

Piero Pastorino

Due uragani e due naufragi nel 1896

La costa orientale degli Stati Uniti è da sempre, per motivi storici e geografici, la più ricca di grandi città e di grandi porti; la sua vicinanza all'Europa ha fatto sì che i nuovi arrivati dal mare si siano insediati alle foci dei grandi fiumi o nei golfi che permettevano lo sviluppo di un porto.

Il traffico marittimo dell'Ottocento si svolgeva per lo più tra l'Europa e i porti atlantici: Boston, New York, Philadelphia, Baltimora, Savannah e più a sud, New Orleans; nel Golfo del Messico soprattutto Pensacola, il porto del legname.

I bastimenti che navigavano (e navigano) su quelle rotte dovevano spesso fare i conti con due fenomeni meteorologici devastanti: i *nor'easters* e, soprattutto, gli uragani.

Il *nor'easter* è un evento meteorologico che genera tempeste prodotte da sacche di bassa pressione che si formano quando la forte corrente d'aria fredda dal nord, la *jet-stream*, la velocissima corrente aerea che fa risparmiare tempo e carburante ai *jet* nel loro volo verso levante, incontra la corrente del Golfo, acqua di mare tiepida proveniente dai Tropici.

Questo provoca le tempeste di neve o pioggia estreme che si abbattono sulle grandi metropoli, paralizzandole, di cui abbiamo notizia ogni anno. Possono accadere tutto l'anno, ma la loro stagione va da ottobre ad aprile. In *slang* americano si chiamano così perché generano fortissimi venti da nord-est e, in mare, grandi tempeste.

Gli uragani (o cicloni tropicali) nascono nelle acque calde dei tropici da cui assorbono la loro devastante energia e ruotano in maniera differente negli emisferi nord e sud per la legge di Coriolis.

La loro forza dipende dalla differenza tra la temperatura del mare e quella dell'aria: la loro stagione, in Atlantico, va da giugno a novembre, con un picco tra agosto e settembre: quando, cioè la temperatura del mare e l'umidità dell'aria offrono le condizioni migliori.

Aumentando di forza, si muovono verso nord-ovest, devastando di solito qualche isola caraibica che si trovi sul loro cammino; dopodiché, capricciosamente, la loro rotta prosegue o in Atlantico, lungo la costa, o nel Golfo del Messico.

Uragano N°1



Hurricane 1 - 1896

Creative Commons - wikimedia

Nel 1896, l'uragano N°1 si infilò nel Golfo del Messico, a ovest della *Panhandle* (il manico della padella, come viene chiamata la penisola della Florida) e prese terra nelle vicinanze del porto di Pensacola, dove fece disastri.

In porto, sotto carico, si trovava il brigantino italiano Diadema.



Brigantino Diadema (quadro nel Museo Marinaro Gio Bono Ferrari – Camogli) g.c.

Il brigantino Diadema (o Deadeama) era stato costruito a Savona da Francesco Sirello nel cantiere sotto gli spalti della Fortezza nel 1869 per G.B. Avegno.

Stazzava 420 tonn. Era 38.20 mt di lunghezza, 10.22 di larghezza ed aveva un puntale¹ di 5.98 mt.

Fino al 1887 fu al comando di N. Antola e Filippo Avegno, sempre armatore G.B. Avegno.

Nel 1879 era assicurato (N°332) con la Mutua Assicurazione Camogliese per Lire 62,800.

Nel 1890 lo troviamo al comando del cap. C. Chiesa, armatori gli eredi del fu G.B. Avegno, che nel 1891 lo vendono a F. Schiaffino fu Prospero, che lo affida al cap. G. Avegno.

Il Diadema era sotto carico al Brent Mill Wharf, una delle tante segherie di abete giallo, il legname che costituiva la ricchezza di Pensacola.

Il porto di Pensacola era una delle destinazioni più frequente dei velieri italiani perché la tipologia del carico permetteva ancora una certa concorrenza ai piroscafi.

Nell'illustrazione seguente vediamo Pensacola e il suo porto nel 1896, gremito di velieri; ho indicato con la freccia rossa il pontile e l'isoletta della segheria dove era ormeggiato il Diadema.

¹ Il puntale è la distanza tra la faccia superiore della chiglia e la faccia inferiore del baglio nella sezione maestra: in parole povere è la misura della massima altezza interna del bastimento.



Koch, Augustus, - Pensacola, Thos. C. Watson & Co., 1896. [Pensacola, Pensacola Historical Museum, c.1976]. Pensacola e il porto 1896; la freccia indica la Segheria Brent Mill, dove il brigantino Diadema era ormeggiato.

L'uragano si abbatté il 7 luglio 1896 sul porto e la città con inaudita violenza; distrusse molte case e ne scoppiò molte altre, oltre a una chiesa e diversi magazzini.

In porto affondò nove pescherecci e danneggiò due brigantini a palo ed un brigantino: il Diadema, appunto.

Sul giornale *The Pensacola News* del 8 luglio 1896 leggiamo:

One of the worst wrecks of all is the Italian brig Diadema, which is listed over against the Brent mill wharf, so high aground that a canal will have to be dug to get her off.

“Il peggiore di tutti i naufragi è quello del brigantino italiano Diadema, che è rovesciato sul molo del Brent Mill, incagliato così profondamente a terra che si dovrà scavare un canale per tirarlo fuori.”

Sullo stesso giornale in data 21 luglio:

AUCTION SALE
—OF THE—
Condemned Italian Brig Diadema.
Will be sold on Saturday, July 25, 1896, at 12 o'clock m., on Palafox street wharf, on account of whom it may concern, the Italian brig Diadema of 419 tons burden, together with her rigging, tackle, sails, boats, stores and apparel, as she now lies near Brent's mill, Bay of Pensacola.
Terms—Cash on the spot.
J. E. SIERRA,
G. B. CAFIERO, Auctioneer.
Italian Consul. j16id

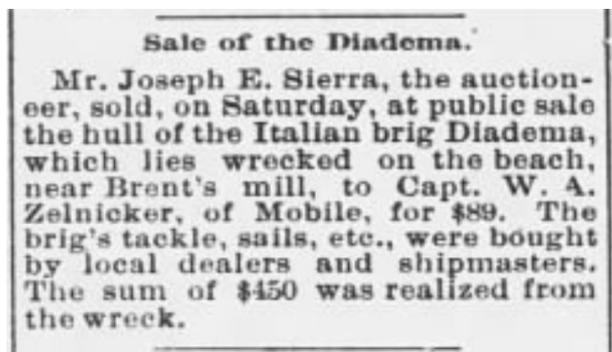
“Vendita all’asta del condannato Brigantino italiano Diadema.

Sarà venduto sabato, 25 luglio 1896 alle 12 al molo di Palafox street, per conto degli aventi diritto, il brigantino italiano Diadema di 419 tonn., con tutta la sua attrezzatura, bozzellame, vele, lance, provviste ed arredi, così dove è adesso, vicino a Brent Mill, Baia di Pensacola.

Termini di pagamento: contanti.

G.B. Cafiero, Console italiano J.E. Sierra, Banditore d'asta.”

Il The Pensacola News del 27 luglio 1896 scrive:



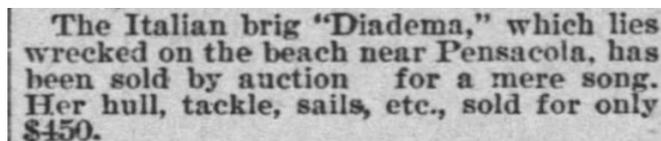
Sale of the Diadema.
Mr. Joseph E. Sierra, the auctioneer, sold, on Saturday, at public sale the hull of the Italian brig Diadema, which lies wrecked on the beach, near Brent's mill, to Capt. W. A. Zelnicker, of Mobile, for \$89. The brig's tackle, sails, etc., were bought by local dealers and shipmasters. The sum of \$450 was realized from the wreck.

“Il Signor Joseph E. Sierra, il banditore, ha venduto all’asta pubblica lo scafo del brigantino italiano Diadema, che giace naufragato sulla spiaggia vicino alla segheria Brent, al Cap. W.A. Zelnicker di Mobile, per 89 dollari.

La bozzelleria, le vele, eccetera del brigantino sono state comprate da commercianti e capitani locali.

La somma di 450 dollari è stata realizzata dal relitto.”

Sul giornale Chattanooga Daily Times di venerdì 31 luglio:



The Italian brig "Diadema," which lies wrecked on the beach near Pensacola, has been sold by auction for a mere song. Her hull, tackle, sails, etc., sold for only \$450.

“Il brigantino italiano Diadema, che giace naufragato sulla spiaggia vicino a Pensacola, è stato venduto all’asta per un niente².

Il suo scafo, attrezzatura, vele, ecc. venduti per soli 450 dollari.”

Fortunatamente non ci furono vittime.

Il secondo uragano della stagione non fu altrettanto clemente.

Uragano N°2, San Ramòn

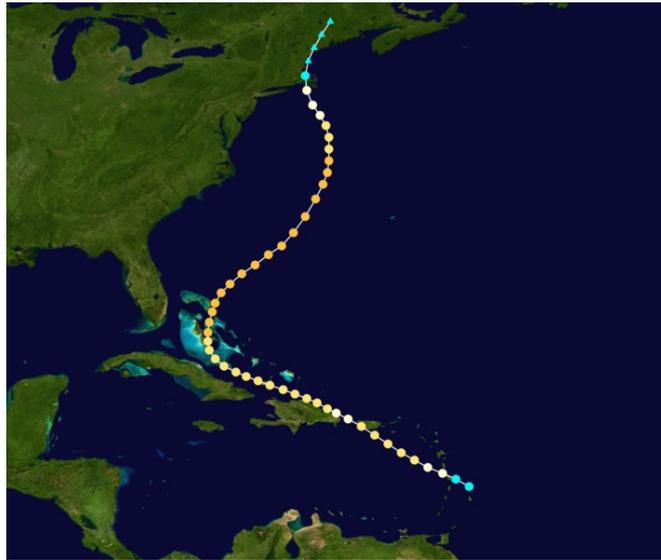
Venne nominato Uragano San Ramòn; iniziò il 30 agosto come tempesta tropicale a levante delle Piccole Antille, con rotta nordovest. La notte successiva atterrò su Portorico come uragano di categoria 2 e continuò poi per diversi giorni a nord di Hispaniola e Cuba.

Il giorno 6 settembre, vicino alle Bahamas, un piroscafo attraversò l’occhio e registrò una pressione di 956 mbar, con venti a 185 Km/h: un uragano di categoria 3.

Il piroscafo subì seri danni e perse un uomo, spazzato fuori bordo.

² For a song: per una canzone, espressione idiomatica a significare un niente.

Il 10 settembre toccò terra nel Massachusetts, perse forza come uragano, ma si trasformò in un ciclone extra-tropicale, o *nor'easter*, causando enormi danni a terra e una grande tempesta in mare.



Hurricane N°2 – San Ramón. Creative Commons - wikimedia

Lo U.S. Life-Saving Service

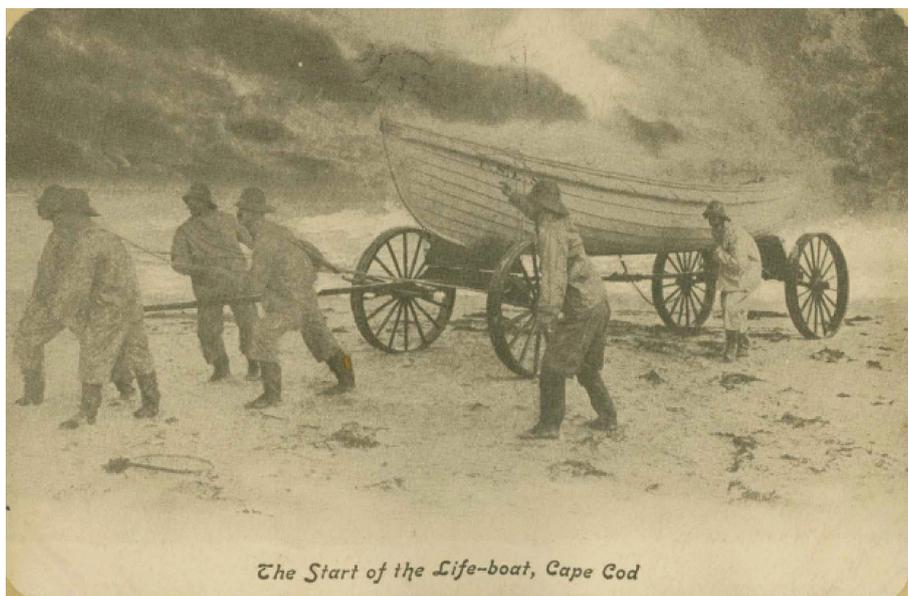
A causa della meteorologia estrema delle coste americane, innumerevoli erano i naufragi con perdita di vite umane; nacque così nel 1798 la *Massachusetts Humane Society* per cercare di aiutare i naufraghi.

Gli Stati Uniti la trasformarono nel 1848 nel *United States Life-Saving Service*, posto sotto il controllo del *United States Revenue Cutter Service*, l'antenato della *U.S. Navy*, espandendolo a tutte le coste pericolose.

Nel 1915 il *Life-Saving Service* si fuse con il *Revenue Cutter Service*, diventando l'attuale *U.S. Coast Guard*.

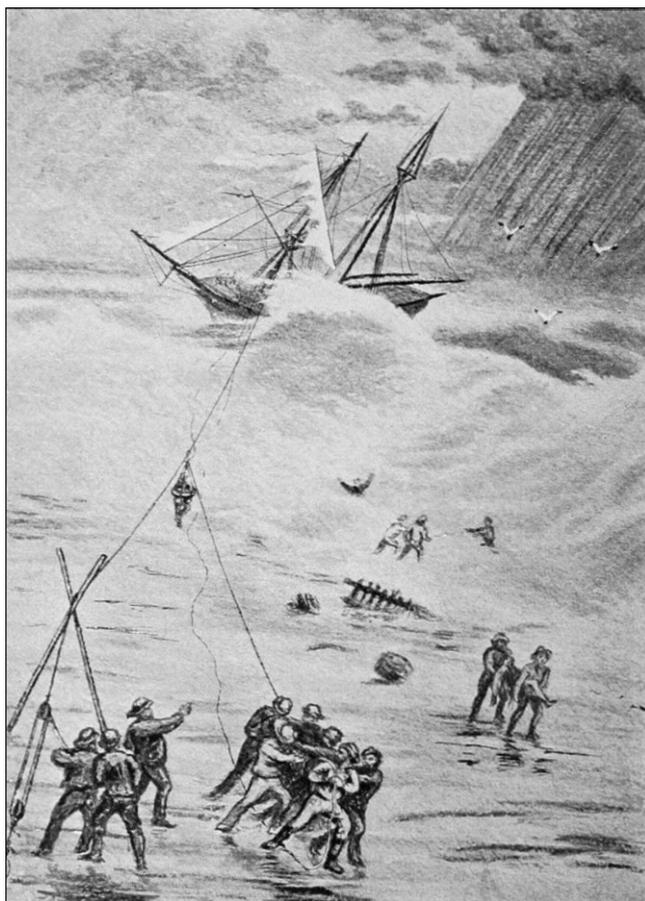
Nel 1896 il *Life-Service* era costituito da una catena di rifugi sulle coste più soggette ai naufragi, con stazioni dotate di personale addestrato al salvataggio sui frangenti tramite piccole lance, le uniche che potessero essere usate per avvicinarsi al bastimento in pericolo in quelle condizioni estreme e troppo vicine alla costa.

I rematori, tutti esperti nuotatori, erano chiamati *surfmen*, uomini dei frangenti.



*Cartolina dell'epoca riprodotte una lancia sul carro con il relativo armo di rematori.
Commons. wikimedia*

Erano dotati anche di cannoni lancia-sagole per poter stabilire una specie di teleferica – un va-e-vieni – (*breeches-buoy*) con cui si potevano recuperare i naufraghi.



Breeches-buoy (va-e-vieni)
Alamy photos, proprietà dell'autore.

Erano inoltre equipaggiati con i cosiddetti Fuochi Coston, fuochi di diverso colore per segnalazioni nave-nave o nave-terra, che erano stati brevettati nel 1859 dalla signora Martha Coston, utilizzando degli appunti lasciati dalla buonanima di suo marito. Fece esperimenti per dieci anni fino a quando riuscì ad ottenere dei segnali che furono piano piano accettati dalle marine di tutto il mondo.



Martha Coston, Commons Wikimedia

Ho trovato il rapporto del 1896 del *Life-Saving Service*, dove vengono menzionati tutti gli interventi fatti: uno di questi, che ho estrapolato, mi ha colpito particolarmente.

La traduzione integrale:

Operations of the United States Life-Saving Service

for the fiscal year ending June 30th, 1897

pagg. 21-25

Naufragio del Brigantino a palo italiano Monte Tabor.

Il 14 settembre 1896 è successo un disastro sui Peaked Hill Bars, costa di Cape Cod, che ha comportato la perdita di cinque uomini, le cui morti sono avvenute in circostanze di misterioso e quasi romantico interesse.

Tre furono suicidi, mentre il modo in cui gli altri due perirono non poterono essere determinati con certezza. Il corpo di uno di questi ultimi, l'ufficiale che si suppone essersi dato la morte, non fu mai ritrovato. Il corpo del quinto, uno dei due mozzi a bordo, viene riportato come trascinato dalla corrente nei pressi di Cape Race, due o tre settimane dopo il disastro.

L'intero equipaggio di dodici persone, inclusi gli ufficiali e i due mozzi, erano italiani, appartenenti ad un piccolo brigantino a palo di 567 tonn. di registro, di nome Monte Tabor e porto di registro Genova.

Sembra che il bastimento sia partito da Trapani, Isola di Sicilia, il 21 giugno diretto a Boston, Massachusetts, con un carico di sale.

Il 5 settembre si trovava tra 120 e 150 miglia al largo della costa di Cape Cod, a sud-est del faro di Highland, quando incontrò forti tempeste, seguite da quasi continuo tempo burrascoso fino alla notte della sua distruzione.

Le prevalenti condizioni meteo al largo della costa del Nord Atlantico durante questo periodo, come illustrato dalla Rivista mensile dell'Ufficio meteorologico per il mese di settembre, erano estremamente avverse ai bastimenti sulla rotta delle burrasche d'autunno, che si sono infilate verso nord tra Bermuda e la costa americana, diventando una serie di potenti tempeste, a volte della forza di uragani.

Alla Stazione del Servizio Meteorologico di Block Island il vento ha oscillato tra i 75 nodi del 9 ai 51 nodi del 15 settembre.

Il Monte Tabor aveva appena con difficoltà passato la forte tempesta che era iniziata il 5, quando il mattino del 7 fu investito da un uragano che obbligò il capitano a poggiare a dritta e tenere così per la durata di due giorni.

Nella mattinata del 9 poté riprendere la rotta e riuscì a fare una cinquantina di miglia in direzione nord-ovest, che lo portarono in vicinanza di una costa sottovento e fu obbligato a poggiare nuovamente.

Benché ci fosse ancora parecchio spazio di manovra e il bastimento non fosse danneggiato, le condizioni psicologiche del capitano erano inspiegabilmente scoraggiate, come appare evidente dal tenore del seguente memorandum scritto di suo pugno:

“Il Brigantino a palo italiano Monte Tabor, investito da uragano il 9 settembre 1896 in lat. 40° nord, long. 70° west.

Il capitano e l'equipaggio, dopo aver tentato ogni mezzo, si rassegnarono alla volontà della Provvidenza.

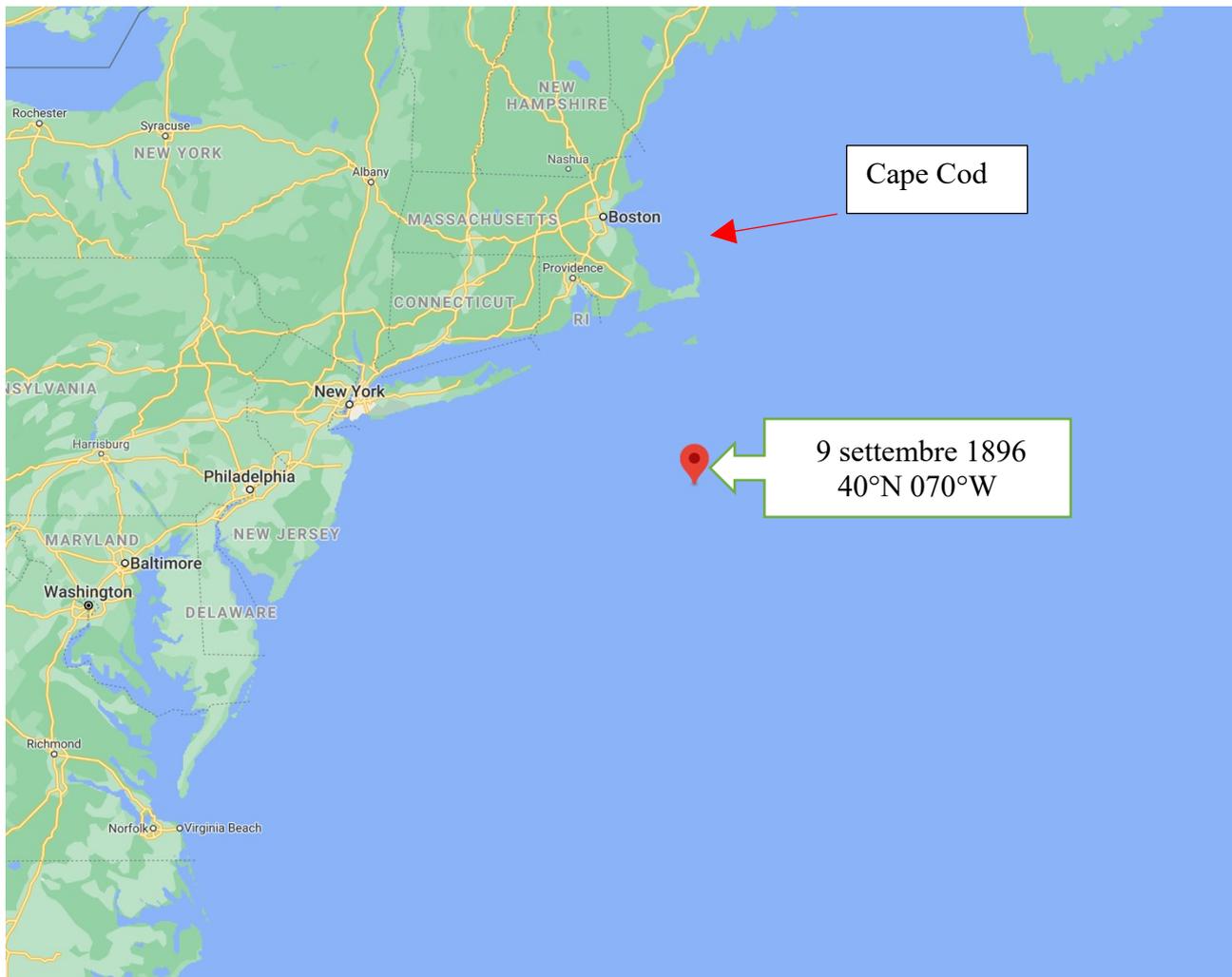
L'uragano iniziò il 7 alle ore 1, due giorni prima, con un vento di nord-est, gran lampeggiare, poi tempestoso e nero.

Quindi il bastimento dovette accostare con mure a dritta. Si cercò di andare avanti a forza di vele, ma fu impossibile uscire da quella zona. Il mattino del 9 settembre c'erano grandi marosi e, dopo aver fatto rotta nord-ovest, fummo obbligati a fermarci.

Il capitano e l'equipaggio, tutti rassegnati al volere della Provvidenza, diedero le loro anime a Dio, ringraziandolo per il destino loro concessogli.

Una preghiera per le loro anime da parte di chi ritroverà. Cap. Genero.”

Sotto la firma del capitano erano riportati i nomi di tutte le persone imbarcate.



Posizione del Monte Tabor il 9 sett. 1896. Elaborazione grafica dell'autore.

Il rapporto continua:

Questo messaggio fu trovato in una bottiglia sigillata che fu raccolta tra i rottami del relitto e fu tradotto dal Console italiano di Boston.

Il fatto che la bottiglia non fosse stata lanciata fuori bordo dopo che il messaggio era stato scritto, lascia far supporre che la temporanea calma dell'uragano abbia riacceso nel capitano qualche speranza di poter portare alla fine la sua nave in porto.

In ogni modo, sembra che il mattino del giorno seguente, il 10, iniziò con un tempo più favorevole e il veliero fu rimesso in rotta per Boston.

Il 13 era vicino a Cape Cod, in una tempesta che richiedeva le migliori condizioni di giudizio e maestria marinaresca per fargli doppiare in modo sicuro quell'insidiosa lingua di terra.

Alle 8 di sera soffiava vento da nord a 25 nodi, il mare era grosso e tutto era immerso in una densa nebbia.

Due ore dopo, la tempesta rinforzò parecchio, ma la visibilità schiarì sufficientemente da permettere alla vedetta sul Monte Tabor di avvistare il faro di Highland Light sottovento, riportandolo immediatamente a Capitan Genero.

Il bastimento in quel momento portava la vela di trinchetto, i parrocchetti, fisso e volante, fiocco e controfiocco e continuava a far rotta nord.

Quanto la luce del faro fu rilevata tra sud e sud-est e la barca iniziò a faticare molto, il capitano, assumendo che aveva passato in sicurezza Race Point, accostò per ovest, con l'intento dichiarato di andare all'ancora nella rada di Provincetown fino al mattino o fino a quando la tempesta fosse passata.

Qui commise il suo fatale errore, un errore che in precedenti casi simili aveva portato molte buone navi al disastro in questo posto.

Capitan Genero calcolò male la sua posizione nell'acme della tensione e puntò con la sua nave dritto sul pericolo che stava cercando di evitare con ogni fibra del suo corpo.

A mezzanotte il vento dell'uragano era salito a una velocità di 40 nodi, con frequenti groppi, nebbia densa e mare furioso.

Pochi minuti prima di quest'ora, il Monte Tabor toccò il fondo, ma fu rapidamente trascinato via verso nord e galleggiò liberamente, continuando la sua rotta per ovest.

Il bastimento avanzò lentamente tra i banchi, ma, scadendo sottovento, si incagliò nuovamente, con giganteschi frangenti che spazzavano la coperta, iniziando immediatamente il loro lavoro di distruzione.

Aveva prima toccato nel più esterno dei tre banchi intorno a Peaked Hill, conosciuti come Peaked Hills Bars, e adesso era incagliato sul lato esterno di quello più interno.

Di tutte le secche che contornano le coste di Cape Cod, nessuna è più pericolosa di queste o più spesso è stata la scena di terribili naufragi.

Riferendosi ad esse, il Portolano della Costa Atlantica avvisa i naviganti di non navigare con meno di venti braccia di fondo e, nel paragrafo in cui consiglia l'uso frequente dello scandaglio, rimarca che "pressoché ogni disastro che è successo nella parte sabbiosa della nostra costa può ricondursi alla negligenza di questo importante dovere dello scandagliare il fondo."

A una certa ora tra le 23:30 e la mezzanotte, l'Agente Silvey, della stazione di Peaked Hill Bars, mentre si trovava a circa mezzo miglio a est e vicino ai frangenti, avvistò una luce bianca e la fioca sagoma delle vele di un bastimento all'esterno del banco più vicino, ma la visibilità era così scarsa che non poté capire che tipo di imbarcazione fosse.

Tuttavia, ben conoscendo la pericolosità della sua rotta, accese immediatamente un segnale Coston per avvisarla dell'emergenza e dopo un minuto o due, non essendo riuscito ad avvistare nuovamente la luce o le vele, si affrettò alla stazione e informò il Guardiano I.G. Fisher della situazione. Quindi ritornò sulla spiaggia, dove fu raggiunto dal Guardiano.

La notte era di un buio pesto e i frangenti molto alti. Già prima del tramonto il mare era così grosso che frangeva a più di mille iarde dalla costa, dentro la barra esterna e dove il fondale era tra le otto e le dieci braccia.

Trovare un punto da cui poter operare la *breeches-buoy*³ era una cosa parecchio difficile.

Al traverso del bastimento, dove avrebbe dovuto essere piazzato il cannone lanciasagole, con l'alta marea il mare frangeva contro un rilievo, un banco di sabbia alto una ventina di piedi, e, dato che l'età della marea entrante era già di due ore, sul lembo di spiaggia ancora libero doveva essere velocemente stabilito un punto da cui i soccorritori avessero potuto battere in ritirata sul banco di sabbia quando l'alta marea li avesse raggiunti.

Il cavallo che aveva trainato il carro con la barca dalla stazione fu staccato e rimandato indietro con parecchi uomini, ai quali fu ordinato di portare alla spiaggia l'apparato di soccorso e di telefonare al Guardiano C.P. Kelley della Stazione di High Head, la seguente verso est, e di istruire il Guardiano S.O. Fisher di Race Point di venire il più rapidamente possibile con la sua gente, senza l'attrezzatura, di cui c'era già abbondante disponibilità.

Il *Surfman Fish* fu inviato lungo la spiaggia verso ovest con una lanterna per cercare attentamente relitti o altri segni di naufragio. Pochi minuti dopo la sua partenza, la luce in mare scomparve dalla vista del Keeper e il *Surfman Fish* dichiara che quando si era allontanato circa mezzo miglio nella sua ricerca, aveva sentito un forte schianto e visto la luce scomparire.

Inoltre, subito dopo ha trovato sulla spiaggia un boccaporto e un candeliere di un tendaletto.

Tuttavia, nel posto dove il *Keeper* stava di guardia non vi era nessun segno di naufragio, né era stato avvistato alcunché dal *Keeper* o dall'equipaggio della Stazione di Race Point, che erano nel frattempo arrivati.

³ Breeches-buoy: imbragatura per il va-e-vieni.

Come si espresse bene il *Keeper* I.G. Fisher, rispondendo alle domande nell'investigazione, "in quel momento non poteva fare niente perché non c'era niente a cui sparare una sagola, o niente da recuperare anche nel caso in cui una lancia avesse potuto essere messa in mare", cosa che tutti concordemente reputarono impossibile.

Viste le circostanze, i due *Keepers* presenti al momento, I.G. Fisher di Peaked Hill Bars e S.O. Fisher di Race Point, decisero di sparpagliare gli uomini lungo la spiaggia per avvistare nella risacca eventuali segni di naufragio.

Dopo che i pattugliatori si allontanarono, fu avvistato un segnale Conston e il *Keeper* I.G. Fisher corse alla spiaggia finché incontrò il *Surfman* Higgins, che gli riportò che più a ovest erano state udite grida di aiuto provenienti dal mare.

Diversi degli uomini avevano dapprima udito un flebile richiamo, apparentemente dall'acqua, quando erano a circa tre quarti di miglio giù sulla spiaggia.

Fermatisi ad ascoltare, un altro grido raggiunse le loro orecchie, più forte del precedente e apparentemente vicino a loro.

Fish e Tyler corsero in acqua e avvistarono, a circa venti / venticinque iarde al largo, il tettuccio della cabina del Monte Tabor, a cui erano aggrappati sei uomini.

I *surfmen* gridarono ai naufraghi di restare dov'erano e sarebbero stati subito recuperati, ma questa raccomandazione, se udita, era completamente incomprensibile agli italiani, nessuno dei quali capiva l'inglese.

Questo fatto, tuttavia, non era al momento a conoscenza dei soccorritori, i quali furono non poco sorpresi un attimo dopo al vedere uno degli uomini, come in risposta alle istruzioni dei *Surfmen*, tuffarsi animosamente nei frangenti verso riva.

Fish, di Peaked Hill Bars, e Tyler, di Race Point, si gettarono immediatamente in acqua e trassero l'uomo in salvo sulla riva.

Tre dei suoi compagni, evidentemente incoraggiati dalla sua buona sorte, approfittarono della prima occasione favorevole per seguire il suo esempio e furono ricuperati allo stesso modo.

C'erano ancora due uomini sul relitto, uno dei quali gettò una cima che Tyler agguantò velocemente. Era legata alla parte superiore della cabina, che sembrava essersi arenata, e uno alla volta i due naufraghi, aggrappandosi ad essa, guadagnarono la riva.

Sul far del giorno i Pattugliatori Cook e Fish, che stavano ancora di vedetta sulla riva, scorsero un ragazzo tra le dune erbose dietro la spiaggia. Come gli si avvicinarono, si gettò tra le loro braccia, strinse le loro mani nelle sue e li abbracciò ripetutamente.

Dato che non parlava inglese, non si sprecò tempo nel cercare di ottenere informazioni da lui, ma lo si portò velocemente nella Stazione e rifocillato.

Successivamente, con poche parole e gesti, fece capire che aveva nuotato fino a riva da solo, ma il suo racconto ricevette poco credito.

È probabile che fosse stato trascinato a riva aggrappato a uno dei molti pezzi del relitto.

Ormai era giorno fatto e i frangenti rompevano distante, sulla secca esterna, ma il relitto non si vedeva da nessuna parte. Soltanto alcuni aggrovigliati pezzi di pennoni, vele e sartie galleggiavano lontano dalla riva, seguendo il moto delle onde, apparentemente ancorati e marcanti il punto dove era successa la tragedia.

Nessuno avrebbe potuto essere vivo sopra di questi e non si trovò alcuna evidenza di corpi.

Il solo dovere restante fu di pattugliare le spiagge in cerca dei corpi dei naufragati, nel caso qualcuno fosse stato gettato a riva.

Alle 9 circa una della pattuglia di Race Point scoprì i corpi di Capitan Genero e del marinaio Biaggio che giacevano sulla battigia con la gola tagliata e, a circa mezzo miglio da loro, quello del cuoco Olivari con un foro di proiettile in testa. Tutti e tre furono affidati al coroner di Provincetown e vennero successivamente seppelliti nel cimitero cattolico di quella città.

Il modo in cui questi uomini morirono suscitò molta eccitazione e si sospettò che fossero stati assassinati dagli altri membri dell'equipaggio.

Un'indagine condotta dal Console italiano, tuttavia, rivelò trattarsi di suicidio.

Quando il brigantino a palo urtò il fondale l'ultima volta, incagliandosi, come già detto il capitano era così disfatto e umiliato per la perdita della sua nave e, come temeva, della sua reputazione professionale, che cadde in una frenesia di disperazione e decise immediatamente di togliersi la vita.

Quindi abbracciò caldamente e baciò ogni membro dell'equipaggio e, lasciandoli riuniti sul tetto della cabina, lui vi discese.

Parrebbe che fosse stato seguito dagli altri due, rassegnati alla fine, e il mozzo di cabina Raffaele riportò un momento dopo che il marinaio Biagio si stava tagliando la gola, ma prima che si potesse fare o capire qualcosa, il tetto della cabina si sfasciò in mare e galleggiò alla deriva verso terra.

Delle dodici persone a bordo, quindi, sei furono recuperate dal *Life-Saving Service*, una raggiunse la riva senza aiuto, tre commisero suicidio e i rimanenti due (di nessuno dei quali fu recuperato il corpo) perirono in modo sconosciuto.

Nel suo rapporto, il Luogotenente Newcomb, del *Revenue-Cutter Service*, che condusse le indagini, rimarca che lo svolgimento dei fatti “depone in maniera favorevole della vigilanza e dell'efficienza della Pattuglia della Spiaggia” ed esprime l'opinione che se Capitan Genero “avesse usato lo scandaglio e avesse prestato attenzione alle misurazioni, la sua nave avrebbe potuto virare verso il largo in tempo per evitare il pericolo”⁴.

I sette sopravvissuti furono:

1. Maggiolo Fortunato, Secondo ufficiale
2. Azzaro Francesco
3. Sebato Sebastiano
4. Mensolia Pancrazio
5. Leotta Nicola
6. Ramella Stefano, marinai
7. Cassisa Angelo, Mozzo (anche dichiarato come marinaio)

I deceduti furono:

1. Genero Luigi Benedetto, Capitano
2. Ippolito Biagio, marinaio
3. Samuele Olivari, cuoco
4. Zappata Giovanni, Ufficiale
5. Cereseto Raffaele, mozzo

Questo il testo integrale del racconto del naufragio, quasi una telecronaca diretta, contenuto nel Rapporto Annuale firmato dal General Superintendent Sumner I. Kimball.

Le prime osservazioni: pressoché nessuno dei nomi dell'equipaggio è scritto in maniera corretta, a causa della nota idiosincrasia anglosassone per i nomi italiani.

Mancando la lista equipaggio ufficiale, sono in grado di confermare il nome corretto di tre sole persone: due camogliesi, il capitano Benedetto Luigi Gennaro e il cuoco/marinaio Emanuele Olivari, ed un trapanese, il mozzo Biagio Ippolito.

Del brigantino a palo Monte Tabor non ho trovato alcuna immagine.

Dai registri risulta che fu varato a Varazze da Craviotto D. nel gennaio del 1873 per l'armatore Antonio Razeto.

Nel 1879 era assicurato (N°313) con la Mutua Assicurazione Camogliese per Lire 120,000.

Era 567 tonn. di stazza, lungo 46.70 metri, largo 9.80 e con 6.00 metri di puntale.

Dal 1873 al 1876 risulta Compartimento marittimo di Camogli al comando di S. Razeto (Stefano?).

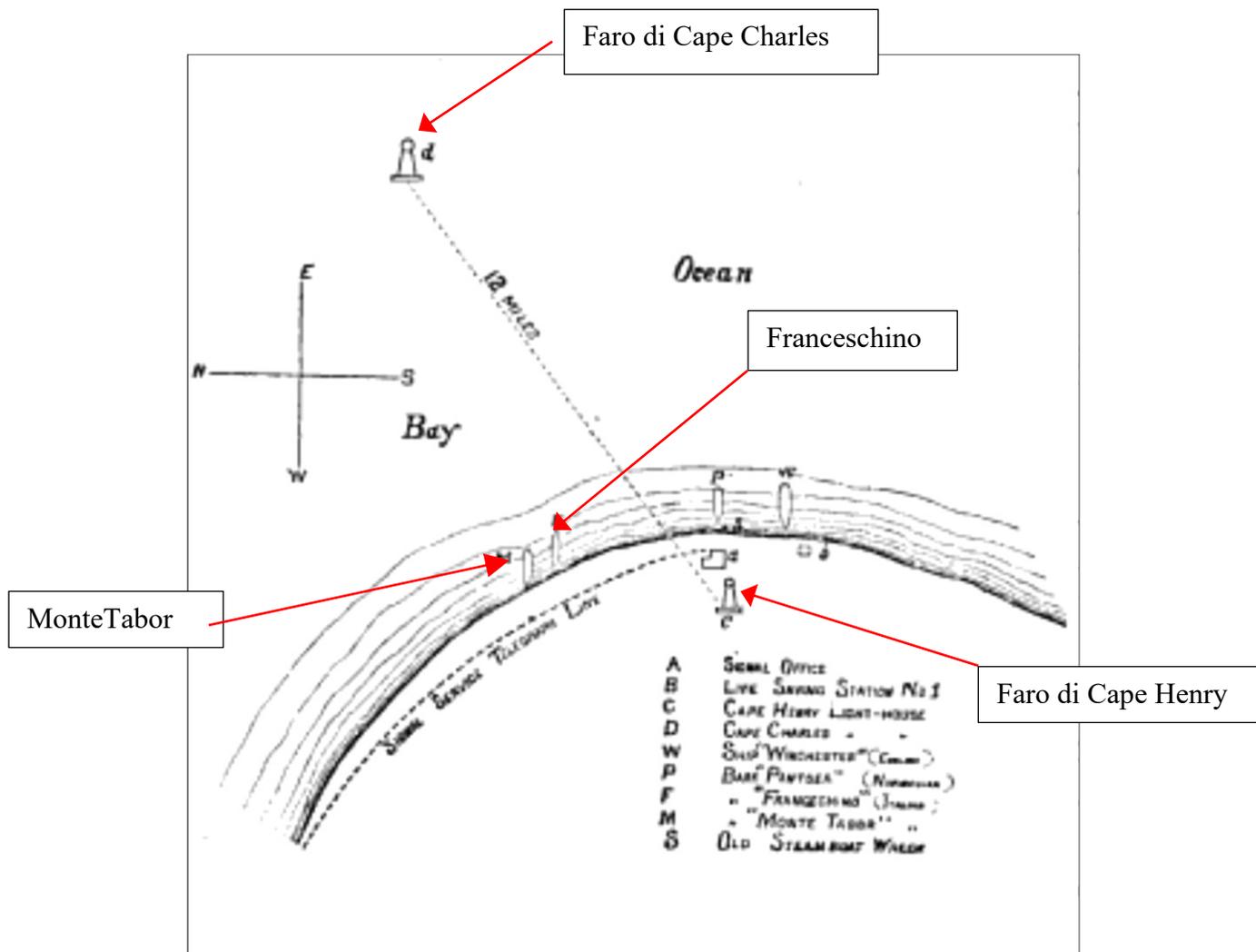
Viene riportato a New York 5 e 11.1873, 10.75. A Philadelphia 7.1876.

⁴ Tipico esempio di ragionamento all'origine del famoso detto dei naviganti: “Chi è in mare naviga e chi è in terra giudica...”.

Dal 1877 al 1885 al comando di Cuneo N. passa nelle matricole di Genova al n°2344.

Il 26.3.1877, in zavorra per Baltimora, arenato per tempesta e nebbia fitta a Cape Henry, insieme a molti altri bastimenti, tra cui il brigantino a palo Franceschino.

Il 4.4.1877 disincagliato e rimorchiato a Baltimora. (*Report of U.S. Chief Signal-Officer*).



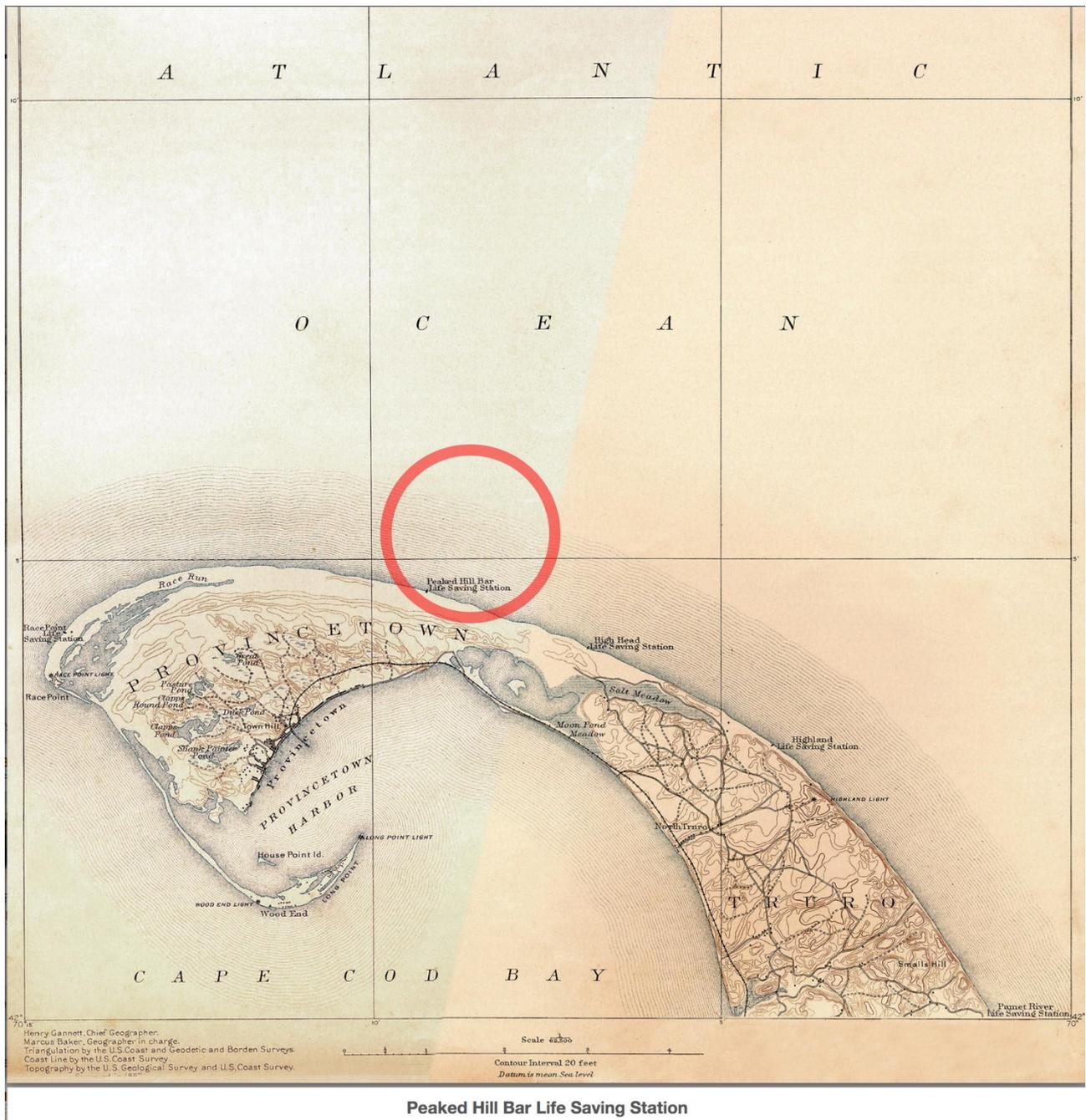
Schizzo dei bastimenti arenati a Cape Henry il 26.03.1877. Report of U.S. Chief Signal-Officer

Segnalato a Philadelphia 05.1880, New York 7.1882, Baltimora 5.1883, Callao 1.1886

Nel 1887 ne diviene armatore Stefano Razeto, figlio di Antonio, che lo comanda fino al 1896.

Segnalato a Buenos Aires 1.1889, a Genova 3.1894.

Nel 1896 diventa capitano Gennaro Luigi.



Peaked Hill Bar Life Saving Station

Cape Cod, il luogo della tragedia, è una striscia di sabbie amucchiate dall'ultima glaciazione.

Forma una diga naturale che ripara un tratto di mare su cui sorge la cittadina di Provincetown.

Incidentalmente, la baia di Cape Cod è il luogo dove il 21 novembre 1620 ancorò il Mayflower degli storici Padri Pellegrini, passando un terribile inverno al riparo prima di poter proseguire per Plymouth.

Questa è la baia dove capitano Gennaro cercava di portare il Monte Tabor all'ancoraggio.

La sua costa oceanica ha invece diverse barriere di sabbia parallele (*bars*) su cui frangono gli enormi marosi che, insieme alla furia degli uragani e dei nor'easters, hanno fatto naufragare molte imbarcazioni: si dice più di 10.000. E questo ha fatto guadagnare a quel tratto di costa il lugubre nome di "cimitero delle navi".

Nei registri della cittadina di Provincetown, c'è una lista particolare del locale cimitero dedicata ai morti per naufragio: è molto lunga e comprende anche il capitano Gennaro e i suoi uomini.

È evidente che in tale situazione, l'istituzione del *Life-Saving Service* era una benedizione.

Come si può immaginare, data la tragedia e tutti i dubbi suscitati dalle morti per apparente suicidio di alcuni membri dell'equipaggio, l'episodio ebbe una vastissima eco nella stampa americana dell'epoca che ne scrisse parecchio, a proposito e a sproposito.

Nell'opinione pubblica e nella stampa era infatti molto presente un'altra tragedia del mare accaduta lo stesso anno: l'assassinio in mare del capitano, della moglie e di un ufficiale della nave goletta Herbert Fuller di Boston. Partita da Boston il 9 luglio con legname per Rosario, Argentina, era rientrata fortunatamente ad Halifax, Nova Scotia, con i cadaveri dei tre assassinati su una lancia a rimorchio e due ufficiali messi ai ferri da un passeggero e dal resto dell'equipaggio.

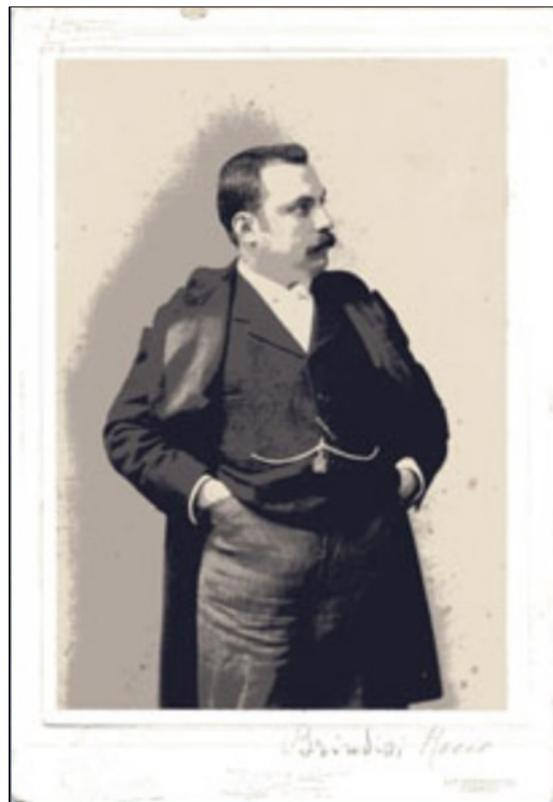
Gli Stati Uniti, essendo il bastimento statunitense di Boston, avevano richiesto ad Halifax l'extradizione dell'intero equipaggio ed il rientro della nave goletta.

Lo stato di bandiera, infatti, doveva giudicare un delitto anche se avvenuto fuori delle acque territoriali.

Dato che pareva che il capitano del Monte Tabor e altri due fossero morti in circostanze non chiare, tanto da far sospettare un ammutinamento, lo sceriffo James Whitcombe di Provincetown arrestò tutti i superstiti e li tenne in cella, telegrafando al contempo la situazione al console onorario italiano di Boston, il medico Rocco Brindisi, al suo ufficio di Hanover St. 225, richiedendone l'intervento.

Il problema principale era che nessuno dei naufraghi parlava inglese e non riuscivano pertanto a farsi capire.

Il console onorario di Boston (appena nominato il 13 di febbraio), a sua volta, richiese istruzioni a New York, l'ufficio da cui dipendeva.



Il Console onorario di Boston, il dott. Rocco Brindisi. Foto g.c. dalla famiglia Brindisi.

Il Boston Daily Globe del 15 settembre 1895 riporta che tra i relitti fu trovata la cassa-nave intatta e il cronometro di bordo, fermo alle 12:30 (pomeridiane); nella cassa nave vi era anche il giornale nautico con riportata l'ultima osservazione astronomica, con latitudine osservata 41°16' Nord.

Tra l'altro il Boston Globe illustra con un disegno credibile la tragedia dei naufraghi, al contrario di altri giornali (ad esempio: il Boston Post), i cui artisti si sbizzarrirono con improbabili rappresentazioni che facevano il paio con le "fake news" dei giornalisti.

Il giornale riporta che gli italiani residenti a Boston raccontavano che non era insolito che un capitano italiano, vedendo la sua nave perduta a causa di un suo errore, preferisse affondare con essa evitando la vergogna e il disonore che avrebbero in ogni caso rovinato la sua vita.

UNDER ARREST.

Continued from the First Page.

...curred on board, that the mutilated men died prior to the stranding and that the stranding of the bark was part of a deep laid plot.
The crew are held under arrest, and an investigation will be held tomorrow. The survivors all profess great love for Capt Luigi, who was an unmarried man.

er skyward, the next buried completely from sight beneath the horrid wreaths of foam. But eventually he came tumbling in close to shore and the boys, rushing in, grasped him and pulled him from the terrible undertow.
The saved are Magglio Fortunato, Azzaro Fransio, Sebastiano Sabato, Angelo Cassia (swam ashore), Bragasso Menolla, Ramella Stefan, Mikel Liotta.
At 10 o'clock a body, supposed to be that of the mate, washed ashore near Race point life-saving station, and a half-hour after two others came ashore. When Silver sighted the craft at a few minutes before midnight, the bark was

fellow men and acknowledge his incapability as master. To the members of this race, to kill one's self is an act of bravery and not cowardice.
Written in the pages of history of far away Italy is the story of a general who, when he saw that his army had been defeated in battle, wrapped his form in his country's flag and then drawing his revolver sent a bullet into his brain. This bit of history, a well-known and respected member of Boston's Italian colony repeated to a Globe reporter last evening.
"The captain and the two men who killed themselves," he said, "were brave

S
it
e
m
it
G.
T.
o-
he
he
39
of
he
oy
g-
er
og-
le-
by
un
he
al
in
er
of
n,
as
by
or
di-
li-
ng
as
m-
in
il-
of
nd
P-
o-
n-
al
da
re
be
dr
sa
er
ve
th
en
dr
es
P-
le-
ne
ut
be
ir-
to
be
be
B-
B-
B-
at
ug
34
an



SAILORS CLINGING TO THE DECK HOUSE OF THE BARK MONTE TABOR.

It is recalled that the officers of an Italian bark, cast away on the Jersey coast, committed suicide in much the same manner a few years ago.

STORY OF THE WRECK.

Capt Ike Fisher and His Crew Promptly Responded to Alarm Given by Patrolman Silver.

PROVINCETOWN, Sept 14 — Italian bark Monte Tabor, salt laden, from Trapani for Boston, came on to Peaked Hill bars at midnight last night, and is a wreck, with a total loss of seven men.
The vessel went to pieces almost immediately after striking. Wm. Silver, a patrolman at Peaked Hill bars, was the first to learn of the wreck at 12 o'clock, and at once hastened to the station and notified Capt Ike Fisher and crew, who rushed to the scene with a boat. The tide coming close to the bank made the towing of the boat along the beach a difficult matter, the sand being heavy with rain, and clogging the wheels of

a quarter of a mile east of the Peaked Hill station. He burned his signal and the survivors say they saw it. The craft was between the bars. She intrusively passed without touching along shore until with a crash she struck where her keel now rests.
The names of the drowned are Genatia Bonnetto Luigi captain, Japsoda Giocanni steersman, Oliveri Emmanuel cook and Sappolito Bergese seaman.
The purser's chest has been found. The clock also washed ashore, having stopped at 12:30. A log in purser's chest had for last entry the true latitude given as 41° 54' north.

The Monte Tabor was seen from shore at 8 o'clock yesterday afternoon. She was then all right. She came from Gibraltar with salt for Boston. The bench is strewn with wreckage all broken into small bits.

PREFERRED SUICIDE TO DISGRACE.

How Boston Italians Explain the Supposed Self-Murder of the Captain and Two Seamen.

men. They had not proved themselves worthy of the trust placed in them. They realized this when the bark struck the bar, and when the captain saw that his vessel could not be saved he must have set the example which two others followed. They believed that they showed their bravery when they took their own lives.

The Italian consul, Binisi Rocco, whose office is at 23 Hanover st, received a telegram from the sheriff at Provincetown yesterday afternoon, informing him that there were many suspicious circumstances connected with the wreck of the bark Monte Tabor.

Consul Rocco wired the New York consul, asking for instructions, but up to a late hour last night he had not received a reply. Just what course he will pursue he himself does not know yet. It is probable, however, that he will take no step until the U S authorities supposed to investigate such matters have made a preliminary investigation.

ASHORE ON PLUM ISLAND.

Schooner Herbert M Rogers, Sand Laden, is Leaking Heavily.

Illustrazione, abbastanza realistica, del Boston Daily Globe

TRAGEDY OF THE SEA.

Three of the Monte Tabor Crew Die Rather Than Drown.

SUSPICION OF A MUTINY.

PROVINCETOWN, Mass., Sept. 11.—One more horribil disaster, and this one rendered even more frightful by the strong suspicion, amounting to almost a certainty, that a tragedy is in the incident, has overtaken at least one crew of "those that have gone to the sea in ships."

Off the Peaked Hill bears, the one spot on the whole New England coast most dreaded by mariners, the Italian barkentine Monte Tabor struck last night about midnight and is now a complete wreck. She was bound from Trapani to Boston with sail, and the cargo has gone back into its element. She carried ten men, three of whom are drowned and the rest brought safely to land.

A strange proceeding, and one that is considered suspicious in the minds of the authorities, is that the captain and mate,

taking the men up to the house the men again began their watch for swimmers. Nothing rewarded their efforts until late in the forenoon, when three bodies were cast ashore at the Race—one with the throat cut. One body has been identified as the mate. The sailors cannot speak English, with but one exception, and he is hard to understand. This one can write a little, and by this means the meager details were obtained. His statement reads:

"Craft struck in dark; see nothing, but all black, and big water come on us. We got in water, fall on timbers, and get long way up on shoes."

SUSPICIOUS CIRCUMSTANCES.

The first actual suspicious circumstance, in addition to the rational doubt that old sailors should act as the murdered men did, is the attitude of the sailors who reached shore. The impression seems

that, they made away with themselves. Had it been simply the officers who had killed themselves I should have thought that it was because they feared to meet their owners after the accident. No responsibility rested on the crew, however, and I cannot understand what put them up to it other than the reason I have assigned. I think Captain Dellacasa had never been here but once before. That was about ten years ago, and he came here in the Italian bark Laporte. I have inquired, and I cannot find anyone in this quarter that either knows him or knows of him."

The barkentine left Trapani June 21 and was due in Boston today. She was a wooden vessel built in Varazze in 1874, but hailed from Genoa. She was 125 feet long, 22 feet wide, with 9 feet 7 inches depth of hold, and of 122 tons gross burden. The vessel was loaded with Trapani



THE BARKENTINE MONTE-TABOR WENT TO PIECES YESTERDAY OFF PROVINCETOWN, NEAR HIGHLAND LIGHT. THE CAPTAIN AND MATE, IT IS REPORTED, SHOT THEMSELVES TO AVOID BEING DROWNED, AND THE COOK AND A SEAMAN CUT THEIR THROATS. SEVEN OF THE CREW FLOATED ASHORE ON THE CABIN, AND THE SEAMAN WITH HIS THROAT CUT SWAM ASHORE. TWO MEN STILL MISSING.

Wall found Mrs. ...

should have committed suicide. That two old seamen, accustomed to command and familiar with the sudden changes and precarious conditions that are continually coming up at sea, should have become

strapped on their minds that some evil was intended to be done them, and when they were made to understand that the life savers wished them nothing but good they ran to the other extreme. They

salt consigned to George E. Downes of State street. Mr. Arthur Smith, who is the successor to Mr. Downes and continuing business under the same firm style, was seen by the Post reporter. Mr. Smith

HA

Defea

Fi

FORC

O'Sulliv

LOCAL

LOWE

delegate

vention

a candid

tion was

Hunting

Unweu

adopted

not duly

became

O'Quill's

arrayed

and hot

skirmish

The co

se spect

The co

Chairman

only for

call was

that del

shall ha

cases.

Andres

named—A

temperat

Mr. Ba

of Mr. t

organiza

friends e

Finalmente il Boston Daily Globe del 16 settembre pubblica un'intervista all'equipaggio, fatta nella prigione di Provincetown con l'aiuto dell'interprete Prospero Astrella, che il giornalista aveva portato con sé da Boston.

Anche se il giornalista dice che l'interprete, portoghese, parlava meglio l'italiano che l'inglese e quindi aveva difficoltà a tradurre bene cosa raccontassero i naufraghi, bene o male questi riuscirono finalmente a spiegarsi e le cose apparirono più chiare; tanto che lo sceriffo, pur mantenendo i superstiti sotto custodia in attesa dell'intervento del Console, li trattò come ospiti e non più come sospetti ammutinati.

DAILY GLOBE—WEDNESDAY, SEPTEMBER		
the the ct in That	ITALIANS' TALE.	friends and relatives awaited their arrival anxiously. No wonder they were joyous when a lighthouse was sighted. The captain was almost overcome with joy. He told them then how he had feared the hurricane would overtake them before land was sighted, and how glad he was that such had not been the case. He also told them that he knew where the vessel was, and said that before night a snug harbor would be reached. There, in safety, they would await the arrival of a pilot, who would take the vessel safe into Boston harbor. He was so happy that he confided to them a secret, that back in sunny Italy the only girl he loved waited for him to return after a successful voyage to be married. He had promised her that this voyage would be his last. "We loved our captain," said Azzaro, "and became happy for him." As darkness came on that night, a storm came up. The harbor had not been reached, but still the captain did not become alarmed. Before midnight, however, the wind was blowing a hur-
glish year the cent. which lized cent. What who first t the upon pur- f 100	Told for First Time to Globe Interpreter.	
ct by ie of	Their Story of Wreck of Bark Monte Tabor.	

Tramite la difficoltosa traduzione dell'interprete, i superstiti dell'equipaggio – dopo aver avuto chiarimenti dal reporter che non era lì per farli imprigionare – raccontarono la triste storia.

“Alle 10 di sera del 13 settembre il bastimento passò il faro di Highlands, portando la vela di trinchetto, i parrocchetti, fisso e volante, fiocco e controfiocco e continuava a far rotta nord.

Con questa velatura è evidente come non sia stata la tempesta a far naufragare il Monte Tabor.

Videro il faro di Highlands ma, secondo l'equipaggio, il capitano perse l'orientamento successivamente.

Il bastimento andava per nord con mure a dritta con vento e un mare molto forte, ma qualche tempo dopo aver passato il faro, fu avvistata una luce rossa che lampeggiava nelle tenebre, che pareva molto bassa, sulla spiaggia.

Presumibilmente questo era il segnale di pericolo sparato dal pattugliatore Silva⁵ per avvisare gli uomini del pericolo.

Quasi certamente questa seconda luce ingannò il capitano che cambiò rotta, con il risultato che il brigantino a palo investì la secca a mezzanotte.

Se la storia dei sopravvissuti è da credersi, il capitano, sebbene si sia tolto la vita, non era un codardo.

Quando il bastimento colpì gli spaventosi frangenti sulla secca di Peaked Hill, l'albero di maestra con tutto il suo carico di vele ed attrezzatura crollò immediatamente e nello stesso tempo il barco fu sommerso da un mare montagnoso che ne sommerse totalmente la coperta.

Fortunatamente ogni uomo era riuscito ad agguantarsi a qualcosa di fisso e a tenersi forte.

Un attimo dopo, lo scafo rollava selvaggiamente nelle acque rabbiose, con le vele che si stracciavano sui pennoni e gli uomini che pregavano la Madonna che li salvasse.

⁵ Silvey

Capitan Luigi – che dicono essere stato morigerato, gentile e coraggioso – raggiunse con difficoltà i suoi uomini, baciò ognuno di essi e disse: "Saluti".

Poi, agguantandosi alle draglie e alle sartie, ritornò verso poppo, nella sua cabina.

La scena che seguì era spaventosa. La gente era sul castello di prora, che era continuamente inondato e dava segni di potersi sfasciare velocemente.

Al frastuono dei frangenti si aggiungeva lo sbatacchiare e lo strapparsi delle vele sfilacciate e gli uomini potevano a malapena agguantarsi.

Il mozzo Cereseta Raffialo⁶ era sparito dal gruppetto sul castello, ma improvvisamente corse nuovamente verso prora per avvisare che gli uomini negli alloggi di poppa si stavano togliendo la vita.

I disperati marinai ebbero appena il tempo di sapere cosa succedeva a poppa che, con un rumore spaventoso, arrivò la fine.

Il Monte Tabor si sfasciò e di colpo l'equipaggio si trovò a lottare in una massa di relitti.

Legno, ferro, tela e cordami in masse turbinanti li assalivano da dritta e sinistra.

Non potevano vedere a un palmo da loro; solo le creste spumeggianti dei marosi.

Come siano riusciti a raggiungere la riva è al di là della loro comprensione, ma tutti testimoniarono che nessuno dei sopravvissuti sapeva qualcosa della tragedia che si consumò nella cabina a poppa.

La cosa strana è che il mozzo, il quale - come raccontarono i superstiti – fu testimone dei suicidi a poppa, sia una delle vittime, ma solo tre corpi sono stati recuperati finora. (omissis)".

Come racconta uno dei superstiti, Francesco Azzaro, con la conferma degli altri,

“il barco era come una famiglia con un capitano a cui tutti volevano bene fraternamente.

Il bastimento lascia Trapani il 21 Giugno 1896 con un carico di sale per Boston.

Era il primo viaggio per il mozzo di cabina⁷ e anche per Angelo Cassiro⁸.

Gli altri membri dell'equipaggio navigavano da anni.

Alcuni erano in rapporti amichevoli col capitano, essendo cresciuti insieme nello stesso paese⁹, e si erano imbarcati per questo viaggio per vedere qualche parente o amico in questo paese¹⁰.

Non successe niente degno di nota prima del 9 settembre.

Da molti giorni prima, il capitano temeva un uragano.

Il mozzo lo sapeva; aveva visto il capitano a notte fonda studiare le sue carte e controllare nervosamente il barometro.

L'otto settembre il capitano disse al mozzo che avrebbe scritto una specie di lettera.

Il giorno dopo, portò da scrivere al capitano e capì cosa avesse scritto.

La lettera era quella trovata sulla spiaggia, chiusa in una bottiglia.

---omissis

Il giorno dopo il mozzo ne parlò con Azzaro e così il contenuto della lettera divenne noto.

Domenica fu un giorno di attesa a bordo del barco.

Il capitano aveva detto all'equipaggio che quel mattino avrebbero avvistato la terra.

Tutti avevano atteso quel momento da tanti giorni e tutti erano ne erano desiderosi.

Se la nave era in rotta, pensavano, tutto era a posto.

⁶ Raffaele ?

⁷ Biagio Ippolito

⁸ Cassisa ?

⁹ Camogli

¹⁰ Boston

Se ci fosse stato un errore, forse ci sarebbero voluti giorni prima di arrivare dove parenti e amici li stavano aspettando.

Non è pertanto sorprendente che tutti fossero felici quando fu avvistato il faro.

Il capitano era quasi sopraffatto dalla gioia. Disse loro di quanto avesse temuto che l'uragano li raggiungesse prima di avvistare terra e di quanto fosse contento che ciò non fosse successo.

Disse loro che sapeva quale fosse la posizione del barco e che prima di notte avrebbero raggiunto un porto di rifugio. Lì avrebbero atteso, al sicuro, l'arrivo del pilota che li avrebbe guidati a Boston.

Era così contento che confidò loro un segreto: che, là nell'assolata Italia, la sola ragazza che amava stava aspettando il suo ritorno per sposarlo. Lui le aveva promesso che questo sarebbe stato il suo ultimo viaggio.

Noi volevamo bene al nostro capitano - dice Azzaro - e fummo contenti per lui.

Come calò l'oscurità quella sera, l'uragano arrivò.

Il porto di rifugio non era stato ancora raggiunto, ma ancora il capitano non era preoccupato.

Tuttavia, prima di mezzanotte, il vento aveva l'intensità di un uragano.

Il timoniere vide in lontananza il faro di Highland e corresse la rotta di conseguenza, ma come l'uragano aumentò, la nebbia diventò più fitta e la luce divenne indistinta.

Fu in quel periodo che il capitano prese il timone e, per qualche ragione sconosciuta, cambiò la rotta del bastimento.

Tutta la gente fu chiamata in coperta e tutti erano ai loro posti, pronti ad intervenire in un momento. Era evidente che in quel momento il capitano era disorientato e temeva il peggio.

Nel mezzo della tempesta una luce lampeggiò nell'oscurità. Il capitano pensò che fosse un fanale fisso che lo Zio Sam aveva posizionato sulla costa per avvisare i naviganti, ma non era così.

Era il fuoco Coston di un membro della squadra di salvataggio, che lo aveva acceso per avvertire il bastimento. Il capitano agì diversamente da come avrebbe fatto se avesse saputo cosa fosse quella luce.

Cambiò la rotta della nave.

Pochi minuti dopo, quando il mare diventò sempre più grosso e il bastimento era scagliato verso terra da marosi come montagne, il capitano capì che errore avesse commesso. Quindi cambiò nuovamente rotta, ma troppo tardi. Il brigantino era in balia dei frangenti.

Non vedendo alcun modo di salvare il brigantino, il capitano corse avanti e indietro sul ponte, torcendosi le mani e pregando misericordia. L'equipaggio lo seguiva, non sapendo cos'altro fare.

Dopo un minuto o due di questa frenetica agitazione, il capitano venne tra gli uomini e li abbracciò uno per uno. Li baciò tutti e disse loro addio.

Poi andò in cabina. Il cuoco e Biaggio lo seguirono.

L'equipaggio, rannicchiato sul tettuccio della tuga, sapeva che era questione di minuti prima che il barco investisse il bassofondo, perché il mare lo spingeva a una velocità tremenda. Pregavano misericordia.

Mentre pregavano, il mozzo di camera corse fuori dalla cabina verso di loro e gridò: "Biaggio si è tagliato la gola!". In quel momento il bastimento investì e gli uomini furono gettati a mare.

Si spezzò quasi immediatamente: la tuga, separata dal bastimento, galleggiò via con parte dell'albero di mezzana e il sartame. A questa si aggrapparono disperatamente sette uomini.

Il mozzo fu spazzato dalla coperta da un maroso che si infranse a bordo. Nessuno lo rivide più da allora, così come nessuno rivide il capitano, il cuoco o Biaggio.

Tra quelli aggrappati alla tuga vi era Cassiro, il giovane marinaio al primo imbarco. Un'ondata si abbatté sul relitto e lo spazzò via. I compagni lo diedero per perso ma, dopo cinque minuti di lotta con le onde, fu gettato sulla sabbia, quasi ai piedi della squadra di soccorso.

Fu tirato a riva da loro.

La storia del salvataggio degli altri è già stata raccontata.

Azzaro piangeva nel raccontare del coraggio della squadra di salvataggio.

“Quando abbiamo visto i soccorritori è stato come incontrare il Salvatore che avevamo pregato.”

Ci ha raccontato della gentilezza con cui sono stati trattati nella stazione di salvataggio.

Quando gli è stato chiesto delle ragioni per il suicidio del capitano, ha detto che poteva vedere due motivi: il primo quello della vergogna per aver perso il bastimento a causa di un suo errore; il secondo, il naufragio di tutti i progetti fatti con la giovane donna che lo aspettava al paese, al ritorno dal suo ultimo viaggio.

Omissis...

L’equipaggio chiese di poter vedere i morti e fu loro concesso; molti di loro piansero a vedere quei corpi straziati.

Lo sceriffo, quando fu informato delle dichiarazioni dell’equipaggio, disse che se avesse potuto avere quelle dichiarazioni prima non li avrebbe certo imprigionati; e quindi, pur in arresto in attesa del Console italiano, sarebbero stati trattati come ospiti e non più come prigionieri.

Il Console Brindisi arrivò il 16 settembre, riascoltò le dichiarazioni di ognuno dei superstiti separatamente; il 17, dopo che ebbe esaminato i corpi, ne autorizzò i funerali, che si svolsero lo stesso giorno alla presenza dell’equipaggio e di un gruppo di abitanti di Provincetown.

Furono sepolti nel cimitero locale.

C’è una discrepanza tra il registro del cimitero e il registro dei morti della città di Provincetown: nel primo si menziona il capitano come suicidato, mentre nel secondo si dichiara “accidental drowning” (annegamento).

Il giornale Hartford Courant (Connecticut) del 17 settembre 1896 scrive:” Il capitano non si è suicidato, come sembrava in un primo momento.”

25

(PAGE 1)

DEATHS REGISTERED in the Town of Provincetown for the Year eighteen hundred and ninety- six.

No.	DATE		NAME AND SURNAME OF THE DECEASED. <small>(If wife or widow, maiden name, and name of husband.)</small>	SEX (If other than male)	CONDITION <small>(If married or widowed)</small>	AGE			DISEASE, OR CAUSE OF DEATH. <small>(If any and recurring cause.)</small>	RESIDENCE, AND PLACE OF BIRTH, and Burial <small>(If elsewhere.)</small>	OCCUPATION.	PLACE OF BIRTH.	NAMES AND BIRTHPLACE OF PARENTS.	
	OF DEATH.	OF RECORD.				Years.	Months.	Days.					Names.	<small>(Maiden name of mother.)</small>
77	Sept. 18, 1896	Sept. 18, 1896	James H. Rollins	M	M	77	11	1	Lethemia	Provincetown	Pilot	Boston	James & Mary & Emma	Boston & Boston
78	Sept. 18, 1896	"	James Stephen Stephens	M	M	35	6	15	Bright disease	Provincetown	Seaman	North Ferris	Erith & Mary Stephen	Ferris & North Ferris
79	Sept. 18, 1896	"	Esther Cook	F	W	91	0	8	Old age	Provincetown	At home	Provincetown	George & Elizabeth Smith	Wales & Provincetown
80	Sept. 18, 1896	12	Josiah Snow	M	W	69	0	10	Paralytic Affliction	Provincetown	Carpenter	Provincetown	Josiah & Martha Snow	Lewis & Lewis
81	Sept. 18, 1896	"	Stephen Parsons, Cook	F	W	81	10	5	Heart disease	Provincetown	At home	Provincetown	Salomon & Rebecca Cook	Provincetown & Provincetown
82	Sept. 18, 1896	"	Thomas Jacobs	M	W	60	0	0	Self-destruction	Provincetown	Home Wife	Ireland	Edith & Mary Lewis	Ireland & Ireland
83	Sept. 18, 1896	19	Peter Bennett	M	W	52	5	11	Old age	Provincetown	At home	Cook, Ireland	John & Julia	Ireland & Ireland
84	Sept. 18, 1896	"	James Jordan	M	W	52	5	11	Old age	Provincetown	At home	Cook, Ireland	John & Julia	Ireland & Ireland
85	Sept. 18, 1896	"	Joseph Kendrick	M	W	1	1	1	Melan meningitis	Provincetown		Provincetown	Albert & Mary A.	Pro. N.S. & Pro. N.S.
86	Sept. 18, 1896	"	Nataline Jaxon	F	W	0	0	39	Convulsions	Provincetown		Provincetown	William & Maria Cable	Provincetown & Provincetown
87	Sept. 18, 1896	"	Luigi Plevario	M	S	30			Accidental drowning	Camogli, Italy	Boatman	Camogli, Italy		
88	Sept. 18, 1896	"	Biaggio Ippolito	M	S	33			Accidental drowning	Provincetown	Boatman	Trapani, Italy		
89	Sept. 18, 1896	"	Oliveri Gennaro	M	W	39			Accidental drowning	Provincetown	Boatman	Trapani, Italy		
90	Sept. 18, 1896	"	Ernesto Ippolito	M	S	17			Accidental drowning	Provincetown	Boatman	Trapani, Italy		

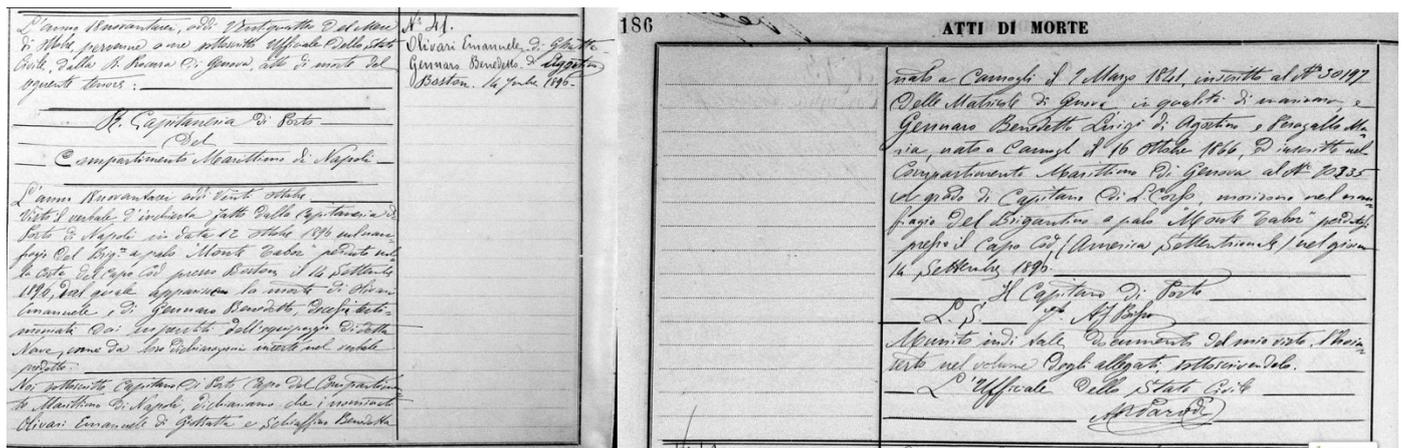
Registro dei morti della città di Provincetown

Il Console chiese che i superstiti fossero inviati a Boston.

Per la legge della bandiera, come detto sopra, ogni fatto potenzialmente criminale avvenuto a bordo di una nave, anche se nelle acque di un paese estero, doveva essere giudicato dalla giustizia del paese in cui era registrato il bastimento.

Secondo quanto si legge sui documenti allegati agli atti di morte del capitano Gennaro e del marinaio Olivari, stato civile di Camogli, e del mozzo Ippolito, stato civile di Trapani, l’inchiesta relativa al naufragio del Monte Tabor si tenne presso la Capitaneria di porto di Napoli il 12 ottobre 1896.

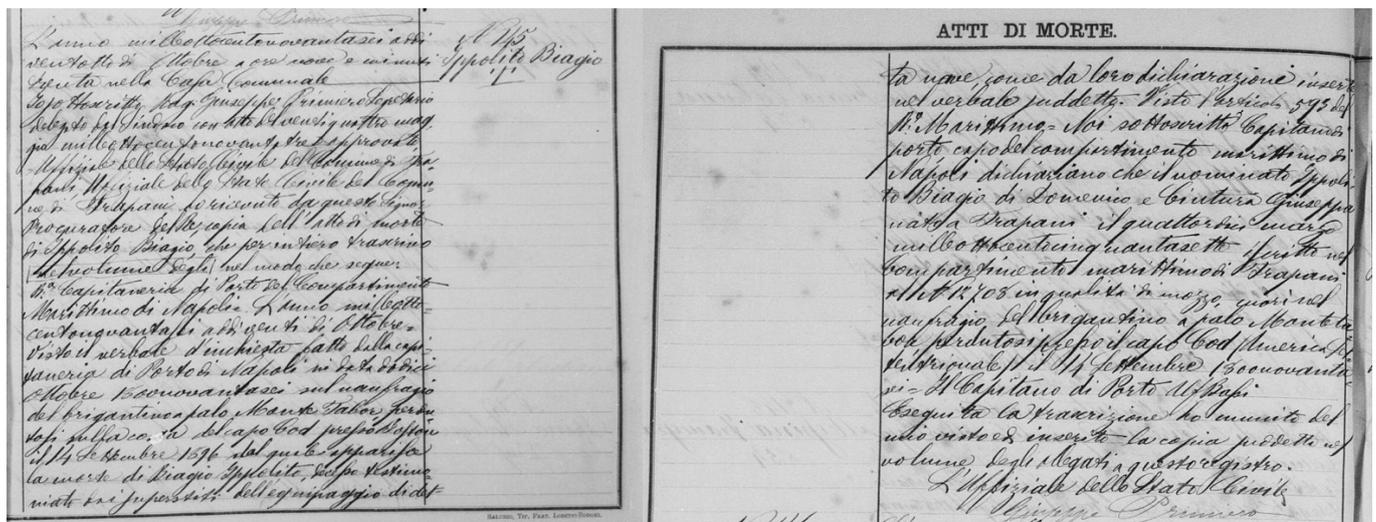
Secondo le testimonianze dei superstiti, furono dichiarati morti nel naufragio del Monte Tabor a Capo Cod il 14 settembre 1896.



Atti di morte Gennaro Luigi e Olivari Emanuele, Anagrafe Comune di Camogli, g.c.

Gennaro Benedetto Luigi di Agostino e Peragallo Maria, nato a Camogli 16 ottobre 1866,
 N° matricola Genova 20335, grado Capitano di lungo corso (anni 30).

Olivari Emanuel di Giobatta e Schiaffino Benedetta, nato a Camogli il 2 marzo 1841,
 N° matricola Genova 30197, marinaio (anni 55).



Atto di morte Biagio Ippolito, Anagrafe Comune di Trapani. Archivio di Stato di Trapani, on line.

Ippolito Biagio di Domenico e Cintura Giuseppa, nato a Trapani il 14 marzo 1857.
 N° matricola Trapani 12708, mozzo (anni 39)

Ignoro perché l'inchiesta fu tenuta a Napoli e non a Genova, porto di registro del bastimento; probabilmente perché Napoli fu il porto di rimpatrio dell'equipaggio superstite.

Non ho ritrovato né il verbale dell'inchiesta, né l'atto di morte di Zappata Giovanni e Cereseto Raffaele (i cui nomi probabilmente non sono corretti); il secondo risulta sepolto a Provincetown, il primo disperso in mare.



*Il paese di Camogli che aspettò invano il ritorno del capitano Gennaro e del suo Monte Tabor.
Fotografia dell'autore.*