

Almeno cinque navi mercantili hanno avuto per nome “BRINDISI”: per ultima la “ESPRESSO BRINDISI”

Gianfranco Perri

L'avverbio “almeno” credo sia doveroso, considerando il carattere per lo più casuale delle circostanze che mi hanno portato a scoprire la trascorsa esistenza delle cinque navi mercantili che nella storia hanno portato il nome “Brindisi” e di cui tratto in questo scritto. Voglio dire, cioè, che non si può certamente escludere che anche altre navi mercantili regolarmente registrate – oltre alle due militari della Regia Marina di cui qualche tempo fa scrissi su il7 MAGAZINE del 17 luglio 2021 – abbiano avuto per nome “Brindisi”, ma le ricerche fin qui condotte non me le hanno segnalate. Magari qualche lettore mi potrebbe venire incontro e segnalarmi tale eventuale ulteriore esistenza, proprio come è accaduto con la quinta delle navi mercantili di cui qui commento, la “Espresso Brindisi” che non avevo riportato nel mio precedente articolo scritto l'anno scorso sullo stesso argomento su il7 MAGAZINE del 15 novembre 2024.

Me l'ha segnalata mio cugino Silvio Serse, ottimo Capitano di macchine dell'Istituto Nautico Carnaro di Brindisi, che ha navigato con tale importante ruolo per all'incirca una decina d'anni e per qualche mese proprio sulla “Espresso Brindisi”, una motonave passeggeri italiana che ha avuto una vita molto breve e, forse anche per questo motivo, su di essa sono molto scarse e difficilmente reperibili dati e notizie. Ma alla fine l'insistente mia ricerca è stata ricompensata da buoni risultati, alcuni dei quali certamente interessanti.

Ebbene, si tratta di cinque navi di cui quattro italiane, o comunque appartenenti a società di navigazione di bandiera italiana e una appartenente, invece, a una società di navigazione di bandiera britannica. Le cinque navi furono varate nell'arco di esattamente cento anni, rispettivamente negli anni: 1865, quella della “Società Italiana di Navigazione Adriatico-Orientale”; 1880 quella della “Peninsular & Oriental Steam Navigation Company”; 1895, quella della “Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia”; 1931 quella della “Adriatica Società Anonima di Navigazione” e 1965 quella della “Hellenic Adriatic Lines S.r.l. di Brindisi”.

Già nel XVIII secolo, la rivoluzione industriale aveva lanciato dall'Inghilterra al resto del mondo le macchine a vapore e queste avevano presto cominciato a dominare anche nel campo dei trasporti, quelli terrestri prima e subito dopo quelli acquatici, a integrazione e quindi in sostituzione delle vele, mediante la locomozione a ruota con pale, specialmente sui laghi e sui grandi fiumi nordamericani, ma anche sui mari. Poi, intorno alla metà dell'800, con l'invenzione dell'elica, a integrazione e quindi in sostituzione della ruota a pale, la locomozione acquatica a vapore cominciò a prevalere anche sul mare e presto dominò in tutto il mondo l'industria navale con l'accoppiata elica-ferro in sostituzione della plurimillennaria accoppiata vela-legno. Nel 1843, il “*Great Britain*” con scafo in ferro, fu il primo grande piroscifo con propulsione a elica a solcare gli oceani e già nel 1875 erano rimasti solo tre paesi, Canada, Norvegia e Italia, che costruivano ancora grandi navi a vela. L'uso dominante del ferro, inoltre, eliminando gradualmente la dipendenza dal legno, determinò che negli ultimi decenni di quel XIX secolo la maggior parte delle nuove navi mercantili si costruissero sempre più non in America, ma in Europa, e più specificamente in Inghilterra: fu quella, a cavallo dei secoli XIX e XX, l'epopea delle navi a vapore, i piroscifi a vapore, i “vapori”.

Il Italia, con la nascita del nuovo regno nel 1861, il governo predispose l'accorpamento di tutte le flotte mercantili preunitarie: la sardo-piemontese, la toscana, la pontificia e la più potente borbonica. Così, tra il 1861 ed il 1900, iniziarono via via ad operare vari gruppi armatoriali e tra i più grandi: la Compagnia delle Due Sicilie di Napoli, la Navigazione Puglia di Bari, la Peirano, la Raggio, la Lavarello, l'Italo Platense, la Cerruti, la Navigazione a Vapore La Veloce, la Trinacria; la Siculo-Americana di Palermo; la Adriatico-Orientale; la Navigazione Generale Italiana, sorta dall'unione tra la Rubattino e la Florio; e altre ancora. Fin quasi alla fine dell'800, in Italia le navi mercantili a vela prevalsero, per numero, su quelle a sistema misto con vela e propulsione a vapore o esclusivamente a vapore, ma già a partire dall'ultimo decennio del secolo i grandi piroscifi mercantili, arrivati nel 1890 a quota 142, superarono nettamente i grandi velieri, che nel frattempo erano scesi a sole 42 unità.

Lo Steamboat “Brindisi” della Società Anonima Italiana di Navigazione Adriatico-Orientale

«...Da Napoli, proseguendo poi in treno fino a Benevento e Santo Spirito e quindi attraversando gli Appennini in un suggestivo percorso notturno alternando il treno con una diligenza trainata da sei cavalli fino a Foggia, domenica 3 gennaio 1869 presi il treno diretto a Brindisi. Alle 11:30 del mattino, dopo una piacevole corsa lungo una ricca campagna verde pianeggiante con a levante tanti paesini bianchi che brillavano contro il blu scuro dell'Adriatico, arrivammo finalmente a Brindisi. Una mezza dozzina di zatteroni forniti di draghe a vapore stavano raschiando vigorosamente il fondo dello stretto canale d'entrata al porto, trattando di ripulirlo per così restituirlo all'antica vita. A Brindisi il sole risplende più bello che altrove, come testimoniato dalla luce fulgente e dal colore che assumono al

tramonto le rive e le vele delle barche da pesca che rientrano in porto. Al seguente giorno provai a rappresentare il tutto in un bozzetto, ma non mi riuscì di farlo così luminoso. Alle 4 del pomeriggio di lunedì 4 gennaio 1869 salii a bordo del vapore "BRINDISI" e alle 9 p.m. esatte prendemmo mare. Lungo le coste di Arcadia dopo aver superato le isole ioniche di Corfù, Lefkada, Cefalonia, Zante e infine Candia, l'8 gennaio arrivammo ad Alessandria d'Egitto.» [Sanford R. Gifford, paesaggista americano autore del famoso oleo "Barche da pesca entrando nel porto di Brindisi": - vedi il mio articolo su il7 MAGAZINE del 23 aprile 2021]

«...I quattro piroscafi – the "BRINDISI", the Principe Carignano and the Principe Tommaso – impiegati sulla linea da Brindisi ad Alessandria, sulla distanza di 954 miglia che percorrono in ottantadue ore o meno, sono quelli appartenenti alla "Società Anonima Italiana di Navigazione Adriatico-Orientale" fondata Charles Hill nel 1863. Sono fabbricati in Gran Bretagna dalla ditta "Palmer's Shipbuilding and Ironworks Company". Hanno lo scafo in ferro da 980 tonnellate, sono lunghi 250 piedi e larghi 28 piedi e sono forniti da motori di 280 HP. I comandanti e gli equipaggi sono tutti italiani – la maggior parte provenienti dall'ottima marina borbonica – mentre gli ingegneri di bordo sono inglesi. I vapori hanno alloggi per settanta passeggeri di prima classe e settanta di seconda classe; il prezzo del biglietto di prima classe, comprensivo di pasti, è di 275 franchi, o circa £11. I viaggi marittimi partono da Venezia alle tre di ogni sabato pomeriggio, arrivando a Brindisi il lunedì mattina. Partono da Brindisi alle nove di ogni lunedì sera e arrivano ad Alessandria il venerdì mattina. Iniziano il loro viaggio di ritorno da Alessandria ogni domenica mattina. Gli orari di arrivo e partenza in Alessandria delle navi da e per Brindisi corrispondono sempre alle date delle poste indiane. Le notizie indiane che si pubblicano sui giornali londinesi sono quasi tutte ricavate da lettere e giornali che ci giungono per la via di Brindisi, ben prima di quanto ci potrebbero arrivare se giungessero per la via di Marsiglia. ["The Brindisi and Alexandria steamboats" - The Illustrated London News - 20 febbraio 1869]

«...In quel 1869, la via di Brindisi sarebbe diventata la rotta preferita dai viaggiatori inglesi e così, il 1° marzo arrivò a Brindisi col treno diretto da Londra, una compagnia di ventuno signore e signori inglesi, fermandosi all'Hotel d'Angleterre per poi, dopo breve dimora, ripartire via nave per l'Egitto. Era già la seconda spedizione per l'Egitto dell'agenzia Cook di Londra sul tragitto via Brindisi, e ne sarebbero seguite molte altre. Al ritorno, sulla tratta per mare, il 25 marzo 1869, dopo 89 ore di viaggio, tempo più lungo dell'usuale a causa di una burrasca, giungeva nel porto di Brindisi proveniente da Alessandria d'Egitto il piroscafo italiano "BRINDISI" della Società Anonima Italiana di Navigazione Adriatico-Orientale portando 22 passeggeri, tra cui undici ufficiali inglesi.» ["Cronica giornaliera delle province napoletane dal 10 marzo al 31 dicembre 1869" di C. De Sterlich - Stab. Tip. Belle Arti, Napoli 1869]

Il Vapore "Brindisi" della Peninsular & Oriental Steam Navigation Company

Nel settembre del 1880 nei cantieri "W. Doxford & Sons" di Sunderland, nell'Inghilterra nordorientale, fu varato lo steamboat "BRINDISI" su commessa della "Peninsular & Oriental Steam Navigation Company" (P&O), la storica società che sarebbe stata quella della Valigia delle Indie, fondata a Londra nel già lontano 1837.

Queste le specifiche tecniche della nave: scafo in ferro; stazza di 2262 tonnellate; lunghezza di 109,77 metri; larghezza 12,20 metri e immersione di 7,10 metri. La propulsione con un asse d'elica era fornita da una motrice a vapore con duplice espansione: 2 cilindri di 122&2135 millimetri e corsa di 138 millimetri, per una potenza di 550 HP.

Il vapore "BRINDISI" operò per la P&O al comando dei capitani: Lee dal 1882 al 1883, Reaves dal 1883 al 1884 e Hassell fino a tutto il 1889. Nel 1890 il piroscafo fu ceduto alla società russa "G. P. Denbigh" di Vladivostok e cambiò il nome a "Dalny Vostok". Nel 1904 passò in proprietà alla società giapponese "Tamesuke Ohonishi" di Osaka e nell'anno 1906 fu avviato alla demolizione.

Alla pagina 8 del "The Sydney Morning Herald" del 2 maggio 1889, si legge, sotto il titolo "The Steamer BRINDISI": «Il piroscafo "BRINDISI" della compagnia P. & O. avrebbe dovuto seguire con il suo carico il Paremma, via Capo ma, come si ricorderà, un telegramma affermava che l'operazione era stata annullata. Inizialmente la notizia era stata che il suo scarico era stato ordinato dalla Camera di Commercio, ma successivamente era giunta una rettifica dicendo che l'ordine era arrivato dalla compagnia P. & O. a causa che gli incentivi per inviare il carico erano stati considerati insufficienti. Il giornale Europeo del 28 aprile scorso, invece, dice: "Proprio mentre il piroscafo Brindisi della compagnia P. & O., che dopo aver caricato parte del carico di ferro ad Anversa e aver completato il carico con altra merce nei Royal Albert Docks di Londra per l'Australia via Capo, era già in fase di partenza, gli ufficiali della Camera di Commercio hanno fermato la nave e ordinato di trasferire il carico su un'altra nave, cosa che è attualmente in corso nel porto di Albert. Sia i funzionari della P. & O. che gli ufficiali della Camera di Commercio rifiutano di fornire informazioni sulla ragione di questa decisione, che ovviamente comporta grandi spese e notevoli ritardi per la compagnia P. & O." Apparentemente, quando è uscito questo rapporto sul giornale Europeo, la dichiarazione che l'alterazione della situazione era dovuta all'azione dei proprietari della nave non era ancora stata resa pubblica.»

Il Piroscalo "Brindisi" della Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia

Il piroscafo "*BRINDISI*" fu costruito presso il cantiere navale "Fratelli Orlando & Company" di Livorno su commissione della "Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia" di Bari e fu varato il 25 febbraio 1895. Queste le specifiche tecniche della nave: scafo in ferro; stazza di 893 tonnellate; lunghezza di 59,60 metri; larghezza 8,40 metri. La propulsione con un asse d'elica era fornita da una motrice a vapore con triplice espansione da 3 cilindri per una potenza di 220 HP.

Dopo l'effimera esperienza di una prima compagnia barese di navigazione a vapore, sorta nel 1875 ed esauritasi in pochi anni con l'acquisto di un unico piccolo vapore, il "Bari", utilizzato per il solo trasporto di merci nell'Adriatico, nel febbraio 1876, nacque la "Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia", con l'obiettivo di realizzare il trasporto marittimo delle merci ed occorrendo anche quello di passeggeri. La società barese ebbe un buon successo: nel giro dei primi dieci anni si dotò di ben sette vapori e nel 1890 commissionò due grandi vapori per le traversate transoceaniche, il "Calabro" e il "Messapia".

Il vapore "*BRINDISI*" servì per molti anni come nave postale e per passeggeri sulle rotte dell'Adriatico meridionale e quando l'Italia, nel 1915, entrò nella Prima guerra mondiale, fu da subito requisito dalla Regia Marina Italiana.

Il giorno di Natale del 1915, il "*BRINDISI*", carico di cibo e forniture mediche e con 425 reclute montenegrine che erano da poco giunte in Italia provenienti da Halifax-Canada, salpò da Napoli diretto a San Giovanni di Medua, in Albania, al comando del Capitano di lungo corso Domenico Milella e scortato da quattro torpediniere italiane, accompagnate dal piroscafo "Città di Bari".

Il giorno dell'epifania, il 6 gennaio 1916, alle 8 del mattino, quando la nave giunta alla sua meta si trovava a circa cinquecento metri dalla riva al largo di Monte San Giovanni, si produsse una potente detonazione soffocata e un enorme getto d'acqua si innalzò sopra la nave, mentre un denso fumo nero iniziò ad avvolgerla. Lo scafo era entrato in collisione con una mina facendola esplodere proprio mentre era stato dato il segnale per le preparazioni allo sbarco, facendo sì che la maggior parte dei passeggeri scendesse in stiva per sistemare i propri bagagli. La nave affondò molto rapidamente, in pochi minuti, vicino alla costa nord albanese che all'epoca era sotto il controllo degli eserciti serbo e montenegrino.

Il Capitano Milella testimoniò che a causa dell'esplosione e del conseguente danneggiamento delle macchine non gli fu possibile manovrare verso la vicina spiaggia, e per il panico che sopraggiunse a bordo, non fu neppure possibile mettere a mare le scialuppe di salvataggio, per cui fu costretto a dichiarare il "si salvi chi può". L'equipaggio del "*BRINDISI*" e gli altri naufraghi furono soccorsi in mare dal piroscafo "Città di Bari" che li seguiva, mentre il relitto della nave colava a picco adagiandosi a una profondità tra 13 e 9 metri, orientato a 95° Est.

La mina era stata collocata in mare dal sommergibile tedesco "UC-14", che uscendo da Cattaro il 4 gennaio aveva fatto uno sbarramento di mine davanti a Capo Linguetta, quello stesso sbarramento sul quale due giorni dopo il "*BRINDISI*" rimase colpito anche l'incrociatore ausiliario "Città di Palermo". Lo stesso famigerato "UC-14" che nel seguente dicembre avrebbe fatto affondare la nave corazzata "Regina Margherita" nella vicina baia di Valona. Il tragico evento del piroscafo "*BRINDISI*" divenne da subito noto come la Tragedia di Medua – Medovska tragedija – dal nome del porto più vicino al punto dell'affondamento, conosciuto come Medova nelle lingue slave meridionali, Shëngjin in albanese e San Giovanni di Medua in italiano.

Al momento dell'incidente, a bordo del piroscafo "BRINDISI" c'erano 553 passeggeri. In tutto persero tragicamente la vita 401 di loro, di cui 389 volontari montenegrini e 12 membri della missione della Croce Rossa Americana-Ceca che li accompagnavano, la maggior parte di loro incapaci di nuotare. Perirono anche tre membri dell'equipaggio italiano e dei passeggeri si salvarono solamente 150 volontari e due membri della missione della Croce Rossa. Si trattò di una delle più grandi tragedie marittime della Prima guerra mondiale e la più grande perdita di montenegrini in un solo giorno di guerra.

La maggior parte delle vittime dell'affondamento del piroscafo "*BRINDISI*" fu sepolta nella tomba nazionale montenegrina della Prima guerra mondiale, chiamata "Tomba Blu" e nel 1939 fu eretto un monumento a loro ricordo. Il monumento si trova in una piazza della città di Cetinje, di fronte alla storica chiesa di Vlaška. Progettato e creato dallo scultore serbo Risto Stijović (1912-1974), si denomina "Lovčenska vila" – la fata di Lovcensk: una figura femminile in bronzo, a grandezza naturale, tiene in mano una spada puntata verso il cielo, ed è montata su un piedistallo di marmo corredato da importanti bassorilievi in ottone su ognuno dei quattro lati.

La Motonave “Brindisi” della Adriatica Società Anonima di Navigazione

Alla stessa "Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia" di Bari appartenne per qualche mese anche un'altra nave mercantile con lo stesso nome della città adriatica: la motonave “BRINDISI” che fu commissionata ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico siti nel porto di Monfalcone.

Impostata il 15 dicembre 1930, la motonave passeggeri “BRINDISI” fu varata il 15 giugno 1931 ed entrò in servizio il 27 luglio. Con 78,50 metri di lunghezza e 12,20 di larghezza, aveva un'altezza di 7 metri e mezzo, con un dislocamento netto di 1.073 tonnellate e lordo di 1.976. La propulsione era affidata a 2 motori diesel Fiat con 3.300 HP di potenza totale. Con 2 eliche raggiungeva la velocità di 14,5 nodi, aveva 4 stive di 1.722 metri cubi per una capacità di carico di 1.231 tonnellate e trasportava nelle cabine fino a 72 passeggeri.

Dopo pochi mesi di servizio, il 25 dicembre 1931, la “BRINDISI” s'incagliò nei pressi di Pasmán, un'isola dell'attuale Croazia, riportando comunque solo danni lievi e potendo essere agevolmente disincagliata. Il 21 marzo 1932 la società di navigazione pugliese di Bari confluì nella "Società di Navigazione San Marco di Venezia", che in seguito divenne la "Adriatica Società Anonima di Navigazione", e la motonave “BRINDISI” fu principalmente impiegata su varie rotte tra Venezia la Dalmazia e l'Albania, specificamente sulle tratte Venezia-Trieste-Pola-Lussinpiccolo-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa-Cattaro-Antivari-San Giovanni-Durazzo-Valona-Brindisi-Monopoli-Bari-Molfetta-Barletta.

Il 20 maggio 1940, poche settimane prima dell'entrata dell'Italia nella Seconda guerra mondiale, la motonave “BRINDISI” venne posta in disarmo a Bari, dove fu sottoposta a lavori di conversione in incrociatore ausiliario, imbarcando un armamento composto da 2 cannoni da 102 mm e 4 mitragliere da 13 mm, nonché da attrezzature per la posa di 60 mine. Consegnato ufficialmente dalla Regia Marina il 16 giugno 1940, a Brindisi, sua città eponima, il nuovo incrociatore “BRINDISI” venne iscritto nel ruolo del Naviglio ausiliario dello Stato, e tutto il suo equipaggio venne militarizzato.

A partire dal 6 dicembre 1940 il “BRINDISI” venne adibito a compiti di scorta ai convogli tra l'Italia e l'Albania, e nel marzo 1941 venne inviato in Libia per partecipare alla posa di alcuni campi minati al largo di Tripoli. Successivamente l'unità ritornò ad operare sulle rotte verso l'Albania e la Grecia, con funzioni di scorta.

Il 20 maggio 1941 l'incrociatore salpò da Brindisi, in unione con il cacciatorpediniere “Mirabello”, per scortare a Patrasso 4 unità mercantili. All'alba del 21 maggio il “Mirabello” avvistò l'esplosione della cannoniera “Matteucci” che era salata su una mina e si avvicinò per prestare soccorso, ma urtò a sua volta una mina perdendo la prua e, dopo inutili tentativi di salvare la nave, l'equipaggio la dovette autoaffondare. Il “BRINDISI”, che scortava, recuperò 63 naufraghi componenti dell'equipaggio, mentre gli altri raggiunsero la riva a nuoto o vennero raccolti da altre unità.

Il 9 gennaio 1942 l'incrociatore lasciò nuovamente Brindisi diretto a Patrasso, di scorta al piroscafo “Fedora”. Prima dell'alba il convoglio venne attaccato dal sommergibile britannico “Thrasher” con il lancio di quattro siluri, due dei quali centrarono il “Fedora” che affondò dopo poco più d'un'ora e mezza. Il 4 marzo 1942 il “BRINDISI” venne dislocato al Pireo, per scortare i convogli diretti a Creta, rientrando dopo qualche mese a Brindisi per essere sottoposto a lavori e ritornare in servizio il 12 novembre 1942, assegnato alle scorte per i convogli diretti in Tunisia. Il 29 novembre 1942 lasciò Biserta diretto a La Spezia, insieme alla torpediniera “Climene” e di scorta alla motonave “Città di Tunisi” e alle 10 di quella sera il sommergibile “HMS Seraph” attaccò il convoglio lanciando due siluri contro il “BRINDISI”, che venne mancato di stretta misura.

Partito da Bari alla volta di Cattaro la sera del 6 agosto 1943 al comando del capitano di fregata Loris Greco e, insieme alla torpediniera “Rosolino Pilo”, di scorta al piroscafo “Italia” adibito al trasporto truppe, il “BRINDISI” venne attaccato a 8 miglia a nord-est di Bari dal sommergibile britannico “Uproar” che gli lanciò quattro siluri, uno dei quali, alle 22:05 andò a segno in corrispondenza della stiva numero 2. Lo scoppio uccise dieci uomini ed aprì un grosso squarcio nello scafo, immobilizzando la nave. In via di rapido allagamento e con le macchine principali fuori uso, il “BRINDISI” iniziò rapidamente ad appoparsi, sino a ritrovarsi presto con la poppa sommersa fino al ponte di coperta.

L'equipaggio abbandonò per intero la nave sulle scialuppe, eccetto il comandante Greco ed altri due uomini, rimasti a bordo mentre il “BRINDISI” veniva preso a rimorchio nel tentativo di fargli raggiungere un porto. Ma il salvataggio della nave fallì dopo alcune miglia percorse a rimorchio: circa un'ora dopo il siluramento, una paratia cedette e la nave, abbandonata a nuoto dai tre militari rimasti a bordo, affondò nel giro di qualche minuto, a circa due miglia dal faro di San Cataldo. Eccezion fatta per le dieci vittime dell'esplosione del siluro, l'intero equipaggio fu salvato dai mezzi di soccorso giunti sul posto. Dopo quasi 60 anni dall'affondamento, il relitto dell'incrociatore ausiliare “BRINDISI” fu individuato sul fondo marino al largo di Bari dalla nave idrografica Ammiraglio Magnaghi, durante una campagna idrografica effettuata nel novembre del 2011.

La Motonave “Espresso Brindisi” della Hellenic Adriatic Lines S.r.l.

La motonave passeggeri “ESPRESSO BRINDISI” fu varata il 29 aprile 1965 con il nome “Stella Marina”, costruita nei cantieri navali “Rolandswerft GmbH” di Brema, nella Germania Ovest, commissionata dalla Mercantile Holding & Finance “Skagerakpilen A/S” di Eilersten, Oslo in Norvegia. Queste le sue specifiche tecniche: certificazione per 720 passeggeri; stazza lorda di 1519 tonnellate; peso morto 500 tonnellate; lunghezza totale 77,6 metri; larghezza 12,0 metri; profondità 6,6 metri; pescaggio: 3,4 metri; propulsione per una velocità di 18 nodi, con due motori diesel tipo MAN V6V22/30ATL, ognuno 4 tempi 12 cilindri V 220x300 mm e 1500 CV a 780 giri/min trasmessi tramite ingranaggio all’elica, costruiti nei cantieri Maschinenbau Augsburg-Nürnberg di Amburgo nella Germania Ovest; macchine ausiliarie 3 diesel da 134 kW ciascuna.

La “Stella Marina” fu consegnata il 29 luglio 1965 ed entrò in servizio tra Frederikstad Skagen, sulla costa nordest della Danimarca, e Kungshamn, sulla costa occidentale della Svezia. Nell’aprile 1969 fu noleggiata per sei mesi alla Northwest Hovercraft Ltd. con sede a Fleetwood, Liverpool in Scozia, e prestò servizio tra Fleetwood e l’isola Douglas. Nel 1970, il 2 luglio, la motonave fu venduta alla norvegese “Mercantile Holding & Finance Grundstads Rederi A/S” di Stavanger, Oslo e fu rinominata “Holiday Princess” e prestò servizio tra Sandefjord, sulla costa sudest della Norvegia, e Strömstad in Svezia. Nel 1971, l’8 gennaio, fu venduta alla società greca “Seaparadise Co. Ltd” del Pireo e fu rinominata “Marianna”. Nel 1974 fu venduta alla società cipriota “Platina Shipping Co. Ltd” di Famagosta, Cipro e fu rinominata “Chrysanthemum”. Iniziando il 1980 fu venduta alla società italiana “Hellenic Adriatic Lines S.r.l.” agenzia marittima di Brindisi e fu rinominata “Espresso Brindisi”.

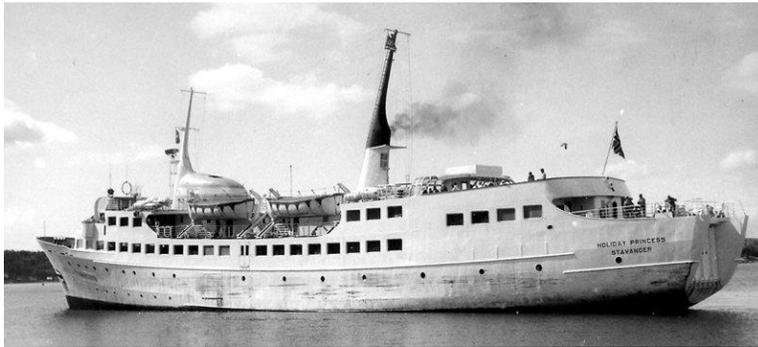
Dalla sua nuova base nel porto di Brindisi, la motonave passeggeri “ESPRESSO BRINDISI” operò solo per pochissimi anni, fra il 1980 e il 1981, sulla rotta Brindisi-Corfù-Patrasso-Corfù-Brindisi. Fin dal primo anno però, manifestò seri problemi meccanici ad uno dei motori e fu mantenuta in disarmo fino al 1981, quando fu noleggiata alla società sarda Turismar S.r.L. di Tortolì che continuò ad operarla sulla rotta Brindisi-Patrasso. Poi, nel 1982 la società proprietaria, appartenente maggioritariamente all’impresario brindisino Gaetano D’Astore proprietario del cantiere navale Balsamo, decise di venderla. Fu acquistata dal Ministero della marina mercantile del Senegal e fu rinominata “Casamance Express” operando per dodici anni tra Dakar e la regione della Casamance in Gambia, finché il 1° novembre 1994, in circostanze sconosciute, affondò al largo di Dakar.



Espresso Brindisi



Stella Marina



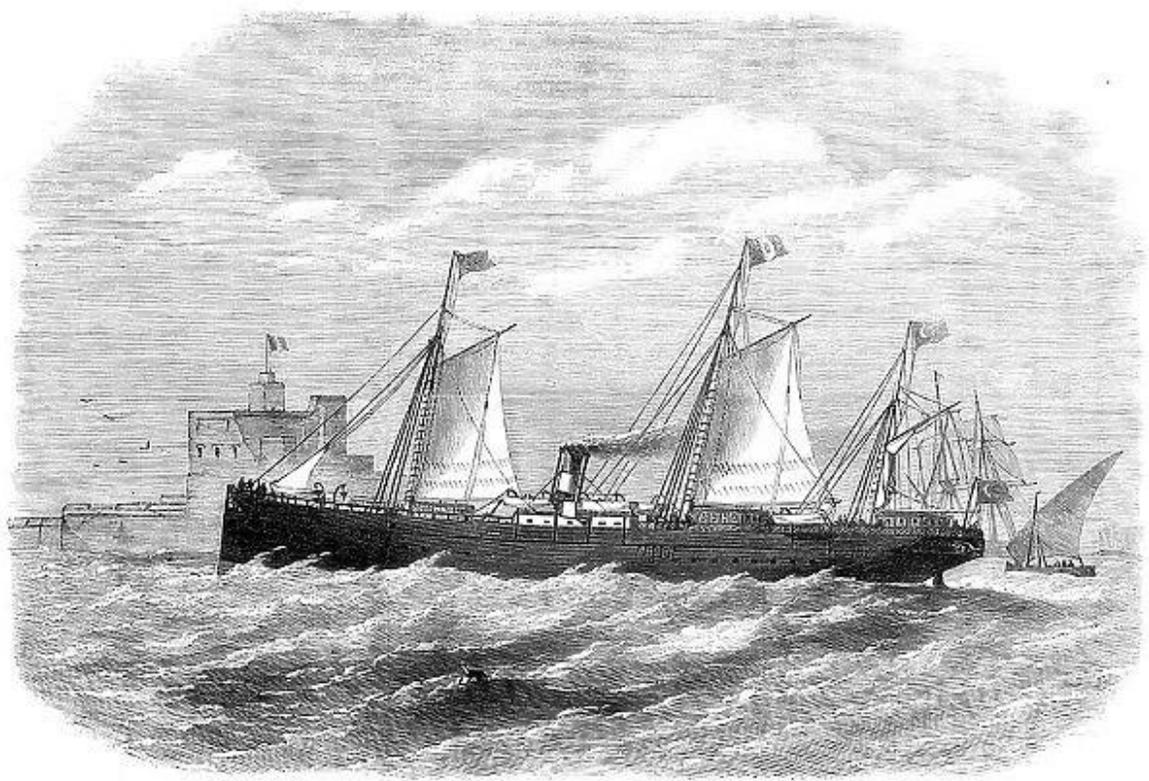
Holiday Princess



Marianna



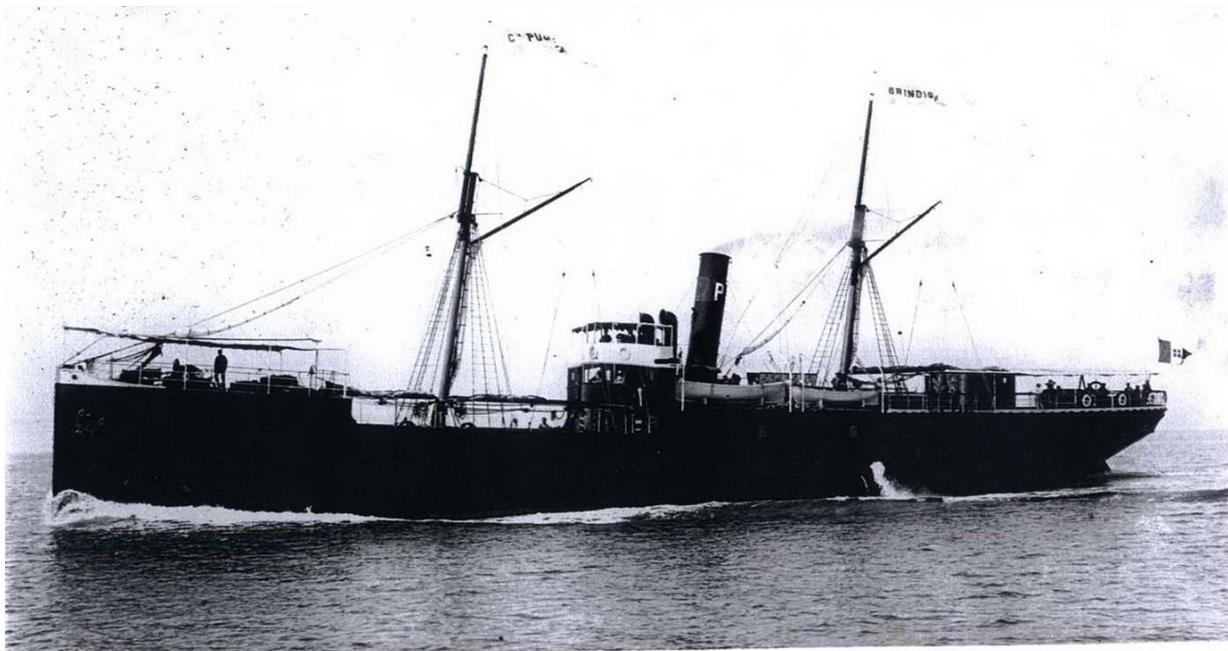
Casamance Express



Steamboat "Brindisi" an Adriatic and Oriental Company's screw-steamer of the Brindisi and Alexandria Line - 1869



Vapore "Brindisi" della Peninsular Oriental Steam Navigation Company dal 1880 al 1890



Piroscalo "Brindisi" della Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia



Motonave "Brindisi" della Adriatica Società Anonima di Navigazione

Almeno cinque navi mercantili hanno portato il nome **Brindisi**

Per ultima l'Espresso Brindisi

di **Gianfranco Perri**

L'avverbio "almeno" credo sia doveroso, considerando il carattere per lo più casuale delle circostanze che mi hanno portato a scoprire la trascorsa esistenza delle cinque navi mercantili che nella storia hanno portato il nome "Brindisi" e di cui tratto in questo scritto. Voglio dire, cioè, che non si può certamente escludere che anche altre navi mercantili regolarmente registrate – oltre alle due militari della Regia Marina di cui qualche tempo fa scrissi su *il7 MAGAZINE* del 17 luglio 2021 – abbiano avuto per nome "Brindisi", ma le ricerche fin qui condotte non me le hanno segnalate. Magari qualche lettore mi potrebbe venire incontro e segnalarmi tale eventuale ulteriore esistenza, proprio come è accaduto con la quinta delle navi mercantili di cui qui commento, la "Espresso Brindisi" che non avevo riportato nel mio precedente articolo scritto l'anno scorso sullo stesso argomento su *il7 MAGAZINE* del 15 novembre 2024.

Me l'ha segnalata mio cugino Silvio Serse, ottimo Capitano di macchine dell'Istituto Nautico Carnaro di Brindisi, che ha navigato con tale importante ruolo per all'incirca una decina d'anni e per qualche mese proprio sulla "Espresso Brindisi", una motonave passeggeri italiana che ha avuto una vita molto breve e, forse anche per questo motivo, su di essa sono molto scarse e difficilmente reperibili dati e notizie. Ma alla fine l'insistente mia ricerca è stata ricompensata da buoni risultati, alcuni dei quali certamente interessanti.

Ebbene, si tratta di cinque navi di cui quattro italiane, o comunque appartenenti a società di navigazione di bandiera italiana e una appartenente, invece, a una società di navigazione di bandiera britannica. Le cinque navi furono varate nell'arco di esattamente cento anni, rispettivamente negli anni: 1865, quella della "Società Italiana di Navigazione Adriatico-Orientale"; 1880 quella della "Peninsular & Oriental Steam Navigation Company"; 1895, quella della "Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia"; 1931 quella della "Adriatica Società Anonima di Navigazione" e 1965 quella della "Hellenic Adriatic Lines S.r.l. di Brindisi".

Già nel XVIII secolo, la rivoluzione industriale aveva lanciato dall'Inghilterra al resto del mondo le macchine a vapore e queste avevano presto cominciato a dominare anche nel campo dei trasporti, quelli terrestri prima e subito dopo quelli acquatici, a integrazione e quindi in sostituzione delle

vele, mediante la locomozione a ruota con pale, specialmente sui laghi e sui grandi fiumi nordamericani, ma anche sui mari. Poi, intorno alla metà dell'800, con l'invenzione dell'elica, a integrazione e quindi in sostituzione della ruota a pale, la locomozione acquatica a vapore cominciò a prevalere anche sul mare e presto dominò in tutto il mondo l'industria navale con l'accoppiata elica-ferro in sostituzione della plurimillennaria accoppiata vela-legno. Nel 1843, il "Great Britain" con scafo in ferro, fu il primo grande piroscafo con propulsione a elica a solcare gli oceani e già nel 1875 erano rimasti solo tre paesi, Canada, Norvegia e Italia, che costruivano ancora grandi navi a vela. L'uso dominante del ferro, inoltre, eliminando gradualmente la dipendenza dal legno, determinò che negli ultimi decenni di quel XIX secolo la maggior parte delle nuove navi mercantili si costruissero sempre più non in America, ma in Europa, e più specificamente in Inghilterra: fu quella, a cavallo dei secoli XIX e XX, l'epopea delle navi a vapore, i piroscafi a vapore, i "vaporisti".

Il Italia, con la nascita del nuovo regno nel 1861, il governo predispose l'accorpamento di tutte le flotte mercantili preunitarie: la sardo-piemontese, la toscana, la pontificia e la più potente borbonica. Così, tra il 1861 ed il 1900, iniziarono via via ad operare vari gruppi armatoriali e tra i più grandi: la Compagnia delle Due Sicilie di Napoli, la Navigazione Puglia di Bari, la Peirano, la Raggio, la Lavarello, l'Italo Platense, la Cerruti, la Navigazione a Vapore La Veloce, la Trinacria; la Siculo-Americana di Palermo; la Adriatico-Orientale; la Navigazione Generale Italiana, sorta dall'unione tra la Rubattino e la Florio; e altre ancora. Fin quasi alla fine dell'800, in Italia le navi mercantili a vela prevalsero, per numero, su quelle a sistema misto con vela e propulsione a vapore o esclusivamente a vapore, ma già a partire dall'ultimo decennio del secolo i grandi piroscafi mercantili, arrivati nel 1890 a quota 142, superarono nettamente i grandi velieri, che nel frattempo erano scesi a sole 42 unità.

Lo Steamboat "Brindisi" della Società Anonima Italiana di Navigazione Adriatico-Orientale

«...Da Napoli, proseguendo poi in treno fino a Benevento e Santo Spirito e quindi attraversando gli Appennini in un suggestivo percorso notturno alternando il treno con una diligenza trainata da sei cavalli fino a Foggia, domenica 3 gennaio 1869 presi il treno diretto a Brindisi. Alle 11:30 del mattino, dopo una piacevole corsa lungo una ricca campagna verde pianeggiante con a levante tanti paesini bianchi che brillavano contro il blu





LE IMMAGINI A sinistra l'Espresso Brindisi, sotto la Casamance Express

«...I quattro piroscafi – the “BRINDISI”, the Cairo, the Principe Carignano and the Principe Tommaso – impiegati sulla linea da Brindisi ad Alessandria, sulla distanza di 954 miglia che percorrono in ottantadue ore o meno, sono quelli appartenenti alla “Società Anonima Italiana di Navigazione Adriatico-Orientale” fondata Charles Hill nel 1863. Sono fabbricati in Gran Bretagna dalla ditta “Palmer's Shipbuilding and Ironworks Company”. Hanno lo scafo in ferro da 980 tonnellate, sono lunghi 250 piedi e larghi 28 piedi e sono forniti da motori di 280 HP. I comandanti e gli equipaggi sono tutti italiani – la maggior parte provenienti dall’ottima marina borbonica – mentre gli ingegneri di bordo sono inglesi. I vapori hanno alloggi per settanta passeggeri di prima classe e settanta di seconda classe; il prezzo del biglietto di prima classe, comprensivo di pasti, è di 275 franchi, o circa £11. I viaggi marittimi partono da Venezia alle tre di ogni sabato pomeriggio, arrivando a Brindisi il lunedì mattina. Partono da Brindisi alle nove di ogni lunedì sera e arrivano ad Alessandria il venerdì mattina. Iniziano il loro viaggio di ritorno da Alessandria ogni domenica mattina. Gli orari di arrivo e partenza in Alessandria delle navi da e per Brindisi corrispondono sempre alle date delle poste indiane. Le notizie indiane che si pubblicano sui giornali londinesi sono quasi tutte ricavate da lettere e giornali che ci giungono per la via di Brindisi, ben prima di quanto ci potrebbero arrivare se giungessero per la via di Marsiglia. [“The Brindisi and Alexandria steamboats” - The Illustrated London News - 20 febbraio 1869]

«...In quel 1869, la via di Brindisi sarebbe diventata la rotta preferita dai viaggiatori inglesi e così, il 1° marzo arrivò a Brindisi col treno diretto da Londra, una compagnia di ventuno signore e signori inglesi, fermandosi all’Hotel d’Angleterre per poi, dopo breve dimora, ripartire via nave per l’Egitto. Era già la seconda spedizione per l’Egitto dell’agenzia Cook di Londra sul tragitto via Brindisi, e ne sarebbero seguite molte altre. Al ritorno, sulla tratta per mare, il 25 marzo 1869, dopo 89 ore di viaggio, tempo più lungo dell’usuale a causa di una burrasca, giungeva nel porto di Brindisi proveniente da Alessandria d’Egitto il piroscalo italiano “BRINDISI” della Società Anonima Italiana di Navigazione Adriatico-Orientale portando 22 passeggeri, tra cui undici ufficiali inglesi.» [“Cronica giornaliera delle province napoletane dal 10 marzo al 31 dicembre 1869” di C. De Sterlich - Stab. Tip. Belle Arti, Napoli 1869]

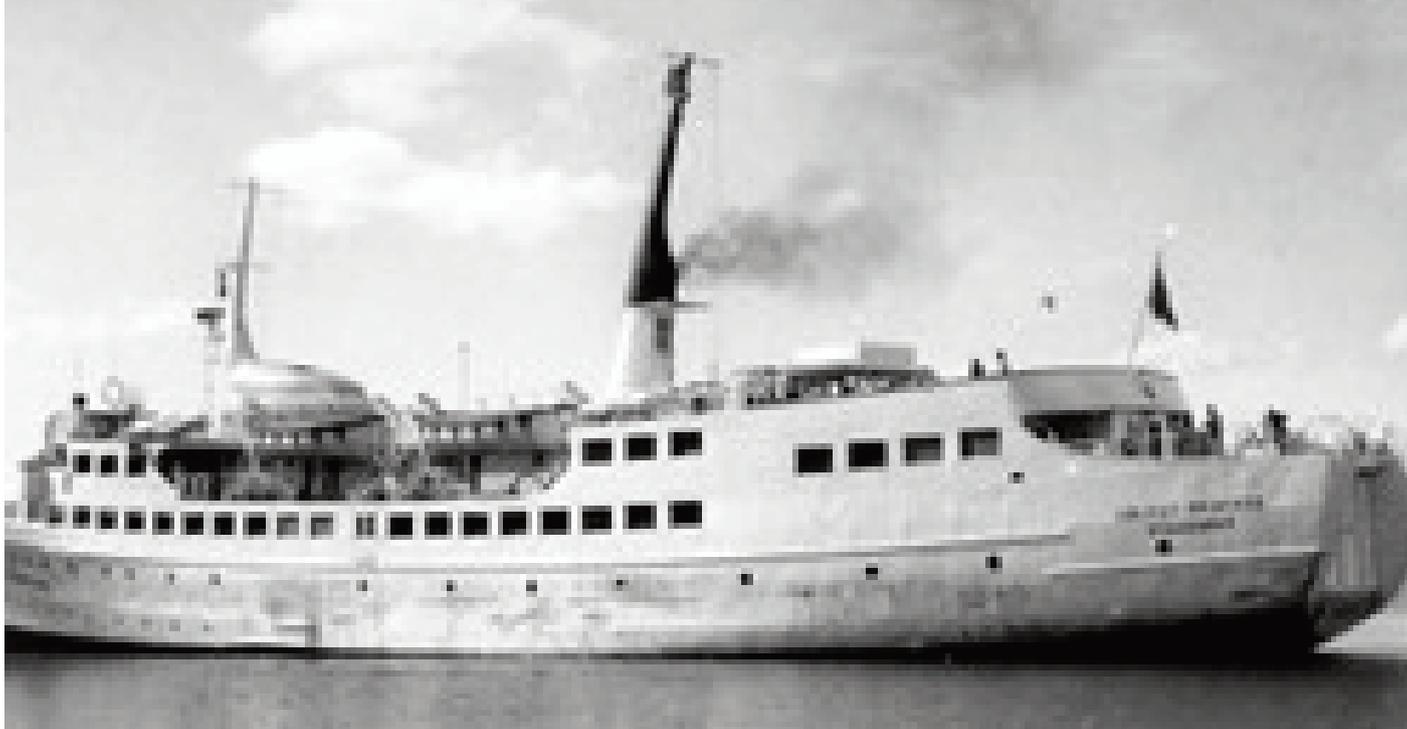
Il Vapore “Brindisi” della Peninsul 23ar & Oriental Steam Navigation Company

Nel settembre del 1880 nei cantieri “W. Doxford & Sons” di Sunderland, nell’Inghilterra nordorientale, fu varato lo steamboat “BRINDISI” su commessa della “Peninsular & Oriental Steam Navigation Company” (P&O), la storica società che sarebbe stata quella della Valigia delle Indie, fondata a Londra nel già lontano 1837.

Queste le specifiche tecniche della nave: scafo in ferro; stazza di 2262 tonnellate; lunghezza di 109,77 metri; larghezza 12,20 metri e immersione di 7,10 metri. La propulsione con un asse d’elica era fornita da una motrice a vapore con duplice espansione: 2 cilindri di

scuro dell’Adriatico, arrivammo finalmente a Brindisi. Una mezza dozzina di zatteroni forniti di draghe a vapore stavano raschiando vigorosamente il fondo dello stretto canale d’entrata al porto, trattando di ripulirlo per così restituirlo all’antica vita. A Brindisi il sole risplende più bello che altrove, come testimoniato dalla luce fulgente e dal colore che assumono al tramonto le rive e le vele delle barche da pesca che rientrano in porto. Al seguente giorno provai a rappresentare il tutto in un bozzetto, ma non mi riuscì di farlo così luminoso. Alle 4 del pomeriggio di lunedì 4 gennaio 1869 salii a bordo del vapore “BRINDISI” e alle 9 p.m. esatte prendemmo mare. Lungo le coste di Arcadia dopo aver superato le isole ioniche di Corfù, Lefkada, Cefalonia, Zante e infine Candia, l’8 gennaio arrivammo ad Alessandria d’Egitto.» [Sanford R. Gifford, paesaggista americano autore del famoso oleo “Barche da pesca entrando nel porto di Brindisi”: - vedi il mio articolo su il7 MAGAZINE del 23 aprile 2021]





122&2135 millimetri e corsa di 138 millimetri, per una potenza di 550 HP.

Il vapore "BRINDISI" operò per la P&O al comando dei capitani: Lee dal 1882 al 1883, Reeves dal 1883 al 1884 e Hassell fino a tutto il 1889. Nel 1890 il piroscafo fu ceduto alla società russa "G. P. Denbigh" di Vladivostok e cambiò il nome a "Dalny Vostok". Nel 1904 passò in proprietà alla società giapponese "Tamesuke Ohonishi" di Osaka e nell'anno 1906 fu avviato alla demolizione.

Alla pagina 8 del "The Sydney Morning Herald" del 2 maggio 1889, si legge, sotto il titolo "The Steamer BRINDISI": «Il piroscafo "BRINDISI" della compagnia P. & O. avrebbe dovuto seguire con il suo cario il Parena, via Capo ma, come si ricorderà, un telegramma affermava che l'operazione era stata annullata. Inizialmente la notizia era stata che il suo scarico era stato ordinato dalla Camera di Commercio, ma successivamente era giunta una rettifica dicendo che l'ordine era arrivato dalla compagnia P. & O. a causa che gli incentivi per inviare il carico erano stati considerati insufficienti. Il giornale Europeo del 28 aprile scorso, invece, dice: "Proprio mentre il piroscafo Brindisi della compagnia P. & O., che dopo aver caricato parte del carico di ferro ad Anversa e aver completato il carico con altra merce nei Royal Albert Docks di Londra per l'Australia via Capo, era già in fase di partenza, gli ufficiali della Camera di Commercio hanno fermato la nave e ordinato di trasferire il carico su un'altra nave, cosa che è attualmente in corso nel porto di Albert. Sia i funzionari della P. & O. che gli ufficiali della Camera di Commercio rifiutano di fornire informazioni sulla ragione di questa decisione, che ovviamente comporta grandi spese e notevoli ritardi per la compagnia P. & O." Apparentemente, quando è uscito questo rapporto sul giornale Europeo, la dichiarazione che l'alterazione della situazione era dovuta all'azione dei proprietari della nave non era ancora stata resa pubblica.»

Il Piroscafo "Brindisi" della Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia

Il piroscafo "BRINDISI" fu costruito presso il cantiere navale "Fratelli Orlando & Company" di Livorno su commissione della "Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia" di Bari e fu varato il 25 febbraio 1895. Queste le specifi-

LE IMMAGINI In alto la Holiday Princess, sotto il Piroscafo Brindisi della Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia

che tecniche della nave: scafo in ferro; stazza di 893 tonnellate; lunghezza di 59,60 metri; larghezza 8,40 metri. La propulsione con un asse d'elica era fornita da una motrice a vapore con triplice espansione da 3 cilindri per una potenza di 220 HP.

Dopo l'effimera esperienza di una prima compagnia barese di navigazione a vapore, sorta nel 1875 ed esauritasi in pochi anni con l'acquisto di un unico piccolo vapore, il "Bari", utilizzato per il solo trasporto di merci nell'Adriatico, nel febbraio 1876, nacque la "Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia", con l'obiettivo di realizzare il trasporto marittimo delle merci ed occorrendo anche quello di passeggeri. La società barese ebbe un buon successo: nel giro dei primi dieci anni si dotò di ben sette vapori e nel 1890 commissionò due grandi vapori per le traversate transoceaniche, il "Calabro" e il "Messapia".

Il vapore "BRINDISI" servì per molti anni come nave postale e per passeggeri sulle rotte dell'Adriatico meridionale e quando l'Italia, nel 1915, entrò nella Prima guerra mondiale, fu da subito requisito dalla Regia Marina Italiana.

Il giorno di Natale del 1915, il "BRINDISI", carico di cibo e forniture mediche e con 425 reclute montenegrine che erano da poco giunte in Italia provenienti da Halifax-Canada, salpò da Napoli diretto a San Giovanni di Medua, in Al-

bania, al comando del Capitano di lungo corso Domenico Milella e scortato da quattro torpediniere italiane, accompagnate dal piroscafo "Città di Bari".

Il giorno dell'epifania, il 6 gennaio 1916, alle 8 del mattino, quando la nave giunta alla sua meta si trovava a circa cinquecento metri dalla riva al largo di Monte San Giovanni, si produsse una potente detonazione soffocata e un enorme getto d'acqua si innalzò sopra la nave, mentre un denso fumo nero iniziò ad avvolgerla. Lo scafo era entrato in collisione con una mina facendola esplodere proprio mentre era stato dato il segnale per le preparazioni allo sbarco, facendo sì che la maggior parte dei passeggeri scendesse in stiva per sistemare i propri bagagli. La nave affondò molto rapidamente, in pochi minuti, vicino alla costa nord albanese che all'epoca era sotto il controllo degli eserciti serbo e montenegrino.

Il Capitano Milella testimoniò che a causa dell'esplosione e del conseguente danneggiamento delle macchine non gli fu possibile manovrare verso la vicina spiaggia, e per il panico che sopraggiunse a bordo, non fu neppure possibile mettere a mare le scialuppe di salvataggio, per cui fu costretto a dichiarare il "si salvi chi può". L'equipaggio del "BRINDISI" e gli altri naufraghi furono soccorsi in mare dal piroscafo "Città di Bari" che li seguiva, mentre il relitto della nave colava a picco adagiandosi a una profondità tra 13 e 9 metri, orientato a 95° Est.

La mina era stata collocata in mare dal sommergibile tedesco "UC-14", che uscendo da Cattaro





il 4 gennaio aveva fatto uno sbarramento di mine davanti a Capo Linguetta, quello stesso sbarramento sul quale due giorni dopo il "BRINDISI" rimase colpito anche l'incrociatore ausiliario "Città di Palermo". Lo stesso famigerato "UC-14" che nel seguente dicembre avrebbe fatto affondare la nave corazzata "Regina Margherita" nella vicina baia di Valona. Il tragico evento del piroscafo "BRINDISI" divenne da subito noto come la Tragedia di Medua – Medovska tragedija – dal nome del porto più vicino al punto dell'affondamento, conosciuto come Medova nelle lingue slave meridionali, Shëngjin in albanese e San Giovanni di Medua in italiano.

Al momento dell'incidente, a bordo del piroscafo "BRINDISI" c'erano 553 passeggeri. In tutto persero tragicamente la vita 401 di loro, di cui 389 volontari montenegrini e 12 membri della missione della Croce Rossa Americana-Ceca che li accompagnavano, la maggior parte di loro incapaci di nuotare. Perirono anche tre membri dell'equipaggio italiano e dei passeggeri si salvarono solamente 150 volontari e due membri della missione della Croce Rossa. Si trattò di una delle più grandi tragedie marittime della Prima guerra mondiale e la più grande perdita di montenegrini in un solo giorno di guerra. La maggior parte delle vittime dell'affondamento del piroscafo "BRINDISI" fu sepolta nella tomba nazionale montenegrina della Prima guerra mondiale, chiamata "Tomba Blu" e nel 1939 fu eretto un monumento a loro ricordo. Il monumento si trova in una piazza della città di Cetinje, di fronte alla storica chiesa di Vlaška. Progettato e creato dallo scultore serbo Risto Stijović (1912-1974), si denomina "Lovčenska vila" – la fata di Lovcensk: una figura femminile in bronzo, a grandezza naturale, tiene in mano una spada puntata verso il cielo, ed è montata su un piedistallo di marmo corredata da importanti bassorilievi in ottone su ognuno dei quattro lati.

LE IMMAGINI In alto la Marianna, sotto Steamboat Brindisi an Adriatic and Oriental Company's screw-steamer of the Brindisi and Alexandria Line - 1869

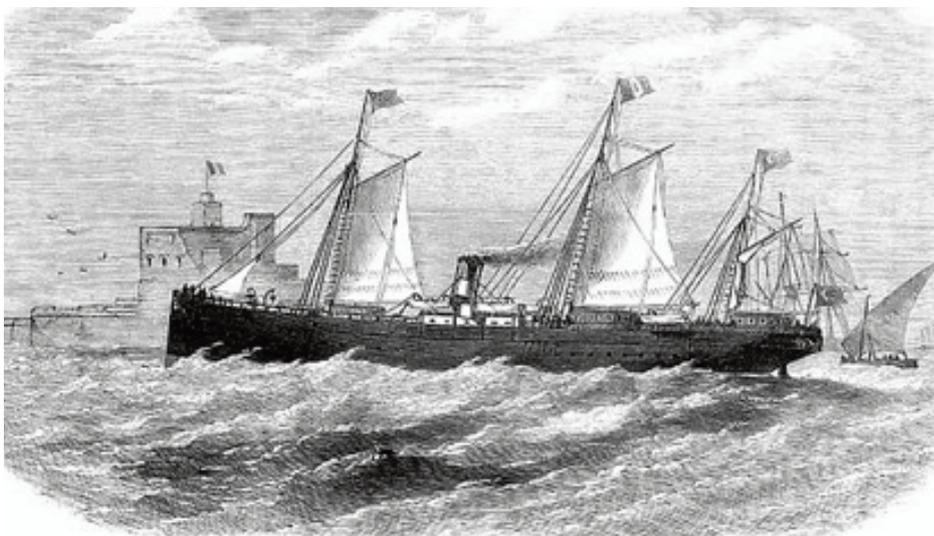
La Motonave "Brindisi" della Adriatica Società Anonima di Navigazione

Alla stessa "Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia" di Bari appartenne per qualche mese anche un'altra nave mercantile con lo stesso nome della città adriatica: la motonave "BRINDISI" che fu commissionata ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico siti nel porto di Monfalcone.

Impostata il 15 dicembre 1930, la motonave passeggeri "BRINDISI" fu varata il 15 giugno 1931 ed entrò in servizio il 27 luglio. Con 78,50 metri di lunghezza e 12,20 di larghezza, aveva un'altezza di 7 metri e mezzo, con un dislocamento netto di 1.073 tonnellate e lordo di 1.976. La propulsione era affidata a 2 motori diesel Fiat con 3.300 HP di potenza totale. Con 2 eliche raggiungeva la velocità di 14,5 nodi, aveva 4 stive di 1.722 metri cubi per una capacità di carico di 1.231 tonnellate e trasportava nelle cabine fino a 72 passeggeri.

Dopo pochi mesi di servizio, il 25 dicembre 1931, la "BRINDISI" s'incagliò nei pressi di Pasman, un'isola dell'attuale Croazia, riportando comunque solo danni lievi e potendo essere agevolmente disincagliata. Il 21 marzo 1932 la società di navigazione pugliese di Bari confluì nella "Società di Navigazione San Marco di Venezia", che in seguito divenne la "Adriatica Società Anonima di Navigazione", e la motonave "BRINDISI" fu principalmente impiegata su varie rotte tra Venezia la Dalmazia e l'Albania, specificamente sulle tratte Venezia-Trieste-Pola-Lussinpiccolo-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa-Cattaro-Antivari-San Giovanni-Durazzo-Valona-Brindisi-Monopoli-Bari-Molfetta-Barletta.

Il 20 maggio 1940, poche settimane prima dell'entrata dell'Italia nella Seconda guerra mondiale, la motonave "BRINDISI" venne posta in disarmo a Bari, dove fu sottoposta a lavori di conversione in incrociatore ausiliario, imbarcando un armamento composto da 2 cannoni da 102 mm e 4 mitragliere da 13 mm, nonché da attrezzature per la posa di 60 mine. Consegnato ufficialmente dalla Regia Marina il 16 giugno 1940, a



Brindisi, sua città eponima, il nuovo incrociatore "BRINDISI" venne iscritto nel ruolo del Naviglio ausiliario dello Stato, e tutto il suo equipaggio venne militarizzato.

A partire dal 6 dicembre 1940 il "BRINDISI" venne adibito a compiti di scorta ai convogli tra l'Italia e l'Albania, e nel marzo 1941 venne inviato in Libia per partecipare alla posa di alcuni campi minati al largo di Tripoli. Successivamente l'unità ritornò ad operare sulle rotte verso l'Albania e la Grecia, con funzioni di scorta.

Il 20 maggio 1941 l'incrociatore salpò da Brindisi, in unione con il cacciatorpediniere "Mirabello", per scortare a Patrasso 4 unità mercantili. All'alba del 21 maggio il "Mirabello" avvistò l'esplosione della cannoniera "Matteucci" che era salata su una mina e si avvicinò per prestare soccorso, ma urtò a sua volta una mina perdendo la prua e, dopo inutili tentativi di salvare la nave, l'equipaggio la dovette autoaffondare. Il "BRINDISI", che scortava, recuperò 63 naufraghi componenti dell'equipaggio, mentre gli altri raggiunsero la riva a nuoto o vennero raccolti da altre unità.

Il 9 gennaio 1942 l'incrociatore lasciò nuovamente Brindisi diretto a Patrasso, di scorta al piroscafo "Fedora". Prima dell'alba il convoglio venne attaccato dal sommergibile britannico "Thrasher" con il lancio di quattro siluri, due dei quali centrarono il "Fedora" che affondò dopo poco più d'un'ora e mezza. Il 4 marzo 1942 il "BRINDISI" venne dislocato al Pireo, per scortare i convogli diretti a Creta, rientrando dopo qualche mese a Brindisi per essere sottoposto a lavori e ritornare in servizio il 12 novembre 1942, assegnato alle scorte per i convogli diretti in Tunisia. Il 29 novembre 1942 lasciò Biserta diretto a La Spezia, insieme alla torpediniera "Climene" e di scorta alla motonave "Città di Tunisi" e alle 10 di quella sera il sommergibile "HMS Seraph" attaccò il convoglio lanciando due siluri contro il "BRINDISI", che venne mancato di stretta misura.

Partito da Bari alla volta di Cattaro la sera del 6

agosto 1943 al comando del capitano di fregata Loris Greco e, insieme alla torpediniera "Rosolino Pilo", di scorta al piroscafo "Italia" adibito al trasporto truppe, il "BRINDISI" venne attaccato a 8 miglia a nord-est di Bari dal sommergibile britannico "Uproar" che gli lanciò quattro siluri, uno dei quali, alle 22:05 andò a segno in corrispondenza della stiva numero 2. Lo scoppio uccise dieci uomini ed aprì un grosso squarcio nello scafo, immobilizzando la nave. In via di rapido allagamento e con le macchine principali fuori uso, il "BRINDISI" iniziò rapidamente ad appopparsi, sino a ritrovarsi presto con la poppa sommersa fino al ponte di coperta.

L'equipaggio abbandonò per intero la nave sulle scialuppe, eccetto il comandante Greco ed altri due uomini, rimasti a bordo mentre il "BRINDISI" veniva preso a rimorchio nel tentativo di fargli raggiungere un porto. Ma il salvataggio della nave fallì dopo alcune miglia percorse a rimorchio: circa un'ora dopo il siluramento, una paratia cedette e la nave, abbandonata a nuoto dai tre militari rimasti a bordo, affondò nel giro di qualche minuto, a circa due miglia dal faro di San Cataldo. Eccezion fatta per le dieci vittime dell'esplosione del siluro, l'intero equipaggio fu salvato dai mezzi di soccorso giunti sul posto. Dopo quasi 60 anni dall'affondamento, il relitto dell'incrociatore ausiliare "BRINDISI" fu individuato sul fondo marino al largo di Bari dalla nave idrografica Ammiraglio Magnaghi, durante una campagna idrografica effettuata nel novembre del 2011.

La Motonave "Espresso Brindisi" della Hellenic Adriatic Lines S.r.l.

La motonave passeggeri "ESPRESSO BRINDISI" fu varata il 29 aprile 1965 con il nome "Stella Marina", costruita nei cantieri navali "Rolandswerft GmbH" di Brema, nella Germania Ovest, commissionata dalla Mercantile Holding & Finance "Skagerakpilen A/S" di Eilersten, Oslo in Norvegia. Queste le sue specifiche tecniche: certificazione per 720 passeggeri; stazza lorda di 1519 tonnellate; peso morto



500 tonnellate; lunghezza totale 77,6 metri; larghezza 12,0 metri; profondità 6,6 metri; pescaggio: 3,4 metri; propulsione per una velocità di 18 nodi, con due motori diesel tipo MAN V6V22/30ATL, ognuno 4 tempi 12 cilindri V 220x300 mm e 1500 CV a 780 giri/min trasmessi tramite ingranaggio all'elica, costruiti nei cantieri Maschinenbau Augsburg-Nürnberg di Amburgo nella Germania Ovest; macchine ausiliarie 3 diesel da 134 kW ciascuna.

La "Stella Marina" fu consegnata il 29 luglio 1965 ed entrò in servizio tra Frederikstad Skagen, sulla costa nord-est della Danimarca, e Kun-





LE IMMAGINI Sopra la Stella Marina, a destra Vapore Brindisi della Peninsular Oriental Steam Navigation Company dal 1880 al 1890, sotto Motonave Brindisi della Adriatica Società Anonima di Navigazione

gshamn, sulla costa occidentale della Svezia. Nell'aprile 1969 fu noleggiata per sei mesi alla Northwest Hovercraft Ltd. con sede a Fleetwood, Liverpool in Scozia, e prestò servizio tra Fleetwood e l'isola Douglas. Nel 1970, il 2 luglio, la motonave fu venduta alla norvegese



“Mercantile Holding & Finance Grundstads Rederi A/S” di Stavanger, Oslo e fu rinominata “Holiday Princess” e prestò servizio tra Sandefjord, sulla costa sudest della Norvegia, e Strömstad in Svezia. Nel 1971, l'8 gennaio, fu venduta alla società greca “Seaparadise Co. Ltd” del Pireo e fu rinominata “Marianna”. Nel 1974 fu venduta alla società cipriota “Platina Shipping Co. Ltd” di Famagosta, Cipro e fu rinominata “Chrysanthemum”. Iniziando il 1980 fu venduta alla società italiana “Hellenic Adriatic Lines S.r.l.” agenzia marittima di Brindisi e fu rinominata “Espresso Brindisi”. Dalla sua nuova base nel porto di Brindisi, la motonave passeggeri “ESPRESSO BRINDISI” operò solo per pochissimi anni, fra il 1980 e il

1981, sulla rotta Brindisi-Corfù-Patrasso-Corfù-Brindisi. Fin dal primo anno però, manifestò seri problemi meccanici ad uno dei motori e fu mantenuta in disarmo fino al 1981, quando fu noleggiata alla società sarda Turismar S.r.L. di Tortoli che continuò ad operarla sulla rotta Brindisi-Patrasso. Poi, nel 1982 la società proprietaria, appartenente maggioritariamente all'imprenditore brindisino Gaetano D'Astora proprietario del cantiere navale Balsamo, decise di venderla. Fu acquistata dal Ministero della marina mercantile del Senegal e fu rinominata “Casamance Express” operando per dodici anni tra Dakar e la regione della Casamance in Gambia, finché il 1° novembre 1994, in circostanze sconosciute, affondò al largo di Dakar.