

SOCIETÀ MESSINESE DI STORIA PATRIA

ARCHIVIO STORICO
MESSINESE

- 67 -

*vol. 67° dalla fondazione
III serie - LVIII*

MESSINA 1994

MARIA TERESA DI PAOLA
L'EMERGENZA COME FATTO POLITICO:
L'INTERVENTO DELLA MARINA INGLESE
NEL TERREMOTO DI MESSINA DEL 1908*.

1. *Premessa*

Il ruolo prettamente politico di certe forme di aiuti umanitari in caso di epidemie, guerre e catastrofi naturali è ormai da tempo al centro dell'attenzione degli studiosi della diplomazia informale.

Da parte degli storici, però questo fenomeno tipico della società contemporanea non è stato ancora oggetto di studio. Questo saggio, frutto di una ricerca negli archivi nazionali inglesi, vuole proporre una lettura della catastrofe dello Stretto nell'ottica contemporanea dell'emergenza come fatto politico¹.

Nel 1908, la rapidità con cui venne diffusa la notizia del terremoto di Messina e lo spazio che essa trovò sulla stampa di tutte le nazioni furono un fatto nuovo e senza precedenti. La vastità delle distruzioni e del numero delle vittime rimaste

* *Contributo presentato dal socio Prof.ssa Michela D'Angelo.*

¹ I documenti del Foreign Office (FO) utilizzati sono conservati presso il Public Record Office di Kew. Il documento in appendice è copyright della British Crown e viene riprodotto col permesso [PRO ref: 2 CPY 4 (15)] del Controller of Her Britannic Majesty's Stationery Office. Per una bibliografia sulla diplomazia informale cfr. MAUREEN R. BERMAN e JOSEPH E. JHONSON (a cura di), *Unofficial Diplomats*, Columbia University Press, New York, 1977.

sotto le macerie scosse l'opinione pubblica mondiale e fece sì che per la prima volta l'emergenza pro-vocata da una catastrofe naturale divenisse un evento di rilevanza politica nel campo delle relazioni internazionali. Il terremoto, infatti, agì quasi da elemento catalizzatore della tensione esistente nei rapporti fra le maggiori potenze europee del tempo. Dando un esempio eclatante della solidarietà umana, tutte le nazioni civilizzate furono per un momento partecipi della disgrazia che aveva colpito la nazione italiana. Ma una volta passata l'emergenza, le operazioni di soccorso divennero un fatto politico, alla solidarietà subentrò l'alta strategia. Evidenziando la debolezza navale e militare della giovane nazione italiana, l'emergenza ne mise spietatamente a nudo la vulnerabilità, e fece valutare agli strateghi l'opportunità o meno di sovvertire gli equilibri di potenza in Europa.

Nella letteratura a carattere scientifico e storico-letterario sul terremoto del 1908 pubblicata in Italia dal 1909 ai nostri giorni, è soprattutto l'intervento della marina russa che ha suscitato il maggiore interesse. Certamente il comportamento eroico degli equipaggi delle navi russe, intervenute sulla scena del disastro la mattina del 29 dicembre, restò indelebile nella memoria dei sopravvissuti per la gara di generosità umanitaria che scatenò fra coloro che erano impegnati nell'opera di scavo fra le macerie, contribuendo in modo decisivo a salvare tante vite. Ma mentre le navi russe lasciarono lo Stretto il 4 gennaio, la presenza della marina inglese si protrasse ancora per diverse settimane, con le sue navi sempre impegnate a smistare feriti ed evacuati, e a trasportare approvvigionamenti inviati dalla base di Malta. Ciò nonostante, l'intervento inglese ha trovato poco spazio in questi studi, i quali risentono del fatto di basarsi in prevalenza sul ricordo dei sopravvissuti e su quanto venne riportato sui periodici italiani. Una volta passata l'emergenza, infatti, sulla stampa italiana sfuma-

rono i riferimenti al valoroso intervento degli equipaggi delle navi inglesi, o agli aiuti inviati dal Regno Unito e da tutti i paesi dell'impero britannico².

2. Il contesto internazionale

Quando il pomeriggio del 28 dicembre 1908 giunse al Ministero della Marina italiana il messaggio telegrafico mutilato "Messina completamente distrutta", inviato dalla torpediniera *Scorpione* dal posto telegrafico di Nicotera, la prima cosa che si pensò a Roma fu che la città fosse stata bombardata dalla flotta austro-ungarica e non di certo che fosse stata al centro di una catastrofe naturale. Un attacco a sorpresa dell'Austria, in effetti, era a quel tempo una eventualità più prevedibile che un terremoto in una zona sismica come quella dell'area dello Stretto, che per altro

² Di tutte le nazioni che intervennero in soccorso, l'Inghilterra fu certamente quella che contribuì maggiormente in termini di navi, uomini, attrezzature, approvvigionamenti e aiuti finanziari. Furono i marinai di quattro mercantili inglesi presenti nel porto di Messina a prestare i primi soccorsi e a trasportare a Palermo i primi sopravvissuti alla catastrofe. Furono le navi inglesi inviate da Malta che permisero di prestare soccorso alle popolazioni delle zone colpite della Calabria. Dei libri sul terremoto del 1908 pubblicati in Italia segnaliamo: E. PALERMI e B. CIMINO, *Nella città la morte!! L'ultimo giorno di Messina e Reggio*, Milano, 1909; U. GRELLI, *Messina distrutta: L'opera dell'Esercito e della Reggia Marina*, Armani & Stein, Roma, s.d. (1909); SOCIETÀ ITALIANA DEGLI AUTORI (a cura di), *Messina e Reggio: Numero unico a beneficio degli orfani del terremoto*, 1909; G. LONGO, *Un duplice flagello: Il terremoto del 28 dicembre 1908 ed il Governo Italiano*, (Messina, 1911), ristampato nella collana *Messina e la sua Storia*, Edas Editore, Messina, 1978, vol.I/XIII; F. MERCADANTE (a cura di), *Il terremoto di Messina: Corrispondenze, testimonianze e polemiche giornalistiche*, Editrice Ateneo, Roma, 1962; G. LICATA, *Un giorno come gli altri: 28 dicembre 1908*, Editrice Massimo, Milano, 1966.

era stata già colpita da scosse telluriche nel 1905 e nel 1907³. I rapporti dell'Italia con l'Austria, dopo un periodo di relativa distensione durante il 1907, erano tornati a essere nuovamente tesi a seguito dell'annessione unilaterale della Bosnia-Erzegovina (ottobre 1908) all'impero asburgico e al riaccendersi delle agitazioni degli studenti italiani a Vienna (novembre 1908). Commentando lo stato delle relazioni italo-austriache il rappresentante di Vienna in Italia aveva confidato a Sir Rennell Rodd, appena giunto a Roma quale ambasciatore per la Gran Bretagna, che "al momento c'era una reazione sfavorevole, che si era perso il terreno guadagnato, e che le relazioni fra le due nazioni stavano per essere, se non lo erano già, quasi così cattive quanto lo erano state prima della Triplice Alleanza". Le stesse forze armate italiane non escludevano la possibilità di uno scontro con l'Austria. Anzi una tale eventualità era stata l'idea portante nelle manovre congiunte che la marina e l'esercito italiani avevano tenuto nell'agosto del 1908 nel Mar Tirreno, fungente nella finzione bellica da Mar Adriatico⁴.

Del resto il 1908 era stato un anno di crisi a livello internazionale in generale. All'affermarsi delle mire espansionistiche dell'Austria nei Balcani aveva fatto seguito l'isolamento della Russia. Ancora sotto le difficoltà creategli nel 1905 dalla sconfitta con il Giappone e dalla rivoluzione interna, lo Zar Nicola aveva suggerito una conferen-

³ Il capitano di una delle corazzate italiane intervenute nello Stretto lo aveva riferito all'attaché militare inglese, Colonello Delmé-Radcliffe, e questi lo aveva riportato nella sua relazione provvisoria all'ambasciatore Sir Rennell Rodd del 22.4.1909. Cfr. Appendice p.

⁴ Cfr. Sir Rennell Rodd a Sir E. Grey, 18.12.1908, in FO371/470. L'ambasciatore inglese avrebbe presentato le credenziali al Re d'Italia il 20 dicembre. Vedi anche *Report from naval attaché on naval manœuvres in Italy*, s.d. (febbraio 1909), in FO 371/683.

za europea ma la sua proposta non aveva trovato risposta né da parte della Francia, né dall'Inghilterra, né dalla Germania. Solo l'Italia, nell'autunno del 1907, aveva stretto con essa un trattato commerciale. I rapporti tra Germania e Inghilterra s'erano sempre più irrigiditi a causa dell'acceleramento delle costruzioni navali tedesche e della riluttanza inglese ad assumere impegni politici, in pratica la neutralità in caso di conflitto. La mancanza di cordialità nelle relazioni fra questi due paesi era stata osservata con attenzione e apprensione in Italia, sia perché indeboliva la fiducia della nazione nella Triplice Alleanza quale garante della pace europea, sia perché aveva provocato una diminuzione del potenziale bellico della flotta inglese nel Mediterraneo che, nell'immaginazione politica degli italiani, costituiva una garanzia indiretta ma efficace per la sicurezza italiana⁵.

In questo clima di tensione, numerose erano le unità navali che solcavano le acque del Mediterraneo e del Canale di Sicilia, facendo bella mostra della potenza e dell'avanzamento tecnologico raggiunto dai rispettivi paesi nella produzione degli armamenti navali, pronte a intervenire al primo sorgere di una crisi. Tuttavia, pur essendocene tutte le premesse, non fu una crisi internazionale a mobilitarle, ma una calamità naturale che improvvisa, spietata, richiese l'impegno di molte di queste unità per approntare una operazione di soccorso senza eguali. Le prime a giungere sulla scena del disastro, la mattina del 29 dicembre, furono alcune unità da guerra inglesi e russe, che si trovavano lungo

⁵ Ciò veniva riferito in *Annual report for 1908 by Sir Rennell Rodd*, 22.3.1909, in FO 371/683. Per un quadro generale delle relazioni diplomatiche in Europa in quegli anni cfr. R. ALBRECHT-CARRIE, *Storia diplomatica dell'Europa*, Cappelli, Rocca di S.Casciano, 1964.

la costa siciliana. I loro marinai, nonostante la barriera della diversità di linguaggio, avviarono subito e in modo sistematico le operazioni di soccorso. Così, per diversi giorni, uomini di diversa nazionalità lavorarono fianco a fianco, impegnati senza tregua a liberare dalle macerie i sopravvissuti, trasportare e curare i feriti, alleviare le sofferenze di chi era rimasto senza niente e nessuno al mondo⁶.

3. *La politica navale britannica e i primi aiuti da Malta*

Se da una parte il terremoto ebbe un effetto catalizzatore delle tensioni internazionali, dall'altra rese possibile un confronto di potenza fra la Gran Bretagna, la Russia e le nazioni della Triplice. La supremazia sui mari era ancora per gli esperti di strategia l'elemento determinante in un eventuale conflitto bellico. Restava però da vedere quale delle potenze navali sarebbe riuscita a prevalere. In particolare la marina inglese stava attraversando un periodo di grande riorganizzazione. Sin da quando nel 1904 l'ammiraglio Fisher aveva assunto il controllo dell'Ammiragliato, la politica navale inglese era stata quella di ridurre notevolmente la consistenza della flotta del Mediterraneo e delle acque lontane, e concentrare tutte le risorse disponi-

⁶ Cfr. lettera di Sir Rennell Rodd a Sir E. Grey, 4.1.1909, in FO 371/681. Dei primi soccorsi prestati dai marinai inglesi e russi lasciarono una vivida testimonianza JAMES MACKENZIE, *In a British Cruiser at Messina, 1909*, citato in J.W. WILSON e R. PERKINS, *Angels in Blue Jackets The Navy at Messina 1908*, Picton Publishing, Chippenham, 1985 e il curatore anonimo del volume *Lettres écrites de Messine par des Marins russes*, Cuggiani, Roma, 1909. Originariamente tradotte dal russo in francese, le lettere sono state riproposte in italiano da ROSA MARIA PALERMO DI STEFANO e VITTORIO DI PAOLA, *1908 Marinai russi a Messina*, Messina, 1988.

bili nel potenziamento della flotta per la difesa del Mar del Nord e degli accessi a occidente. Tale politica, sostenuta dal Ministro della Marina e da chi temeva il continuo espandersi e rafforzarsi della potenza navale tedesca, aveva suscitato grande allarme in Italia ed era stata duramente criticata nel Regno Unito dai sostenitori della tradizionale politica inglese d'influenza mondiale. Costoro avevano trovato un ulteriore supporto alle loro critiche proprio in alcuni eventi catastrofici, avvenuti negli anni precedenti al 1908, in occasione dei quali la *Royal Navy* non era intervenuta a prestare soccorso: il terremoto dell'agosto 1906 in Cile e quello della Giamaica nel gennaio del 1907. Ma se ciò era stato soltanto notato e criticato nel primo caso, essendoci in Cile grossi interessi finanziari inglesi, nel caso della Giamaica, essendo questa una colonia britannica, il mancato intervento della madre patria aveva fatto gridare addirittura al disonore e alla vergogna nazionale. Gli aiuti immediati erano giunti dagli Stati Uniti e non dalla Gran Bretagna, proprio perché per la politica del Fisher la flotta dei Caraibi era stata ridotta a solo due incrociatori, che per altro si trovavano in mari troppo lontani per poter prontamente intervenire sul luogo del disastro⁷.

Il terremoto di Messina offriva quindi agli inglesi l'occa-

⁷ Ibidem. Inoltre cfr. V. CORNISH, *The Jamaica Earthquake 1907*, 1908. Sulla politica navale del Fisher cfr. R. ALBRECHT-CARRIE, op.cit., pp.365-366. Proprio in quegli anni fioriscono una serie di studi sull'importanza della potenza navale in caso di guerra, fra i quali ricordiamo quello del capo ingegnere navale della marina francese, A.M. LAUBEUF, *Les Lutttes Maritimes Prochaines: Etats-Unis et Japan. Angleterre et Allemagne*, 1908, pubblicato anche in Inglese col titolo *Naval Supremacy. Who? England or Germany? United States or Japan?*, Siegle & Hill, 1908; e quelli di R. DAVELUY, *L'Esprit de la Guerre Navale*, 1909, e *A Study of Naval Strategy*, (United States Naval Institute Papers and Proceedings n. 131), 1909.

sione di riscattare agli occhi dell'opinione pubblica mondiale l'onore della nazione britannica, ma anche di affermarne la potenza navale, mostrando l'efficienza e la capacità di presenza della Marina inglese nel Mediterraneo. Situata lungo una zona costiera dal fondale profondo che permetteva l'ancoraggio di navi molto grandi, l'area colpita era distante solo poche ore di navigazione da Malta, la base principale di rifornimento della flotta del Mediterraneo. Essendo il 28 dicembre il primo giorno lavorativo dopo il congedo di Natale, la maggior parte delle navi all'ancora nel porto di La Valletta erano pronte a prendere il mare. Anzi una di esse, la torpediniera *Boxer* aveva già preso il largo quando le venne segnalato dalla base di recarsi subito a Siracusa e da lì procedere con il *Sutley* per Messina, al fine di fornire al Comando di Malta maggiori informazioni sulla gravità del disastro⁸. La notizia era stata intercettata in varie lingue dalla stazione telegrafica di La Valletta nel primo pomeriggio, ma già dal sorgere del giorno s'era temuto che qualcosa di terribile stesse accadendo perché un'onda alta aveva scosso le piccole imbarcazioni attraccate nel porto e allagato i magazzini lungo il molo di Sliema Creek. Tra i vari messaggi pervenuti c'era quello del capitano Le Marchant del *Sutley*, una moderna nave scuola della marina britannica all'ancora nel porto di Siracusa. Il capitano Le Marchant riferiva che nella città circolava la voce che Messina era stata completamente distrutta da un terremoto, e chiedeva l'autorizzazione a prendere il mare per prestare soccorso ai terremotati. Da Malta gli veniva ordinato di attendere l'arrivo della torpe-

⁸ Cfr. Dispaccio n.444, *Com.in C. Med. all'Admiralty*, 29.12.1909, in FO 371/470.

diniera *Boxer* per procedere insieme alla volta di Messina⁹.

Con il suo porto ancora molto attivo, nonostante le tante crisi economiche e commerciali che avevano toccato la Sicilia negli anni precedenti, Messina era da lungo tempo sede consolare e aveva una larga comunità inglese residente, in prevalenza composta da benestanti mercanti, armatori, industriali e agenti marittimi, con famiglie e personale impiegatizio alle dipendenze. La città era anche una sosta obbligata nella rotta commerciale del Regno Unito, per cui nel suo porto c'erano sempre attraccati diversi mercantili britannici. Era evidente, quindi, che interessi e vite di sudditi inglesi erano stati messi in grave pericolo dalla catastrofe dello Stretto¹⁰. Ma non è tanto per questo che da parte inglese s'interveniva. Indubbiamente coloro che ebbero la sorte di trovarsi coinvolti nell'emergenza furono mossi da un sincero spirito di solidarietà con le popolazioni afflitte. Tuttavia è anche vero che gli uomini a cui spettò la decisione dell'intervento erano delle personalità di primo piano che seppero cogliere nel terremoto

⁹ L'onda era stata osservata nel porto maltese alle 7,30 del mattino, cfr. Col. Delmé-Radcliffe a Sir R.Rodd, rel.cit. e Rapporto di Curzon-Howe all'*Admiralty*, 5.1.1909, in FO 371/682.

¹⁰ "Brutte notizie. Speriamo che nessuno dei nostri marinai sia rimasto ucciso o ferito", annotava un funzionario del *Foreign Office* a commento del telegramma del console di Palermo comunicante l'avvenuto disastro e la distruzione della sede consolare a Messina, forse prefigurando tutto il lavoro burocratico che ne sarebbe derivato una volta che la notizia fosse circolata in Gran Bretagna. Cfr. Minuta dell'1.1.1909, in FO 371/681; e anche telegramma di Churchill al *Foreign Office*, 29.12.1908, e telegrammi e lettere varie richiedenti informazioni riguardo a familiari e amici residenti o di passaggio nell'area dello Stretto, tutti in FO 369/154. Per un'idea approssimativa della presenza inglese al 1908 cfr. *British Residents at Messina*, elenco allegato al rapporto di Curzon-Howe cit.; e *British Colony at Messina before the Earthquake*, elenco compilato al Consolato di Palermo, in FO 371/681.

l'occasione per far sentire la presenza di una nazione che aveva ancora un grosso peso in Europa e nel contesto internazionale. Proprio quel giorno Sir Rennell Rodd aveva inviato da Roma un rapporto al segretario di stato per gli affari esteri, in cui riferiva quanto aveva appreso in un colloquio avuto con un giornalista italiano molto vicino al Marchese Di Rudinì. Quand'era ministro degli esteri il Marchese aveva acconsentito al rinnovo della Triplice Alleanza solo a condizione che vi venisse aggiunta la clausola che l'Italia avrebbe potuto restare neutrale in caso di ostilità fra le altre due parti e la Gran Bretagna. Subentratogli Prinetti alla Farnesina, tale clausola era stata fatta cadere, ma al momento il terreno era fertile per rinsaldare i rapporti di amicizia fra i due paesi. Nell'apprendere in serata della catastrofe, l'ambasciatore inglese capì che era giunto il momento propizio per mettere in pratica l'auspicata politica d'avvicinamento all'Italia e sollecitò subito il Comando di Malta a intervenire urgentemente nella maniera più incisiva. Inviava inoltre a Messina il suo attaché militare, colonnello Delmé -Radcliffe, col compito di fare da *trait-de-union* fra la Royal Navy, le autorità italiane e i cittadini inglesi che erano stati coinvolti nel terremoto¹¹.

A Malta, il messaggio da Roma confermava la necessità di un'azione immediata e faceva scattare le operazioni di soccorso in maniera più massiccia. L'Alto Commissario per il Mediterraneo, Sua Altezza Reale il Duca di Connaught, convocava subito una riunione d'emergenza per concordare un piano d'azione. Dovendosi procedere via mare era scontato che la Marina avrebbe dovuto svolgere il ruolo maggiore,

¹¹ Cfr. *Sidelights on the Triple Alliance*, Sir R.Rodd a Sir E.Grey, 28.12.1908, in FO 371/682, doc.109.

impegnando navi e uomini a disposizione, ma cibo, scorte mediche e abilità chirurgica erano necessità primarie che da sola non avrebbe potuto fornire nella scala richiesta. Bisognava autorizzare dunque anche il rilascio delle scorte della guarnigione militare di stanza nell'isola e l'acquisto di approvvigionamenti civili indispensabili, e provvedere al pagamento delle considerevoli spese previste. C'erano inoltre aspetti legali e assicurativi da considerare: Fino a che punto il personale inglese avrebbe potuto essere lasciato scoperto di fronte ai pericoli che avrebbe potuto incontrare una volta sbarcato a terra? Avrebbe dovuto aver permesso l'uso di armi bianche? Avrebbe dovuto accettare ordini dalle autorità italiane presenti? In quale veste i dottori civili maltesi e inglesi avrebbero accompagnato la spedizione di soccorso? Quali implicazioni legali avrebbe avuto il trasporto di civili su navi da guerra inglesi? I mercantili inglesi partecipanti alle operazioni di soccorso avrebbero avuto coperto il costo di eventuali danni dai Lloyds? Le possibilità di protrarre a lungo il dibattito erano infinite, ma il buon senso fece mettere da parte tutti i dubbi e, senza aspettare direttive da Londra, venne deciso di fare tutto il possibile per aiutare gli Italiani¹².

4. *I primi soccorsi ai terremotati*

A Siracusa, come in altri porti siciliani in cui era giunta la notizia della catastrofe, erano iniziati subito i preparativi per far fronte all'emergenza. La disponibilità del comandante del *Sutley* a cooperare nelle operazioni di soccorso aveva permesso alle autorità civili italiane di caricare sulla nave tutti i

¹² Cfr. J.W. WILSON-R. PERKINS, *op.cit.*, pp.38-40.

rifornimenti che era stato possibile raccogliere. Anche cinque medici siciliani erano saliti a bordo per collaborare con gli inglesi ad allestire la nave in modo tale da poter accogliere eventuali feriti gravi. L'arrivo nel pomeriggio della torpediniera *Boxer* permetteva di caricare altre provviste e alle 11,30 di notte le due navi salpavano alla volta di Messina. Raggiunta la città devastata alle prime luci del mattino, il comandante del *Sutley* dava ordine di ancorare a mezzo miglio al largo del molo principale. Subito la nave veniva presa d'assalto da numerose piccole imbarcazioni stracolme di sopravvissuti, molti di essi feriti, isterici e senza vestiti, che volevano tutti essere presi a bordo. Per alcuni attimi il caos fu totale, poi venne trovato il modo di procedere con ordine e per primi furono imbarcati i bambini e i feriti. Mentre una parte dell'equipaggio prendeva in cura i rifugiati, la lancia a vapore e le scialuppe a remi venivano messe in mare con gruppi da sbarco pronti a iniziare le operazioni di salvataggio. La torpediniera *Boxer*, essendo più piccola, aveva potuto invece attraccare al molo sud del porto e due dei suoi ufficiali erano scesi con 22 marinai per ispezionare i danni nelle immediate vicinanze e parlare con i marinai dei mercantili inglesi presenti a Messina che già dal giorno prima avevano iniziato a scavare tra le macerie. Consegnate ai sopravvissuti che si accalcavano lungo il molo tutte le scorte alimentari e le coperte che erano a bordo, il comandante del *Boxer*, luogotenente Hanning-Lee, dava ordine d'imbarcare i pochi feriti che la nave poteva accogliere e ripartiva alla volta di Siracusa, essendo evidente che la torpediniera era troppo piccola per poter prendere parte attiva alle operazioni di soccorso¹³.

¹³ Cfr. Rapporto del cap. Le Marchant all'amm. Curzon-Howe, 1.1.1909, in FO 371/682.

A Messina era tutto un ammasso di macerie, corpi senza vita erano sparpagliati dappertutto insieme agli arredi delle case distrutte. Ovunque era un risuonare di lamenti e grida di chi, rimasto sepolto vivo e ferito, chiedeva aiuto. Centinaia di sopravvissuti, di ogni età e ceto, erano raccolti miseramente in piccoli gruppetti lungo il porto o vagavano sotto la pioggia incessante fra le rovine, lamentandosi e piangendo senza speranza. Era uno scenario da fine del mondo che soprattutto per l'equipaggio del *Sutley*, composto in prevalenza da giovani di diciassette anni che stavano completando il loro addestramento in mare prima di essere arruolati come effettivi nella marina inglese, sarebbe stato indimenticabile. Già dal giorno prima, però, un grande aiuto ai messinesi era venuto dagli equipaggi delle navi e dei vascelli di varia nazionalità che erano ancorati nel porto e non avevano subito gravi danni. Fra essi si erano distinti per la loro valorosa opera di soccorso gli uomini di quattro mercantili inglesi, il *Drake*, l'*Ebro*, il *Chesapeake* e l'*Afonwen*, i cui capitani, dopo essersi assicurati che le navi non rischiavano d'affondare, avevano mandato i loro uomini a terra a prestare aiuto alla popolazione. Il capitano Carter del *Drake* aveva dato incarico al primo e al secondo ufficiale di cercare il Console e tutti i residenti inglesi che fossero sopravvissuti al terremoto. Nella loro ricerca gli ufficiali riuscirono a liberare dalle macerie la famiglia del Sig. Carrara, l'agente marittimo che rappresentava a Messina il proprietario della loro nave, e anche un certo numero di altri messinesi che abitavano nelle immediate vicinanze del porto. Essendo impossibile intraprendere una ricerca più estesa verso l'interno della città, il capitano Carter imbarcava sulla sua nave il maggior numero possibile di terremotati e procedeva a tarda notte alla volta di Siracusa. Trovavano rifugio sul *Drake* 6 suore, 57 bambini di un orfanotrofio e 254 altre persone di cui 27 gravemente ferite. Il mercantile *Chesapeake*, essendo stato leggermente dan-

neggiato, restava ancorato a Messina diversi giorni per riparare i suoi danni, ma allo stesso tempo il suo equipaggio prestava assistenza agli 86 feriti che erano stati accolti a bordo. Un'altro mercantile inglese il *Mariner*, riparati i danni subiti alla chiglia lasciava Messina alla volta di Palermo portando con sé 12 rifugiati e non prendeva più parte alle operazioni di soccorso¹⁴.

Quasi contemporaneamente alle due navi della marina inglese erano giunte nel porto di Messina il vapore di linea tedesco *Therapia* e lo squadrone navale russo del Baltico. Il piroscafo tedesco avrebbe dovuto fare solo una breve sosta a Messina ma, di fronte alle rovine della palazzata, il suo comandante dava ordini immediati all'equipaggio di organizzare squadre di soccorso per cercare tra le macerie coloro che erano più bisognosi di cure mediche urgenti e trasportarli a bordo. Una volta ultimato il carico con centinaia di sopravvissuti, il *Therapie* prendeva il mare alla volta di Napoli. Le navi russe invece giungevano pronte a intervenire. L'ammiraglia della flotta, l'incrociatore corazzato *Admiral Makarov*, incurante del pericolo si spingeva fino a quasi toccare il molo; le altre due navi, le corazzate *Cesarevitche* e *Slava*, gettavano l'ancora a largo nella rada del porto. Erano moderne navi da guerra, ognuna con un equipaggio di quasi 800 uomini, la cui presenza avrebbe avuto un forte impatto sugli eventi del giorno. Non erano ancora attraccate che già le loro scialuppe cariche di marines approdavano portando pane e coperte. Mentre la *Slava* imbarcava 550 sopravvissuti per trasportarli a Napoli, il personale

¹⁴ Sull'opera di salvataggio svolta dagli equipaggi dei quattro mercantili inglesi cfr. Rapporto di Churchill (Palermo) a Sir E. Grey, 30.12.1908 in FO 369/223. Sui primi soccorsi utile l'opera di Licata citata in nota 1.

medico delle altre due unità russe organizzava un pronto soccorso sia a bordo delle navi che sul molo, dove sotto la direzione del chirurgo di bandiera Alexander Bunge erano stati allestiti dei tavoli operatori. Nel frattempo il grosso degli equipaggi, divisi in piccoli gruppi capeggiati da un giovane luogotenente o un guardiamarina, iniziava subito a cercare sistematicamente fra le macerie delle case crollate se vi fossero sepolte persone ancora in vita, riuscendo per ogni gruppo a salvare una media di sette vite all'ora. In mancanza di una forza di polizia tutti i giovani ufficiali avevano avuto l'ordine di sparare alla testa, sul posto, chiunque fosse stato sorpreso a rubare. I giovani del *Sutlej* furono come trascinati dall'entusiasmo e dall'ardimento dei marinai russi. Mentre una parte era impegnato a raccogliere i feriti meno gravi nelle immediate vicinanze del porto, il resto s'addentrava nella città diviso come i russi in gruppi di quattro uomini con a capo un ufficiale, per liberare i feriti dalle macerie e trasportarli nel giardino pubblico dove lo staff medico della nave scuola inglese aveva organizzato un'altra base di primo soccorso. Nel pomeriggio iniziava il trasporto dei feriti a bordo del *Sutlej*, e a tarda sera, essendo stato riempito ogni spazio libero, la nave salpava alla volta di Siracusa, dove giungeva all'alba del 30¹⁵.

5. *L'organizzazione del soccorso da Malta*

La mattina del 29, nell'isola di Malta ci fu lo stato di mobilitazione generale. Tutti vennero sommersi da un

¹⁵ Cfr. Rapporto del Cap. Le Marchant cit.

improvviso afflusso di autorizzazioni e permessi necessari per allestire i rifornimenti e avviarli al porto per l'imbarco, mentre gli equipaggi delle unità destinate alla spedizione di soccorso preparavano le loro navi, sbarcando a terra il superfluo per far spazio a quanto sarebbe servito per assistere i terremotati, e rifornendole di carbone e acqua. Sia il Comandante in Capo della Flotta che l'Alto Commissario per il Mediterraneo riferivano a Londra le prime iniziative prese e richiedevano il benestare per approntare ulteriori soccorsi. Il Capitano del *Sutley*, giunto nello stretto di Messina, aveva infatti comunicato che la città era completamente distrutta e in fiamme; che anche tre navi russe erano giunte in soccorso, ma la vastità della catastrofe era tale da richiedere l'invio urgente di altri rinforzi e rifornimenti. Il Duca di Connaught aveva perciò dato ordine di preparare per l'imbarco una sezione dell'ospedale militare da campo, autosufficiente ed equipaggiata di tutto, ed anche tutte le tende che potevano essere recuperate fra lo stock militare e tutte le coperte e le provviste della marina¹⁶.

L'invio di quanto era stato così prontamente allestito, però, veniva ritardato a causa delle notizie contraddittorie che giungevano da Messina e che inducevano a concludere

¹⁶ "Si è sparsa la notizia del disastro...Inviato *Sutley* e una torpediniera per investigare. Ci sono adesso tre navi russe, e tre navi italiane, che si trovavano a Palermo fino al 27, dovrebbero essere vicine. Ho chiesto se necessaria altra assistenza. Procederò in compagnia di altre navi". cfr. Dispaccio del C. in C. Med. al *Admiralty*, 29.12.1908, in FO 371/470. Ed anche "Nell'apprendere del disastro di Messina ho offerto aiuti, tende, rifornimenti, medicinali... L'Ammiraglio italiano ha accettato con gratitudine e richiesto invio immediato. In attesa di vostra approvazione sto inviando 700 tende con coperte e altro. Presumo che se saranno richiesti altri aiuti potrò inviarli". Cfr. Dispaccio dell'*High Commissioner al Secretary of State for War*, 29.12.1908, in FO 371/681.

che forse da parte italiana non era stata realizzata a pieno l'entità della catastrofe. Nella tarda mattinata era stato segnalato che l'ammiraglio italiano, appena giunto con due corazzate cariche di approvvigionamenti, aveva ringraziato gli inglesi per i primi soccorsi portati dalle loro navi e declinato l'offerta di ulteriori aiuti, dal momento che stavano per arrivare altre navi italiane e la situazione sarebbe stata sotto controllo. Successivamente, avendo avuto comunicato da Malta che l'incrociatore *Minerva* era già pronto a salpare insieme con la corazzata *Exmought*, ammiraglia della Flotta inglese del Mediterraneo, con a bordo rifornimenti e personale medico, aveva accettato con gratitudine l'aiuto offerto, richiedendone l'invio immediato. Oltre 50.000 abitanti erano rimasti sotto le macerie a Messina e altri 30.000 a Reggio e nei villaggi limitrofi della Calabria; inoltre l'interruzione delle linee di comunicazione per via terra non permetteva di approvvigionare le zone con quanto era necessario per far fronte alle esigenze immediate dei sopravvissuti. Tuttavia, essendo previsto per il 30 l'arrivo dei Reali d'Italia, l'ammiraglio inglese veniva pregato di rimandare la sua venuta nello stretto di Messina¹⁷. Poiché gli aiuti allestiti erano già stati imbarcati sulle navi destinate per la missione, il Comando di Malta decideva di procedere comunque al loro invio. Pronto a salpare sin dalle 4 del pomeriggio del 29, il *Minerva* lasciava il porto di La Valletta alle 8,15 di sera, mentre la corazzata *Exmought* rimandava di un giorno intero la sua partenza. Di fronte alla evidenza della necessità di aiuti nella zona disastrosa, l'ammiraglio Curzon-Hove non ave-

¹⁷ Cfr. Rapporto di Curzon-Howe cit. e anche quello del Cap. Le Marchant cit.

va ritenuto opportuno rimandare oltre la partenza, visto che insieme a rifornimenti medici e alimentari erano state imbarcate sulla sua nave 700 tende e 10.000 coperte, essenziali per proteggere migliaia di sopravvissuti che stavano rischiando di morire per il freddo intenso che si era abbattuto sullo Stretto¹⁸.

Raggiunta Messina poco dopo le 8 del mattino, in coincidenza dell'arrivo dei sovrani d'Italia e del Ministro della Marina italiana, vice-ammiraglio Mirabello, l'incrociatore *Minerva* dovette aspettare che il Re Vittorio Emanuele verificasse di persona la situazione, prima di poter procedere alle operazioni di sbarco dei rifornimenti e delle squadre di soccorso inviati da Malta. In attesa di ricevere ordini da parte delle autorità italiane, il capitano del *Minerva* dava ordine al suo equipaggio di trasportare a bordo della nave tutti i feriti che fino a quel momento avevano trovato rifugio e assistenza sul *Chesapeake*. Il capitano del mercantile inglese aveva segnalato infatti che aveva finito tutte le scorte e che, avendo riparato i leggeri danni subiti al momento del maremoto, doveva proseguire il suo viaggio per Costantinopoli. Ottenuto il permesso di sbarco, l'equipaggio del *Minerva* installava a terra una stazione d'infermeria e d'ospedale. Inoltre, scaricati tutti i rifornimenti inviati da Malta si divideva in squadre di soccorso. Alcuni marinai venivano destinati a imbarcare e assistere i feriti; altri a trasportare evacuati da terra alle altre navi nella rada; altri ancora a picchettare di notte la zona del porto, per proteggere le scorte d'acqua e di cibo. I suoi ufficiali artiglieri vennero impegnati nel trasporto di esplosivi e cooperarono alla demolizione di quegli edifici

¹⁸ Cfr. Rapporto di Curzon-Howe all'amm. Mirabello, 2.1.1909, in FO371/682.

che erano ancora in fiamme o che erano troppo pericolanti. Sull'incrociatore trovarono ospitalità il Console delegato americano, la cui casa era stata distrutta, e l'attaché militare inglese, Colonello Delmé-Radcliffe, giunto da Roma per coordinare sul luogo l'intervento inglese¹⁹.

Già prima dell'arrivo dei sovrani d'Italia la situazione a Messina era un po' cambiata. Tornata sotto il controllo delle autorità italiane, la città era stata divisa in quattro zone. Negli spazi liberi erano state erette delle baracche per accogliere i sopravvissuti ancora presenti sul luogo della catastrofe e in attesa di essere evacuati. Squadre di soldati italiani armati si aggiravano fra le rovine per mantenere l'ordine ed evitare atti di sciacallaggio. Le zone terremotate della Calabria, invece, non avevano ricevuto ancora alcun soccorso. Così, quando la mattina del 31 giunse nello stretto la corazzata *Exmouth*, l'ammiraglio Curzon-Howe fu invitato dal re Vittorio Emanuele a portarsi subito sulla costa calabrese per provvedere alle necessità di quelle zone. Costantemente in movimento tra Villa San Giovanni, Catona e Scilla, l'Ammiraglia inglese svolse un importante ruolo di traghetto perché, essendo una nave grande, aveva il personale e le imbarcazioni adatte per spostare scorte da un posto all'altro in grande quantità e velocemente. Una parte del suo equipaggio sbarcò a Villa San Giovanni, dove iniziò la ricerca fra le rovine e riuscì a salvare numerose persone, curandone le ferite e trasportandole al coperto nella Stazione Ferroviaria il cui tetto non era crollato. Il resto,

¹⁹ Il *Minerva* aveva imbarcato tre medici chirurghi e tre infermieri trasferiti da altre navi, e il Vescovo anglicano di Gibilterra, dott. Collins, partito per assicurare che i morti inglesi venissero seppelliti, ove possibile, secondo il rito anglicano. Cfr. Rapporto di Curzon-Howe cit. e anche il Rapporto del capitano D.S.A. Wake al C.in.C.Med., 5.1.1909, allegato alla lettera dell'*Admiralty* al F.O., gennaio 1909, in FO 371/682.

diviso in piccoli gruppi guidati da un sotto-ufficiale, prestò soccorso in tutti quei villaggi che per forza maggiore erano stati fino ad allora abbandonati a se stessi (Cannitello, Rosali, Salice, Villa San Giuseppe), ritornando solo a notte alta sulla nave²⁰. Per potenziare le operazioni di soccorso in Calabria il 31 dicembre venivano inviate dalla base di Malta altre tre navi: L'incrociatore *Philomel*, con a bordo un carico di rifornimenti per approvvigionare la nave ammiraglia, e anche 13 dottori civili maltesi, un farmacista e 7 chirurghi navali, necessari per prestare assistenza ai numerosi sopravvissuti gravemente feriti che affollavano gli ospedali da campo che gli inglesi stavano impiantando a Villa San Giovanni, Cannitello e Scilla; l'*Euryalus*, con un carico di provviste alimentari, che il 3 gennaio proseguì per Siracusa con a bordo 117 feriti a cui s'era già prestato un primo soccorso; la corazzata *Duncan*, che essendo più capiente, aveva avuto il compito di trasportare sul luogo del disastro tutto il necessario che il maggiore Gilbert Crawford, del Royal Army Medical Corps di stanza a Malta, era riuscito in un giorno ad assemblare per formare un ospedale da campo con 200 letti. Su quest'ultima nave erano stati imbarcati anche una grande quantità di provviste per rifornire le navi inglesi già operanti nello Stretto, e gli uomini e le attrezzature necessari per installare un completo panificio da campo. Dopo essersi fermata solo poche ore a Messina per scaricare alcuni rifornimenti, la *Duncan* aveva gettato l'ancora nei pressi di Catona. Completamente isolata per via terra, questa cittadina non aveva ancora ricevuto alcun aiuto. Dei suoi 4.500 abitanti più della metà era rimasto ucciso o sepolto vivo. Quando

²⁰ Cfr. Rapporto dell'amm. Curzon-Howe cit.

giunsero gli inglesi scoprirono che un solo dottore, accorso da un villaggio vicino, aveva dovuto occuparsi di centinaia di feriti nonostante fosse egli stesso ferito alla testa²¹.

All'inizio di gennaio altre navi avevano lasciato la base di Malta per recarsi sul luogo della catastrofe. L'incrociatore *Canopus* era salpato il 5 mattina con a bordo un carico di farina e medicinali, un chirurgo e 14 ufficiali cannonieri trasferiti dalla nave *Ocean*. Giunto nel pomeriggio a Messina scaricava i rifornimenti e riprendeva il mare in serata senza inviare a terra nessun gruppo di soccorso, essendo evidente che nella città, ormai, erano più che sufficienti gli aiuti per continuare il lavoro di ricerca tra le macerie²². L'8 gennaio aveva preso il mare l'incrociatore *Lancaster* con due compiti specifici da eseguire a Messina: 1. Recuperare tra le rovine del Consolato Inglese tutti i documenti e i codici cifrati che fosse possibile reperire; 2. rintracciare il corpo del Rev. Charles Huleatt, il Cappellano anglicano rimasto sepolto con la sua famiglia sotto le macerie della loro casa. Se fu relativamente facile portare a termine il primo compito, per il secondo fu necessario scavare per quattro giorni fra i resti pericolanti dell'edificio. Le difficoltà e i rischi che l'equipaggio del *Lancaster* aveva dovuto affrontare per recuperare le salme della famiglia Huleat trattenevano gli inglesi dal tentare di raggiungere gli altri 30 cittadini britannici rimasti sepolti nel crollo delle loro abitazioni, sebbene corresse voce che ancora al 10 gennaio era stato ritrovato qualcuno in vita

²¹ Ibidem e Relazione di Delmé-Radcliffe a Sir R. Rodd, 22.4.1909, in FO371/682

²² Ibidem

²³ Cfr. Rapporto del Cap. S.R. Fremantle del *Lancaster*, 12.1.1909, allegato al Rapporto dell'amm. Curzon-Howe, cit. Dal registro delle morti

sotto le macerie²³. Fatto rientro a Malta la mattina del 14 gennaio, il Lancaster riprendeva il mare il giorno successivo per andare a recuperare il personale e le attrezzature dell'ospedale e del panificio da campo ancora installati a Catona. A mezzanotte del 10 gennaio la corazzata *Aboukir* aveva lasciato il porto di Valletta con a bordo il Duca di Connaught, il quale aveva deciso di visitare il luogo del disastro per congratularsi di persona con i pochi militari e marinai inglesi ancora di stanza a Catona e al tempo stesso porgere ai terremotati il vivo cordoglio e la solidarietà del Governo e della Famiglia Reale Inglese. Dopo una breve sosta nel porto di Messina, l'*Aboukir* si diresse subito a Villa S. Giovanni, dove il Duca sbarcava a terra per incontrare il personale della Regia Marina ancora presente e proseguire per 4 miglia a piedi per andare a visitare l'ospedale e il panificio da campo organizzati dai suoi uomini a Catona. In serata la corazzata ancorava per la notte nel porto di Messina e il Duca riceveva a bordo i capitani delle altre navi ed alcune persone di un certo rilievo impegnate nell'assistenza dei terremotati²⁴.

del Vice-Consolato inglese a Messina risulta che nel terremoto perirono 39 sudditi britannici. Il Console *Alfred J. Ogston*, scampato miracolosamente, con il figlio neonato in braccio, al crollo della sua casa, perse la moglie. Il mercante e armatore *George H. Peirce* perse la vita con la moglie e i loro tre figli. La stessa sorte spettò a *Charles R. Aveline*, *William H. Gooding*, *George F. Rowlett*, tutti mercanti da tempo residenti nella città peloritana che perirono con mogli e figli. Il mercante *John L. Cailler* perse nel terremoto tre dei suoi dieci figli e il genero *Walter Dates*, della famosa famiglia di mercanti. L'industriale del ghiaccio *Alexander Hamilton* perse la sua unica figlia. Ma la morte colpì anche persone meno in vista, semplici impiegati e bambinaie di nazionalità inglese al servizio delle famiglie più benestanti, per recuperare i loro corpi non fu ritenuto opportuno mettere a rischio la vita di squadre di scavo. Cfr. *Death within the District of the British Vice-Consulate of Messina*, in FO 653/16.

²⁴ Cfr. Relazione e di Delmé-Radcliffe cit.

6. *La solidarietà dell'impero britannico con l'Italia*

Le operazioni di soccorso della marina inglese erano ormai giunte alla fase conclusiva. Occorreva tirare le somme delle spese affrontate per approntare gli aiuti e soppesare i vantaggi politici che gli inglesi avevano ricavato dall'intervento. L'8 gennaio era giunto nel porto di Valletta lo yacht *Enchantress* con a bordo Sir Reginald McKenna. Di passaggio nello stretto di Messina, il Ministro della Marina aveva sostato solo il tempo necessario per avere una visione panoramica delle rovine. A Malta invece aveva ricevuto a bordo il Duca di Connaught per farsi aggiornare sui recenti sviluppi e sui problemi sollevati dalla copertura delle spese sostenute per approntare i soccorsi.

Lo slancio di solidarietà suscitato dalla consapevolezza a livello internazionale della grandezza del disastro aveva visto moltiplicarsi le promesse di aiuti all'Italia da parte dello Zar di Russia, dell'Imperatore di Germania, dell'Imperatore austro-ungarico, dei Presidenti della Francia e degli Stati Uniti, e dei capi di stato di molte altre nazioni. Anche il Re Edoardo VII d'Inghilterra aveva provveduto subito a esprimere la propria solidarietà e il proprio cordoglio al sovrano italiano. Essendosi appreso a Londra che l'estensione della catastrofe non aveva precedenti e che anche il Governo francese stava inviando in soccorso due incrociatori e una torpediniera, l'iniziativa del Comando di Malta era stata approvata con soddisfazione anche dal Foreign Office che, riconoscendo il momento propizio per rafforzare i rapporti anglo-italiani, aveva suggerito d'inviare qualsiasi altro aiuto che gli Italiani avessero richiesto²⁵.

²⁵ Cfr. Telegrammi di Sir R. Rodd (Roma) e di F. Bertie (Parigi) a Sir E. Grey,

Contemporaneamente in tutto l'impero britannico era scattata una campagna di solidarietà senza eguali. Il sindaco della città di Londra aveva aperto il *Mansion House Fund for the Relief of the Countless Sufferers by the Earthquake in Southern Italy*, che in breve tempo toccò la somma di 140.000 sterline del tempo. Ingenti somme di denaro vennero raccolte anche in altre città del Regno Unito e delle Colonie britanniche e inviate direttamente al Governo italiano o ai vari comitati locali e organizzazioni caritatevoli operanti in Italia. In un primo tempo, poiché l'ambasciatore aveva suggerito di far confluire le offerte direttamente al Comitato Nazionale istituito dal Governo italiano sotto la presidenza del Duca d'Aosta, coi primi fondi raccolti a Londra gli era stata fatta pervenire una donazione di 65.000 sterline²⁶.

Ben presto, però, giungevano pressioni affinché questi fondi venissero gestiti in maniera diretta dagli inglesi. Veniva evidenziato infatti il rischio di affidare ingenti somme di denaro in mano del Governo italiano, visto che in passato i fondi raccolti per il terremoto della Calabria e per il nubifragio della Liguria erano stati utilizzati a fini elettorali. Sarebbe stato più opportuno invece impegnare una parte di questi fondi per l'acquisto in Inghilterra di alloggi prefabbricati²⁷, e inviare il resto direttamente ai

e Nota di Edward R a Sir E.Grey, tutti in data del 29.12.1908, in FO 371/470, ed anche telegramma del *War Office* all'*High Commissioner*, 30.1.1909, e nota del *War Office* al *Foreign Office*, 1.1.1909, ambedue in FO 371/681.

²⁶ Relazione di Delmé-Radcliffe del 22.4.1909, cit.

²⁷ Che dal terremoto potessero derivare affari per le industrie inglesi dei prefabbricati era stato fatto presente al *Foreign Office* dal rappresentante della *British Chamber of Commerce* di Genova. Cfr. Minuta del *Foreign Office*, 5.1.1909, in FO 371/681. In effetti alcune casette di legno prefabbricate vennero date agli inglesi residenti a Messina, per i quali fu anche acquistato il terreno per edificarle; mentre a Catona, per ricordare il lavoro

vari comitati internazionali di soccorso che erano stati istituiti nelle città in cui erano affluiti in maggior numero i terremotati per essere smistati in altre parti del paese²⁸. Veniva sollevato anche il problema della copertura delle spese sostenute per approntare le operazioni di soccorso. In particolare, il Governatore di Malta aveva fatto capire che se l'Isola avesse dovuto fornire altri rifornimenti sarebbe stato necessario richiederne il pagamento al Governo Italiano, dato che i Maltesi erano già stati pesantemente tassati per approvvigionare le prime navi inviate²⁹. Fu subito evidente, infatti, che l'intervento d'emergenza deciso a Malta, prolungandosi nel tempo, avrebbe comportato in termini finanziari una spesa considerevole. Solo il costo del cibo e delle scorte mediche consegnate agli italiani ammontavano a 7.547 sterline (8 scellini e 10 pence). C'erano poi da considerare le spese relative all'impiego delle navi e del personale inviato sul luogo della catastrofe e che evidentemente sarebbero state di gran lunga superiori³⁰. Tutte queste spese andavano fatte rientrare nel bilancio dello Stato o avrebbero dovuto essere rimborsate dal Governo Italiano, al quale la Gran Bretagna aveva già fatto una sostanziosa donazione? Il timore che a

di soccorso prestato dalla Flotta inglese e dall'Ospedale Militare da Campo, venne costruito una specie di villaggio modello composto da 20 costruzioni di legno capaci di ospitare tre unità familiari e 15 casette unifamiliari per i ceti più benestanti. Cfr. Relazione di Delmé-Radcliffe cit.

²⁸ I consoli di Napoli e di Palermo avevano richiesto al Foreign Office di fare inviare i fondi raccolti in Gran Bretagna direttamente ai Comitati internazionali di soccorso istituiti in quelle città ad iniziativa dei consoli inglese, austriaco, tedesco e svizzero. Cfr. Telegramma del Consolato di Napoli, 5.1.1909, e quello di Sir R. Rodd a Sir E. Grey, 6.1.1909, ambedue in FO 371/681.

²⁹ Cfr. Telegramma di Sir R. Rodd al Foreign Office, 4.1.1909 in FO 371/681

³⁰ Cfr. Relazione di Delmé-Radcliffe cit.

Londra potesse farsi strada l'opinione che il conto per gli aiuti inviati dovesse essere presentato agli italiani faceva stare in ansia l'ambasciatore Sir Rennell Rodd, il quale il 4 gennaio suggeriva al Foreign Office che forse sarebbe stato meglio destinare a tale scopo parte dei fondi raccolti con l'appello del Sindaco di Londra³¹. Gli italiani avevano infatti accolto con grande entusiasmo e gratitudine gli aiuti inviati da Malta per cui chiedere successivamente il pagamento per ciò che era stato interpretato come un gesto umanitario di grande generosità sarebbe apparso miserabile e meschino, e avrebbe avuto un effetto negativo sull'opinione pubblica italiana. Ma le ripetute sollecitazioni di Sir Rennell Rodd per avere una conferma della copertura delle spese da parte del Governo di Sua Maestà restarono a lungo senza risposta. Solo nella seconda metà di febbraio, infatti, giunse a Roma la tanto attesa approvazione ufficiale da Londra di considerare le scorte sbarcate nelle zone terremotate quale un dono dell'Inghilterra al popolo italiano³².

Se nella fase iniziale le operazioni di soccorso erano state compromesse dalla mancanza di organizzazione e di metodo, successivamente erano state ostacolate dallo spirito burocratico e dalla riluttanza a prendere iniziative o ad accettare responsabilità delle autorità locali italiane che

³¹ Cfr. Telegramma di Sir R.Rodd cit.

³² Il 15 febbraio dall'Admiralty veniva comunicato al Foreign Office che il Treasury aveva approvato di includere nel bilancio pubblico le spese sostenute dalla Royal Navy per portare soccorso ai terremotati. L'ambasciatore a Roma poteva quindi essere rassicurato che non sarebbe stata inoltrata al Governo italiano alcuna richiesta di rimborso. Cfr. Lettera dell'Admiralty all'Under Secretary of State, FO, 15.2.1909, e anche telegrammi del Foreign Office all'Ambasciata a Roma e al Governo italiano del 17 e 20.2.1909, tutti in FO 371/682.

avevano il controllo delle zone terremotate. L'ambasciatore inglese aveva sperato che l'obbligo morale imposto agli stranieri d'integrare il lavoro delle autorità italiane sarebbe finito dopo i primi giorni, invece l'enorme quantità d'individui improvvisamente dipendenti dalla pubblica carità per le più semplici necessità della vita aveva posto un problema che l'amministrazione italiana non era stata in grado d'affrontare da sola³³. Man mano che i giorni passavano, l'emergenza divenne sempre più un fatto politico per i colletti bianchi che ne reggevano ormai le fila. Non mancarono di sorgere conflitti anche sul luogo della catastrofe a causa della gelosia di alcuni funzionari italiani che avevano preso il controllo delle zone terremotate e che mostravano di essere gelosi della abilità della marina inglese e russa nel fornire cure mediche in condizioni avverse, forse perché consapevoli di non essere in grado di garantire, da soli, una così efficiente assistenza³⁴. Le notizie che giungevano dall'Italia facevano crescere l'ansietà dei donatori inglesi che le loro offerte andassero il più direttamente possibile ai bisognosi, per cui il 6 gennaio l'ambasciatore inglese suggeriva a Londra di sospendere per il momento l'invio di denaro al Comitato Nazionale Italiano. Poiché erano rimaste ancora da utilizzare 50.000 sterline del *Mansion House Fund*, l'ambasciatore inglese organizzò a Roma un comitato, con l'approvazione del Sindaco di Londra, per amministrare una parte di questi fondi e cooperare con i comitati locali sulla scena del disastro per la distribuzione

³³ Cfr. Lettera di Sir R. Rodd al Foreign Office, 25.1.1909, in FO 371/682.

³⁴ Molto interessanti, a proposito, i rapporti dei capitani delle varie navi della Marina inglese acclusi al Rapporto di Curzon-Howe, cit. Essi offrono una vivida testimonianza dello stato degli affari che fece seguito al terremoto, e al tempo stesso mettono in evidenza la condotta degli ufficiali inglesi che dovettero lottare contro la gelosia delle autorità italiane e l'apatia degli abitanti.

delle necessità più urgenti³⁵. C'era del resto l'esigenza di prestare aiuto agli inglesi residenti a Messina che erano sopravvissuti al disastro. Complessivamente 100 persone di nazionalità britannica avevano bisogno di essere assistite perché nel terremoto avevano perso oltre ai loro cari anche tutti i loro averi. Ad essi sarebbero stati assegnati dei finanziamenti a seconda delle esigenze individuali. I fondi stanziati per coloro che erano rimasti orfani in giovane età, o per le persone anziane che non erano in grado di badare da sole alle proprie finanze, sarebbero stati amministrati da un Public Trustee con sede a Londra, in modo da garantire loro una entrata annuale³⁶.

7. Conclusioni

Non era ancora scemato l'entusiasmo umanitario di coloro che, provenienti da varie nazioni, avevano altruisticamente prestato la loro opera per scavare tra le macerie e portare sollievo ai sopravvissuti, che l'atmosfera internazionale tornava di nuovo ad essere inquinata. A gennaio, un articolo apparso su un giornale di Vienna richiamava

³⁵ Cfr. Telegramma di Sir R.Rodd del 6.1.1909 e Lettera di Sir R.Rodd al F.O. del 25.1.1909, cit.

³⁶ Ibidem e anche Lettera di R. Rodd a Lord Major of London del 14.1.1909 in FO 371/681. L'Ambasciatore faceva al Sindaco di Londra il seguente rendiconto dei fondi già distribuiti:

| | | |
|---|-----------|---|
| £ | 65.000.00 | Fondo centrale di soccorso del Duca d'Aosta |
| | 1.000.00 | da Malta per Siracusa |
| | 2.000.00 | International Aid Committee di Napoli |
| | 500.00 | British Volunteer Ambulance di Catania |
| | 500.00 | Consolato di Palermo |
| | 2.000.00 | dall'Ambasciatore inviati: £500.00 a Catania 100.00 al Duca di Bronte a Maletto, £300.00 al Vice-Console di Taormina e il resto al Vice-Console di Messina. |

alla dura realtà: prendendo spunto dal terremoto del 28 dicembre il *Danzer's Armes Zeitung*, ispirato dal Capo di Stato Maggiore austriaco Gen. Conrad, chiedeva la guerra preventiva contro l'Italia. "L'Austria deve profittare della grande sventura che paralizzierà le forze dell'Italia per molti mesi dopo averle rapito centinaia di migliaia di esistenze e distrutto un miliardo di patrimonio nazionale. Dal punto di vista umano la catastrofe ci riempie di pietà sincera e profonda; ma la politica un mestiere brutale, e noi dobbiamo trarre freddamente partito dal terremoto di Messina come di una circostanza a noi vantaggiosa"³⁷. Per fortuna, il Governo austriaco non colse l'invito, ma l'articolista del *Danzer's Armees Zeitung* non fu il solo a pensare che si dovesse trarre profitto dal terremoto di Messina.

Se indiscusso che l'intervento inglese fu dettato da una sincera solidarietà per la popolazione afflitta e apprensione per i residenti inglesi presenti nel luogo della catastrofe, tuttavia è un dato di fatto che l'Inghilterra, e in particolare il governo liberale di Asquit, trasse notevoli vantaggi in termini di prestigio e simpatia internazionali. Ancora il 19 febbraio, nel suo discorso d'apertura del Parlamento dopo l'interruzione delle festività natalizie, Sua Maestà il Re Edoardo VII d'Inghilterra richiamava con compiacimento l'intervento inglese nel terremoto di Messina per sottolineare l'amicizia che legava il suo paese al popolo italiano: "La notizia del disastroso terremoto che accadde di recente in Sicilia e Calabria fece appello ai più profondi sentimenti di compassione per la popolazione afflitta. Da parte degli ufficiali e degli uomini della mia flotta si prestò assistenza,

³⁷ Citazione riportata da ALBERTINI, *Le origini della guerra del 1914*, Milano, 1942, vol.I, p.232.

e le scorte navali e militari del Mediterraneo vennero utilizzate per gli aiuti ai sofferenti. Sono lieto che il mio popolo abbia mostrato la sua solidarietà all'amica nazione d'Italia in questa terribile calamità". Rapporti d'amicizia che venivano ribaditi anche dal liberale Francis Rogers, incaricato di ringraziare il Re per il suo intervento in Parlamento: "Noi nel nostro paese siamo stati per anni uniti al popolo d'Italia da legami di amicizia e simpatia. Le zone colpite sono alcune delle più famose nella Storia quali culle dell'arte, dei primi scambi commerciali e dell'antica civiltà. Per queste ragioni, come anche per motivi generali, il Parlamento sarà, io credo, lieto di ricordare che nel momento del loro dolore gli italiani ricevettero così tempestiva e sostanziosa assistenza dalla Marina inglese e dalla Marina mercantile britannica". Con queste parole, ufficialmente, si riscattava il Governo e l'Inghilterra per il mancato intervento in Giamaica, ma si cominciavano anche a gettare i ponti per l'instaurarsi di nuovi schieramenti di potenza in Europa³⁸.

L'ondata di solidarietà manifestatasi in Inghilterra e nelle sue dipendenze nei confronti della nazione italiana era stata profondamente apprezzata in Italia, e rendeva ripugnante all'istinto degli italiani l'idea di essere forzati a schierarsi nel campo opposto a quello inglese dalle clausole della Triplice Alleanza. Inoltre, l'altruistico comportamento mostrato dai marinai russi nel prestare i primi soccorsi a Messina aveva rafforzato molto i sentimenti di cordialità mostrati negli ultimi tempi dagli italiani nei confronti della Russia. Tuttavia, difficilmente l'Italia avrebbe potuto offrire un'appropriato appoggio a Gran Bretagna,

³⁸ Citazioni riportate da J. W. WILSON e R. PERKINS, op. cit., p.65.

Francia e Russia in caso di guerra. Dal punto di vista strategico, infatti, il terremoto aveva messo a nudo i punti deboli dell'Italia. Esso era stato come una prova generale di carattere pratico sia del potenziale navale e militare, che delle capacità delle organizzazioni sociali e amministrative del paese a fronteggiare una grave emergenza.

“Sotto molti aspetti la mobilitazione dell'esercito, della marina, del comando generale, dei X, XI e XII corpi d'armata, e dei servizi di comunicazione dell'Italia del Sud (fu) paragonabile a quella di una vera guerra”, e per un'osservatore straniero, quale l'attaché militare inglese fu molto più illuminante “di quanto avrebbero potuto essere delle pure manovre militari in tempo di pace”³⁹. Rimasto più di un mese a diretto contatto con lo staff del quartier generale italiano, il Colonnello Delmé-Radcliffe aveva avuto modo di osservare certe caratteristiche inerenti al comportamento degli Italiani che, ancora per molti anni a venire, i funzionari del Foreign Office e del War Office avrebbero tenuto in considerazione per valutare l'Italia quale un fattore dell'equilibrio europeo⁴⁰.

³⁹ Dopo la partenza del *Minerva*, sul quale aveva alloggiato fino al 4 gennaio, il Colonnello Delmé-Radcliffe fu ospite del Comandante in Capo e Plenipotenziario Generale Mazza in una cabina a bordo dei vapori *Sardegna* e *Duca di Genova* fino al 25 gennaio 1909, giorno del suo rientro definitivo a Roma. Cfr. Colonnello Delmé-Radcliffe a Sir Rennel Rood, 22.4.1909, riprodotto in appendice.

⁴⁰ Nel suo rapporto preliminare all'ambasciatore il Colonnello Delmé-Radcliffe aveva evidenziato fra l'altro che nel caso fosse stato necessario lavorare come alleati con le forze militari e navali italiane, la collaborazione dei comandanti italiani non sarebbe stata molto valida perché, nonostante la loro gelosia verso gli stranieri, essi erano sempre pronti ad appoggiarsi a qualcuno che s'assumesse la responsabilità di decidere per loro. Inoltre, gli ufficiali italiani di tutti i ranghi erano incapaci di comandare con calma e fermezza: mentre i soldati comuni, pur essendo volenterosi, stavano ad aspettare gli ordini anche per svolgere la più piccola mansione e tendevano a mettere in discussione gli ordini ricevuti dai loro superiori. Ibidem.

La debolezza militare e navale della giovane nazione italiana, brutalmente evidenziata dalla catastrofe, faceva concludere ai diplomatici inglesi che difficilmente l'Italia avrebbe modificato i termini del suo rapporto con l'Austria e la Germania. Restavano però incomprensibili le ragioni per le quali questi due paesi volevano l'Italia nella Triplice Alleanza. Comunque, secondo l'ambasciatore inglese in Italia, dal punto di vista degli interessi inglesi e francesi era un bene che essa vi continuasse a partecipare, essendo un fattore di debolezza⁴¹.

⁴¹ Cfr. Sir Rennel Rodd Annual Report for 1908, 22.3.1909.