

“BOWESFIELD”:

Identificazione della “*Nave di Faro*”



Ricerche condotte da Ecosfera scs:

Vincenzo AGRILLO

Lorenzo DEODATO

Domenico MAIOLINO

Introduzione

Obiettivo di questa ricerca è l'identificazione del relitto sito a **Sud della piazzetta della chiesa di Torre Faro (ME)**, fin qui conosciuto come "*La nave di Faro*". (Lat. 38° 15',776 N Long. 015° 38',616 E)

La **nave di Faro** giace poggiata nel tratto di mare a sud della piazza principale del villaggio che sino ad oggi le ha attribuito il nome nella sua connotazione "*temporanea*".

La sua prua si raggiunge ad una profondità di 32 metri, ed è rivolta verso terra in posizione di navigazione. La nave è completamente sommersa e tutte le stive sono quasi completamente piene di sabbia, nella stiva di prua è ancora possibile trovare in mezzo alla sabbia pezzi di carbon fossile appartenente sicuramente al carico dell'ultimo viaggio della nave, sulla murata di dritta è presente uno squarcio poco oltre la metà della nave.

Le ricerche

Chiunque abbia, nel tempo, cercato indizi sulla *nostra* nave si è sempre trovato di fronte a tante voci ma pochi elementi certi.

Questa nave è stata più volte scambiata con 2 navi che ai primi del '900 hanno avuto una collisione nelle stesse acque, la *Solferino* e l'*Amerique*.

Della prima si sa con certezza che dopo la collisione fu mandata in riparazione e tra l'altro risulta essere Affondata a Sollum, della seconda abbiamo dati certi sulla sua sorte, e sul suo posizionamento, elementi tali da far escludere con certezza che la "**nave di Faro**" possa essere l'*Amerique*.

In Appendice abbiamo riportato gli elementi a supporto di queste nostre indicazioni.

Gli elementi da cui siamo partiti per la nostra ricerca sono due: Il primo di narrazione popolare, e il secondo certamente più utile all'identificazione.

Parlando di narrazione popolare ci si riferisce alla denominazione "*U vapuri inglisì*" che gli abitanti del Faro hanno da sempre attribuito alla nave.

Elemento certamente più "*probatorio*" è invece una targa che diversi abitanti della zona indicano come asportata dalla nave a vapore e su cui, si racconta, siano incisi due dati

assolutamente importanti ai fini delle nostre ricerche. Sulla targa sarebbe riportato il nome del cantiere, “**Richardson & Duck**” ed il luogo di costruzione, **Stockton on Tees**

Proprio da questi due dati sono iniziate le nostre ricerche.

Nel Database storico “*Miramar ship index*”, di *R.B.Haworth, Wellington (Nuova Zelanda)* abbiamo trovato notizie di una nave a vapore costruita da “**Richardson Duck**”, battente bandiera Inglese, che il 22/05/1892 affondò nei pressi di **Punta Faro** (si legge: “**wrecked Faro Point 22.5.92**”).

Dalla scheda:

Name: **BOWESFIELD**

Type: **Cargo ship**

Date of completion: 12.80

Yard No: 263

Builder: Richardson Duck

Tons: 1479

Owner as Completed: F.Binnington & Co, Stockton

End: 1892

Dagli elementi in nostro possesso potrebbe essere questa la nave “ricercata”, coincidono sia i dati costruttivi, fu completata a **Dicembre del 1880**, quindi probabilmente varata nel **1881**, sia le informazioni sul cantiere: “**Richardson Duck**”

Partendo da questi dati abbiamo operato su due fronti: il primo orientato verso la ricerca in **archivi e registri storici** che potessero fornire quanti più elementi sulla nostra nave, il secondo teso invece a cercare **fonti giornalistiche e storiche**.

Archivi e registri storici

Il “*Mystic Seaport, The Museum of America and the Sea*”, riportando quanto fornito dai Lloyd’s nel loro “*American Lloyd's Register of American and Foreign Shipping*”, tiene un archivio degli ingressi nei porti d’America. Cercando nel periodo compreso tra il 1886 ed il 1896, si è trovato che la **Bowesfield**, risulta esser stata iscritta nei registri d’approdo tra il 1887 ed il 1892.

I registri riportano scrupolosamente diversi dati descrittivi della nave, questo ciò che compare:

Bos													THE RECORD, 1887.												
No. Off. No. Signal Letters.	NAME OF VESSEL AND MASTER.	Rig.	NATION.	HAILING PORT.			Tons. Decks Draft.	BUILT.		OWNERS.	REMARKS.	YEARS.	CLASS.	Last Survey or Report.											
				Reg. Dimensions.				When.	Where. Builder.																
				Lth.	Bth.	Dth.																			
644 67,514 VDLM	Bowesfield <i>Whitehead.</i>	Sew Bkt	Br	Stockton	31.7	18.6	955 1524	'80	Stockton, (Richard- [Eng. son, Duck & Co.]	F. Binning- ton 150H.P.	I;BH;C $\frac{1}{2}$ x36;			Bost 7 '86											

THE RECORD, 1888.													Bor												
No. Off. No. Signal Letters.	NAME OF VESSEL AND MASTER.	Rig.	NATION.	HAILING PORT.			Tons. Decks Draft.	BUILT.		OWNERS.	REMARKS.	YEARS.	CLASS.	Last Survey or Report.											
				Reg. Dimensions.				When.	Where. Builder.																
				Lth.	Bth.	Dth.																			
623 67,514	Bowesfield <i>Whitehead.</i>	Sew Bkt	Br	Stockton	34.7	18.6	955 1524	'80	Stockton, (Richard- [Eng. son, Duck & Co.]	F. Binning- ton 150H.P.	I;BH;C $\frac{1}{2}$ x36;			Crdf 5 '87											

THE RECORD, 1889.													Bos												
No. Off. No. Signal Letters.	NAME OF VESSEL AND MASTER.	Rig.	NATION.	HAILING PORT.			Tons. Decks Draft.	BUILT.		OWNERS.	REMARKS.	YEARS.	CLASS.	Last Survey or Report.											
				Reg. Dimensions.				When.	Where. Builder.																
				Lth.	Bth.	Dth.																			
613 67,514 VDLM	Bowesfield <i>Lightfoot.</i>	Sew Bkt	Br	Stockton	34.7	18.6	955 1524	'80	Stockton, (Richard- [Eng. son, Duck & Co.]	F. Binning- ton 150H.P.	I;BH;C $\frac{1}{2}$ x36;			Crdf 5 '87											

THE RECORD, 1890.													Bor												
No. Off. No. Signal Letters.	NAME OF VESSEL AND MASTER.	Rig.	NATION.	HAILING PORT.			Tons. Decks Draft.	BUILT.		OWNERS.	REMARKS.	YEARS.	CLASS.	Last Survey or Report.											
				Reg. Dimensions.				When.	Where. Builder.																
				Lth.	Bth.	Dth.																			
600 67,514 VDLM	Bowesfield <i>Lightfoot.</i>	Sew Bkt	Br	Stockton	34.7	18.6	955 1524	'80	Stockton, (Richard- [Eng. son, Duck & Co.]	F. Binning- ton 150H.P.	I;BH;C $\frac{1}{2}$ x36;			Crdf 5 '87											

Bot													THE RECORD, 1891.												
No. Off. No. Signal Letters.	NAME OF VESSEL AND MASTER.	Rig.	NATION.	HAILING PORT.			Tons. Decks Draft.	BUILT.		OWNERS.	REMARKS.	YEARS.	CLASS.	Last Survey or Report.											
				Reg. Dimensions.				When.	Where. Builder.																
				Lth.	Bth.	Dth.																			
612 67,514 VDLM	Bowesfield <i>Lightfoot.</i>	Sew Bkt	Br	Stockton	34.7	18.6	955 1524	'80	Stockton, (Richard- [Eng. son, Duck & Co.]	F. Binning- ton 150H.P.	I;BH;C $\frac{1}{2}$ x36;			Crdf 5 '87											

THE RECORD, 1892.													Bou												
No. Off. No. Signal Letters.	NAME OF VESSEL AND MASTER.	Rig.	NATION.	HAILING PORT.			Tons. Decks Draft.	BUILT.		OWNERS.	REMARKS.	YEARS.	CLASS.	Last Survey or Report.											
				Reg. Dimensions.				When.	Where. Builder.																
				Lth.	Bth.	Dth.																			
604 67,514 VDLM	Bowesfield <i>Cornwall, F.</i>	Sew Bkt	Br	Stockton	34.7	18.6	961 1479	'80	Stockton, (Richard- [Eng. son, Duck & Co.]	F. Binning- ton 150H.P.	I;BH;T $12 \times 31 \times 6.1$; 36			Stkn 5 '91											

Oltre aver contattato la Biblioteca Comunale di Stockton, abbiamo anche contattato il **Greenwich Museum.**, senza riuscire però ad avere ulteriori informazioni utili.

Oggetto:BF08/280. Enquiry and response re plans and photographs for BOWESFIELD (1880).

Data:Mon, 10 Mar 2008 09:54:11 -0000

Da:PlansandPhotos <plansandphotos@nmm.ac.uk>

A:Vincenzo Agrillo <v.agrillo@glauco.it>

Dear Mr. Agrillo,

Thank you for the e-mails. The delay to this response was that we receive over 5000 enquiries a year, and work on them by date order. This month has been very busy with project work and answering public enquiries. While it is Museum policy to answer enquiries within 20 working days, in the Historic Photographs and Ship Plans section we try to deal with them within in one working week.

I have checked the indices for the plans and photographs and we do not have any images or plans of the BOWESFIELD (1880) in the collection. I also checked the Lloyd's Survey and Wreck Reports, but the ship does not feature in there either.

I also looked in the World Ship Photographic Library index, and the ship is not listed.

I am sorry that we have not been able to help you in this matter.

Yours sincerely,

Jeremy Michell
Manager, Historic Photographs and Ship Plans
Tel: +44 (0)20 8312 8600
Fax: +44 (0)20 8317 0263
E-mail: plansandphotos@nmm.ac.uk
Ship Plans Website: www.nmm.ac.uk/shipplans
Historic Photographs catalogue: www.nmm.ac.uk/historicphotographs

Dalla **scheda di fabbricazione** della nave avuta da Stockton ricaviamo informazioni importanti (**il tipo di carico, il numero di stive, le dimensioni**) che ci consentono di identificare con certezza la nave.

Un **sopralluogo di misura** effettuato con un team di **10 subacquei** ci ha consentito di confermare le misure di lunghezza, larghezza e pescaggio “stimato” rilevate sul documento.

Incrociando questi dati con i giornali dell'epoca , la somma di tutti questi indizi ha portato alla conferma dell'identità della “ritrovata” **Bowesfield**.

I dati rilevati “sperimentalmente” :

Lunghezza: 84mt -> **252 ft**

Larghezza massima: 10,5 mt -> **32ft**

N. di ponti: 1

dati indicati sul registro ufficiale (remeasured Feb. 1891)

Lunghezza: **251ft**

Larghezza massima: **34.6 ft**

N. di ponti: 1

Fonti Giornalistiche

Ricerche effettuate presso le Biblioteche locali e presso alcuni archivi internazionali ci hanno consentito di avere ulteriori informazioni sulla nave. Seguono gli articoli pubblicati il giorno dopo il naufragio su alcuni quotidiani locali:



Naufragio — Una disgrazia marittima è avvenuta ieri sulla punta di Torre del Faro.

Il piroscafo inglese *Bovvesfield* al comando del Cap. Bayley naufragò sulla punta del Faro. Il sito dove il vapore investì essendo pieno di scogli fu impossibile ogni opera di salvataggio perchè essendosi rotto in acqua dopo poco fu ingoiato.

L'equipaggio composto di 23 persone fu tutto salvato.

Il vapore carico di carbone era diretto a Bari.

Domani daremo altri dettagli.

ABBONAMENTI

MESSINA un anno . L. 18.—
 » un semestre » 8,50
 » un trimestre » 6.—
 ITALIA un anno . » 20.—
 » un semestre » 10,50
 » un trimestre » 7,50
 ESTERO un anno . » 40.—
 semestre e trimestre
 in proporzione.

L'IMPARZIALE

INDICATORE QUOTIDIANO POLITICO COMMERCIALE

INSERZIONI

In 4. pagina cent. 25 la li-
 nea di otto post.

Comunicati e necrologie in
 3. pagina lire UNA la linea.
 Sotto il garzone a 90 cent. la
 linea.

Avvisi di natura Annuziale
 prezzi da convenirsi.

Un numero Cent. 5 —

Direzione ed Amministrazione Corso Cavour Numero 390

— Un numero arretrato cent. 20

Naufragio — Proveniente dall' Inghilterra e diretto a Bari lo scorso sabato è calato a fondo il vapore inglese Bouvesfiéld al comando del Capitano Bagley.

Il fatto è avvenuto in pieno giorno in prossimità del nostro Faro per urto violento che quel piroscafo subì contro uno scoglio.

L'equipaggio si è salvato.

Il piroscafo inglese era carico di carbone ed assicurato.

POLITICA E COMMERCIO

GIORNALE QUOTIDIANO — UFFICIALE PER GLI ATTI DELLA CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI

Prezzi di abbonamento

Per la Città a domicilio		Per le prov. franco di posta	
Un Anno	L. 20	Un Anno (Unico pag.) L.	20
Un Semestre	> 10	Un Semestre	> 11
Un Trimestre	> 5	Un Trimestre	> 6
Per l'Estero compr. affr. post.: Semestre L. 20 - Anno 33			
Repubbl. Argentina ecc. come da Tariffa B. > 23 - > 34			

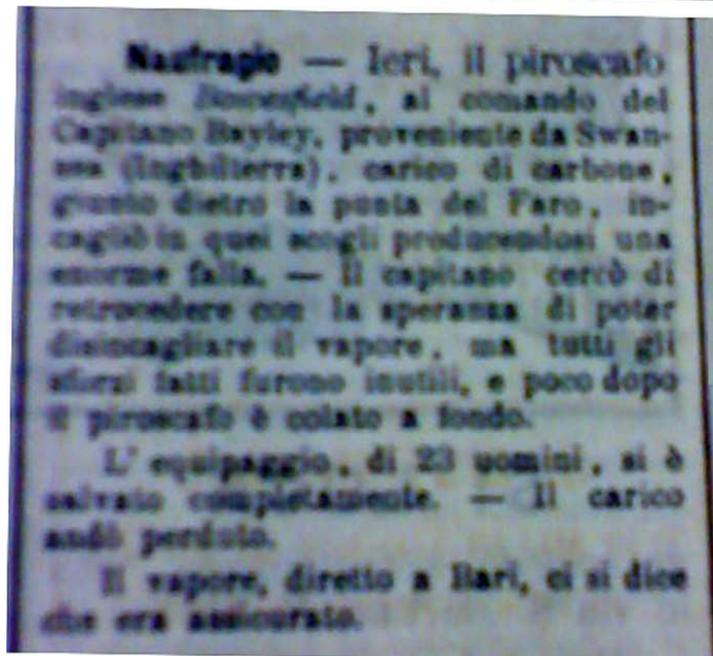
Si pubblica tutti i giorni, tranne in quelli successivi alle feste.

Un numero separato Cent. 5 — Arretrato dell'anno corrente Cent. 10 — Degli anni precedenti Cent. 20.
Le associazioni si ricevono per Messina all'Ufficio della Direzione via Oratorio di S. Francesco — Per le Provincie con Vaglia Postale. — Pagamento anticipato.

Prezzo delle inserzioni

Inserzioni in quarta pagina Cent. 20 a linea. — Inserzioni in terza pagina dopo la firma del Gerente, Cent. 30. Comunicati nel corpo del giornale Cent. 40. — Avvisi periodici in quarta pagina con prezzi da convenirsi. — Avvisi che non superano le 10 linee e per una volta L. 5 — Pagamento Anticipato.

Grave sinistro. — Il giorno 21 corr. alle 11 investì sugli scogli di punta Peloro al Faro, rompendo la chiglia, il piroscampo inglese *Bomesfield* di tonn. 961 al comando del cap. George Bayley proveniente da Swansea con carbonfossile per Ancona, con equipaggio di 18 persone. Si diedero tutti i soccorsi possibili da quell'ufficiale di porto Sig. Ansaldo-Patti e dalla brigata di finanza. A forza di macchina, il vapore si rimise a galla, ma poi, essendo rotta la chiglia, andò ad arenare sulla sabbia ed in seguito per metà affondò. L'equipaggio è salvo.



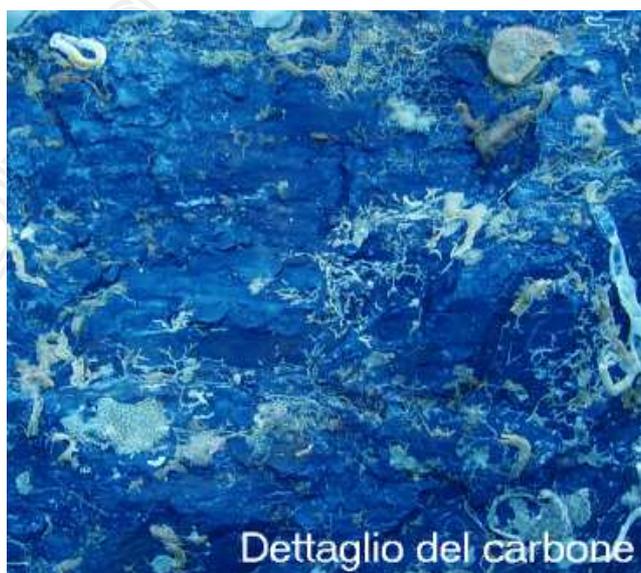
Purtroppo la qualità della foto non è buona. Ecco cosa riporta il n°119 del 23/5/1892 de “Il Nuovo Imparziale”:

Naufragio – Ieri, il piroscafo inglese *Bovvesfield*, al comando del Capitano Bayley, proveniente da Swansea (Inghilterra), carico di carbone, giunto dietro la punta del Faro, incagliò in quei scogli producendosi un enorme falla. – Il capitano cercò di retrocedere con la speranza di poter disincagliare il vapore, ma tutti gli sforzi fatti furono inutili, e poco dopo il piroscafo è colato a fondo.

L’equipaggio, di 23 uomini, si è salvato completamente. – Il carico andò perduto.

Il vapore, diretto a Bari, ci si dice che era assicurato.

Ad ulteriore riprova dell'identità della Bovesfield è stato eseguito un reportage fotografico nella **stiva prodiera** del cargo in cui è stata rinvenuta ancora oggi una discreta quantità di **carbon fossile**, proprio come **riportato dalle cronache del tempo**.



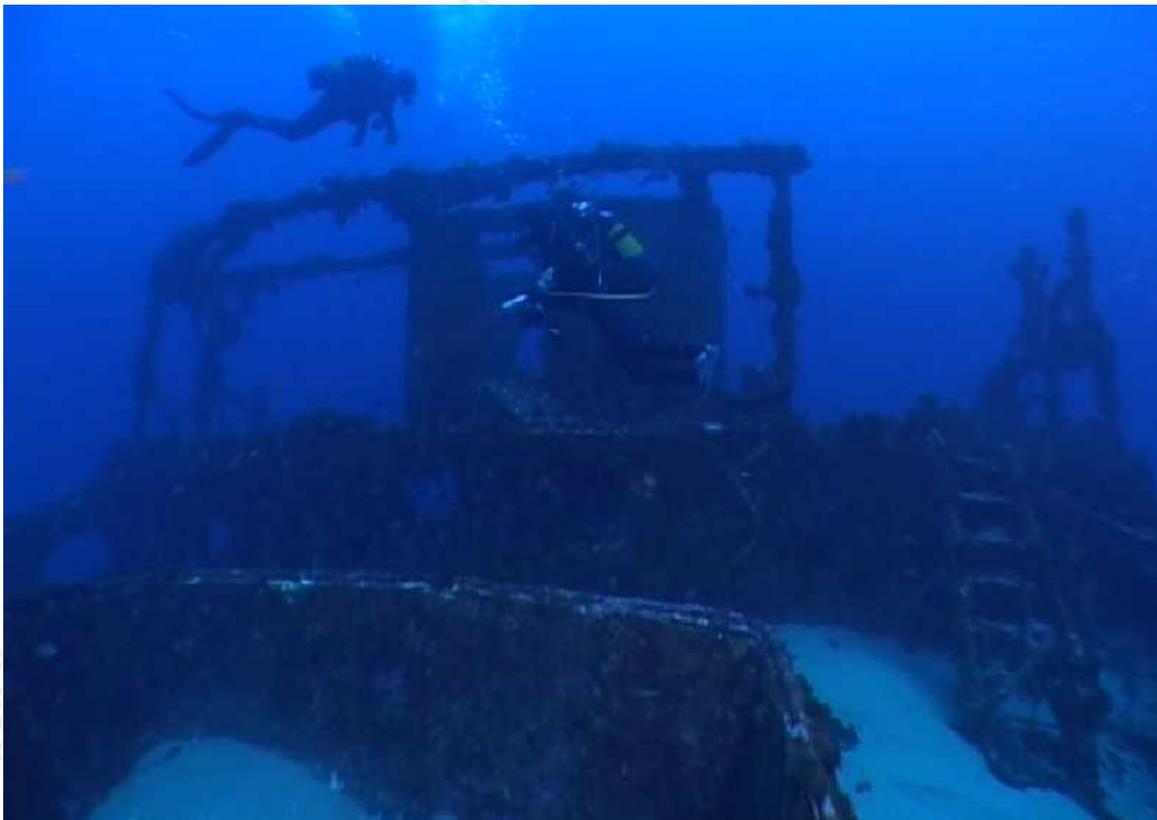
Dettaglio del carbone

Ad ulteriore conferma delle nostre intuizioni abbiamo operato una comparazione delle immagini della nave attuale con l'immagine di una nave costruita dallo stesso cantiere della **Bowesfield**, e per lo stesso armatore, la **Elmfield**.

Nave Elmfield Costruita da Richardson and Duck per l'armatore Binnington



comparando le immagini con il ponte di comando della “**Bowesfield**”



La somiglianza è notevole, sia per la collocazione del ponte di comando, sia per la presenza di alcuni oblò, che per la collocazione della scaletta.

Conclusioni

Alla luce degli elementi emersi:

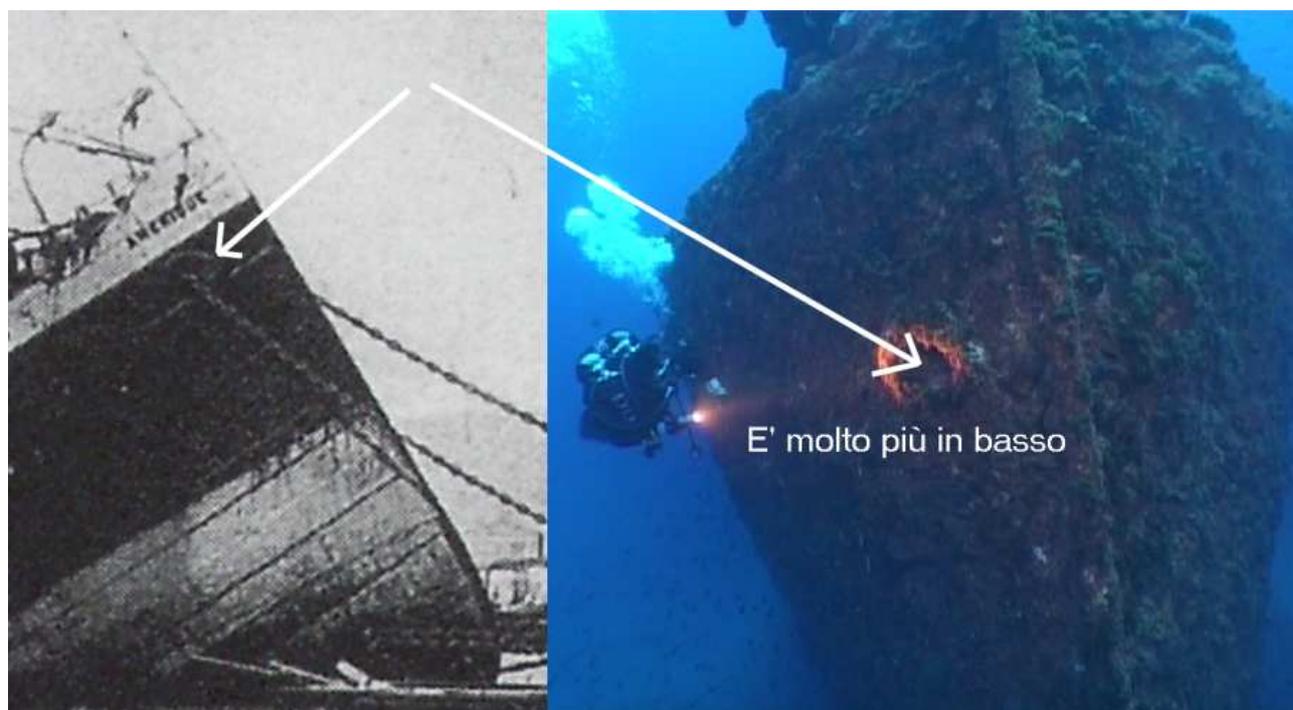
- Dati storiografici, confermano l'affondamento della "Bowesfield" nel villaggio di Torre Faro
- Misurazioni effettuate sul relitto in questione corrispondono con i dati presenti nella scheda di costruzione della stessa nave
- Rilievi sul carico della stiva prodiera confermano il tipo di carico "Carbon Fossile" citato dalle fonti dell'epoca
- La comparazione tra foto dell'epoca di navi costruite dallo stesso cantiere per lo stesso armatore e i rilievi fotografici dell'attuale relitto fanno emergere notevoli corrispondenze soprattutto nell'area del ponte di comando.
- Corrispondenza tra i dati presenti sulla targa "prelevata" dalla nave stessa e quelli della **Bowesfield**. Tra le voci riportate da chi ha avuto in passato modo di vedere delle rappresentazioni fotografiche di questa targa, sembra che sulla stessa, oltre quanto già riportato, sia indicato anche il n.di costruzione "Yard n.263" e l'anno di varo "1881"

Possiamo affermare con ragionevole certezza di aver individuato l'identità del relitto oggetto di questa ricerca.

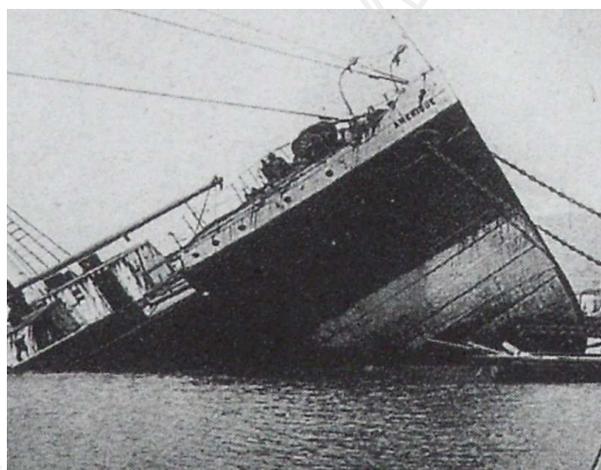
Appendice

Perché la Nave di Faro non è l’Amerique o la Solferino

Da una comparazione tra le foto dell’epoca e le foto attuali della “Nave di Faro” emerge che il posizionamento dell’occhio di cubia è nettamente differente, sulla “Nave di Faro” esso è collocato più in basso di circa 1,5 mt ed è più vicino all’opera viva, qui di seguito una comparazione fotografica:



Da una comparazione tra le foto attuali e dell’epoca emerge che le forme sono differenti:



Le forme della prora sono notevolmente differenti

Ecco un estratto dei giornali dell'epoca in cui si parla dell'evento (24-03-1904)



I DRAMMI DEL MARE

Il piroscafo francese « Amerique » che affonda nella rada del Faro — Come avvenne l'urto — Danni gravissimi — Scene pietose — Si lotta colla morte — I soccorsi — Le autorità sul luogo — Si tenta recuperare parte della merce — Un milione di danni — Tre arresti — Altre notizie.

Nella seconda edizione di stamani abbiamo dato notizia del disastro marittimo avvenuto ieri sera a Torre Faro. Diamo oggi tutti i particolari che abbiamo potuto raccogliere:

Ieri sera verso le 19,50 alcuni fischi ripetuti ed incalzanti diedero l'allarme alla pacifica gente di Torre Faro, la quale accorsa, fu spettatrice di una scena veramente emozionante.

Il piroscafo *Amerique* della compagnia Frassenet, al comando del capitano Augusto Sanchè, proveniente da Marsiglia, con un carico di 1300 tonn. di merce diversa (200 sacchi caffè — terraglia — olii minerali — farine — tessuti e cotone manifatturato), entrando nello stretto proprio a 200 metri dal capo Pelore, si accorse che il piroscafo dalla N. G. I. *Solferino* proveniente da Reggio Calabria stava per sbucare dallo stretto. E poiché erano a brevissima distanza l'uno dall'altro il piroscafo *Amerique* con un fischio di macchina annunziò, secondo il regolamento di rotta, che si sarebbe accostato alla sua dritta; cosa che fece effettivamente pronunziando anche un po' troppo la rotta.

Il *Solferino*, che avrebbe dovuto rispondere con un sol fischio per determinare la sua destra, risponde invece con due cioè: vado a sinistra.

Erano già, l'uno sopra l'altro e malgrado la luna, i fanali e le voci assordanti degli equipaggi il *Solferino* dava con la prua sul fianco sinistro dell'*Amerique*. Non si può ridire il fracasso e lo strepito avvenuto. Per parecchi minuti un rumore assordante di ferro e di catene e poi il fischio prolungato e quasi gemito dell'*Amerique* che col fianco squarciato cercava, anzi tentava andare

ad incagliare. Le avarie riportate in macchina non permettevano alcuna operazione, ma la corrente molto provvidenziale trasportò il piroscafo sulla spiaggia, proprio al centro del paese e con la prua a secco.

E qui dopo pochi minuti affondava interamente sino all'albero di trinchetto.

Primi ad accorrere sul luogo sono stati il tenente di finanza De Macina Michele, l'incaricato di porto, sig. Ursino, il vice brigadiere di finanza Cenci e i piloti.

Molte barche pensarono al salvataggio dell'equipaggio che constava di 31 persone e 3 passeggeri. La finanza ha dato le opportune disposizioni per il recupero della merce e la relativa custodia.

Per quanto il tenente, il vice brigadiere e le 7 guardie facessero di tutto per salvaguardare la merce, furono trafugati alcuni sacchi di farina e qualche balla di cotone, ed in conseguenza di questo fatto il sergente della fotoelettrica Catapano anch'esso sulla spiaggia arrestava 3 individui che tentavano trasportare un sacco di farina.

L'equipaggio dell'*Amerique* per disposizione dell'incaricato di porto fu ricoverato nelle locande delle vedove Scarfi e Donato, e qui la gente (specie i pescatori), fecero a gara per cambiarli d'abiti e ristorarli.

Il primo macchinista, Tommaso Mattinet, che al momento in cui il piroscafo calava a fondo trovavasi nella sua cabina fu investito dalle onde che s'immergevano nel ventre dell'*Amerique*, e la porta della cabina chiusa dal mare stesso gli ha fatto vedere faccia a faccia la morte. Poco dopo la porta si aprì; il primo macchinista tenta sottrarsi alla morte sicura ma non appena è fuori dalla cabina, una botte d'olio lo investe ad una spalla producendogli contusioni alla spalla destra con ecchimosi, e ad un'occhio.

Trasportato nella locanda della Scarfi gli vennero apprestate le cure opportune dal medico De Gaetano, che chiamato per telefono da Ganzirri, fu subito sul luogo del disastro.

Il nostromo di bordo, travolto dalle acque, era quasi morto sotto una botte, ma con esperta abilità di alcuni marinai fra cui Rosario Rando fu tratto a salvamento, e quasi asfissiato fu condotto dal Signor Pietro Zanghi alla locanda, dove fino a quando, vomitando acqua, non diede segni di vita, si svolse tra i marinai francesi una scena di vero dolore. Più tardi ristorati con brodi e liquori, i marinai dell'equipaggio poterono essere interrogati dalle autorità competenti. L'ufficiale di porto Sig. Agnoletti e il nostromo Costa giunsero al Faro, alle ore 23,30 e alla stessa ora arrivarono il segretario del console francese, il Brigadiere dei Carabinieri Abbruzzese e l'altro del comando di Messina.

Arrivava magari un battello di finanza con tre guardie ed un sotto brigadiere, chiamati dal tenente De Macina. Il Sig. Longo e il Sig. Madaffari Andrea fu Santi sono stati al telefono fino all'una dopo la mezzanotte, poichè il delegato Municipale andato in Messina per cose urgenti non potè arrivare prima di quell'ora. Al letto del nostromo ferito abbiamo notato l'ingegnere capo del Comune Cav. Caselli che s'interessò vivamente della salute di quell'infelice.

Degni di lode i piloti, primi ad accorrere in ogni disastro — il Tenente di finanza De Macina — il vice brigadiere Cenci, il delegato di porto Ursino — i marinai Rosario Rando, Salvatore Florio e Giuseppe Scarfi che come un baleno andò a Ganzirri per provvedere ai medicinali, il Signor Giovanni Donato che si cooperò pel ricupero della merce — il dottor De Gaetano — e molti altri.

Il *Solferino* a bordo a cui c'era sei marinai dell'*Amerique*, restò per più di un'ora in balia delle correnti e poi fece rotta per Messina. Nell'ora dell'urto il Faro ed fanalino di capo Peloro funzionarono regolarmente.

Stamane poi per disposizioni dell'agente della assicurazione — si è incominciato il lavoro di scaricamento di tutto ciò che è possibile, e che si trova nella stiva di prua.

La spiaggia presenta un colpo d'occhio, rattristante merce recuperata e sparsa, centinaia di barche, migliaia di persone, e se ci è lecito il paragone, l'*Amerique* con la sola prua fuori dell'acqua, e piegata sul fianco destro, somiglia un gigante abbattuto, intorno a cui la gente ne compiange la fine immatura.

Al comandante la capitaneria del porto, che ha dato prova di energia raccomandando che non faccia pigliar campo a troppa camorra — e faccia, come altra volta, lavorare anche i nostri ma-

rinari, del Faro iquali sono sempre i primi nel lavoro e gli ultime riconosciuti.

Segnaliamo alla benemerita il capo Pilota Salvatore Donato. Egli scalzo e senza berretto fu veduto sul bordo dell'*Amerique* ad impartire i primi comandi ed assicurare il bastimento alla spiaggia — Era coadiuvato dai piloti Donato Candeloro e Donato Letterio fu Giuseppe.

Pubblichiamo infine i nomi di quegli umanitari naturali del villaggio Faro i quali apprestarono oggetti di biancheria ed altro ai poveri naufraghi dell'*Amerique*.

Pietro Zanghi, Giuseppe Scarfi fu Pasquale, Letterio Cavallaro, Giacomo Soraci, Giacomo Longo, Concetto Scarfi, Antonino Ursino, Paolo Rando, Sig. Domenico Longo, Scarfi Giovanni, Andrea Madaffari, Cutugno Antonino, Giuseppe Donato e tanti e tanti altri.

* * *

Dopo il triste quadro da noi dato, una sola cosa resta di conforto, che non si sono deperate vittime umane contrariamente alle voci insistenti che correvano iersera di numerosi morti e feriti.

Persone competentissime assicurano oggi che il vapore *Amerique* è completamente perduto, — del carico non si può che recuperare poca cosa.

I danni si fanno ascendere ad oltre un milione.

Il piroscavo sommerge lentamente e minaccia di scomparire per intero.

Qualsiasi lavoro per ricuperarlo è addirittura inutile.

In particolare, si parla del carico: *"..200 sacchi di caffè, terraglia, olii minerali, farine, tessuti e cotone manifatturato."* E si evidenzia che la *Solferino* dopo l'incidente riparava in porto a Messina:

"Il Solferino a bordi a cui c'era sei marinai dell'Amerique, restò per più di un'ora in balia delle correnti e poi fece rotta per Messina."

Come ulteriore dato che ci fa escludere che la "Nave di Faro" possa essere la *Solferino*, si è verificato che quest'ultima è affondata a Sollum nel 1914. Leggendo la scheda della *Solferino* pubblicata dall'archivio "Miramar Ship Index" si può capire che, oltre alla collisione avuta con l'*Amerique* nel mare di Faro, altri elementi possono aver indotto in errore chi ha cercato sino ad oggi l'identità della "nostra" nave.

La *Solferino* batteva bandiera inglese, come la *Bowesfield*; il cantiere di costruzione "Richardson" ha un nome molto simile a "Richardson Duck", costruttore della *Bowesfield*.

Ma il confronto del n° identificativo della nave, del costruttore e del luogo di costruzione riferiti alla "Bowesfield" con quelli presenti nella targa già citata, ci fanno escludere con maggior certezza che la "nostra" nave si chiami "Solferino".

Search the index: Ship Name: <input type="text"/> Official Number: <input type="text"/> ID: <input type="text"/> Search guidelines <input type="button" value="Search"/>	Miramar Ship Index Abbreviations Abbreviations used in the index ID number Matrix The numbering system About About the Miramar Ship Index Links Related sites
--	--

Single Ship Report for "1085054"

IDNo: 1085054	Year: 1881
Name: CARLTON TOWER	Launch Date: 10.8.81
Type: Cargo ship	Date of completion: 9.81
Flag: GBR	Keel:
Tons: 2206	Link: 1489
DWT:	Yard No: 131
Length overall:	Ship Design:
LPP:	Country of build:
Beam:	Builder: Wigham Richardson
Material of build:	Location of yard: Low Walker
Number of screws/Mchy/Speed(kn):	
Owner as Completed: Stumore, Weston & Co, London	
Naval or paramilitary marking:	
A: *	
End: 1914	

Subsequent History:

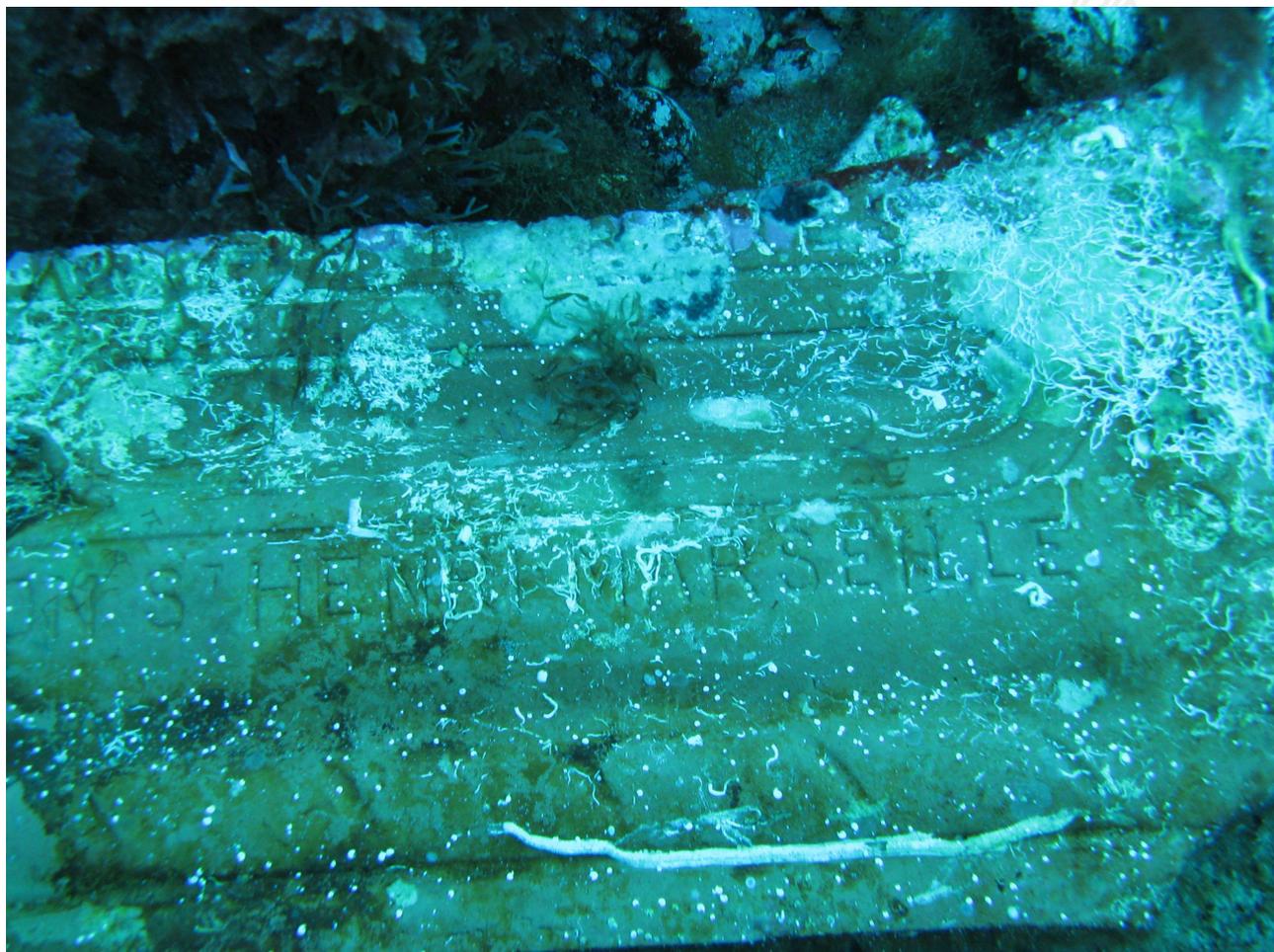
88 SOLFERINO

Disposal Data:

wrecked 20nm W Sollum 15.5.14

[Home](#) [Access Keys](#) [Contact us](#)

Tornando all'Amerique e a quanto descritto dai quotidiano sul suo carico è facilmente verificabile che adesso nel luogo dove si trova il "relittino" (così i sub messinesi chiamano il relitto che giace 100mt + a nord della nave di faro) si trovano i resti dello scafo e una grossa quantità di Tegole prodotte dalla "goichard Freves" di "Seon st Henri - Marseille"



1 - Particolare di una tegola



2 - Foto del carico di tegole

Negli stessi giornali si parla della provenienza della nave, proprio Marsiglia, luogo nel quale sono state prodotte le tegole qui ritratte.

Il sito web, specializzato in disastri marini, www.wrecksite.eu riporta le dimensioni della nave, in particolare la lunghezza di 94mt è di 10 mt superiore a quella attuale della “nave di Faro” (che abbiamo misurato in circa 84mt), pertanto la differenza di 10 metri fa dedurre che la “nave di Faro” non è l’Amerique.

Dalla scheda riportata dal Miramar Ship Index:

Name: AMERIQUE

Type: Passenger ship

Yard No: 222

Builder: McMillan

Tons: 2036

Owner as Completed: Cie Marseillaise de Nav a Vapeur (Fraissinet & Cie)

End: 1904

Dal sito www.wrecksite.eu:

nationality:	french
type of wreck:	passenger ship
propulsion:	steamer
weight (tons):	2036
dimensions (m):	94,03x10,97x--
cause lost:	collision
date lost:	24/03/1904 [dd/mm/yyyy]
date built:	1879
builder:	A. Mcmillan & Sons Ltd., Dumbarton
owner:	Cie. Marseillaise de Nav A Vapeur Fraissinet & Cie.

Sono state anche recuperate 2 riproduzioni di cartoline dell'epoca, in una in particolare è evidente la scritta "AMERIQUE" sulla fiancata a dritta della nave , ed è molto evidente il luogo dell'insabbiamento (si vede la chiesa di faro come riferimento) e corrisponde al luogo in cui si trova adesso il "relittino" (quello di cui son rimaste le tegole). Abbiamo inoltre effettuato una foto e sovrapposto la situazione attuale con la foto dell'epoca , ad ulteriore conferma del posizionamento. Se l'Amerique (dalla foto dell'epoca) è posizionata a Nord della Chiesa di Torre Faro, la "Nave di Faro" invece giace 80 mt a sud rispetto alla stessa chiesa .



3 - L'Amérique vista da Nord



4 - L'Amérique arenata sulla spiaggia di Faro, vista da Sud



5 - Comparazione tra la foto d'epoca ed una attuale

Ecosteria Diving - Nettuno

Ringraziamenti

Grazie a quanti ci hanno supportato e sostenuto nella nostra attività.

Ada Cama

Andrea Tortora

Alberto Costa

Alessandro Riggio

Alessandro Catanese

Antonio Mangano

Cosimo Muscianisi

Daniele Cotogno

Danilo De Domenico

Fausto Accordi

Flavia Tortora

Gina La Spada

Giuseppe Garilli

Giuseppe Staiti

Giusy Muscianisi

Lino Monteleone

Marco Errigo

Matteo Calarco

Roberta Valletti

Salvatore Valletti

Santino Smedile

Stefano Ruia