la rotta portandosi su linee di sicurezza. Ancora una data memorabile: 26 marzo 1930. In quell'occasione, da bordo dell'*Elettra* ancorata nel porto di Genova, Marconi, pigiando un bottone, accese le lampade del municipio di Sydney in Australia, a quattordicimila miglia di distanza. Ma altre ore storiche per l'evoluzione della scienza furono vissute a

bordo della «candida nave»: anche i primi esperimenti con le micro-onde vennero infatti compiuti da Marconi, negli ultimi anni della sua vita, sul panfilo. E da quegli esperimenti nacque il radio-faro, tuttora usato nei porti e negli scali aerei.

Tranne i due o tre mesi più freddi dell'inverno, che passava generalmente a Roma, Marconi viveva per tutto il resto dell'anno sull'*Elettra*. Competente e appassionato uomo di mare, prolungava i suoi viaggi di studio e di lavoro anche per più settimane, toccando le mete più lontane. Il panfilo, dotato di un motore della potenza di mille cavalli vapore e di un carbonile che conteneva una riserva per quindici giorni di navigazione, attraversò più volte l'Atlantico e si spinse fino alle isole del Capo Verde e lungo le coste meridionali dell'Africa.

A bordo c'erano sempre ospiti illustri. Faceva gli onori di casa Beatrice O'Brien, la mite e bionda signora inglese che lo scienziato aveva sposato il 16 marzo 1905. Poi questo compito toccò alla seconda moglie, Maria Cristina Bezzi-Scali, che Marconi portò all'altare il 15 giugno 1927, a cinquantatré anni compiuti, dopo aver divorziato da Beatrice e dopo aver ottenuto dalla Sacra Rota l'annullamento del suo primo matrimonio. I ricevimenti e le feste sull'*Elettra* erano abbastanza frequenti. Vi erano invitati personaggi d'ogni genere: artisti come il pittore Michetti, come Giacomo Puccini, come Gabriele D'Annunzio, uomini politici e di scienza, aristocratici e belle donne. Tra i visitatori più importanti si rammentano i nomi di Vittorio Emanuele III, di Giorgio V d'Inghilterra, di Mussolini. Il capo del fascismo mise piede per la prima volta sull'*Elettra*, attraccata nel porto di Fiumicino, nel giugno del 1930: riuscì a parlare, in collegamento radiotelefonico, con un operatore della stazione di Poldhu, in Cornovaglia. Finito il colloquio sulle onde dell'etere, Mussolini fu invitato a fermarsi a colazione. Ma era un sabato, il giorno in cui il «Duce» faceva il suo digiuno settimanale. Perciò respinse l'invito e non volle assaggiare nulla, nemmeno una tartina. Anzi, disse ai presenti: «Se tutti gli italiani ogni sabato facessero come me, l'Italia risparmierebbe dei miliardi». Quando se ne andò, il commento della moglie di Marconi, Maria Cristina, che tanto aveva faticato per organizzare una colazione inappuntabile, fu questo: «Credeva che volessimo avvelenarlo?».

Guglielmo Marconi morì a Roma, per infarto cardiaco, il 20 luglio 1937. Aveva sessantatré anni. Proprio quel giorno compiva sette anni la sua quartoge-

nita, Elettra, unica figlia di secondo letto, battezzata con lo stesso nome del panfilo che gli era caro. Appena pochi mesi prima una imprevista controversia finanziaria lo aveva profondamente amareggiato. La *Marconi Wireless*, ossia la società inglese di radio e telecomunicazioni che portava il suo nome e che lo aveva sempre finanziato con generosa larghezza, minacciava adesso di ridurgli l'assegno mensile. Ciò preludeva anche alla liquidazione dell'*Elettra*, per il cui mantenimento gli erano corrisposte 5 mila sterline annue? Per fortuna questo pericolo venne subito scongiurato poiché gli furono date assicurazioni che, nel caso peggiore, il governo italiano avrebbe rilevato il panfilo e glielo avrebbe messo a disposizione per permettergli di continuare il suo lavoro.

Scomparso Marconi, gli eredi vendettero per 828 mila lire al nostro ministero delle Poste l'ormai celebre imbarcazione, che venne trasferita dal porto di Viareggio, dove momentaneamente si trovava, a quello di Genova. Il progetto era di trasformarla in museo marconiano galleggiante. Ma, a quei tempi, Mussolini e i fascisti avevano ben altro a cui pensare. Scoppiò la guerra, che finì come tutti sanno. L'*Elettra*, invece, finì in fondo al mare. Era stata portata, per maggior sicurezza, da Genova a Trieste alla fine del '42. Sopraggiunto l'8 settembre '43, i tedeschi la requisirono e la trasformarono in nave vedetta, dotandola di un paio di cannoncini e di alcune mitragliatrici pesanti. Battendo bandiera germanica, la nave prese a pattugliare le coste dalmate con il compito di prevenire sbarchi di *commandos* alleati. Ma la notte dell'8 gennaio 1945 venne avvistata, mitragliata e bombardata da un aereo americano mentre incrociava al largo di Zara. Non ci fu nulla da fare: il panfilo prese fuoco, s'inclinò su un fianco con lo scafo squarciato e cominciò a far acqua. Il comandante tedesco riuscì solo a dirigersi verso terra e a far incagliare l'imbarcazione su una scogliera di fronte al villaggio di pescatori di Diklo. Qui l'*Elettra*, semisommersa, rimase per diciassette anni e mezzo.

Tito non ha voluto una lira

Lunghissime e laboriosissime furono infatti, a guerra conclusa, le trattative fra il governo italiano e quello jugoslavo per ottenere la restituzione del relitto. Belgrado diceva che, secondo il trattato di pace, la nave, essendo unità militare affondata in acque territoriali jugoslave, era da considerarsi confiscata. Roma sosteneva invece che l'*Elettra* andava considerata come un simbolo storico e non come una nave da guerra. Allora Belgrado replicava che, trattando la questione nell'ambito della restituzione di beni culturali, era pronta a consegnare il panfilo in cambio di due quadri del Carpaccio trasportati al museo Correr di Venezia durante l'occupazione italiana in Slovenia. Il comune di Venezia affermava però che i due quadri non erano stati prelevati dalle truppe italiane, ma cambiati con altri quadri nel corso di una libera contrattazione con un collezionista jugoslavo. La faccenda andava insomma ingarbugliandosi sempre più e minacciava di diventare insolubile. La risoluzione, con tatto e diplomazia, l'allora mi-

nistro degli Esteri Antonio Segni, che trovò nel maresciallo Tito un comprensivo interlocutore.

Tito ci restituì l'*Elettra* senza pretendere una lira. Noi, viceversa, spendemmo un'ottantina di milioni per riportarla a galla e trascinarla dagli scogli di Diklo al molo del cantiere San Rocco di Muggia. Il viaggio dalle acque di Zara a quelle di Trieste durò trenta ore: il glorioso relitto, trainato da due rimorchiatori, attraccò nuovamente al suolo italiano all'alba del 2 settembre 1962.

Progetti svaniti fra scontri polemici

Immediatamente fiorirono i progetti per una conveniente sistemazione di quel prezioso cimelio. Cominciarono a pretenderlo i dirigenti della Fiera di Bologna, che proposero di interrare l'*Elettra* in un giardino realizzando così per il loro illustre concittadino il più singolare dei monumenti. Poi lo chiese il comune di Trieste per regalarlo al suo Museo del mare. Quindi lo volle Genova per ancorarlo in porto e farne un'attrattiva scientifico-turistica. Infine ci fu chi suggerì di sistemarlo in un laghetto dell'E.U.R., a Roma, davanti alla sede del ministero delle Poste e Telecomunicazioni. Nel panfilo ripristinato e ridipinto di bianco avrebbero potuto trovar nuovamente posto tutti gli oggetti che erano stati miracolosamente messi in salvo l'8 settembre '43, prima che i tedeschi s'impossessassero della nave e la destinassero a scopi bellici. Il materiale allora recuperato (una trentina di casse) si trova oggi sparso in diversi luoghi: alcuni mobili li hanno in custodia gli eredi di Marconi, la cabina-radio e gli scaffali con le apparecchiature sono al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, i due grandi alberi di maestra giacciono in un sotterraneo del castello di San Giusto a Trieste, altre reliquie (un orologio, libri, documenti, strumenti di bordo, il tasto telegrafico che servì per illuminare il municipio di Sydney) si trovano infine al Museo del mare di Trieste.

Bologna, Genova, Trieste e Roma si contesero per qualche tempo l'onore di salvare l'*Elettra*. Tra i rappresentanti di queste città ci furono scontri polemici e vivaci discussioni. Qualcuno lanciò anche l'idea di una sottoscrizione mondiale per raccogliere i fondi necessari alla benemerita iniziativa. Tutte le buone intenzioni, col passare del tempo, andarono però svanendo nel nulla. A poco a poco si finì persino col dimenticarsi che a Muggia esistevano i resti della «candida nave», un cimelio d'inestimabile valore.

Ora, passati invano sette anni dal suo recupero, del glorioso panfilo non rimane che un informe rottame, pieno di falle e di incrostazioni, che a stento galleggia. È ormai troppo tardi per riportarlo agli antichi splendori, come al maresciallo Tito avevamo promesso di fare. Tuttavia siamo ancora in tempo per salvare in parte l'*Elettra* e farne un simbolico monumento, a ricordo di uno dei più grandi e geniali inventori del nostro tempo. Ma troveremo noi italiani i quattrini, il tempo e la voglia per ricordarci di Guglielmo Marconi?

Gianfranco Fagioli

SERIE GAMMA

IL MOBILE "CONVERTIBILE"

La SERIE GAMMA, ideata e disegnata dagli architetti Mario Foltran e Nerino Meneghelli per il centro arredamenti A. DAL VERA di Susegana (Treviso), nasce dalla precisa esigenza di risolvere un problema pratico:

quello della massima disponibilità. Si è realizzato un mobile veramente «mobile»: che si può muovere, comporre e riscomporre e che offre molto di più dei mobili legati a schemi rigorosi.

Un mobile, quindi, che dà piena libertà: l'ideale per un arredamento veramente personalizzato. Si può spostare da una stanza all'altra, adibirlo a tanti usi facilmente e senza che perda la sua eleganza. Un mobile a cui affezionarsi; un mobile che vi segue nei vostri cambi di casa senza essere mai sacrificato, proponendo anzi, ogni volta, una soluzione diversa. Un mobile veramente nuovo: un mobile «convertibile». Il suo emblema è la mela: il simbolo di un «disegno funzionale», semplice e ricco di suggestioni.

