

**Blu**  
Storie  
di mare  
e di uomini

FABIO POZZO

«PERCHÉ negli archivi governativi britannici ci sono ancora documenti secretati sul Titanic? Dopo 104 anni dal naufragio?». Claudio Bossi darebbe una fortuna per poter mettere il naso in quelle carte. «Credo che in quelle carte si nasconda un coinvolgimento del governo britannico nel naufragio che costò la vita a 1.518 persone».

Bossi ha 59 anni, è di Oggiogona con Santo Stefano, un piccolo paese del Varesotto, non è nato uomo di mare («Non so nemmeno nuotare»), ma lo è quasi diventato da quando ha dedicato la sua vita - la sua nuova vita, chiusa quella di responsabile degli acquisti di una casa di moda - alla storia del Titanic. «Questa nave mi ha sempre affascinato, sin da bambino. Ho cominciato le mie ricerche nel 1985, dopo che Robert Ballard ha individuato il relitto e non mi sono più fermato: dal 2012 lo faccio a tempo pieno».

Tanto da diventare il punto di riferimento di diversi divulgatori televisivi («Gli Angela, Cecchi Paone, Giacobbo...») e scrittore: nel 2012 ha pubblicato «Titanic» (De Vecchi), ora è in uscita «Gli enigmi del Titanic» (Enigma Edizioni) e la prossima estate scriverà ancora del Titanic per i tipi di Il Saggiatore.

#### Una nave predestinata

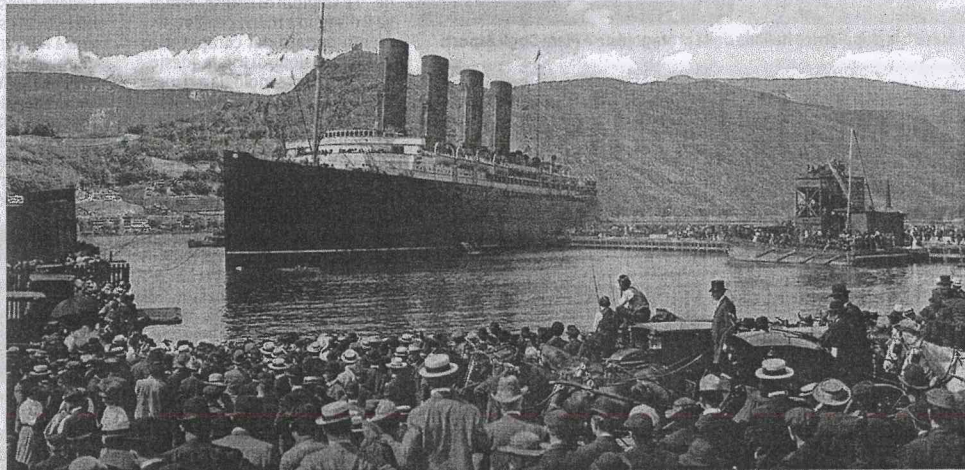
Nel suo nuovo lavoro, Bossi parla del liner della White Star, colato a picco nel Nord Atlantico il 15 aprile 1912, come di una «nave predestinata». «Doveva affondare», sostiene. Esistono ipotesi estreme a suffragio di questa affermazione, che pescano nelle incredibili coincidenze, premonizioni, combinazioni e maledizioni che accompagnano la storiografia più folcloristica, e altre ipotesi più verosimili, che richiamano la truffa assicurativa e il complotto.

Cominciamo da quest'ultimo. Bisogna tornare indietro al 1910, quando i rappresentanti dei principali istituti di

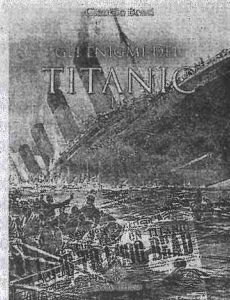
# Quell'Sos dal Nord Atlantico di 104 anni fa Enigma Titanic

## «Una frode assicurativa o un complotto di banchieri all'origine del disastro»

Claudio Bossi, lombardo, ha dedicato una vita alle ricerche storiche sul celebre naufragio. «Era una nave predestinata, doveva affondare». In un nuovo libro due ipotesi suggestive



La partenza del Titanic da Southampton: era il 10 aprile 1912. La nave sarebbe dovuta arrivare a New York otto giorni dopo



Il libro «Gli enigmi del Titanic»



Claudio Bossi

credito e della finanza Usa si riuniscono segretamente su un'isola della Georgia. Jekill, guidati dal capo della Commissione Monetaria Nazionale, il senatore Nelson Aldrich, per gettare le fondamenta della Federal Reserve, la banca centrale statunitense. «Non tutti i protagonisti della ricchezza Usa erano però favorevoli alla nascita di questo

sistema. Tra i contrari c'erano John Jacob Astor, Benjamin Guggenheim e Isidor Straus. Gli stessi che furono persuasi a salire a bordo del Titanic, sul quale poi persero la vita. Non dimentichiamoci che tra i fautori della Fed c'era John Pierpont Morgan, il finanziere dell'International Mercantile Marine Company, la compagnia che controllava la

White Star Line» racconta Bossi.

#### Gesuiti e massoni

Ad accompagnare questa congettura sono anche il presunto coinvolgimento della Compagnia di Gesù e quello dei massoni. «A bordo del Titanic c'era padre Frank Browne, che passerà alla storia per aver fotografato diversi momenti di quel viaggio: s'imbarcò a Southampton, sarebbe dovuto scendere a Queenstown, ma volle proseguire per New York: telegrafo per tanto a un suo superiore a Dubino chiedendo il nulla osta al viaggio, che però gli fu negato. Anzi, gli fu intimato di lasciare immediatamente la nave, destinata evidentemente a finire male. Del resto, lo stesso Morgan cancellò all'ultimo minuto la sua partecipazione al viaggio inaugurale della sua ammiraglia e così fece anche Lord William James Pirrie, il presidente dei

cantieri Harland & Wolff, gli scali del Titanic, che non s'imbarcò adducendo un maleducato. Annullarono tra gli altri la loro prenotazione anche Henry Clay Frick, il magnate dell'acciaio, e George W. Vanderbilt, tutti in affari con Morgan».

Bossi non crede nella «pista» gesuita al servizio dei fautori della Federal Reserve, né in quella massonica, filone della stessa ipotesi che in questo caso farebbe perno sull'appartenenza ai Fratelli muratori di Pirrie. «I massoni, invece - rimarca Bossi -, potrebbero aver influito sull'esito del processo per il naufragio. Era un «fratello», infatti, anche John Charles Bigham, sotto la cui guida si svolse il procedimento e lo erano due dei principali periti d'ufficio. C'era da «salvare», tra l'altro, oltre la Fed, anche la reputazione del governo britannico, e con essa l'immagine politica di un «fratello»

celebre, Winston Churchill, a capo del Board of Trade (il ministero del Commercio e dell'Industria) durante la costruzione del Titanic, e poi ministro dell'Interno. «Nel 2012 in uno studio notarile sono stati rinvenuti gli appunti di un funzionario del Board of Trade, Maurice H. Clarke, incaricato di ispezionare la nave, che suggerì di dotare l'unità del 50% di scialuppe in più. Così non avvenne, ma Clarke fu imposto di rilasciare ugualmente il nulla osta alla navigazione». Ecco perché ci sarebbero ancora carte governative sul Titanic secrete...

#### Le gemelle

Oltre al complotto, vi è poi l'ipotesi della frode assicurativa, dell'affondamento cercato per sistemare i conti della White Star Line e del suo finanziatore, J. P. Morgan. «Il comandante Edward John Smith avrebbe dovuto governare oltre la zona dei ghiacci, dove avrebbe trovato diverse navi che avrebbero potuto soccorrere la sua, incluso il Californian, della Leyland Line, compagnia che faceva sempre capo ai Morgan».

Finora abbiamo continuato a parlare di Titanic, ma la tesi della frode prevede anche un altro scenario, vale a dire che a naufragare sia stato l'Olympic, la gemella del Titanic, anziché quest'ultimo.

«L'Olympic era entrato in collisione con un incrociatore, riportando lo squarcio di due compartimenti, e aveva avuto altri guai che, non risarciti dalle assicurazioni, andarono a pesare sui conti del cantiere nonché minarono l'integrità della nave», spiega Bossi.

Da qui, l'ipotesi di una sostituzione: l'Olympic diventò il Titanic. «Ballard rilevò nel relitto alcune paratie che non corrispondevano ai piani originali del Titanic... Ci sono inoltre fotografie di quest'ultima unità in cantiere che, scattate a distanza di pochi mesi, dimostrano come la scritta col nome, goffrata sullo scafo, fosse stata misteriosamente cancellata...».

E lo scianto contro l'iceberg, allora? «Non fu deliberato, una casualità. La nave, sulla quale persisteva da una settimana un incendio, doveva affondare in una zona sicura, oltre quei ghiacci. Sarebbe dovuto essere il più grande salvataggio della storia».

© BY NND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

**Libri**  
**Blu**

### LA GRANDE SFIDA DEL MORO DI VENEZIA, UN TRIONFO DELL'ORGOGGIO ITALIANO

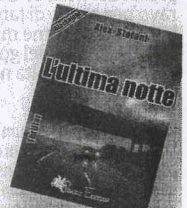
Rileggere del Moro di Venezia, dell'irripetibile avventura di una barca e di un gruppo di uomini che andarono a sfidare il Gotha della vela, arrivando a stupire il mondo, riserva sempre grandi emozioni. In questo caso, poi, l'autore ha vissuto quei giorni epici come giornalista a San Diego e come veneziano a Venezia, dunque in posizioni privilegiate, tali da arricchire il pathos partecipativo e il valore del dietro le quinte. Una testimonianza, e un documento (il trascorrere degli anni tende a far sbiadire le cronache) che fa vivere soprattutto col cuore quella campagna di Coppa America. Col cuore dell'autore, di Angelo Vianello il marinaio che è stato sempre al fianco di Gardini, e naturalmente di Raul il visionario. Intuizioni, innovazioni, coraggio, smargiassate anche, ma soprattutto orgoglio. «Siamo venuti in questo momento tecnologico che è la Coppa America per dire che ci siamo anche noi, gli europei, gli italiani, quelli della città di mare... Un uomo da non dimenticare



**Il Moro di Venezia**  
di Beppe Donazzan  
Ed. Mare Verticale  
250 pagine, 20 euro



**Horn**  
di Marco M. Marini  
Il Frangente  
112 pagine, 15 euro  
La bella e semplice storia di un sogno realizzato, quello di doppiare capo Horn a vela. Un appassionato di mare, il noleggiatore di una piccola barca (28 piedi), la navigazione con il proprietario Luis da Ushuaia. Emozioni alla fine del mondo.



**L'ultima notte**  
di Alex Stefani  
Pegasus Edition  
216 pagine, 13 euro  
Il direttore di un cantiere navale si trova proiettato di colpo, complice una donna fatale, in un'avventura dalle tinte noir. Genova come Marsiglia, droga e una cornice da grattare per scoprire che di dorato c'è soltanto l'apparenza.