

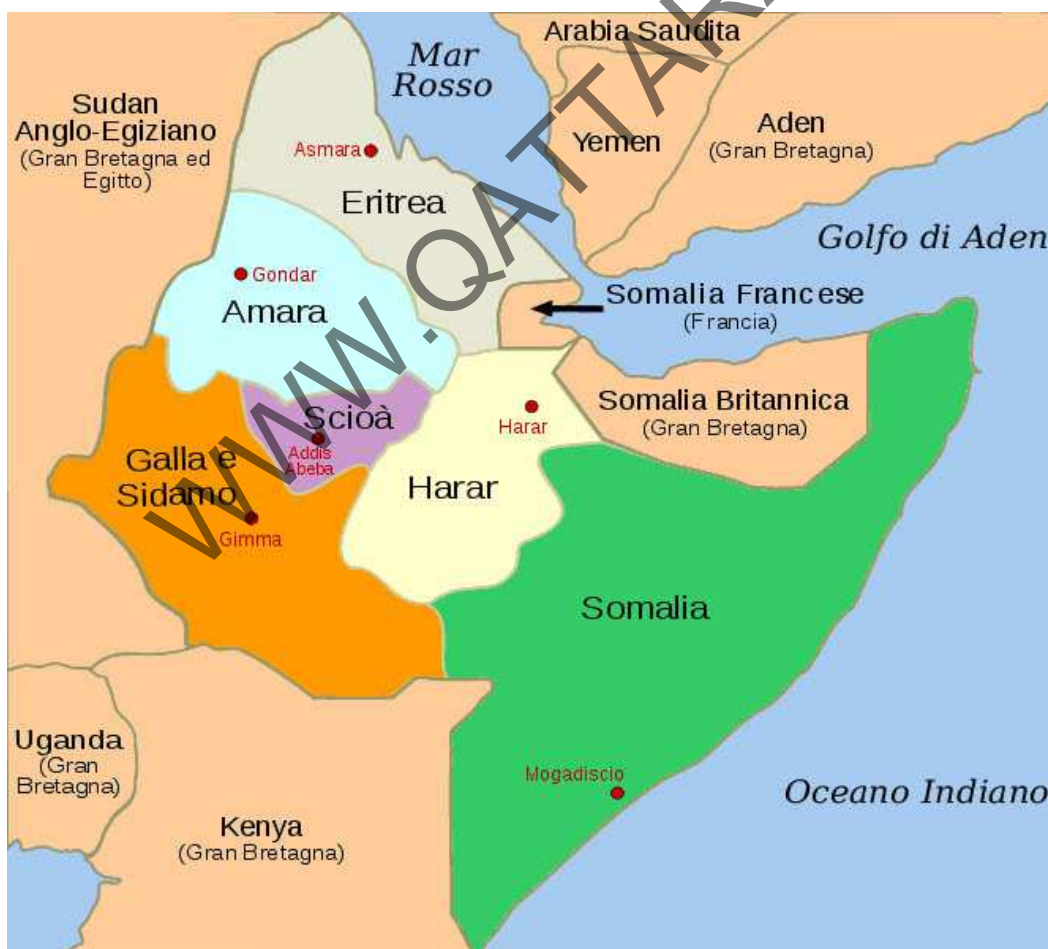
Quell'ultimo colpo d'artiglieria della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo

Vincenzo Meleca, Maggio 2011

La situazione in A.O.I. allo scoppio della guerra

I venti di guerra che spiravano nell'estate del 1939 costrinsero il Governo italiano ad esaminare quale sarebbe stato il futuro delle nostre colonie africane nel caso di partecipazione dell'Italia all'eventuale conflitto.

Le prospettive non erano particolarmente rosee né per le truppe di terra né per le forze navali. Le prime si trovavano sostanzialmente accerchiate, con gli inglesi presenti a nord ed ovest, in Egitto e Sudan, a sud in Kenya e ad est, seppur separati dal Mar Rosso, in Yemen e nella penisola araba ed i francesi, anch'essi ad oriente, nella Somalia francese, comprendente anche l'importante base navale di Gibuti



Le seconde si trovavano a fare i conti con le preponderanti forze della Royal Navy presenti a Suez, Port Sudan ed Aden, e nelle basi in India, senza dimenticare la Marine Nationale francese di Gibuti.

La situazione era aggravata dal fatto che, in caso di conflitto contro Gran Bretagna e Francia, sarebbe stato in tutta evidenza difficile rifornire Esercito, Aeronautica e Marina di tutto il necessario per una guerra di lunga durata, vale a dire carburante, pezzi di ricambio, munizioni, personale.

Non è questa l'occasione per descrivere i piani del Ministero della Guerra, talvolta tanto ambiziosi quanto palesemente irrealizzabili, né per raccontare gli eventi bellici che si svolsero in Africa Orientale Italiana.

Ci limiteremo soltanto a raccontare l'episodio che concluse l'attività bellica della Regia Marina in Mar Rosso, con una sintetica descrizione delle navi ivi dislocate, delle perdite subite e dei successi conseguiti.

Allo scoppio della guerra erano presenti a Massaua due squadriglie di cacciatorpediniere, altrettante di sommergibili, una squadriglia di motosiluranti, un avviso coloniale, quattro fra torpediniere e cannoniere, un posamine nonché una mezza dozzina di unità ausiliarie (navi cisterna e rimorchiatori).

Tipo di unità	Nome o sigla	Tipo di unità	Nome o sigla
Avviso coloniale	<i>Eritrea</i>	Posamine	<i>Ostia</i>
Cacciatorpediniere 3 [^] Squadriglia	<i>Cesare Battisti</i> <i>Daniele Manin</i> <i>Francesco Nullo</i> <i>Nazario Sauro</i>	Sommergibili 81 [^] Squadriglia	<i>Galileo Ferraris</i> <i>Galileo Galilei</i> <i>Luigi Galvani</i> <i>Alberto Guglielmotti</i>
Cacciatorpediniere 5 [^] Squadriglia	<i>Leone</i> <i>Pantera</i> <i>Tigre</i>	Sommergibili 82 [^] Squadriglia	<i>Archimede</i> <i>Macallè</i> <i>Perla</i> <i>Evangelista Torricelli</i>
Torpediniere	<i>Giovanni Acerbi</i> <i>Vincenzo Orsini</i>	Cannoniere	<i>Porto Corsini</i> <i>Giuseppe Biglieri</i>
MAS XXI [^] flottiglia/ 21 [^] Squadriglia	<i>Mas 204</i> <i>Mas 206</i> <i>Mas 210</i> <i>Mas 213</i> <i>Mas 216</i>	Nave cisterna nafta Navi cisterna acqua “ “ Rimorchiatori	<i>Niobe</i> <i>Bacchiglione</i> <i>Sebeto</i> <i>Sile</i> <i>Ausonia</i> <i>Ciclope</i> <i>Portovenere</i>

Leggendo i nomi delle navi, qualsiasi appassionato di storia della nostra Marina si renderà subito conto di come pressoché tutte le unità di superficie fossero tecnologicamente superate per non dire antiquate ed inadatte ad una guerra moderna, come i cacciatorpediniere della 3[^] e 5[^] squadriglia, le cannoniere *Porto Corsini* e *Biglieri*, il posamine *Ostia*, costruiti nella prima metà degli anni '20, mentre le due

torpediniere *Acerbi* e *Orsini* ed i Mas della XXI^a flottiglia risalivano addirittura alla Prima Guerra Mondiale.

Di costruzione più recente erano invece i sommergibili, purtroppo però inadatti ad operare in mari tropicali a causa di gravi difetti di fabbricazione che causarono gravissimi incidenti e persino una perdita¹.

Delle unità principali di superficie della flotta del Mar Rosso, tranne l'avviso coloniale *Eritrea*, riuscito a lasciare Massaua arrivando in Estremo Oriente², tutte le altre furono in un modo o nell'altro perdute³:

Tipo di unità	Nome o sigla	Perdita	
		Data	Causa
Cacciatorpediniere	<i>Francesco Nullo</i>	21.10.1940	Affondato dopo combattimento con Ct Kimberley e sloop Yarra
	<i>Leone</i>	1.4.1941	Affondato dopo incaglio
	<i>Daniele Manin</i> ⁴	3.4.1941	Affondato per attacco aereo
	<i>Nazario Sauro</i>	3.4.1941	Affondato per attacco aereo
	<i>Cesare Battisti</i>	3.4.1941	Autoaffondato
	<i>Pantera</i>	3.4.1941	Autoaffondato
Torpediniere	<i>Giovanni Acerbi</i>	3.4.1941	Affondato per attacco aereo ⁵
	<i>Vincenzo Orsini</i>	8.4.1941	Autoaffondato
Cannoniere	<i>Giuseppe Biglieri</i>	8.4.1941	Autoaffondato
	<i>Porto Corsini</i>	2.4.1941	Catturata intatta dagli inglesi a Massaua
Posamine	<i>Ostia</i>	8.4.1941	Autoaffondato
Motosiluranti	<i>MAS 204</i>	8.4.1941	Autoaffondato
	<i>MAS 206</i>	8.4.1941	Autoaffondato
	<i>MAS 210</i>	8.4.1941	Autoaffondato
	<i>MAS 213</i>	8.4.1941	Autoaffondato
	<i>MAS 216</i>	8.4.1941	Autoaffondato

Dei sommergibili se ne persero ben quattro, tutti nel giro delle prime due settimane di guerra: il 15 giugno 1940 il *Macallè* per incaglio, il 19 giugno il *Galilei*, catturato dagli

¹ Il problema principale era dovuto alle perdite di cloruro di metile (usato come gas refrigerante), con conseguenti esalazioni velenose che causarono la morte di alcuni componenti dell'equipaggio dell'Archimede, l'incaglio del Perla con molti morti a bordo ed addirittura la perdita del Macallè.

² L'Eritrea lasciò il porto di Massaua la notte del 19 febbraio 1941, al Comando del Capitano di Fregata Marino Iannucci, con l'ordine di forzare il blocco navale anglo-francese e raggiungere l'alleato Giappone. Superò agevolmente lo stretto di Bab el-Mandeb, sfuggendo alla ricognizione aerea inglese di base ad Aden e raggiunse il 18 marzo una zona sotto il controllo della Marina Imperiale giapponese, approdando pochi giorni dopo a Kobe.

³ Per una trattazione dettagliata del naviglio militare e mercantile affondato a Massaua e nell'arcipelago eritreo delle Dahlak si veda "I relitti delle Dahlak", V. Meleca, in www.ilcornodafrica.it

⁴ Battisti, Manin, Sauro, Pantera e Tigre avevano tentato un'ultima disperata incursione: i primi tre contro la base navale inglese di Port Sudan e gli ultimi due, con maggiore autonomia, contro le installazioni di Suez. Per una sintetica descrizione della loro ultima disperata azione si veda "Le operazioni militari della flotta italiana del Mar Rosso - giugno 1940/aprile 1941" di Alberto Rosselli in <http://www.icsm.it/regiamarina/marrosso.htm>

⁵ L'Acerbi era già stata gravemente danneggiata da attacco aereo nel porto di Massaua il 6 agosto 1940

inglesi dopo combattimento con la cannoniera *Moonstone*, il 23 giugno il *Torricelli* per autoaffondamento dopo combattimento con i ct *Kandahar*, *Karthoum*⁶, *Kingston* e la cannoniera *Shoreham*, tutti inglesi ed infine, nella notte tra il 23 ed il 24 giugno, il *Galvani* dopo combattimento con il ct *Kimberley* e la corvetta *Falmouth*.

Gli altri quattro, *Archimede*, *Galileo Ferraris*, *Alberto Guglielmotti* e *Perla*⁷ riuscirono a sfuggire alla cattura o all'affondamento e, percorrendo il periplo dell'Africa, riuscirono a raggiungere dopo oltre due mesi i navigazione, la base italiana di Betasom a Bordeaux..

A fronte di tutte queste dolorosissime perdite, quali successi ottennero le unità della Regia Marina in Mar Rosso?

Ben pochi.

Nel 1940, l'affondamento del cacciatorpediniere *Karthoum*, ad opera del smg *Torricelli* (23 giugno) e di due petroliere, la *James Stove* da parte del smg *Galilei* (16 giugno) e l'*Atlas*, da parte del smg *Guglielmotti* (6 settembre) ed il danneggiamento della cannoniera *Shoreham*, ancora da parte del *Torricelli* (23 giugno). Il danneggiamento del cargo *Bhima*⁸ (19 settembre) fu opera dei bombardieri della nostra aeronautica, mentre quello del cacciatorpediniere *Kimberley* (21 ottobre), fu dovuto all'azione della batteria costiera Giulietti piazzata sull'isola di Harmil.

Nel 1941 l'unico risultato fu il danneggiamento dell'incrociatore *Capetown* con i siluri del MAS 213.

La XXI^a Flottiglia MAS

E arriviamo finalmente alla XXI^a Flottiglia MAS o, più precisamente, alla 21^a Squadriglia MAS, di cui tre unità furono le protagoniste dell'ultimo colpo d'artiglieria della Regia Marina in Mar Rosso⁹.

Costituita ufficialmente il 16 febbraio 1941 sotto il comando del Capitano di Corvetta Tabacco, nell'ambito di una riorganizzazione delle unità veloci presenti a Massaua, comprendeva la 21^a Squadriglia MAS, con i Mas 204, 206, 210, 213 e 216, la Squadriglia Motoscafi Veloci, con quattro unità della Marina e la Squadriglia Motoscafi, con tre unità cedute dall'Aeronautica. Completavano l'eterogenea linea della Flottiglia alcuni sambuchi¹⁰.

Le uniche unità con un minimo di capacità offensive erano i cinque Mas, in quanto i motoscafi, seppur armati alla meglio con il ricorso alla solita arte italiana

⁶ Il *Torricelli* riuscì però ad affondare il *Karthoum* con due siluri

⁷ Le avventure del *Perla* e del Guardiamarina Elio Sandroni sono state meravigliosamente raccontate in "Odissea di un sommergebilista" di P. Rapalino e G. Schivardi, Mursia, 2008

⁸ Il *Bhima* faceva parte del convoglio britannico BN 5, inutilmente cercato dai nostri cacciatorpediniere Leone, Pantera, Battisti e Manin.

⁹ Per maggiori informazioni, si veda "Le operazioni in Africa Orientale", USMM, 1961, pag. 137 e segg.

¹⁰ Per una disamina di queste particolari imbarcazioni, si vedano "I sambuchi della Regia Marina" di Mario Marzari, in *Yacht Digest*, riportato integralmente su http://www.pietrocrisini.com/sambuchi_rmi.htm e "Il sambuco, il dhow e la pesca delle perle alle Dahlak", di Valeria Isacchini, in www.ilcornodafrica.it, luglio 2009

dell'arrangiarsi¹¹, non erano in condizione di effettuare alcun tipo di attacco navale, mentre i sambuchi avevano compiti logistici¹².

Inviati in Eritrea nel 1935, nell'ambito della preparazione della guerra d'Abissinia, ma con compiti limitati alla vigilanza ed al collegamento con le isole Dahlak, su alcune delle quali erano stati dislocati piccoli presidi, i Mas erano del tipo Baglietto-S.V.A.N. 12t, e facevano parte di una serie di 15 unità.

MAS 204, 206, 210, 213 e 216

Cantiere	Baglietto – Varazze				
Dislocamento (t.)	13,4 (versione cannoniera)-13,9 (versione silurante)				
Dimensioni (mt)	Lungh. 10,0 - largh. 2,66 - imm.1,10				
Apparato motore	2 motori a scoppio Isotta Fraschini L 350 (700 HP complessivi)				
Velocità	Max 24,5-27 nodi, di crociera 15 nodi				
Autonomia	Max 150 miglia a 15 nodi				
Armamento (versione silurante)	2 siluri da 450 mm, 2 mtg Colt da 6,5 mm, una tramoggia con 4 bombe di profondità da 50 kg				
Equipaggio	8 (1uff., 1sottuff., 6 comuni)				
Note	In origine i MAS avevano due apparati motori, il principale con due motori a scoppio Fiat A-12 da 240 HP ed uno ausiliario (con due motori elettrici Rognini da 10 HP, che consentivano una marcia silenziosa per 20 miglia a 4 nodi).La velocità massima era di 24,5 nodi (con motori Fiat), di 27 (con motori Isotta Fraschini). C'era anche la possibilità di due versioni, la prima, cannoniera, con un cannone da 57/43, una mitragliatrice Colt 6,5 mm, 4 torpedini da rimorchio oppure una tramoggia con 4 bombe di profondità da 50 kg, ed una seconda, silurante, che fu poi l'unica di fatto utilizzata ed alla quale si riferiscono i dati sopra riportati.				
Numero del MAS	204	206	210	213	216
Entrata in servizio	12.4.1918	14.6.1918	3.8.1918	19.8.1918	16.9.1918
Perdita (tutti per autoaffondamento)	8.4.1941	8.4.1941	8.4.1941 ¹³	8.4.1941	8.4.1941
Radiazione	18.10.1946	18.10.1946	18.10.1946	18.10.1946	18.10.1946

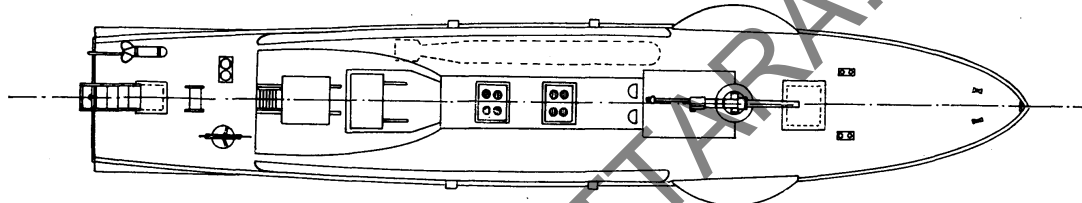
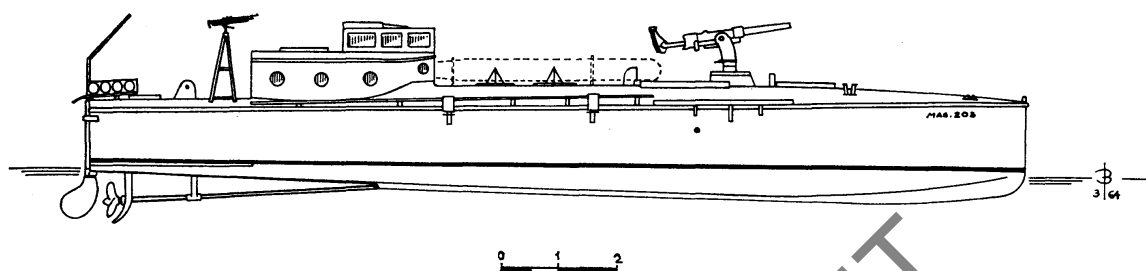
La vetustà degli scafi, in legno, e dei motori, il clima tropicale e la mancanza di pezzi di rispetto avevano arrecato tanti e tali danni che nel 1940 una commissione ne propose la

¹¹ Per le modifiche fatte in loco sui motoscafi, con l'installazione persino di sistemi di sgancio di siluri, si veda "La XXI ^ Flottiglia MAS di Massaua, eroi dimenticati", di Nadia Roattino, in SGM-seconda guerra mondiale, mag./giu. 2009

¹² Tanto i motoscafi quanto i sambuchi potevano essere muniti di siluri, come riportato da "I MAS e le motosiluranti italiane", USMM, 1969, pag. 214, in nota. Se i motoscafi avrebbero potuto contare, in caso di attacco ad unità nemiche, su una certa velocità, i sambuchi, che all'epoca erano probabilmente ancora soltanto a vela, per avvicinarsi alle navi avversarie avrebbero dovuto contare sul loro aspetto inoffensivo. Una volta giunti a distanza ravvicinata, sarebbe stato il loro tender (la "uri", classica piccola imbarcazione locale), con un siluro da 450 mm (quasi sicuramente Whitehead) agganciato sotto lo scafo, a portare l'attacco finale. Avendo avuto più volte l'opportunità di visitare la costa eritrea, il porto di Massaua e le isole Dahlak, ho visto le "uri", dei gusci di noce lunghi da 4 a 5 metri, larghi meno di uno, spesso ricavati da un tronco di palma scavato e mi chiedo come avrebbe potuto trasportare un siluro lungo 5,46 m. del peso di almeno 5 quintali!

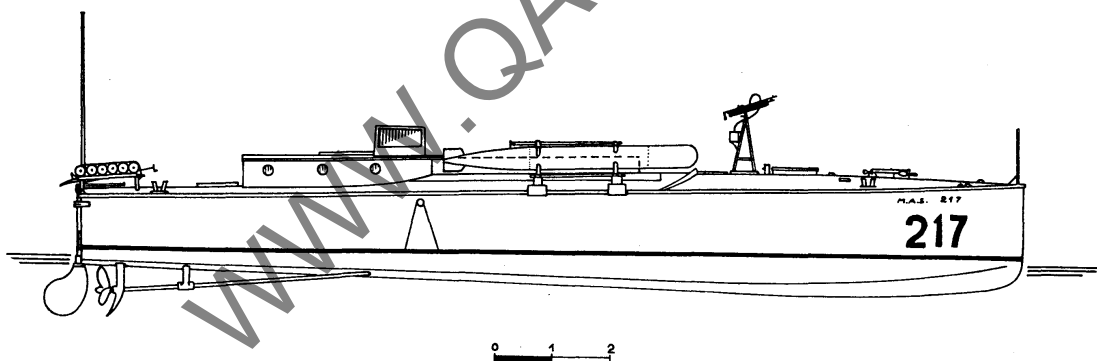
¹³ In tale data il MAS 210 risulta essere ancora ai lavori ed è incerto se fosse stato tirato in secca, per cui è possibile che anziché essere stato autoaffondato sia stato semplicemente distrutto a terra.

radiazione: due erano sempre in secca, gli altri stavano a galla solo grazie a tappi di colate di cemento per chiudere alcune falle negli scafi e non superavano i 10-12 nodi.



MAS 203 ~ MAS 204-217, 1918

MAS 204-217, 1933



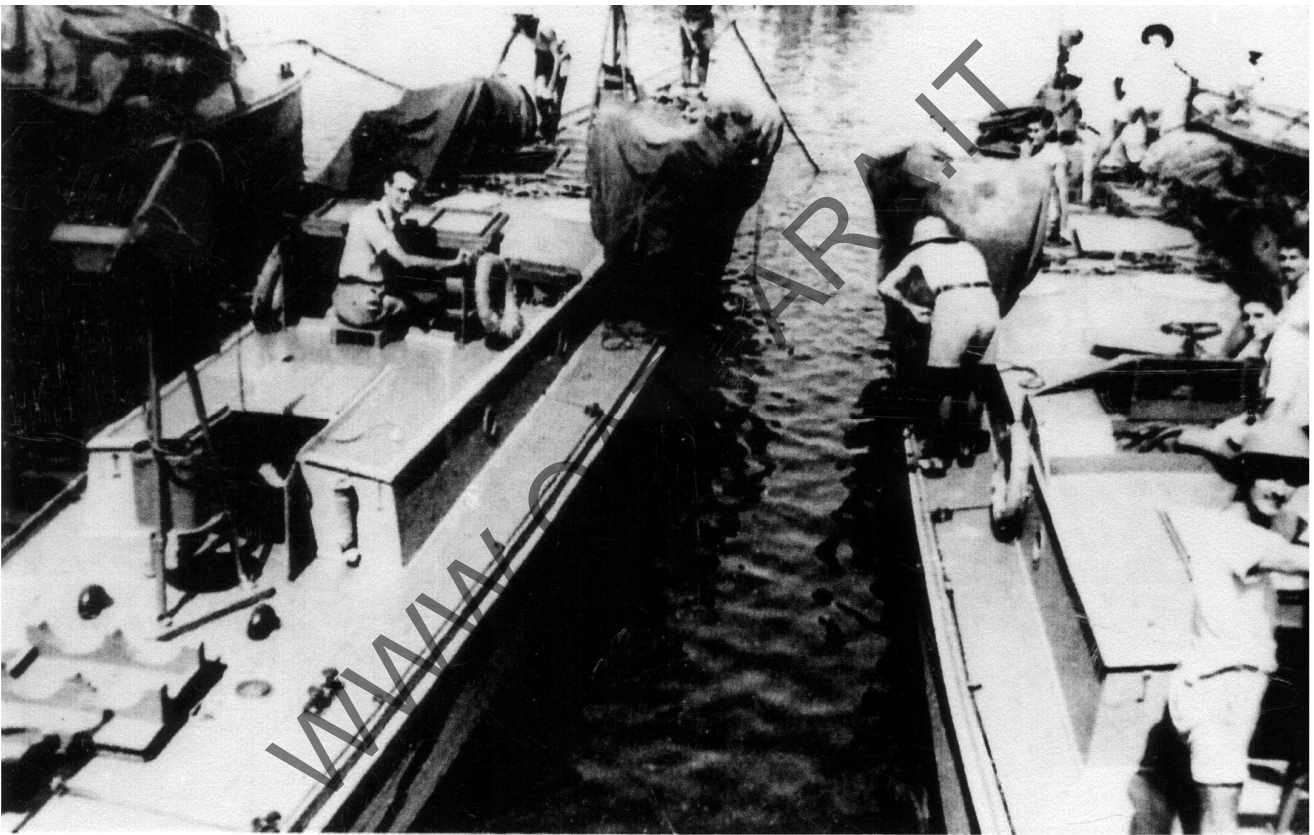
MAS 213, 1941

Da: I Mas e le motosiluranti italiane - USMM

Non furono però né radiati né, tantomeno sostituiti, nonostante le promesse di Supermarina¹⁴ e non restò quindi che "arrangiarsi": quattro delle cinque unità furono rimesse in sesto, sbarcando i motori per una revisione radicale in officina e rivestendo lo scafo di rame. La quinta, il Mas 210, era in condizioni talmente precarie che fu oggetto di lavori importanti tanto da non essere più in grado di poter prendere il mare.

I vetusti MAS 204, 206, 213 e 216 poterono così tornare operativi.

La loro attività si limitò peraltro ad attività di vigilanza notturna antisommergibile¹⁵, alla ricerca e soccorso di equipaggi di aerei caduti in mare, all'assistenza alle unità maggiori, ai collegamenti con le isole dell'arcipelago delle Dahlak.



I MAS 206 e 213 ormeggiati a Massaua nel febbraio 1941 (Collezione Franco Bargoni).

¹⁴ I Mas destinati a sostituire quelli della 21^a Squadriglia avrebbero dovuto essere del tipo Baglietto 155, decisamente moderni, con scafo a spigolo, velocità (di progetto) 50 nodi, armati con 2 siluri da 450 mm ed una mitragliatrice da 13,2 mm, arma più credibile in funzione antiaerea delle Colt da 6,5 mm che armavano i Mas della 21^a Squadriglia. I due prototipi (Mas 445 e 446) furono ordinati ma mai impostati. Incredibilmente, ne furono però costruiti nel 1942 cinque esemplari lievemente modificati, consegnati regolarmente alla Marina finlandese dove rimasero in servizio fino al 1960, segno della bontà di costruzione.

¹⁵ Furono svolte anche una ventina di missioni di sorveglianza diurna, ma erano missioni ad alto rischio per la estrema vulnerabilità dei MAS in caso di attacchi aerei.

Ai primi di aprile 1941 le truppe inglesi stavano oramai dilagando in Eritrea e si approssimavano a Massaua provenendo da due direttrici principali: da ovest, dopo aver sconfitto il 27 marzo le truppe italiane a Cheren, e da nord, lungo la costa.

La Royal Navy aveva impegnato varie unità a supporto delle truppe di terra, e tra queste l'incrociatore leggero *Capetown* (Comandante il Cap. Percival Henry Gwynne) e lo sloop australiano *Parramatta* (Comandante il Tenente Jefferson H. Walker), che incrociavano a nord delle Dahlak, al largo di Mersa Kuba (16° 17' 0" N, 39° 11' 0" E).

Il 5 aprile, la stazione di vedetta della Regia Marina di Difnein, l'isola più settentrionale delle Dahlak, avvistò l'incrociatore, lo sloop ed altre tre unità e diede l'allarme. La sera di quello stesso giorno partirono da Massaua i Mas 206, 213 e 216, senza però riuscire ad avvistare le navi nemiche.

La sera successiva riprovarono i Mas 206 e 213, rispettivamente sotto il comando dei due Guardiamarina Nosedà e Valenza e avvistarono le navi nemiche nella notte tra il 6 ed il 7 aprile. Il 206 si portò in posizione di lancio e sganciò entrambi i siluri verso l'unità maggiore, mancando però il bersaglio.

Era la mezzanotte passata da poco quando i nostri Mas rientrarono a Massaua.

A quanto risulta, non vi fu infatti alcuna reazione del nemico -con ogni probabilità perchè non si era accorto nè della presenza delle due motosiluranti italiane nè del lancio delle torpedini- tanto che le unità britanniche continuarono ad incrociare per l'intera giornata successiva.

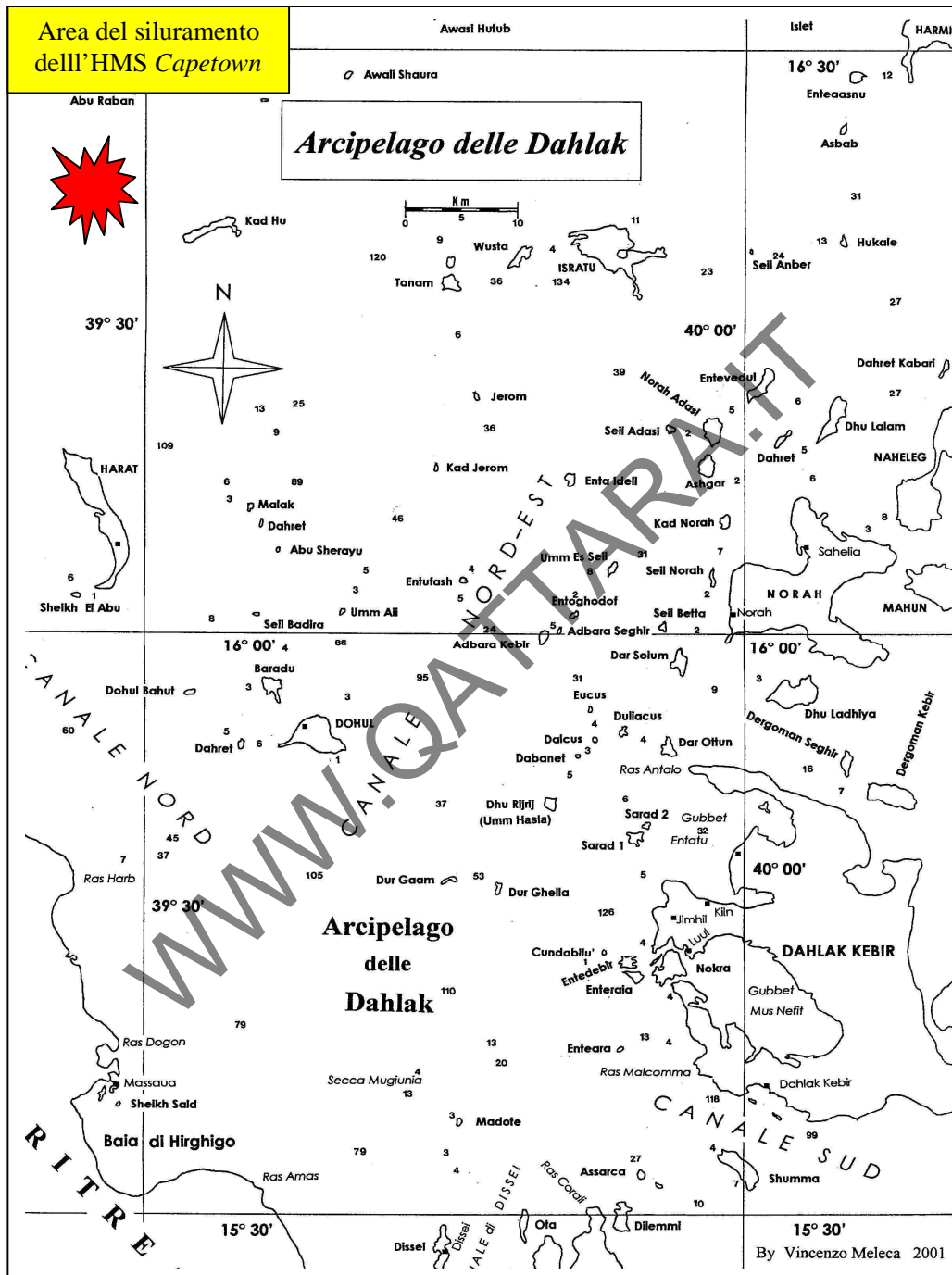
A questo punto si rende opportuno aprire una breve parentesi. Dall'episodio appena raccontato si possono infatti trarre almeno quattro considerazioni: la prima, che in quel primo scorcio del 1941 non tutte le unità inglesi erano dotate di radar navali, oppure, se li avevano, non erano particolarmente efficienti. La seconda, che, se nelle due principali basi italiane in Eritrea, Massaua ed Assab (ma anche in quelle secondarie, come Nokra nelle Dahlak e Marsa Fatma sulla costa dancala) ci fosse stato un numero maggiore di unità insidiose moderne, si sarebbero potuti ottenere non solo un numero maggiore di successi, ma anche una probabile riduzione del traffico mercantile inglese. La terza che le modifiche fatte ai motori dei MAS, con l'applicazione di silenziatori agli scarichi dei motori erano state più che positive, se le nostre piccole siluranti erano riuscite ad avvicinarsi fra i 300 ed i 500 metri dai bersagli senza essere udite. L'ultima, invece, che la superiorità aerea inglese era diventata totale, tanto da consentire ai MAS di effettuare soltanto operazioni notturne.

Avuta nuovamente conferma della presenza di unità nemiche, alle 21 circa del 7 aprile esce in mare un'altra sezione, composta questa volta dai Mas 213 e 216, gli unici due rimasti con una certa efficienza..

Dicevamo, una "certa" efficienza.

Infatti, il Mas 216, al cui comando era il Tenente di Vascello Stanislao Ferraro, Comandante della XXI Flottiglia, dopo poco tempo accusa un'avaria al motore di dritta

(surriscaldamento delle camicie dei cilindri), tanto da dover essere costretto a procedere a velocità ridotta, senza peraltro rinunciare a cercare le navi avversarie.



All'improvviso la sagoma di una grossa unità, che si rivelò poi essere l'incrociatore *Capetown*, si staglia contro il cielo all'orizzonte ad una distanza stimata da Ferraro di circa 10.000 metri: è l'1.10 dell'8 aprile¹⁶.

I due Mas vi si dirigono contro, perdendosi però di vista dopo pochi minuti.

Il 216, rimesso in moto il motore di dritta nonostante il rischio di grippaggio, tenta un primo attacco, ma a causa dei continui cambiamenti di rotta del bersaglio non riesce a lanciare.



L'incrociatore leggero Capetown

Le manovre dell'incrociatore consentono invece al 213 di avvicinarsi e di portarsi in posizione di lancio. Dopo essere arrivato a circa 500 metri dall'incrociatore, questo cambia ancora rotta, ma il Mas mette i motori avanti tutta, lo insegue, si avvicina ancor di più e, a circa 300 metri, il Guardiamarina Valenza dà finalmente l'ordine "fuori!".

Sono le 2.10 del mattino.

Qualche attimo dopo, dal suo 216 il Comandante Ferraro vede un'alta colonna d'acqua innalzarsi dalla fiancata dell'unità nemica, seguita dal sordo rumore dello scoppio del siluro che l'ha colpita. E' ancora a circa un miglio dal bersaglio, ma decide di tentare ugualmente un attacco per cercare di colpirlo e finirlo.

Il motore di destra viene disattivato, si aumenta al massimo la potenza di quello di sinistra, ma è tutto inutile, ormai le navi inglesi sono in allarme, il buio della notte è rischiarato dalle sciabolate dei riflettori e dai bengala, il cielo è solcato dai traccianti.

¹⁶ Ennio Giunchi anticipa l'avvistamento alle 0.35, attribuendolo al Mas 213. si veda "Epilogo in Mar Rosso", E. Giunchi, Edizioni europee, Milano, 1949, pag. 103

Continuare l'attacco sarebbe soltanto un'azione suicida. Alle 3 in punto Ferraro decide a malincuore di rientrare alla base a velocità ridotta.

Il Mas 216 è solo, dove sarà finito il sezionario 213?

Valenza ed il suo equipaggio hanno visto la colonna d'acqua e ben udito lo scoppio del siluro, ma non hanno tempo di esultare: attorno al loro Mas 213, ancora non localizzato, si è scatenato comunque un inferno di traccianti e colpi d'artiglieria sparati a casaccio sia dall'unità colpita che da un'altra che si sta avvicinando rapidamente.

Incrociatore leggero Capetown	
Cantiere	Cammel Laird, con completamento presso Pembroke Dockyard. Impostato 23 febbraio 1918, varato 28 giugno 1919, in servizio 10 aprile 1922. Venduto per essere demolito il 5 aprile 1946.
Dislocamento	4.200 t (standard), 5.300 t (a pieno carico)
Dimensioni	Lunghezza 138 m, larghezza 13,3 m, pescaggio 4,3 m
Apparato motore	Sei caldaie. Turbine Parsons da 40.000 Shp
Velocità	29,5
Corazzatura	cintura: 25- 76mm, ponte: 25mm
Autonomia	5.900 miglia a 10 nodi
Armamento	5 cannoni singoli da 152 mm, 2 cannoni singoli da 76 mm, 2 cannoni singoli da 40 mm antiaerei, 8 tubi lanciasiluri da 533 mm in due installazioni quaduple (secondo altre fonti, vi erano anche 4 armi da 47 mm e 9 mitragliere antiaeree ¹⁷)
Equipaggio	334
Note	Faceva parte delle cinque unità della sottoclasse Carlisle, settima serie della classe "C", per complessive 28 unità, entrate in servizio alla fine della Prima Guerra mondiale. 14 di esse, delle sottoclassi Caledon, Ceres e Carlisle. Furono rimodernate negli anni '30 e parteciparono alla 2 ^a Guerra mondiale, pagando un pesante tributo con 6 unità affondate

Non c'è altro da fare che virare e poi via, alla massima velocità consentita dagli esausti motori, verso sud. Alle 5.40 Valenza riesce a ristabilire il contatto radio con la D.I.C.A.T. di Massaua ed annuncia quell'incredibile successo: *"Qui Zeta 13. questa notte alle 2.05 abbiamo silurato un incrociatore, colpendolo. Siamo in avaria a dieci miglia a nord di Massaua. Viva l'Italia! Zeta 13"*.

Sono le 7 del mattino dell'8 aprile quando il Mas 216 si ormeggia a Massaua. Il 213 lo raggiunge un'ora dopo, dopo aver percorso l'ultimo tratto di mare a velocità ridotta per problemi ai motori. La città ed il porto sono sotto il fuoco inglese, c'è solo il tempo di fare rapporto al Comando Marina, prima di provvedere ad autoaffondare i due battelli, come era già stato fatto per gli altri tre Mas¹⁸.

¹⁷ Cfr. "Le operazioni in Africa Orientale", cit, pag. 143 in nota

¹⁸ Di quell'azione vi è solo un sintetico rapporto ufficiale del Comandante Ferraro, riportato pressochè integralmente da "Le operazioni in Africa orientale", cit., in quanto l'autore del siluramento, il Guardiamarina Valenza fu fatto prigioniero e poté raccontare l'episodio solo al rientro dalla prigionia.

Viene fatta saltare anche la stazione radio di Abd-el-Kader, non prima però di essere riusciti a trasmettere la notizia in madre Patria del siluramento di un incrociatore nemico. Il *Capetown*, pur colpito a centro nave, non affondò. L'esplosione causò la morte di sette uomini e danni gravi, ma non tanto da pregiudicare la galleggiabilità, probabilmente perchè il siluro, la cui scia sembra essere stata avvistata dall'unità senza che però si potessero mettere in atto manovre atte ad evitare l'impatto, navigava a fior d'acqua. L'incrociatore fu preso a rimorchio dallo sloop australiano *Parramatta* e trainato a Port Sudan. Da qui, qualche tempo dopo fu rimorchiato a Bombay e sottoposto alle necessarie riparazioni che si conclusero nel maggio 1942, dopo di che fu aggregato al 5° Squadrone incrociatori della Eastern Fleet con base ad Hormuz fino al luglio 1943, quando fu richiamato in Inghilterra. Dopo una serie di lavori di ammodernamento dell'artiglieria contraerea e l'installazione di un radar, partecipò nel giugno 1944 alle operazioni di sbarco in Normandia, per passare tre mesi dopo nella riserva. La sua carriera terminò il 5 aprile 1946, quando fu venduto a privati e successivamente demolito presso i cantieri TW Ward il 2 giugno di quello stesso anno.



Il Mas 213, protagonista del siluramento dell'incrociatore Capetown al largo delle Dahlak, l'8 aprile 1941

Dei Mas della 21^a Squadriglia, compresi quelli che parteciparono a quell'ultima azione, non rimasero che i relitti affondati o semiaffondati e quindi demoliti nei mesi seguenti.

Quasi tutti gli equipaggi furono catturati dagli inglesi ed inviati nei vari campi di prigionia fino alla fine della guerra.

Per il coraggio e la determinazione dimostrati in occasione dell'attacco, il Guardiamarina Pietro Valenza fu decorato di medaglia d'Argento al Valor Militare. Noi riteniamo giusto ricordare con il Comandante del Mas anche tutti gli altri componenti dell'equipaggio: 2° capo segnalatore Di Ruzza¹⁹, 2° capo meccanico Laurenti, sottocapo motorista Montini, sottococchiere Laurenti, silurista Terraneo, marinaio Sabbatini.

Cosa dire a conclusione di queste note?

Se due vecchi e malandati Mas della prima guerra mondiale riuscirono ad attaccare ripetutamente ed a silurare un incrociatore, c'è da chiedersi cosa sarebbe potuto accadere nel caso in cui la Regia Marina in Eritrea avesse avuto un paio di squadriglie di Mas moderni, tipo Baglietto "500" o delle motosiluranti tipo MS CRDA da 60 t., -magari una ad Assab, e l'altra a Massaua o a Nokra- in grado di intervenire per contrastare il traffico navale nei pressi dello Stretto di Bab el Mandeb e nel braccio di mare tra la costa occidentale yemenita e quella orientale dell'arcipelago delle Dahlak.

Ma la Storia, come tutti sanno, non si fa con i "se"...

Ringraziamenti

Per l'assiduo aiuto nella ricerca di documenti ed informazioni e per l'accurata analisi critica del testo, non posso non ringraziare Valeria Isacchini, insegnante ed autrice di testi e saggi storici e la signora Marina Pagano, dell'Ufficio Storico della Marina. Ringrazio anche il Vincenzo Fiorillo dell'USMM e Franco Bargoni, uno dei massimi storici della marina italiana, per la disponibilità a concedermi le fotografie che hanno illustrato questo articolo.

Fonti bibliografiche

Bagnasco E. "I MAS e le motosiluranti italiane", USMM, 1969

Giunchi E., "Epilogo in Mar Rosso", Edizioni europee, Milano, 1949

Gnetti F., "Ultima missione in Mar Rosso - L'odissea dei naufraghi della lancia IA463", Mursia, Milano 1979

Isacchini V., "Il sambuco, il dhow e la pesca delle perle alle Dahlak", in www.ilcornodafrica.it

Lupinacci P.F. e Cocchia A., "Le operazioni in Africa Orientale", USMM, 1961

Marzari M., "I sambuchi della Regia Marina", in http://www.pietrocrisini.com/sambuchi_rmi.htm

Meleca V., "I relitti delle Dahlak", in www.ilcornodafrica.it

Rapalino P. e Schivardi G., "Odissea di un sommergibilista", Mursia, 2008

Roattino N., "La XXI ^ Flottiglia MAS di Massaua, eroi dimenticati", in SGM-seconda guerra mondiale, mag./giu. 2009

Rosselli A. "Le operazioni militari della flotta italiana del Mar Rosso - giugno 1940/aprile 1941", in <http://www.icsm.it/regiamarina/marrosso.htm>

¹⁹ Di Ruzza, che non faceva parte del normale equipaggio del Mas 213, aveva fatto espressa richiesta di partecipare all'azione. Dopo la caduta di Massaua e dell'intera Africa Orientale Italiana fu tra gli organizzatori della fuga di tanti militari italiani in Arabia Saudita, dove fu internato nell'isola di El Uasta. Li ritrovò il Capitano di corvetta Glauco Tabacco, già comandante della 21^ squadriglia Mas, al quale presentò un rapporto sul siluramento del *Capetown*.

Il Leone non ha ruggito

Vincenzo Meleca, Luglio 2011

“Nel nome il proprio destino”, così si può tradurre abbastanza fedelmente il motto latino “*Nomen omen*”. Così non fu però per il Regio cacciatorpediniere Leone, il cui motto era comunque un altro, “*Quia sum leo*”, “Perché mi chiamo leone” .

Tutti e tre i cacciatorpediniere della 5^a squadriglia di base a Massaua, infatti, pur essendo stati battezzati con nomi di animali impavidi e coraggiosi, ebbero una fine abbastanza ingloriosa, ma se *Tigre* e *Pantera* riuscirono almeno a tentare un ultimo, disperato attacco al nemico, il loro gemello *Leone* finì in un modo davvero triste per una nave da guerra.



L'esploratore Leone attorno alla metà degli anni '30 del secolo scorso

Le notizie che arrivavano a Massaua in quella fine di marzo 1941 erano davvero sconcertanti per tutti gli italiani che lì vivevano o combattevano. Le truppe inglesi stavano dilagando nell'ormai ex Africa Orientale Italiana, dalla Somalia all'Etiopia, perfino in Eritrea, la nostra colonia primigenia era caduta l'ultimo centro di resistenza, Cheren.

L'ammiraglio Bonetti, comandante di Marisupao, si trovò a dover prendere delle decisioni dolorosissime, da un lato, dando disposizioni alla ventina di navi mercantili presenti a Massaua e a Dahlak Kebir di autoaffondarsi, dall'altro ordinando alle

poche unità della Regia Marina rimaste a Massaua di tentare un ultimo, disperato attacco alle forze britanniche¹.

Tale ordine riguardava in particolare i tre cacciatorpediniere superstiti della 3^a squadriglia *Cesare Battisti*, *Daniele Manin* e *Nazario Sauro* (il *Francesco Nullo* era infatti affondato il 21 ottobre 1940 dopo combattimento con il ct inglese *Kimberley*²) e gli altri tre della 5^a, *Leone*, *Pantera* e *Tigre*, perché le altre unità della Regia Marina (i cinque MAS della 21^a Squadriglia, a due dei quali si deve peraltro l'unico successo delle unità di superficie della Regia Marina in Mar Rosso³, la torpediniera *Vincenzo Orsini*⁴, il posamine *Ostia* e le due cannoniere *Porto Corsini* e *Giuseppe Biglieri*) non erano in grado di affrontare missioni a medio o lungo raggio.



Navi della Regia Marina alla fonda a Massaua nel 1940. Da sinistra: Eritrea, Tigre, Sauro, Pantera, Battisti. (Coll. E. Petronio)

La missione affidata ai sei cacciatorpediniere era in origine quella di effettuare un'azione offensiva contro le unità della Royal Navy e le installazioni portuali di Port

¹ Ad altre unità militari e mercantili, in buone condizioni di efficienza e dotate di grande autonomia fu invece ordinato di tentare di raggiungere lontane basi alleate o neutrali: ce la fecero le italiane *Eritrea*, *RAMB II*, *Himalaya* e le tedesche *Coburg* e *Wartenfels*, mentre non ebbe successo il tentativo delle italiane *RAMB I* (affondata il 27 febbraio 1941 dall'incrociatore *Leander*), *India* e *Piave* (autoaffondatesi ad Assab il 1 aprile 1941, dove si erano riparate dopo essere state scoperte dalle navi britanniche che pattugliavano lo stretto di Bab el Mandeb) e le tedesche *Oder* (autoaffondatasi il 24 marzo 1941 per evitare la cattura da parte dello sloop *Shoreham*), *Bertrand Rickmers* (partita da Massawa il 29 marzo 1941 ed autoaffondatasi il 1 aprile 1941 per evitare la cattura da parte del cacciatorpediniere *Kandahar*) e *Lichtenfels* partita da Massaua il 1 aprile, ma rientrata il giorno successivo ed autoaffondatasi il 4 aprile 1941

² Si veda dello stesso Autore l'articolo "Tragedia alle Dahlak! L'affondamento del Francesco Nullo", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecatragedia.pdf>.

³ Si veda dello stesso Autore l'articolo "Quell'ultimo colpo d'artiglieria della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecaartiglieria.pdf>.

⁴ Ricordiamo che l'unità gemella *Giovanni Acerbi* era stata danneggiata da bombardamento aereo in modo talmente grave da essere stata posta in disarmo

Said e Port Sudan, dirigendosi poi verso la costa saudita per autoaffondarsi e consentire agli equipaggi di rifugiarsi in territorio neutrale.



La rotta che avrebbero dovuto tenere i caccia della 3^a e 5^a squadriglia i primi di aprile '41 e quella che invece tennero. (fonte: Le Operazioni in Africa Orientale, USMM)



Il cacciatorpediniere Tigre (foto di Aldo Fraccaroli del 23.2.1938, coll. M. Brescia)

Sulla scorta di informazioni provenienti dalla ricognizione aerea della Luftwaffe nel mese di marzo, fu deciso di modificare il piano, dividendo le forze in due gruppi, con i tre caccia della 3^a squadriglia, con autonomia compresa tra le 600 e le 700 miglia, a seconda della velocità, che avrebbero attaccato Port Sudan ed i tre della 5^a squadriglia, con maggiore autonomia, che avrebbero puntato su Suez.

Missione evidentemente difficilissima, quasi suicida, verrebbe da dire: in effetti le sei unità erano in condizioni di efficienza abbastanza precarie⁵, la loro autonomia era insufficiente, la durata dell'azione sarebbe stata di oltre due giorni in acque nemiche, con la quasi certezza di essere scoperti dai ricognitori inglesi, senza peraltro poter contare né sulla copertura aerea della nostra Aeronautica, né sulla cooperazione dei bombardieri tedeschi di stanza a Creta che, all'ultimo momento, dichiararono la loro indisponibilità a bombardare Suez e costringendo di conseguenza il Comando delle forze navali italiane del Mar Rosso a ridimensionare il piano iniziale, puntando su un unico obiettivo, Port Sudan.

Non racconteremo però la storia drammatica di quanto in realtà accadde, seguiremo invece il filo narrativo sul quale abbiamo impostato queste note, limitandoci quindi soltanto a quanto avvenne nell'area delle Dahlak.

Dunque, nel tardo pomeriggio del 31 marzo 1941, verso le 18.00, i tre cacciatorpediniere della 5^a squadriglia lasciarono per primi il porto di Massaua, mentre i tre della 3^a squadriglia, avendo l'obiettivo più vicino, sarebbero partiti l'indomani

⁵ Cfr. in proposito quanto descritto in *Le operazioni in Africa Orientale*, USMM, Roma, 1961, pag. 112 e segg.

In linea di fila, con il *Leone*, al comando del capitano di fregata Uguccione Scroffa, in testa, seguito dal *Tigre* (capitano di fregata Gaetano Tortora) e dal *Pantera* (capitano di vascello Andrea Gasparini⁶), le tre unità seguirono la rotta di sicurezza che li avrebbe portati fuori dell'arcipelago prima attraverso il cosiddetto Canale di Nord-Est, poi, superata l'isola di Dohul, puntando direttamente a nord.

Perché la squadriglia aveva assunto quest'ordine, quando in realtà avrebbe dovuto essere in testa il *Pantera*, sul quale era il Comandante della Squadriglia?

Il motivo era dovuto proprio, come avevamo accennato in precedenza, alle precarie condizioni di efficienza delle unità, in particolare la strumentazione di navigazione: l'unica unità con girobussola, bussola magnetica, ecoscandaglio e solcometro funzionanti era proprio e soltanto il *Leone*, mentre il *Pantera* navigava addirittura senza l'ausilio della girobussola e del solcometro, entrambi in avaria, nonché persino della bussola magnetica, resa inservibile da un fulmine⁷.

Chiunque conosca l'arcipelago delle Dahlak, si renderà immediatamente conto dei forti rischi di affrontare una navigazione notturna tra quelle isole, isolette, scogli madreporici e secche, talora neppure segnate sulle carte nautiche, in simili condizioni. Tanto di cappello, dunque, agli equipaggi di quelle unità che si accingevano a compiere una missione quasi impossibile!

Il *Leone* era dunque in testa.



Il cacciatorpediniere Leone in navigazione alla fine degli anni '30

Entrato in servizio nel 1924 il *Leone* apparteneva alla classe omonima di esploratori la cui costruzione, ordinata al cantiere il 18 gennaio 1917, non poté essere iniziata, per la mancanza di materie prime. Confermato l'ordine nel dopoguerra, la classe, evoluzione della precedente classe di esploratori "*Mirabello*", avrebbe dovuto essere

⁶ Il CV Gasparini era il Caposquadriglia della 5^a squadriglia, mentre il Comandante del *Pantera* era il capitano di fregata Paolo Aloisi. Non è chiaro chi fosse al comando dell'unità, anche se è possibile che Gasparini avesse sostituito Aloisi. In effetti CV Iannucci, nel suo "*L'avventura dell'Eritrea*" racconta che prima della sua partenza da Massaua con l'*Eritrea* lo vennero a salutare a bordo i suoi colleghi di corso comandanti di CCTT: Fadin, Scroffa, Tortora e Gasparini. Aloisi non viene nominato. Probabilmente era già sbarcato con l'incarico di organizzare la resistenza, cosa che gli valse la medaglia d'argento al valor militare.

⁷ Cfr. Le operazioni in Africa orientale, cit., pag. 115

costituita da 5 unità (*Leone, Pantera, Tigre, Leopardo e Lince*), di cui entrarono in servizio solo le prime tre, mancando i fondi per completare il *Leopardo* ed il *Lince*.



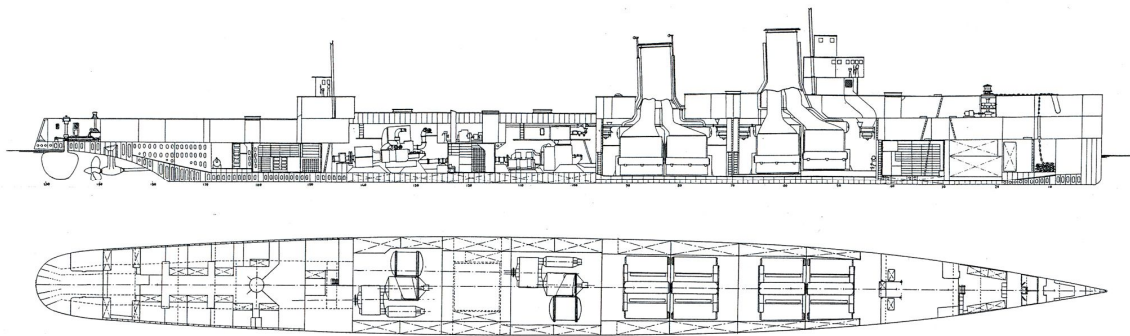
La medaglia del Leone (da: http://www.artedellamedaglia.it/regia_marina.html)

Con le altre due unità della classe costituì nel 1925 il Gruppo Autonomo Esploratori Leggeri, ma dopo poco tempo le unità furono assegnate, sempre in gruppo, a varie Divisioni di siluranti della Regia Marina, portando bandiera in crociere di rappresentanza in Nord Europa (1925), nell'Egeo ed in Spagna (1928). Nel periodo 1928-1931 al Leone venne assegnato il compito di conduttore di flottiglia della 1^a e 2^a flottiglia cacciatorpediniere. Nel mese di luglio 1933 partecipò alle manovre navali svolte nelle acque del golfo di Gaeta⁸.

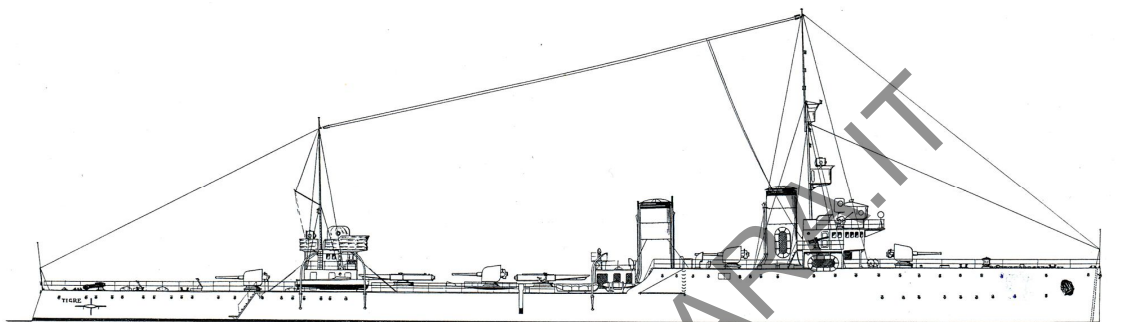
Tra il 1935 ed il 1936, nell'ambito della preparazione della guerra d'Abissinia, il *Leone*, sempre assieme al *Pantera* ed al *Tigre*, fu assegnato alla Divisione Navale dell'Africa Orientale, con base a Massaua, subendo dei lavori che comportarono lo sbarco dei due pezzi da 76/40 per consentire l'installazione di sistemi di condizionamento adatti alle condizioni climatiche del Mar Rosso e di una centrale di tiro. Le tre unità rimasero di stanza a Massaua, salvo un breve rientro in Patria, fino allo scoppio della seconda guerra mondiale.

Proprio durante questo rientro, il 27 aprile 1938 il *Leone* fu danneggiato a La Spezia da un incendio che obbligò ad allagare i depositi munizioni per impedirne l'esplosione. Messo ai lavori per riparare i danni in quello stesso anno, subì ulteriori modifiche all'armamento per metterlo in condizione di contrastare in modo più efficace il pericolo di attacchi aerei e venne riclassificato, come le unità gemelle, cacciatorpediniere, andando a costituire la 5^a Squadriglia Cacciatorpediniere di stanza a Massaua, dove rientrò il 27 gennaio 1939. Dalla data di entrata in guerra dell'Italia, il 10 giugno 1940, fino all'ultima azione, nei primi giorni dell'aprile 1941, la loro attività bellica fu però piuttosto ridotta, potendosi riassumendosi in una decina

⁸ Va doverosamente annotato che nel settembre del 1932 imbarcò sull'esploratore *Leone* quale Comandante e Capo Squadriglia degli Esploratori *Leone, Tigre e Pantera* l'ammiraglio Carlo Bergamini, futuro Comandante in Capo delle Forze Navali da Battaglia, deceduto nell'affondamento della corazzata *Roma* il 9 settembre 1943 e che nello stesso periodo fu ufficiale di rotta del *Leone* il tenente di vascello MOVIM Mario Ruta, che, al comando della torpediniera *Ariel*, il 12 ottobre 1940, nel Canale di Sicilia, attaccò risolutamente ed arditamente un incrociatore inglese, cadendo al suo posto di comando in plancia, dopo che la sua unità fu colpita e distrutta dal fuoco nemico.



Sezione longitudinale e orizzontale e profilo di un cacciatorpediniere classe "Leone" (1938)



Esploratore leggero *Leone* (sigla di identificazione *LE*)⁹

Cantiere	Gio Ansaldo Sestri P. Genova. Impostazione: 23.11.1921 Varo: 1.10.1923 Consegnato: 8.2.1924 Perdita: 1.4.1941 Radiazione: 18.10.1946
Dislocamento	Standard: 1.773 t, normale: 2.003, a pieno carico: 2.203 t ¹⁰
Dimensioni	Lunghezza: 113,41 (f.t.) mt.; Larghezza: 10,36 mt.; Pescaggio max 3,63 mt.
Apparato motore	4 caldaie Yarrows, 2 gruppi di turbine Parsons, 2 eliche a 3 pale, potenza: 42.000 HP
Velocità	Max 31 nodi (alle prove, 33,73)
Combustibile	506 tonn. di nafta
Autonomia	2.070 miglia a 18 nodi, 1.623 a 20 nodi, 534 a 31 nodi
Armamento	<u>In origine</u> : 4 impianti binati e scudati da 120/45mm Canet-Scheider-Armstrong, 2 impianti singoli da 76/40, 4 mitragliatrici Colt da 6,5mm, 2 impianti trinati lanciasiluri DAAN-Whitehead da 450mm, torpedini da getto e da rimorchio a.s., possibilità di imbarcare mine <u>Dal 1936/38</u> : 4 impianti binati e scudati da 120/45mm Canet-Scheider-Armstrong,, 2 mitragliere da Vickers 40/39mm, 2 impianti binati da 13,2mm, 2 mitragliatrici Colt da 6,5mm, 2 impianti binati lanciasiluri S. Giorgio da 533 mm, torpedini da getto e da rimorchio a.s., possibilità di imbarcare un max di 82 mine Bollo o 70 Vickers (in entrambi i casi, però, con inutilizzazione dell'armamento di coperta)
Equipaggio	204 (10 ufficiali e 194 sottufficiali e comuni) ¹¹
Note	Il suo motto era "Quia sum Leo" ("Perché sono Leone") ¹² .

⁹ Fonte principale per i dati è il volume "Esploratori, Fregate, Corvette ed Avvisi Italiani 1861-1968" di F. Bargoni, USMM, Roma 1969

¹⁰ Secondo altre fonti il dislocamento era notevolmente superiore e cioè rispettivamente di 2.200 e 2.648 tons (<http://digilander.libero.it/planciacomando/unita/caracaccia.htm>)

¹¹ Secondo altre fonti 145 (6 ufficiali e 139 sottufficiali e comuni) (<http://www.warshipsw2.eu/shipsplus.php?language=E&period=2&id=61055>)

¹² Secondo <http://miles.forumcommunity.net/?t=34908117> il motto era invece "Cerco la preda"

di missioni di scarsa rilevanza bellica, per complessive 141 ore di impegno e 2388 miglia.

Le principali di queste missioni cui partecipò il *Leone* furono nel 1940 il soccorso ai sommergibili *Perla* ed *Archimede*, i cui equipaggi erano rimasti intossicati dalle esalazioni del cloruro di metile dei loro impianti di condizionamento (27 e 29 giugno 1940)¹³, la ricerca (peraltro infruttuosa) del convoglio britannico BN 5 (20-21 settembre), la ricerca ed intercettazione del convoglio inglese BN 7, conclusasi senza danni per il nemico, ma con affondamento del nostro ct. *Nullò* (20-21 ottobre) e la ricerca (ancora infruttuosa) di un convoglio (4-5 dicembre). Nel 1941, nella notte tra il 2 ed il 3 febbraio, l'ennesima ricerca infruttuosa di un convoglio inglese.

Torniamo a quella sera del 31 marzo.

Attorno alle 22.00 i tre caccia si erano lasciati al traverso di dritta tre delle isole più settentrionali dell'arcipelago, Tanam, Wusta ed Isratu e stavano per entrare finalmente in acque più profonde e meno pericolose, dove avrebbero potuto anche aumentare la velocità e sfruttare il buio della notte per avvicinarsi all'obiettivo, cosa che puntualmente avvenne verso le 00.30 del 1 aprile, dopo aver lasciato al traverso anche l'isolotto di Awali Hutub.

Comandanti ed ufficiali di rotta tirarono forse un sospiro di sollievo sapendo di essere ormai fuori dai bassi fondali e dalle barriere coralline, i direttori di macchina ebbero l'ordine di aumentare i giri fino a raggiungere i 24 nodi.

All'improvviso sul *Leone* si sente un urto violento e l'unità si arresta dopo pochi metri. *Pantera* e *Tigre* sfilano in velocità a fianco del *Leone* senza subire danni di sorta, poi rallentano e con cautela ritornano verso il gemello oramai immobile.

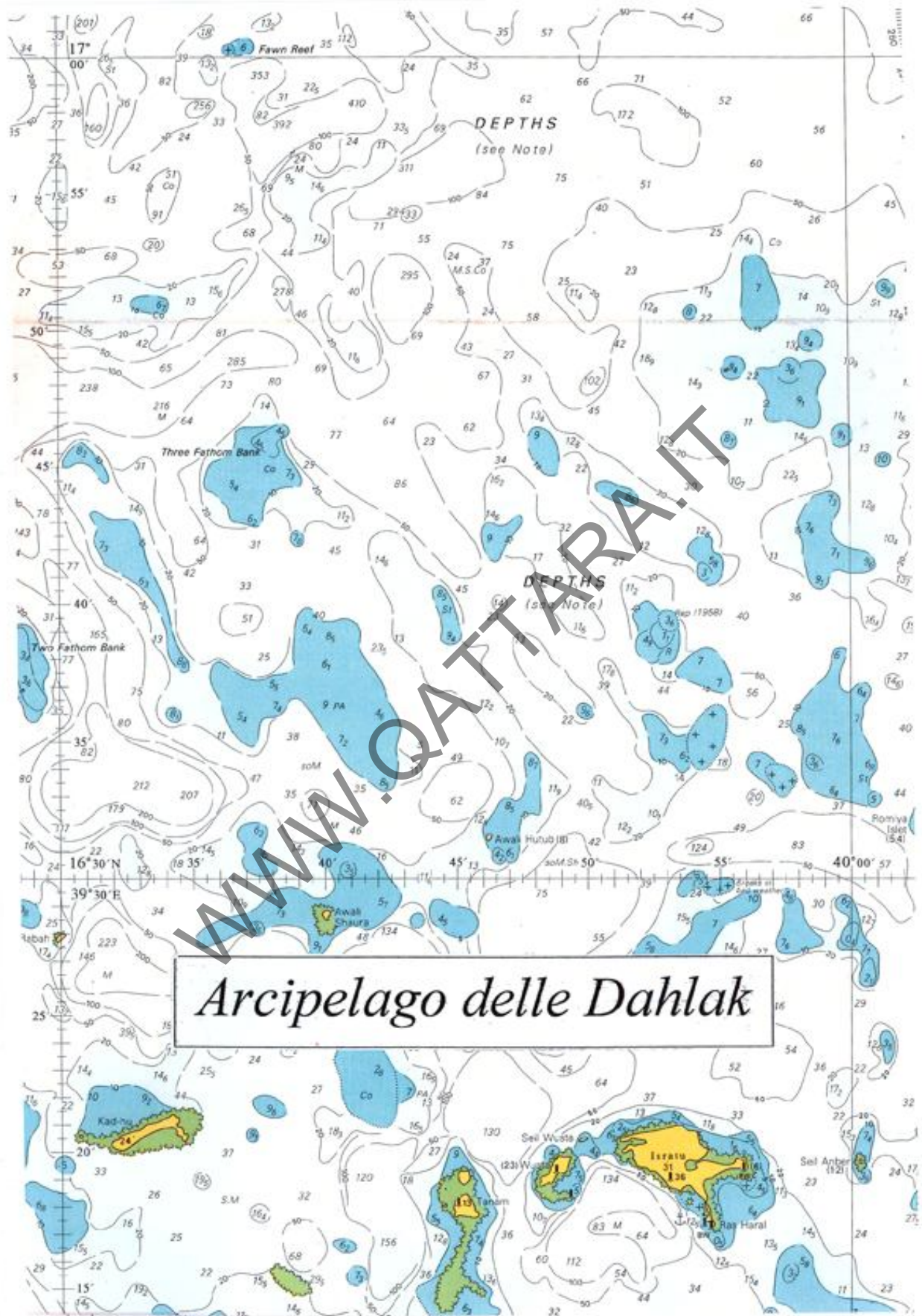
Cos'era successo?

Nonostante tutte le campagne idrografiche fatte dalla Regia Marina fin dalla fine del secolo precedente e poi ripetute negli anni '30¹⁴, il cacciatorpediniere aveva urtato una formazione madreporica non segnata sulle carte nautiche dell'epoca. Il più volte citato testo dell'USMM "Le Operazioni in Africa orientale" precisa che si trattò di "due punte isolate, probabilmente di natura madreporica", situate "a circa 13 miglia a nord di Awali Hutub".

Osservando la carta dell'Ammiragliato britannico "North and North-east Approaches to Mits'iwa" nella zona indicata non si osserva alcuna formazione corallina, ma solo tre piccole zone di bassi fondali, dove però la profondità non è mai inferiore ai 9 metri.

¹³ Nell'occasione dell'intervento di soccorso al *Perla*, il 27 giugno 1940 il *Leone* dovette rientrare a Massaua a causa di una delle tante avarie che afflissero molte delle nostre unità stanziati in Mar Rosso. Ricordiamo ad esempio i problemi all'impianto di condizionamento dei nostri sommergibili *Perla*, *Macallè* ed *Archimede*, che causarono numerose vittime tra i loro equipaggi e portarono addirittura alla perdita del *Macallè*, l'avaria ai motori del *Battisti* il 3 aprile 1941, proprio durante l'attacco finale, che costrinse a dirottare l'unità verso la costa araba, dove si autoaffondò, o le ripetute avarie ai motori dei due MAS 206 e 213 in occasione del siluramento dell'incrociatore inglese *Capetown*.

¹⁴ Ricordiamo in particolare quelle condotte dalle Regie Navi Ettore Fieramosca (1881), Magnaghi (1923-24 e 1933-34), Ostia (1933-34), Scilla (1886 e 1891), Azio (19339



Arcipelago delle Dahlak

Per contro, ve ne sono due, più vaste, dove la profondità è rispettivamente di circa 3,4 metri ("Two Phatom Bank) e 4,5 ("Three Phatom Bank), ma in una zona più ad occidente rispetto ad Awali Hutub, dalla quale distano alcune miglia in più rispetto alle 13 sopra indicate. La stessa carta riporta però a nord di Awali Hutub una formazione corallina ("Fawn Reef") isolata ed in un tratto di mare di acque profonde, indicando anche la presenza di un relitto. Purtroppo la formazione si trova ad una distanza dall'isola almeno doppia di quella indicata.

Sta di fatto che il *Leone* era oramai fermo, con vie d'acqua nello scafo e con un principio d'incendio nel locale caldaie.

Inutili risultarono i tentativi di esaurire l'acqua che entrava, così come inutili furono quelli di domare l'incendio nella caldaia n. 4. La situazione divenne senza speranza quando nel tentativo di delimitare le fiamme fu allagato il deposito munizioni di prora, ciò che determinò lo spegnimento della caldaia n. 1, l'unica ancora funzionante.

La sorte del *Leone* era così segnata.

Il Comandante Scroffa ed il caposquadriglia Gasparini non poterono che prendere atto della situazione, disponendo per l'autoaffondamento. Furono così aperte tutte le possibili prese a mare, mentre l'equipaggio abbandonava l'unità rifugiandosi sul *Tigre* e sul *Pantera*.

Le prime luci dell'alba stavano oramai cominciando a rischiarare il cielo ed il *Leone* era ancora a galla, per cui Gasparini dovette prendere una doppia grave decisione: rientrare a Massaua, non potendo più contare sul buio della notte per avvicinarsi il più possibile non scoperti a Port Sudan e accelerare l'affondamento del *Leone*, sparandogli alcuni colpi di cannone dal *Pantera*.

All'alba del 1 aprile il *Leone*, dopo essersi inclinato sulla dritta, scomparve finalmente tra i flutti.

Pantera e *Tigre* arrivarono a Massaua a mattino inoltrato, sbarcarono l'equipaggio dello sfortunato loro gemello, ma non il comandante Scroffa¹⁵, che chiese ed ottenne di restare a bordo del *Pantera*.

Il relitto del *Leone* giace ancora sui fondali del Mar Rosso in un punto non precisato a nord delle isole di Awali Hutob ed Awali Shaura agli estremi limiti settentrionali dell'arcipelago delle Dahlak.

¹⁵ Il comandante Scroffa rientrò in Italia nel marzo 1943, in occasione di uno scambio non convenzionale di prigionieri (inglesi) ed internati (italiani e tedeschi) e gli fu affidato il comando del cacciatorpediniere *Fuciliere*. Assegnato alla scorta della corazzata *Roma*, dopo l'affondamento il 9 settembre 1943 ne raccolse i naufraghi e si diresse nel porto neutrale di Mahon, a Minorca, nelle Baleari, dove rimase internato fino al termine del conflitto. Nel dopoguerra fu Gran Priore dello SMOM - Sovrano Militare Ordine di Malta a Roma dal 1968 al 26 giugno 1975, quando morì. Era nato a Ferrara il 20 giugno 1899.

Lo scambio fu frutto della mediazione turca effettuata tra il giugno 1942 e l'inizio del 1943 e conclusasi nel porto turco di Mersin il 20 marzo 1943. Gli italiani che tornarono in Patria erano circa 750, costituiti in buona parte dagli equipaggi del *Pantera*, del *Tigre* e del *Cesare Battisti*, nonché da un certo numero di civili, i tedeschi 25. Tutti i militari italiani e britannici tornarono a combattere, essendo lo scambio avvenuto al di fuori delle regole previste dall'art. 74 della Convenzione di Ginevra del 1929 (che, in caso di scambio di prigionieri, impone il divieto di loro impiego in servizi militari attivi). L'episodio è raccontato da Francesco De Domenico, citando come fonte il libro di David Miller "Mercy Ships. The Untold Story of Prisoner-of-War Exchanges in World War II" (Continuum, 2008), in <http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=31279>.

Il giorno successivo, alle 13.00 la 5^a squadriglia ed alle 14.00 la 3^a lasciavano Massaua per la loro ultima missione.
Ma questa è un'altra storia.

Bibliografia

Bargoni. F., "Esploratori Italiani", Ufficio Storico della Marina Militare ,1996
Giunchi E., "Epilogo in Mar Rosso", Edizioni europee, 1949
Fedorowich B., "British Empire and Italian Prisoners of War, 1940-47", Palgrave Macmillan, 2002.
Giorgerini G., "Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini ad oggi, Mondadori, 2002
Gnetti F. , "Ultima missione in Mar Rosso", Mursia, 1979
Iannucci M., "L'avventura dell'Eritrea", Rivista Marittima, 1951
Incisa Della Rocchetta A., "L'ultima missione della Corazzata Roma", Mursia, 1978
Lupinacci P.F. e Cocchia A., "Le operazioni in Africa Orientale", Ufficio Storico della Marina Militare ,1961.
Ramoino P.P., Gli esploratori italiani 1919-1938 su Storia Militare n. 204 – settembre 2010

Tra i siti Internet segnaliamo in particolare:

<http://www.betasom.it>
<http://www.culturanavale.it>
<http://www.icsm.it/regiamarina/marrosso.htm>
<http://www.marina.difesa.it>
<http://www.naval-history.net>
<http://www.naviearmatori.net>
<http://www.regiamarinaitaliana.it>
<http://www.warshipsww2.eu>
<http://www.wikipedia.org>

WWW.QATTARA.IT

Dal passato al presente, brandelli di storia italiana in Africa Orientale

Vincenzo Meleca¹



Dohul, uno dei due impianti binati O.T.O da 120/45 della batteria "Eritrea" (foto dell'Autore)

Nel 1991 terminava la trentennale guerra del popolo eritreo per ottenere l'indipendenza dall'Etiopia. Era quindi di nuovo possibile visitare la nostra ex colonia ed in particolare, per me, affascinato dal libro di Gianni Roghi "Dahlak", che narrava le imprese della Prima Spedizione Subacquea Italiana in Mar Rosso del 1953, visitare questo arcipelago.

Alla fine del 1991 iniziavo così il primo dei miei tredici viaggi (l'ultimo è stato nel maggio di quest'anno) in questo piccolo paradiso che sono le isole Dahlak.

L'Eritrea è stata la nostra colonia primigenia e tante sono ancora le tracce della nostra presenza: dalle belle architetture moderniste della capitale Asmara, ai palazzi di Massaua, ricostruiti in stile moresco dagli architetti italiani negli anni '20 e '30, dopo che un disastroso terremoto aveva raso al suolo la città; dalla tragica collina di Dogali, dove un cippo ricorda i 580 soldati italiani trucidati nel 1887 dai 15.000 guerrieri di Ras Alula, al

¹ Il 1° capitano carrista Vincenzo Meleca, avvocato e giornalista, è autore di molti testi di diritto del lavoro e gestione delle risorse umane, nonché di alcuni romanzi e libri di viaggio, tra i quali "Il Paradiso all'ombra delle spade", con prefazione del Ministro della Difesa, On. Ignazio La Russa e "Ritorno a Dahlak Kebir", con prefazione del sen. Enzo Majorca

cimitero degli Eroi di Cheren, dove, nel 1941, le nostre truppe si batterono valorosamente nella più importante battaglia della 2^a Guerra Mondiale nel Corno d’Africa; dal Sacrario di Adi Kwala, in cui riposano molti dei morti della tragica battaglia di Adua del 1896, alle costruzioni industriale di Decamerè, che avrebbe dovuto diventare la Torino d’Africa, con le sue fabbriche ed officine, alla tomba del barone Franchetti, grande esploratore della Dancalia..

Ma anche le Dahlak conservano tracce della nostra passata presenza.

Accennando solo *en passant* alle decine di relitti di nostre navi, autoaffondatesi nel grande golfo interno dell’isola principale, Dahlak Kebir nella primavera del 1941, tra i quali spiccano quelli delle navi passeggeri *Urania* e del *Nazario Sauro*, o dell’esploratore *Leone*, affondato dopo incaglio al largo di Awali Hutub, una delle isole più settentrionali dell’arcipelago, durante un’ultima, disperata missione, del cacciatorpediniere *Nullò*, colato a picco a poca distanza dall’isola di Harmil dopo combattimento con unità inglesi e della torpediniera *Orsini*, autoaffondatasi al largo di Massaua dopo aver contrastato fino all’ultimo le avanzanti truppe britanniche, cercherò invece di raccontare la storia poco conosciuta delle batterie costiere.

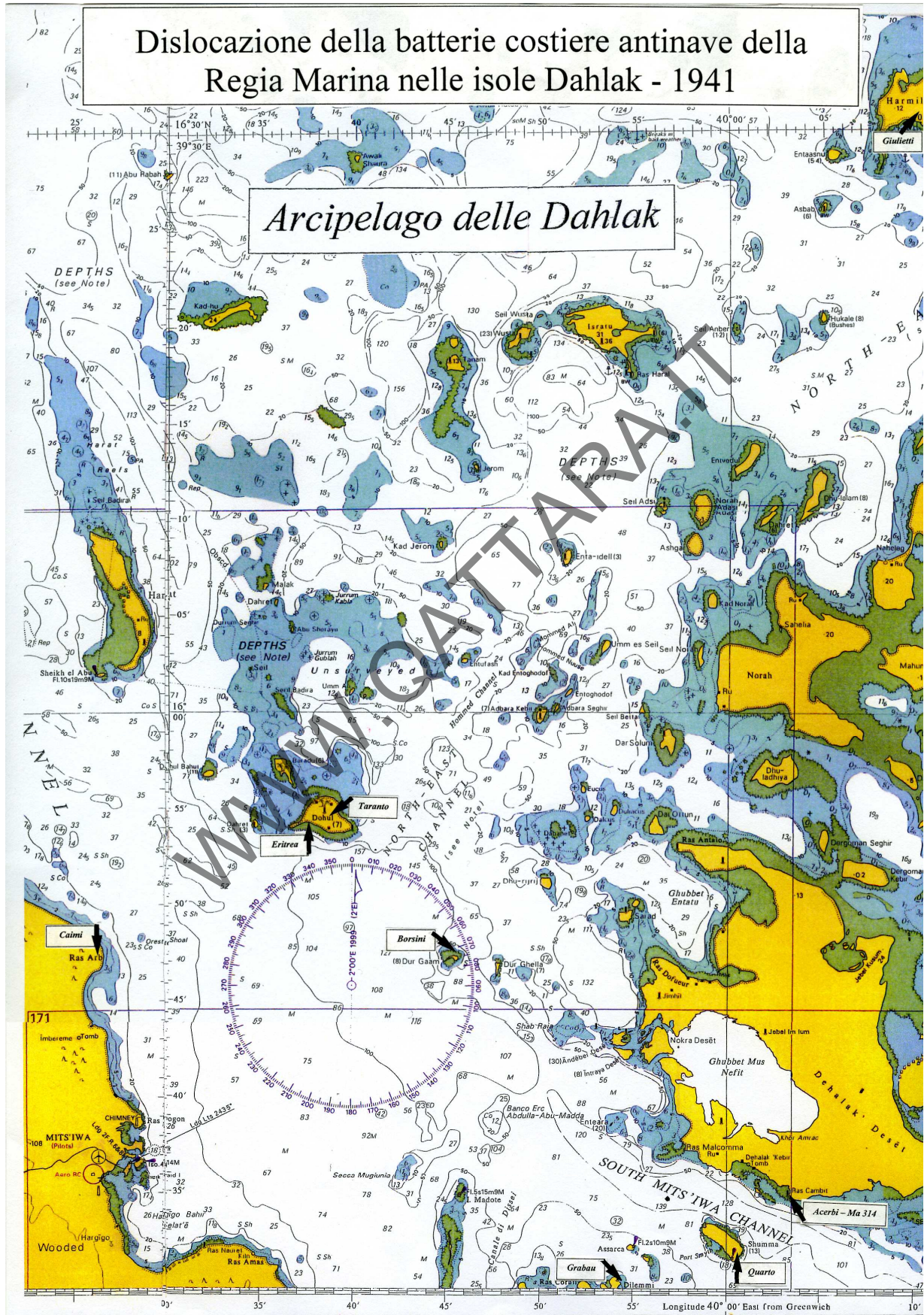
Sin dal 1935, con l’inizio della Guerra d’Abissinia, il porto di Massaua, era diventato un ganglio vitale per l’Africa Orientale Italiana, tanto che proprio in quegli anni si era deciso di difenderlo da attacchi provenienti dal mare con una serie di postazioni di artiglieria costiera.



Shumma, costruzioni di servizio per la batteria Quarto (foto dell’Autore)

Ma il sistema difensivo fu decisamente potenziato durante la seconda Guerra Mondiale, essendo Massaua un obiettivo prioritario per la Royal Navy, che aveva la necessità di

mantenere aperta la via di comunicazione del Mar Rosso per garantire i rifornimenti di truppe, armi e munizioni dall'India e dal Sud Africa alle sue forze armate del bacino Mediterraneo.



Sin dall'entrata in guerra dell'Italia erano state pertanto rafforzate le basi di Aden, a Sud, e di Port Sudan, a Nord. Le rotte per giungere nella città portuale erano però obbligate, costrette a fare i conti con i bassi fondali e le formazioni coralline dell'arcipelago delle Dahlak, un paio di centinaia di isole, isolette, banchi di sabbia corallina e grossi scogli di roccia corallina fossile².

Provenendo dal Mar Rosso settentrionale, la prima di queste rotte, in direzione grosso modo NNW-SSE, passa nel cosiddetto Canale Nord, tra la costa eritrea ad occidente e le isole di Harat e Dohul ad oriente. La seconda, in direzione NNE-SSW entra nell'arcipelago delle Dahlak dal mare aperto, lungo il Canale di Nord-Est, tra l'isola di Harmil ad est e le isole di Isratu, prima, e di Dohul, dopo, ad ovest. La terza rotta, per le navi provenienti dal Mar Rosso meridionale e dall'Oceano Indiano, porta invece a Massaua lungo il Canale Sud, grosso modo con asse SSE-NNW, tra l'isola di Dahlak Kebir ad est e l'isola di Dilemmi ad occidente, con l'isola di Shumma al centro del canale.



Shumma, il sottotenente di vascello Antonio Molinari vicino a quanto rimane di uno dei 4 pezzi da 120/45 della batteria "Quarto" (foto dell'Autore)

² La pericolosità delle acque dell'arcipelago delle Dahlak è testimoniata dal fatto che, per raggiungere da Massaua il mare aperto a nord, sud ed est, oltre i tre canali indicati sulle carte nautiche taliane come Canale Nord, Canale Nord-Est e Canale Sud, erano stati individuati pochissimi altri possibili passaggi tra le isole, considerati altamente segreti dai Comandi della Regia Marina. (Cfr. P.F. Lupinacci, "Le Operazioni in Africa Orientale", Uff. Stor. Marina Militare, 1961, pag. 99). La segretezza di tali passaggi fu probabilmente perduta con la cattura del Smg *Galilei* da parte del trawler antisommersibili HMS *Moonstone* il 18 giugno 1940, al largo di Aden, in posizione stimata n 12°48N-045°12E. Fonti della Royal Navy riportano testualmente che "The submarine's codebooks and operational documents were captured intact by the Royal Navy, and revealed the exact position of other Italian naval units."

Il sistema difensivo approntato e potenziato sino ai giorni immediatamente precedenti la caduta di Massaua, si basò su un duplice apparato, quello antinave e quello antiaereo.

Il primo puntava ovviamente a proteggere il porto di Massaua da possibili incursioni di unità della Royal Navy provenienti dal Sudan e dall'Egitto, a nord, e da Aden, a sud, creando aree di tiro incrociato che avrebbero dovuto impedire il transito dalle tre rotte d'accesso.



Cannone da 120/45 della Batteria Grabau, isola di Dilemmi (foto dell'Autore)

Furono così piazzate tre batterie per proteggere il Canale Sud (la batteria “Acerbi-Ma 314” a Ras Cambit di Dahlak Kebir, con quattro pezzi da 102/35³, la “Quarto” a Shumma, con quattro pezzi da 120/45⁴ e la “Grabau”, con tre pezzi da 120/45⁵, a Dilemmi⁶), tre per interdire il Canale Nord (la batteria “Caimi” con 4 pezzi da 120/45 a Ras Arb, sulla terraferma, e due sull’isola di Dohul -o Dehel, secondo altra denominazione-, con i tre pezzi da 152/45⁷ della batteria Taranto ed i quattro cannoni (in due torri binate) da 120/45 della Batteria “Eritrea”⁸) ed ancora tre per difendere il Canale Nord-est (batteria “Giulietti” con

³ Mod. Skoda 1914, con gittata di circa 12.000 m.

⁴ Probabilmente mod. Ansaldo 1918, con gittata di circa 14.500. Secondo altre fonti, i pezzi erano Armstrong da 120/50

⁵ Mod. OTO 1931, con gittata di 14.500 m

⁶ L’isola di Dilemmi, con bassa marea è unita da una lingua di sabbia alla terraferma penisola, consentendo a dromedari e struzzi dal collo rosa di arrivarvi dalla penisola di Buri per pascolare.

⁷ Probabilmente mod. Ansaldo 1926, con gittata di 18.000 m (secondo altre fonti di 22.600 m. Cfr. Aldo Fraccaroli “Italian Warship of World War II”, Ian Allan Editore 1968)

⁸ Erano i due impianti binati destinati a sostituire l’armamento principale della nave coloniale *Eritrea*, una delle due navi (l’altra era la *RAMB II*) riuscite a violare il blocco ed a raggiungere, dopo avventurosa navigazione, partendo da

quattro pezzi da 120/45⁹, ad Harmil, batteria “ Borsini¹⁰”, con tre cannoni da 120/45¹¹, a Dur Gaam ed ancora la batteria Taranto con i tre pezzi da 152/45 basati a Dohul).

Vi erano inoltre altri apprestamenti difensivi antinave nelle immediate vicinanze del porto di Massaua, tra i quali la batteria Ma. 370, con tre pezzi da 102mm¹² e la batteria Maffei di Baglio, con tre pezzi da 120/45¹³ a Ras Garar, appena a nord del centro abitato.



Uno dei tre pezzi da 152/45 della batteria Taranto a Dohul (foto dell'Autore)

In funzione antiaerea furono piazzate sulla terraferma, nelle vicinanze di Massaua, cinque batterie, ognuna con 4 pezzi da 76/40 (“Ma. 596” a Quota 21 con pezzi recuperati dalla nave

Massaua, il Giappone. La notizia è stata confermata nel 2002 dallo storico ed esperto navale Achille Rastelli, cui l'OtoBreda aveva girato la mia richiesta di informazioni. Il nome “Eritrea” per la batteria fu proposto da Marisupao ai primi di marzo del 1941, mentre l'Ufficio Storico della Regia Marina propose il nome “Ciaravolo”, in memoria del marò Vincenzo Ciaravolo, che decise di inabissarsi assieme al suo Comandante, Capitano Borsini, con il loro Ct. Nullo. (vedi comunicazione dello S.M. Regia Marina MDS/B.D.2, prot. 016017 del 27 marzo 1941 a firma Amm. Campioni).

⁹ Con campo di tiro 0°-220°, pertanto vi era un angolo morto a nord-est, che venne protetto con un campo minato.

¹⁰ La batteria era stata così chiamata in onore del Capitano di Corvetta Costantino Borsini, inabissatosi volontariamente con la sua nave, il Ct *Francesco Nullo*, affondato il 21 ottobre 1940, dopo un duro scontro con il Ct britannico *Kimberley*, proprio nei pressi dell'isola di Harmil.

¹¹ Due erano stati recuperati dal relitto del Ct Francesco Nullo, affondato nelle vicinanze dell'isola di Harmil il 21 ottobre 1940, dopo uno scontro con il Ct britannico Kimberley, che dopo aver centrato il Nullo con vari colpi da 120, lo finì con un siluro. Il terzo pezzo proveniva dalla batteria situata in precedenza a Raheita. Il nome “Borsini” assegnato alla batteria era quello del Capitano di corvetta Costantino Borsini, che decise di inabissarsi assieme al Nullo assieme al marinaio Vincenzo Ciaravolo. Si veda la comunicazione di S.M.Regia Marina prot. 016017 sopra citata.

¹² Due pezzi, probabilmente da 102/35, provenivano dal posamine Ostia ed uno, senz'altro da 102/45, dalla torpediniera Acerbi, danneggiata in modo irreparabile nel porto di Massaua durante un attacco aereo il 6 agosto 1940

¹³ Secondo altre fonti, i cannoni erano da 120/50 (cfr. Alberto Rosselli, “I porti militari e le difese costiere anti nave e anti aeree italiane in Africa orientale 1936 – 1941” e P.F. Lupinacci, “Le Operazioni in Africa Orientale”, cit., cartina 2), con gittata compresa tra i 22.000 ed i 19.000 a seconda che si tratti del mod. Ansaldo 1926 od OTO 1931 oppure del Mod. Ansaldo 1936.

petroliera Niobe, “Ma 419”, “Amateri”, “Ma 865” a monte Nadi, M 648 ed M 173, ed almeno una con 4 pezzi da 76/30, ad Otumlo. Furono anche rimessi in servizio vecchi pezzi d’artiglieria Skoda risalenti alla prima Guerra Mondiale nonché una dozzina di cannoni Krupp da 75/22 millimetri destinati in origine all’emiro dell’Afghanistan, per utilizzare i quali con i proiettili in dotazione al Regio Esercito furono fatte sul campo delle modifiche alla camera di caricamento¹⁴.

A completare il sistema di difesa antiaerea, furono inoltre installate su alcune isole delle Dahlak almeno tre batterie, a Sheik-Said , l’Isola Verde di fronte a Massaua, (4 pezzi da 76/40), a Sheik-el-Abu (2 pezzi da 76/50) ed infine ad Assarca Kebir (localmente conosciuta anche come Assarca la “nera”) la più settentrionale di due isole gemelle, (2 pezzi da 76/30).



Dilemmi, l’Autore vicino ad uno dei pezzi da 120/45 della batteria Grabau (foto dell’Autore)

Durante i dieci mesi di guerra, fu soprattutto l’artiglieria antiaerea ad entrare in funzione, cercando di contrastare le incursioni della Royal Air Force¹⁵, mentre rimasero sostanzialmente inattive le batterie antinave, se si eccettua l’intervento della batteria Giulietti, in occasione dello scontro, avvenuto il 21 ottobre 1940 nei pressi dell’isola di Harmil, tra il Ct *Francesco Nullo* ed il Ct *britannico Kimberley*. I colpi della batteria

¹⁴ Le modifiche, tipico esempio dell’arte italiana di “arrangiarsi” consistettero nel modificare gli spessori con apporto di materiale saldato elettricamente. Cfr. Lupinacci, “Le Operazioni in Africa Orientale”, cit, pag. 165.

¹⁵ Oltre cinquanta nel periodo 11 giugno-21 novembre 1940, con la distruzione di molti impianti portuali ed industriali nella zona di Massaua e dintorni e con l’affondamento od il grave danneggiamento del piroscampo Impero e della torpediniera Acerbi

inquadrarono il *Kimberley*, colpendolo e danneggiandolo gravemente¹⁶, tanto da costringere altre due unità della Royal Navy, il Ct *Leander* prima ed il Ct *Kingston* successivamente a prenderlo a rimorchio, portandolo fino a Port Sudan. Il personale della “Giulietti” si adoperò attivamente recuperando 106 uomini dell’equipaggio del *Nullò*, nel frattempo affondato¹⁷.

La Royal Navy, infatti, non cercò di attaccare Massaua, avendo probabilmente valutato eccessivamente alto il rischio di perdere le sue unità sia per effetto del dispositivo antinave predisposto dalla Regia Marina, sia per la presenza di numerose e pericolosissime secche e barriere coralline presenti nell’arcipelago delle Dahlak, preferendo attendere che fossero le truppe di terra a liberare la costa eritrea, consentendo alle sue unità di arrivare a Massaua dal Canale Nord senza tema di essere colpite dalle batterie italiane.

E così avvenne.



Dohul, i due impianti binati da 120/45 della batteria “Eritrea” (foto dell’Autore)

Tra il 1° e l’8 aprile 1941 le truppe inglesi scesero lungo da costa, incontrando una resistenza delle Forze Armate italiane non particolarmente efficace, costringendole a ritirarsi verso sud e verso Massaua, abbandonando progressivamente i centri di resistenza in precedenza approntati ed in particolare, per quel che interessa le presenti note, a distruggere

¹⁶ Il tiro della batteria Giulietti (80 salve per 169 colpi complessivi, come risulta dal “Rapporto di tiro” fatto dal Ten. di Vascello Lorenzo Maggiolo allegato alla comunicazione di Marisupao dell’11 febbraio 1941, prot. 394/5, a firma del Contrammiraglio Mario Bonetti) non ebbe maggiore efficacia a causa de deficienze del materiale, che non consentì un tiro maggiormente celere, nutrito e concentrato. cfr. Lupinacci, “Le Operazioni in Africa Orientale”, cit, pag. 105

¹⁷ Sull’affondamento del *Nullò*, si veda dello stesso autore, “Tragedia alle Dahlak! L’affondamento del *Francesco Nullò*”, in www.ilcornodafrica.it/indice.htm#lastoria.

i pezzi della batteria di Ras Arb, che, con il suo tiro incrociato con quelli della batteria "Eritrea" di Dohul, avrebbe dovuto appunto interdire il passaggio di unità navali nemiche nel Canale Nord. Una volta eliminata la batteria di Ras Arb, il tiro dell'"Eritrea" diventava inefficace, essendo la gittata dei suoi cannoni insufficiente a coprire tutto il Canale stesso¹⁸. Conquistata Massaua, gli inglesi non si preoccuparono più di tanto delle artiglierie basate sulle isole, consci che il personale addetto avrebbe avuto vita ben grama, essendo le isole totalmente aride, tant'è che venivano periodicamente rifornite d'acqua da Massaua.

In effetti, pur essendo stata ipotizzata una resistenza da parte delle forze italiane presenti alle Dahlak in caso di caduta di Massaua -tant'è che l'8 aprile 1941 l'Ammiraglio Mario Bonetti, Comandante della piazza, aveva inviato tutto il naviglio ancora in grado di navigare a Nokra, recando a bordo armi, munizioni e alcune derrate alimentari- il comandante in seconda, Capitano di corvetta Pierantoni, cui era stato affidato il comando della difesa dell'arcipelago decise di cessare qualsiasi attività bellica, dando disposizioni, il 18 aprile, affinché tutto il personale presente sulle isole si concentrasse a Nokra dopo aver reso inservibili armamenti e quanto potesse essere eventualmente utilizzato dal nemico.

Il personale italiano presente nelle due isole di Dahlak Kebir e di Nokra, dove vi era la base principale della Regia Marina nell'arcipelago si arrese, cosa che non avvenne invece per il personale delle batterie di alcune isole.

Quest'ultimo, infatti, nonostante l'invito ad arrendersi fatto dagli ufficiali di un paio di dragamine inglesi che fecero il giro dell'arcipelago tra la metà di aprile e la metà di maggio, in parte riuscì ad arrivare sulla terraferma con mezzi di fortuna, dopo aver fatto saltare in aria i pezzi e la gran parte degli edifici (Dilemni e Shumma), in parte fu evacuato con un'ardita iniziativa del Capitano di vascello Guglielmo Bolla, il quale, con due gruppi di tre sambuchi a vela partiti da Assab, riuscì a recuperare oltre una sessantina tra marinai, sottufficiale ed ufficiali. Furono senz'altro fatti saltare in aria i pezzi delle batterie "Borsini" di Dur Gaam e "Giulietti" di Harmil, mentre quelli delle batterie "Eritrea" e "Taranto" furono resi inservibili privandoli degli otturatori o danneggiando in modo irreparabile i complessi di culatta..



Una foto degli anni '60 di uno dei cannoni della batteria "Giulietti" ad Harmil

¹⁸ In effetti, quando, nei giorni successivi alla caduta di Massawa, la Royal Navy vi inviò sue unità, prese l'unica precauzione di farle precedere da alcuni dragamine, che effettuarono una sommaria operazione di bonifica. I dragamine furono avvistati dal personale della Regia Marina di stanza a Sheik el Abu, ma la loro distanza venne stimata in circa 20.000-22.000m da Dohul, quindi ben oltre i 14.500 m di gittata della batteria "Eritrea". Cfr. cfr. Lupinacci, "Le Operazioni in Africa Orientale", cit, pag. 183

I due impianti binati dell'”Eritrea” ed i tre singoli della “Taranto” fanno ancora bella mostra di sé non lontano dal villaggio di Dohul, mentre i resti dei tre cannoni della batteria “Grabau¹⁹” a Dilemmi e dei quattro della batteria “Quarto” giacciono contorti e distrutti in quel che resta delle loro postazioni.

Nei miei viaggi alle Dahlak ho avuto modo di visitare oltre una trentina di isole. Tra le molte in cui invece non sono riuscito ad arrivare vi sono ancora Harmil, dov'era posizionata la batteria “Giulietti”, Ras Cambit di Dahlak Kebir, dove c'era la batteria “Acerbi” e Dur Gaam, postazione della “Caimi” .

Mi riprometto in futuro, se e quando riuscirò ad avere il permesso dalle Autorità eritree, di andarci, per documentare anche la presenza dei resti dei loro cannoni, testimoni silenziosi, come quelli delle altre tre isole, di un piccolo e quasi dimenticato episodio della nostra storia italiana in terra d’Africa.



La batteria “Taranto” a Dohul nel maggio 2011 (foto dell’Autore)

¹⁹ Piccola storia in piccola storia: la batteria di Dilemmi era stata intitolata al tenente della Regia Marina Carlo Grabau, comandante del regio sambuco armato Antilope, ucciso ai primi di dicembre 1903 nei pressi del villaggio di Durbo, sulla costa migiurtina della Somalia, dopo che aveva tentato inutilmente di costringere il capo villaggio ad innalzare la bandiera italiana, trovandosi in un nostro protettorato. Cfr. “Italy need no help”, Boston Evening Transcript, 18 dicembre 1903, in : <http://news.google.com/newspapers?nid=2249&dat=19031218&id=RR40AAAIBAJ&sjid=FuEIAAAAIBAJ&pg=2482,2787790> e “I marines sbarcheranno all'alba”, Corriere della Sera della Sera dell'8 dicembre 1992, in http://archiviostorico.corriere.it/1992/dicembre/08/marines_sbarcheranno_all_alba_co_0_92120818559.shtml

Alla pesca delle perle nelle Dahlak...
con il Regio sommergibile Galileo Ferraris!
Vincenzo Meleca, Giugno 2011

E' proprio vero, ci sono navi che nascono sotto il segno della dea Fortuna ed altre alle quali, invece, il destino ha riservato una sorte infausta.

Difficile dire se il Regio sommergibile *Galileo Ferraris* sia appartenuto alla prima od alla seconda schiera. Di una cosa però si può essere certi: la sua storia non può essere disgiunta da quella di un uomo straordinario, Angelo Belloni e quello che segue è il racconto della loro avventura nel Mar Rosso eritreo.

Il sommergibile



Il sommergibile Galileo Ferraris (foto dell'USMM)

Varato agli inizi del novembre 1913 ed entrato in servizio come "torpediniera sommergibile" nel dicembre dell'anno successivo, partecipò alla prima guerra mondiale, incrociando per lo più nelle acque dell'Alto Adriatico e della Dalmazia,

dove effettuò molte missioni, senza peraltro riportare, a quanto risulta, alcun successo: l'unica azione bellica di rilievo furono infatti i sei colpi da 76 mm sparati il 10 marzo 1917 nei pressi di Ancona contro un velivolo austriaco¹.

Per alcune fonti, nel 1917 fu modificato per consentire la fuoriuscita di assaltatori subacquei che avrebbero dovuto attaccare le navi austriache nei porti dell'Istria e della Dalmazia e proprio in quel periodo sembra sia stato affidato al comando del T.V. Angelo Belloni.

Entrambe le notizie non sono confermate dall'esame della documentazione conservata presso l'USMM.

Anzi, se nulla emerge circa le presunte modifiche in tempo di guerra, che riteniamo siano invece state apportate alla Spezia nel periodo 1918-19, è invece certo che dal giugno 1916 fino all'8 luglio 1917 al comando del sommergibile era il tenente di vascello Montella² e che quest'ultimo ne era ancora al comando il 27 novembre di quello stesso anno, in occasione del secondo incaglio.

Sommergibile da piccola crociera *Galileo Ferraris*

Dati storici	Costruito nei cantieri Arsenale M.M. La Spezia. Varato il 9.11.1913 Entrato in servizio il 5.12.1914. Radiato il 15.12.1919.
Dislocamento	355 t (in emersione); 405 t (in immersione)
Dimensioni	Lunghezza 42,30 m, larghezza 4,17 m, pescaggio 3,69 m
Propulsione	Due motori Diesel FIAT con potenza di 1460 cv, due motori elettrici di propulsione Savigliano per 520 cv complessivi, due eliche
Velocità	14 nodi (in emersione) – 10 nodi (in immersione)
Autonomia	600 miglia a 14 nodi - 2700 miglia a 8 nodi (in emersione) 25 miglia a 10 nodi - 170 miglia a 2,5 nodi (in immersione)
Profondità	50 m (di collaudo)
Equipaggio	2 ufficiali, 17 sottufficiali e marinai
Armamento	1 cannone da 76 mm ³ - 4 tubi lanciasiluri da 450 mm (2 anteriori e 2 posteriori) - 2 lanciasiluri a gabbia in coperta da 450 mm - 8 siluri
Note	Costituiva la seconda delle due unità della classe <i>Pullino</i> ⁴ Classificato anche come Torpediniera Sommergibile, una volta ceduto a privati fu iscritto nei ruoli della marina mercantile come “sommergibile da commercio” e conosciuto anche come “nave da

¹ Cfr. il documento n. 600 “Attività belliche nella campagna 1915-15 del Sommergibile *Galileo Ferraris*”, conservato presso l'USMM,

² Il Capitano di fregata Vaccaneo, nella sua relazione sull'incaglio del *Ferraris*, avvenuto l'8 luglio 1917, afferma testualmente che “...il Tenente di Vascello Montella comanda il *Ferraris* già da tredici mesi...” (Relazione del Comandante della 1^a flottiglia sommergibili, C.F. Vaccaneo, al Comando in capo della Piazza di Venezia, prot. N. 377 del 10 luglio 1917). All'entrata in guerra, al comando del sommergibile risulta essere il T.V. Giuseppe Battaglia.

³ Secondo i dati costruttivi riportati da “I sommergibili italiani”, USMM, 1968, pag. 59, il sommergibile non risulta dotato di artiglieria. Il doc. N. 600 conservato presso l'USMM, riporta però un'azione a fuoco con un cannone da 76mm. E' probabile che nel corso del conflitto sia stato installato un pezzo d'artiglieria, probabilmente in funzione antiaerea. Secondo Wikipedia (http://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Pullino) il cannone era da 57mm.

pesca sommergibile”.

In quella data, al rientro da una delle sue missioni, a causa delle pessime condizioni del mare, il *Ferraris* si incagliò a circa 2 miglia a nord del Po di Primaro (alla foce del Po di Gnocca)⁵.

Dopo quasi due mesi di vani tentativi per disincagliare l'unità, finalmente il 16 gennaio 1918 i rimorchiatori *Fiumicino* e *Garibaldino* con l'aiuto del pontone da dragaggio *Eridano*, protetti dalle torpediniere *46 O.S.* e *48 O.S.*, riuscirono a liberarlo rimorchiandolo a Porto Corsini. I danni subiti dallo scafo non potevano essere riparati in loco, per cui il Comando Marina decise di trasferirlo all'arsenale della Spezia. Il 2 febbraio iniziò così, al traino del rimorchiatore *Luni*, quella che sarebbe stata la sua ultima crociera sotto bandiera militare. Il sommergibile lasciò Porto Corsini e facendo tappa ad Ancona, Brindisi e Messina, giunse alla Spezia, dove avrebbe dovuto essere sottoposto a lavori ed alla sostituzione dei motori. Per eventuali interventi d'emergenza durante la navigazione, si imbarcarono sul rimorchiatore il Tenente di Vascello Opiperi, con parte dell'equipaggio del *Ferraris*, mentre il comandante Montella, assieme al resto dell'equipaggio, avrebbe raggiunto La Spezia via terra.⁶

Le non buone condizioni generali dell'unità, assieme al miglioramento delle tecniche costruttive di battelli subacquei, da un lato, ed all'imminente termine del conflitto, dall'altro, indussero però la Regia Marina a porre il *Ferraris* in disarmo, in attesa di radiazione. Angelo Belloni, non si rassegnò però a veder demolire il battello e fece così tante pressioni sull'Ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel⁷ da convincerlo a mettere ai lavori il sommergibile modificandolo per consentirgli a continuare i suoi esperimenti con gli assaltatori subacquei. Nel febbraio 1919 vi fu il nuovo varo e Belloni riprese finalmente a sperimentare le sue idee fra La Spezia e Palmaria. La guerra aveva però esaurito le finanze pubbliche e la Regia Marina fu costretta comunque a radiare il sommergibile dai ranghi il 15 dicembre 1919.

⁴ Ricordiamo che sul *Giacinto Pullino* era imbarcato come pilota Nazario Sauro. Nella notte tra il 30 ed il 31 luglio 1916 il *Pullino* si incagliò tra lo scoglio di Galiola e l'isola di Unie, nei pressi di Fiume. Nazario Sauro, che essendo di nascita istriano era considerato dagli austriaci un traditore, si allontanò per non compromettere l'equipaggio, ma fu catturato e giustiziato per alto tradimento il 10 agosto 1916

⁵ Come già detto nel testo, non era la prima volta che il *Ferraris* incappava in una simile disavventura: l'8 luglio del 1917 si era già incagliato nei pressi del Po di Goro, ma era riuscito a disincagliarsi con i propri mezzi ed a rientrare a Venezia. (doc. n. 600 citato)

⁶ Si vedano i telegrammi dei Comandi Marina di Venezia (n. 2256 del 31 gennaio 1918) e di Ancona (n. 2314 del 1 febbraio 1918) e l'ordine di servizio del Comando Flottiglia sommergibili di Venezia (prot. 85 RR del 31 gennaio 1918,)

⁷ Paolo Emilio Thaon di Revel ((Torino, 19 giugno 1857 – Roma, 24 marzo 1948), fu Capo di Stato Maggiore della Marina dal 1913 al 1915, contribuendo attivamente alla modernizzazione ed innovazione della nostra flotta, puntando in particolare sul naviglio leggero ed insidioso (MAS, sommergibili) e sulla costituzione di un'aviazione navale.. Dal 1922 al 1925 ricoprì anche l'incarico di Ministro della Marina

Non è certo facile dire a questo punto se la sua sorte sia stata o meno fortunata: certo, l'unità era riuscita a sopravvivere al conflitto, riportando a casa sano e salvo il proprio equipaggio. D'altro canto, però, come unità militare nata ed attrezzata per infliggere danni al nemico, il suo stato di servizio non brillava certo e l'ultima disavventura non aveva di sicuro giovato alla sua fama.



Il Galileo Ferraris nel golfo della Spezia, nel maggio 1915 (foto dell'USMM)

Il Destino offrì però al *Ferraris* un'altra occasione, anche se non più in "divisa", ma vestendo, per così dire, abiti borghesi, assieme ad Angelo Belloni.

L'uomo

Di famiglia genovese, ma nato a Pavia il 4 marzo 1882, Angelo Maria Belloni, è stato un personaggio geniale quanto estroso, dal carattere impetuoso ed impulsivo. Dopo aver conseguito la maturità classica al liceo Beccaria di Milano, già nel 1899 aveva presentato domanda di ammissione all'Accademia Navale ma venne scartato alla visita medica per deficienza toracica. Deciso ad entrare in Accademia, si impegnò in modo incredibile in attività sportive, particolarmente nel canottaggio, tanto ripresentarsi il 15 agosto 1900 a Livorno, superare una seconda visita medica e coronare così il suo sogno di entrare in Marina. Conclusi brillantemente i tre anni d'Accademia (fu 2° del suo corso), ebbe il suo primo imbarco come guardiamarina sull'incrociatore Marco Polo.

Convinto dell'importanza del mezzo sommergibile e delle potenzialità militari insite nelle attrezzature subacquee, divenne ben presto sostenitore dell'arma sottomarina, tanto da essere destinato alla nuova specialità con il grado di Sottotenente di Vascello.

Deciso interventista, compì il 4 ottobre 1914 un vero e proprio atto di pirateria, impossessandosi, assieme ad una quindicina di marinai convinti di partecipare ad una missione segreta (secondo altre fonti, invece, perché condividevano le sue stesse idee ⁸), di un sommergibile costiero costruito nei cantieri navali del Muggiano e destinato alla Marina russa (l'unità era ancora contraddistinta soltanto dalla sigla di costruzione, l' *F-43*. Se fosse stata consegnata, avrebbe avuto il nome di *Svyatoi Georgjy*⁹). La sua idea era quella di attaccare unità della Marina austriaca, costringendo così l'Italia ad entrare in guerra.

Il tentativo fallì, anche perché Belloni si era recato in Corsica per rifornirsi di siluri e cercare l'appoggio dell'ammiraglio Le Troter della Marina francese. Questi però non solo non glielo diede ma bloccò lui ed il battello ad Ajaccio fino all'arrivo delle autorità italiane.

WWW.QATTARINI.IT

⁸ Cfr., "La straordinaria vicenda del sommergibile rubato", Graziano Tonelli, dalla raccolta a cura di Alessandro Marzo Magno "Rapidi ed Invisibili", Milano, Il Saggiatore, 2009. Per la stessa fonte l'azione ebbe inizio il 3 ottobre.

⁹ La data del varo è incerta, alcune fonti riportano il 1912, altre 1914, mentre il sito ufficiale della Marina Militare (www.marina.difesa.it/storia/almanacco/navi011.asp) riporta il 1913.



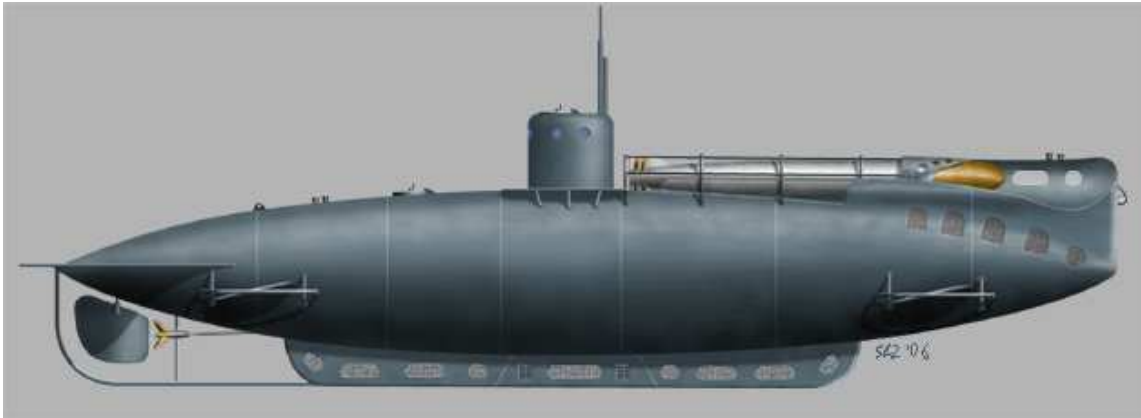
(sito: www.marina.difesa.it **SOMMERGIBILI STORICI** - 2000 - via M. Risolo)

sommergibile **Argonauta**

Il sommergibile fu trasferito quindi nella base italiana del Varignano. Successivamente, requisito dalla Regia Marina ed iscritto al quadro del naviglio militare con R.D. 31 dicembre 1914, fu ribattezzato con il nome di *Argonauta*.¹⁰ Belloni fu messo agli arresti e processato con l'imputazione di «furto di sommergibile e contrabbando di veicolo». In tempi normali sarebbe stato condannato e quasi sicuramente radiato, ma l'entrata in guerra dell'Italia e le sue indubbie capacità convinsero i giudici del Tribunale militare ad assolverlo. Nel 1915 gli fu affidato il comando del sommergibile tascabile *A-1*, che però non fu mai impiegato in azione¹¹.

¹⁰ Durante il conflitto partecipò a ben 112 missioni, alcune particolarmente ardite, quindi, dal 1918 al 1925 partecipò prima a missioni di guerra in zone non smobilite rimanendo poi nell'Alto Adriatico per lunghi periodi di lavori, o prestando servizio nelle sedi di Venezia e Pola. Il 1 ottobre 1925 entrò a far parte della Divisione Sommergibili, partecipando alle normali attività addestrative ed alle gare di lancio ed attacco. Cessò la sua attività il 23 marzo 1928. Per le sue caratteristiche tecniche, cfr. *I sommergibili italiani*, di Paolo M. Pollina - USMM - 1963.

¹¹ Impostato nel cantiere di La Spezia nel luglio 1915, varato il 17 ottobre 1915, in servizio il 5 dicembre 1915, radiato il 26 settembre 1918. Al sito: <http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=23587> è possibile trovare le sue caratteristiche tecniche, unitamente ai disegni costruttivi e ad interessanti foto d'epoca. Secondo un'altra fonte (*Rivista Marittima*, dicembre 2009, pag. 118), il sommergibile affidato a Belloni era l'*Argo*, sommergibile costiero della classe Medusa. L'informazione non ha trovato conferme, risultando invece che durante la guerra l'*Argo* ebbe come Comandanti prima il tenente di vascello G. Del Greco e poi il tenente di vascello M. Falangola



Disegno del sommergibile tascabile X-1 (dal sito:www.modelbud.pl/modelbud/okrety/ang/s30.htm)

L'A-1 era il primo di sei piccoli battelli a scafo semplice, con apparato motore elettrico e profondità massima di immersione di 50 metri

Per la limitata autonomia e le modeste prestazioni, tali battelli furono un sostanziale fallimento, vennero messi in disarmo già dal 1917 e radiati prima ancor prima della fine della guerra

Nell'estate del 1917, per ordine di Paolo Thaon di Revel l'A1 venne modificato presso l'Arsenale di La Spezia per essere trasformato in vettore di incursori subacquei che avrebbero dovuto attaccare le navi Austro-Ungariche ancorate a Pola. Venne modificata la falsa torre ed in seguito la parte prodiera, in modo da permettere la fuoriuscita degli operatori dotati di autorespiratore.

Dopo alcuni esperimenti incoraggianti si decise non utilizzare l'A-1 a causa delle eccessive limitazioni tecniche e di trasformare per lo stesso scopo il sommergibile *Galileo Ferraris*, classe *Pullino*, affidandone il comando proprio a Belloni.

Poco più di un anno dopo la guerra terminava e quasi contemporaneamente si interrompeva anche la carriera militare dell'Ufficiale che, a causa di una grave forma di sordità, dovette abbandonare la divisa.



Il sommergibile A-1 in navigazione nel golfo della Spezia (foto dell'USMM)

L'avventura

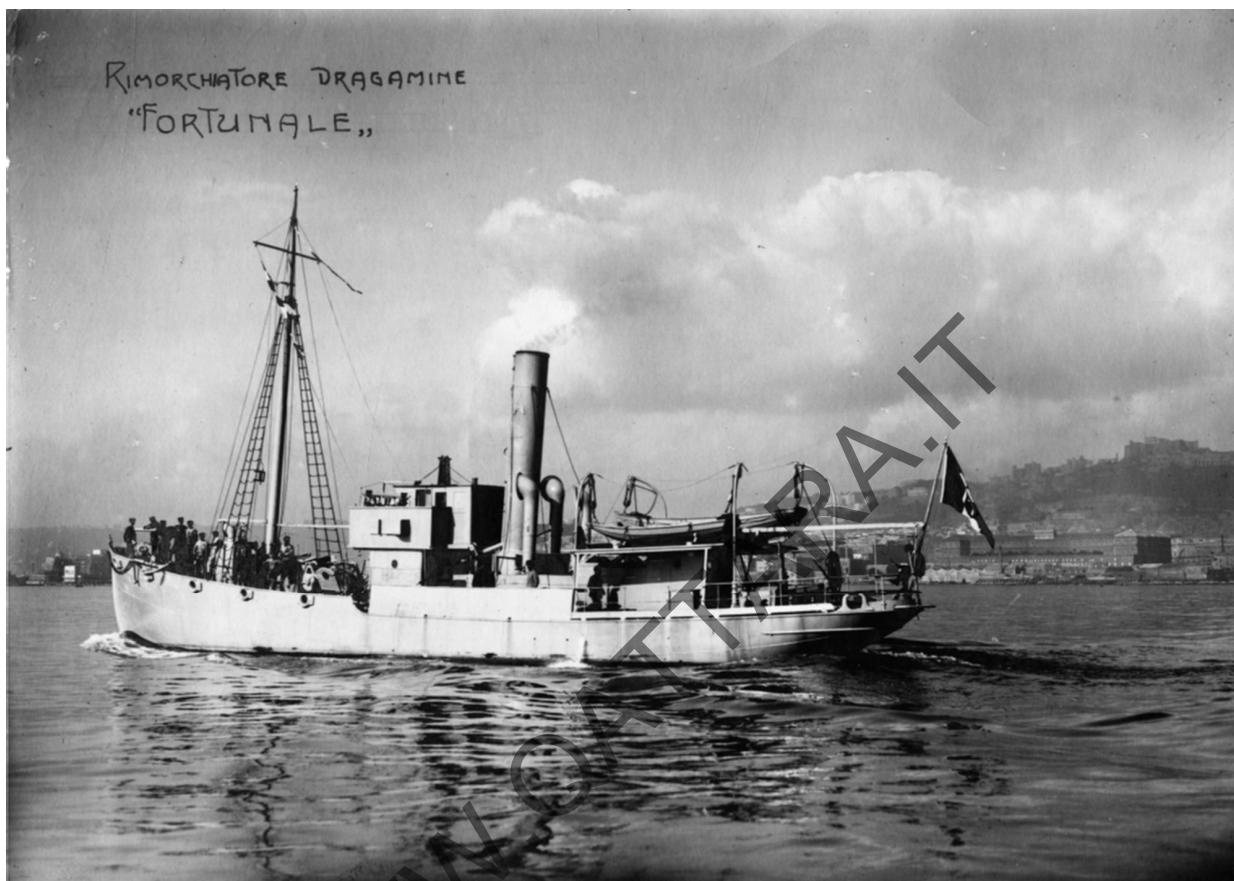
Passione e competenze non potevano però tenere lontano Belloni dal suo amato mondo subacqueo, per cui, quando seppe che il *Ferraris* sarebbe stato radiato, colse al volo l'occasione e, ancora con il sostegno dell'ammiraglio Thaon di Revel, dell'ex governatore dell'Eritrea, Giuseppe Salvago Raggi¹² e del commendator Aldo Borletti¹³, che gli firmò un assegno centomila lire (dell'epoca!), riuscì a convincere il Ministro della Marina, Ammiraglio Giovanni Sechi¹⁴ a cedergli il sommergibile, che a gennaio 1920 fu il primo (e, a quanto ci risulta, l'unico) sommergibile ex-militare iscritto nelle Capitanerie d'Italia come "sommergibile da commercio".

¹² Giuseppe Salvago Raggi (Genova, 17 maggio 1866 – Molare, 28 febbraio 1946) fu una notevole figura di diplomatico tra la fine dell'800 ed i primi due decenni del '900. Fu Ambasciatore a Pechino durante la Rivolta dei Boxers (1900-1901), Console generale al Cairo, Governatore dell'Eritrea (1907-1915), ambasciatore a Parigi (1916-17). Se per i suoi meriti acquisiti durante questi servizi all'estero divenne Senatore del Regno, la sua passione per i viaggi, soprattutto nei Paesi arabi, lo portò a scrivere "Lettere dall'Oriente", libro tuttora di estremo interesse.

¹³ Uno dei tre mitici fratelli Borletti (gli altri erano Senatore e Nando), grandi ed illuminati imprenditori lombardi. A loro si deve la creazione di un vero e proprio impero industriale, dalla Fratelli Borletti (macchine da cucire) alla Veglia (orologi ed apparati di precisione) e commerciale, dalla Rinascente alla UPIM ed alla Standa.

¹⁴ Giovanni Sechi (Sassari, 7 gennaio 1871 – Roma, 1° maggio 1948). Fu Ministro della Marina del Regno d'Italia dal 23 giugno 1919 al 4 luglio 1921 nei governi Nitti I, Nitti II e Giolitti V.

Con il *Ferraris*, Belloni ottiene dalla Regia Marina in affitto, con facoltà di acquisto, anche due vedette¹⁵, il *Cerboli*, da 280 tonnellate ed il *Fortunale*¹⁶, da 340, immatricolate come piropescherecci.



La vedetta Fortunale (foto dell'USMM)

Entrambe queste unità avrebbero dovuto svolgere il ruolo di unità d'appoggio al sommergibile nella nuova attività che il personaggio intendeva intraprendere, quella della ricerca di banchi perliferi e della pesca delle perle, tanto che il *Ferraris* viene definito “nave da pesca sommergibile”.

Sorge naturalmente qualche dubbio sul reale scopo dell'iniziativa di Belloni e della disponibilità della Regia Marina: la concessione ad un privato di un battello sommergibile, unità da guerra, era davvero inconsueta. Questi dubbi li ebbero ovviamente anche gli inglesi, quando il *Ferraris* fece tappa prima a Port Said e quindi a Port Sudan.

¹⁵ Il termine è generico, in quanto in taluni documenti le due imbarcazioni vengono classificate anche come rimorchiatori-dragamine, rimorchiatori-vedette, vedette o cacciasommergibili.

¹⁶ Dovrebbe trattarsi dell'ex mercantile norvegese *Lionell Jacobsen*, costruito nei cantieri Nylands Cristiania e varato nel 1912. Acquistato dalla Regia Marina ed entrato in servizio nel 1916, fu radiato nel 1919 e ceduto a Belloni. Secondo altre fonti il dislocamento era di 150 tonnellate.

Gli equipaggi sono reclutati tra marinai, pescatori ed ex sommergibilisti che confluiscono in una società cooperativa (la coop Argo Palombari). Ufficiale in 2^a sul *Ferraris* viene nominato il Guardiamarina Lotti, mentre il comando del *Fortunale* e del *Cerboli* è affidato rispettivamente ad Antonio Canova e ad Alberto Da Valle, entrambi viareggini.

Il piccolo convoglio parte dalla Spezia il 4 febbraio 1920 e, dopo lunga e tormentata navigazione, entra finalmente in Mar Rosso attraversando il Canale di Suez.

Il sommergibile e le sue due unità di appoggio fanno le prime tappe a Suez e Port Said. Qui, dopo aver suscitato il preoccupato e comprensibile interessamento dei militari britannici presenti, con l'aiuto del Commendator De Castro, titolare di un'impresa di spedizioni marittime con uffici in Egitto, e di un certo Lazzerini, agente marittimo a Suez, vengono presi contatti per effettuare il possibile recupero di navi affondate nella zona (tra le quali il mercantile inglese *Sanandres* e l'incrociatore russo *Peresviet*¹⁷).

Le tre imbarcazioni, che Belloni chiama affettuosamente "i miei tre anatroccoli", proseguono il loro viaggio verso sud, sostando a Port Sudan, dove *Ferraris*, *Cerboli* e *Fortunale* fanno carenaggio e, costeggiando Suakin, dove il nostro sperimenta per la prima volta le difficoltà di navigare in mari resi pericolosissimi dai banchi corallini, arrivano finalmente a Massaua.

Nel porto eritreo Belloni viene accolto forse più con curiosità che con cordialità dal Governatore, commendatore Camillo De Camillis¹⁸ e dal Comandante della Stazione radio di Abd-el-Kader, Armando Fumagalli¹⁹, suo compagno d'Accademia.

Nei giorni immediatamente successivi, Belloni ha notizia che tra i pescatori di perle delle Dahlak, che lui stima complessivamente in diecimila (cifra che, per chi conosce l'arcipelago, pare francamente del tutto esagerata) serpeggia malumore e preoccupazione, perché si è sparsa la voce che il sommergibile avrebbe raziato in poco tempo, esaurendoli, tutti banchi perliferi, portando così alla rovina tutta la loro comunità.

Lasciando il sommergibile ormeggiato nel porto di Massaua a ricaricare le batterie ormai esauste, decide allora di recarsi con il *Fortunale* a Dahlak Kebir, la più grande

¹⁷ Era una pre-dreadnought da 12683 tonnellate di stazza lorda. Definita successivamente corazzata (ma anche incrociatore corazzato od incrociatore) ebbe una vita davvero travagliata: costruita nel 1898, fu di stanza a Port Arthur come componente della flotta russa del Pacifico. Affondata nel 1905 dai giapponesi proprio a Port Arthur, fu successivamente da loro recuperata ed incorporata nella Marina Imperiale giapponese con il nome di *Sagami*. Allo scoppio della Prima Guerra Mondiale, essendo diventato il Giappone alleato della Russia, gliela restituì in segno di amicizia nel 1916. La nave riacquistò così il suo vecchio nome di *Peresviet* e divenne la nave ammiraglia della flotta russa dell'Artico. Impiegata come scorta dei convogli destinati dall'Estremo Oriente al Mediterraneo, affondò al largo di Port Said il 4 gennaio 1917 per opera del sommergibile tedesco *U-73* (secondo altre fonti fu invece perduta per mina: cfr: <http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=21210&st=10200>).

¹⁸ Governatore reggente della Colonia Eritrea dal 20 luglio 1919 al 20 novembre 1920.

¹⁹ Il Tenente di Vascello Fumagalli, sommergibilista anch'egli, era stato Comandante del Regio sommergibile *H 8*, nel 1917, effettuando anche una traversata atlantica. Successivamente, come Capitano di Vascello, Fumagalli ebbe anche il comando dell'incrociatore *Armando Diaz* dal 29 marzo al 5 agosto del 1934

delle isole dell'arcipelago, per prendere contatto con i maggiori dell'isola, l'imam, i capifamiglia ed i pescatori di perle.

La loro accoglienza, al di là di alcune manifestazioni di apprezzamento per le sue parole, resta però fredda e preoccupata, tanto da indurre Belloni a modificare radicalmente il suo progetto originario.

Questo prevedeva infatti che il *Ferraris* si appoggiasse sul fondo, consentendo ad alcuni membri dell'equipaggio, con indosso una sorta di guaina di tessuto gommato ed impermeabile, dotata di cappuccio con oculari (quella che fu poi chiamato "vestito Belloni") e con degli autorespiratori ad aria tipo Davis di uscire dallo scafo tramite un compartimento stagno e, camminando sul fondo²⁰, identificare i banchi perliferi raccogliendo così in quantità le ostriche dal prezioso contenuto²¹.

La proposta che invece fa ai pescatori è quella di affidare al sommergibile ed al suo equipaggio il compito di ricercare i banchi perliferi, lasciando a loro il compito di raccogliere sia le ostriche perlifere (chiamate localmente "*bil-bil*") che quelle da madreperla (dette "*sadaf*"). I locali avrebbero quindi lavorato per lui utilizzando tecniche e materiali moderni: Belloni aveva infatti ipotizzato di dotare ogni pescatore di un cappuccio collegato ad un tubo flessibile attraverso il quale sarebbe stata pompata aria da parte di un suo compagno di pesca, rimasto in superficie, a bordo della *uri*, la classica piccola canoa di cui si servivano i pescatori di perle delle Dahlak.

Resosi conto che i pescatori locali erano rimasti sostanzialmente contrari alla sua idea, il nostro Comandante decide di prendere tempo ed organizza una breve crociera con il *Fortunale* nelle acque del Mar Rosso meridionale, lungo le coste yemenite, per verificare se oltre al progetto della pesca delle perle fosse possibile realizzare con le due ex-vedette un collegamento marittimo tra i porti eritrei di Massaua ed Assab e quelli yemeniti di Hodeida e Moka. Quanto visto e saputo durante questo viaggio gli crea però forti perplessità sulla fattibilità e profittabilità del progetto della pesca delle perle²², perplessità confermate dall'osservazione dei risultati della pesca fatta da tre sambuchi nei pressi di Ras Shiaks, sulla costa eritrea, una ventina di miglia a sud di Thio, nonché dall'esplorazione dei fondali attorno

²⁰ La combinazione era decisamente rigida e non adatta al nuoto. In effetti, l'idea originaria di Belloni era di utilizzarla per un corpo speciale di assaltatori subacquei (battezzati "camminatori sul fondo"), per minare ed affondare le navi nemiche. Questi subacquei avrebbero dovuto servirsi di un autorespiratore di nuova concezione (quello che fu poi il mod. 49/bis), in grado di garantire un'autonomia di almeno tre ore.

²¹ Difficile non immaginare che Belloni avesse letto a fondo il romanzo di Jules Verne "20.000 leghe sotto i mari", traendone più di uno spunto per la sua idea. Nel romanzo, infatti, l'Autore descrive in modo incredibilmente simile a quanto accadrà cinquant'anni dopo (ricordiamo che il romanzo fu scritto nel 1870). Per meglio comprendere quanto sto dicendo, il lettore vada a rileggersi i capitoli "Nel regno del corallo", in cui si descrivono le modalità di vestizione, l'uscita dal sommergibile *Nautilus* e l'escursione sottomarina, "Una perla" ed infine "Il Mar Rosso".

²² La pesca delle perle alle Dahlak aveva interessato una dozzina di anni prima anche un avventuriero francese, Henry de Monfreid. Pure lui fallì nell'impresa, come si può leggere nel IV capitolo "*Dahlak, l'isola delle perle*" del suo libro "*I segreti del Mar Rosso*". Sulla pesca delle perle nell'arcipelago eritreo cfr. "*Il sambuco, il dhow e la pesca delle perle alle Dahlak*", di Valeria Isacchini, su www.ilcornodafrika.it, luglio 2009

all'isola di Bul-Issar, situata nella zona sud-orientale dell'arcipelago delle Dahlak, dove gli era stato detto che esistevano ricchi banchi perliferi e, forse, affioramenti di petrolio²³.

Pochi giorni dopo il suo rientro a Massaua riparte verso nord, questa volta a bordo del *Cerboli*, sempre alla ricerca di banchi perliferi. Pur avendo a bordo un *nakuda* locale, l'imbarcazione urta un blocco madreporico sommerso, perdendo le pale dell'elica. Con vele di fortuna, il *Cerboli* riesce a rientrare qualche giorno dopo a Massaua, ma quanto accaduto convince definitivamente Belloni ad abbandonare il suo progetto della pesca delle perle, sia per la scarsità dei banchi, sia per la cattiva qualità delle perle, sia, infine, per le difficoltà di navigazione all'interno dell'arcipelago. Non mancò comunque di pesare in questa sua decisione il rifiuto opposto dal Governatore De Camillis alla sua richiesta di concedergli un'esclusiva per la pesca delle perle in alcune aree delle Dahlak.

A questo punto, Belloni, anziché perdersi d'animo, cerca di sfruttare al meglio le competenze sue e dell'equipaggio, nonché i mezzi a disposizione, puntando a realizzare l'idea del collegamento marittimo alla quale si aggiunse quella del recupero di relitti nel Mar Rosso, in particolare lungo le coste egiziane e sudanesi.

A tale scopo, nella prima metà del luglio 1920 rientra in Italia e contatta nuovamente il Ministro Sechi, ottenendo l'impegno alla cessione in affitto di un grande pontone, il *GA III*, e di altre tre vedette, la *Serpentara* e la *Selinunte* e la *G-38*, quest'ultima, ex giapponese, di oltre 350 tonnellate di stazza.

Per far fronte al nuovo impegno economico, Belloni si rivolge ancora alla Banca Italiana di Sconto, dalla quale aveva in precedenza ottenuto dei cospicui finanziamenti, ma il 14 luglio la Banca, in grave crisi, gli nega un ulteriore prestito.

Convinto delle sue idee e contando di coprire i costi vendendo il sommergibile, riesce egualmente a concludere con La Regia Marina l'affitto in conto acquisto delle tre vedette e con la *G-38* rientra in mar Rosso.

Il *Galileo Ferraris* viene trasferito prima a Suez e poi a Port Said per essere venduto, ma sorgono problemi giudiziari, tanto che la Ditta Lazzarini di Suez procede ad un sequestro del battello per un credito di 1.300 Sterline. La Regia Marina, che nel frattempo ha verificato una serie di irregolarità nell'atto di cessione del *Ferraris*, tra

²³ Nella sua autobiografia Belloni conferma di aver osservato delle bolle di petrolio nei pressi di un basso fondale situato a sud-ovest dell'isola, senza che vi fossero peraltro segni di trivellazioni esplorative. Evidentemente o non riferì alle autorità italiane di questa sua scoperta oppure esse non furono valutate con la dovuta attenzione. Sta di fatto che se per molti decenni le ricerche effettuate (negli anni '30 anche dall'Agip) non hanno dato risultati apprezzabili, recentemente le esplorazioni sono riprese attivamente anche nella stessa zona indicata da Belloni, come risulta dal documento datato 31 gennaio 2010 consultabile su: <http://www.eritreaembassy-japan.org/data/exploration%20en.pdf>

le quali anche il mancato pagamento del prezzo di acquisto, pari a 150.000 lire, subentra nell'operazione a Belloni²⁴.

Tra l'inizio e la metà del 1921 il sommergibile viene parzialmente demolito ed il ricavato della vendita del suo motore e di poche altre attrezzature²⁵, nonché quella del *Cerboli*, va in parte alla Marina stessa ed in parte a coprire le spese di rientro in Italia dell'equipaggio.

La conclusione

Termina qui l'avventura terrena e marina (in molti credono che anche le navi abbiano un'anima...) del *Galileo Ferraris*. Una fine ingloriosa, probabilmente, che ripropone il quesito se il battello nacque sotto una buona o cattiva stella.

Continua invece tra delusioni e soddisfazioni l'avventurosa vita di Angelo Belloni che, dopo un'altra esplorazione delle acque del Mar Rosso sudanese ed eritreo effettuata nel 1931, si dedicò alla ricerca nel campo delle attrezzature subacquee fino a quando nel 1940 (all'età di 58 anni!), alla vigilia della seconda Guerra Mondiale, in virtù delle sue indubbie capacità tecniche e di innovazione nel campo subacqueo fu richiamato in servizio, divenendo prima direttore dei corsi della Scuola Sommozzatori della Regia Marina presso l'Accademia di Livorno e quindi consulente tecnico, contribuendo in modo fondamentale allo sviluppo tecnologico dei mezzi in dotazione alla X^a Flottiglia MAS, senz'altro meno in quello delle tecniche operative.

L'idea originale di Belloni di impiegare dei guastatori subacquei che, fuoriuscendo da un sommergibile, potessero camminare sul fondo trasportando sulle spalle una carica esplosiva da collocare poi sotto le carene delle navi nemiche era stata infatti modificata, prevedendo di utilizzare nuotatori subacquei che, sempre uscendo da un sommergibile immerso o da appositi vani ricavati nella carena di una nave (come avvenne con l'*Olterra* ad Alceriras) riuscissero ad avvicinarsi agli obiettivi e ad agganciare dei bauletti esplosivi alle alette antirollio delle navi nemiche.

Dopo l'8 settembre del 1943 aderì alla Repubblica Sociale Italiana arruolandosi volontario nella ricostituita X^a Flottiglia MAS del principe Junio Valerio Borghese, In forza alla 42^a Squadriglia Sommergibili tascabili C.A. di stanza alla Spezia, dal maggio 1944 ne ebbe il comando, sostituendo il C.V Umberto Andreoli di Sovico, nominato Comandante della Base operativa "Ovest" a Sesto Calende.

²⁴ La Regia Marina era estremamente preoccupata della situazione, come risulta dal telegramma inviato il 16 giugno 1921 dal Ministro Sechi al Console generale d'Italia ad Alessandria d'Egitto e dal promemoria inviato al Ministro della Marina Giovanni Sechi il 17 giugno 1921. Fu ipotizzato addirittura di agire contro Belloni anche penalmente, come ribadito il successivo 22 luglio in un telegramma a firma Cerreina inviato da Asmara al Ministero della Marina, in cui si propone ancora di "...esaminare se non sia il caso scegliere via penale per rapidità e sicurezza".

²⁵ La bussola giroscopica Sperry del Ferraris fu smontata a Massaua ed acquistata dal Lloyd Sabauda di Genova. Chissà quale è stato il suo destino!

Al termine della guerra Belloni collaborò con le truppe alleate allo sminamento di alcuni porti italiani, fino al momento in cui fu congedato con il grado di Capitano di Corvetta.



Venezia, Isola di S. Andrea, estate 1945: il comandante Belloni, contrassegnato dal n. 3, assieme al gruppo di sommozzatori che si occupavano dello sminamento del porto di Venezia. Tra di loro anche alcuni familiari della M.O.V.M. Licio Visintini (foto tratta da: <http://www.anaim.it/wolk.htm>)

Angelo Belloni trascorse gli ultimi anni della sua vita nel castello Raggio a Cornigliano (Genova), fino al momento della sua morte, avvenuta nel 1956, dopo essere stato investito a Genova da un tram che non aveva sentito raggiungere, forse a causa della sua sordità.

Tra i risultati del suo ingegno e delle sue sperimentazioni, molti dei quali brevettati²⁶, vanno ricordati il sistema di fuoriuscita da sommergibili immersi²⁷, le

²⁶ Sembra che Belloni abbia brevettato ben 61 invenzioni fra il 1909 e il 1955 in Italia, Francia, Gran Bretagna, Stati Uniti e Germania, moltissime delle quali ebbero poi applicazione nella vita reale. Cfr. *Recensioni* di Franco Maria Puddu, in *Lega Navale*, Luglio-agosto 2010, pag. 40

²⁷ Il sistema, sperimentato nel 1929, consisteva in un tubo di tela gommata, sostituito in seguito da una garitta metallica, che veniva collegata più o meno ermeticamente in alto al portello esterno d'uscita ed in basso, in una sorta

migliorie ai sistemi autorespiratori individuali a lunga autonomia, mod. 49/bis (maggiore affidabilità ed autonomia portata da 20 minuti a quattro ore), il vestito impermeabile (una sorta di tuta subacquea ante litteram), con annesso cappuccio²⁸



Guastatore Marciatore della X^a MAS, con tuta, scarponi ed autorespiratore 49/bis creati o modificati da Angelo Belloni. Il cilindro posizionato sulla schiena recava la carica esplosiva che avrebbe dovuto essere posizionata sotto la carena delle navi nemiche

La storia della sua vita è stata raccontata da lui stesso nel libro “*Cinquant'anni di mare - Memorie 1900-1950*”, pubblicato da Mursia nel 2008.

Ringraziamenti

Non è stato facile rintracciare e verificare informazioni che risalgono anche ad oltre novant'anni fa. L'Ufficio Storico della Marina mi è stato di grande aiuto per completare le ricerche e ringrazio per la cortesia e la disponibilità dimostratemi il

di vasca. Dopo aver messo in pressione il locale in cui si trovava il marchingegno, si riempivano progressivamente d'acqua la vasca e l'intero tubo, equilibrando la pressione esterna. Fatto ciò, l'uomo che doveva uscire si tuffava nella vasca, si infilava nel tubo calzando un ampio cappuccio – il “cappuccio Belloni” – che gli avrebbe garantito un minimo di autonomia respiratoria, poteva aprire il portello ed uscire dal sommergibile.

²⁸ Sperimentato sin dal 1930 (addirittura dalla figlia Paola a Porto Venere), consisteva in un cappuccio di gomma trattata munito di due oculari rotondi in vetro. Indossato sulla testa e sulle spalle come una sorta di minuscola campana pneumatica, veniva accoppiato ad un respiratore Davis, permettendo così una respirazione naturale senza dover stringere il boccaglio tra i denti, cosa quanto mai utile in caso di fuoriuscita da sommergibili immersi.

suo Direttore, C.V. Francesco Loriga, il Capo Sezione Editoria, C.F. Innocente Rutigliano, il 1° Maresciallo Vincenzo Fiorillo e la Signora Marina Pagano.

Per l'incoraggiamento e la revisione critica di queste note un ringraziamento particolare alla Prof.essa Valeria Isacchini

Fonti bibliografiche:

- *I segreti del Mar Rosso*, H. de Monfreid, Genio Editrice, 1933
- *I sommergibili italiani*, P. M. Pollina – USMM, 1963
- *Tener famiglia. Gesta, ambizioni e disinganni di un ufficiale della Regia Marina*, L. Petrillo, Lampi di stampa, 2005
- *Gli assaltatori della X^a Flottiglia MAS*, Associazione Amici di Teseo Tesei, 2007.
- *Cinquant'anni di mare. Memorie 1900-1950*, A. Belloni, Mursia, 2008
- *Dagli incursori subacquei all'immersione sportiva*, in HDS Notizie, 2009
- *La straordinaria vicenda del sommergibile rubato*, G. Tonelli (dalla raccolta a cura di A. Marzo Magno "Rapidi ed Invisibili", Milano, Il Saggiatore, 2009)

Altre fonti:

- *Il Regio sommergibile Argonauta*, in: www.xmasgrupsom.com/sommergibili/argonauta.html
- *Angelo Belloni*, in http://it.wikipedia.org/wiki/Angelo_Belloni
- *Teseo Tesei*, in http://www.marina.difesa.it/comsubin/goi/storia/goi_storia03.asp
- *Sommergibili tascabili Classe A* in: [http://it.wikipedia.org/wiki/Classe_A_\(sommergibile\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Classe_A_(sommergibile))
- *Pirelli ARO WW II*, in: http://www.therebreathersite.nl/Zuurstofrebreathers/Italian/pirelli_aro_ww_ii.htm
- *Il sambuco, il dhow e la pesca delle perle alle Dahlak*, V. Isacchini, in: www.ilcornodafrica.it, luglio 2009
- *La straordinaria vicenda dell'Argonauta* in La Voce del Popolo, 14 febbraio 2007, in <http://www.edit.hr/lavoce/2007/mptiu/mare070214.pdf>
- *Classe Pullino*, in: http://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Pullino
- <http://www.marina.difesa.it/editoria/rivista/rivista/2009/dicembre/documenti/Zamorani.pdf>
- *Sommergibili classe Pullino*, in <http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=23313>

I relitti delle Dahlak

Vincenzo Meleca, agosto 2011

In alcuni precedenti articoli, abbiamo accennato al fatto che, anche in conseguenza degli eventi verificatisi durante la seconda guerra mondiale, l'arcipelago delle Dahlak, compresa l'area di Massaua, è un vero e proprio cimitero di navi: secondo taluni, sono quasi una settantina i relitti, anche se in questo conteggio sono stati fatti rientrare quelli di navi che in realtà sono state successivamente recuperate e demolite. Le cause di così tanti affondamenti in un'area tutto sommato abbastanza ristretta, sono riferibili, come dicevamo, alle vicende belliche di settant'anni or sono, a quelle, più recenti, della Guerra d'indipendenza eritrea (1961-1991) nonché, ovviamente, alla presenza di numerosi banchi corallini, spesso non segnalati dalle carte nautiche, presenti lungo la costa, attorno a molte isole oppure, celati in modo ancor più subdolo appena sotto il pelo dell'acqua, in alcune zone di mare apparentemente libero.

Nelle note che seguono, parleremo appunto di relitti, ma solo di relitti certi o tutt'al più probabili, trascurando tutte quelle informazioni concernenti navi mercantili ed unità militari, in particolare risalenti alla Seconda Guerra Mondiale, delle quali non si possa escludere con certezza il recupero, con successiva demolizione o riutilizzo. Con queste doverose precisazioni, seguiremo un certo qual ordine cronologico, al cui interno abbiamo dato precedenza al naviglio militare.

Relitti dell'antichità

Imbarcazione di epoca axumita

Nel 1995 Doi Malingri, che per un paio d'anni girò l'arcipelago delle Dahlak con il suo grande e possente catamarano *Incaurina Marianna*, contribuì ad un'importante scoperta archeologica.



Anfore del relitto axumita di Assarca (foto di R.K. Pedersen)

Alcuni snorkellisti suoi ospiti, infatti, segnalavano di aver osservato alcune anfore dall'aria piuttosto antica.

Fu però nel 1997 che si ebbe la conferma dell'importanza della scoperta.



Il gruppo principale delle anfore del relitto di Assarca (foto di R.K. Pedersen)

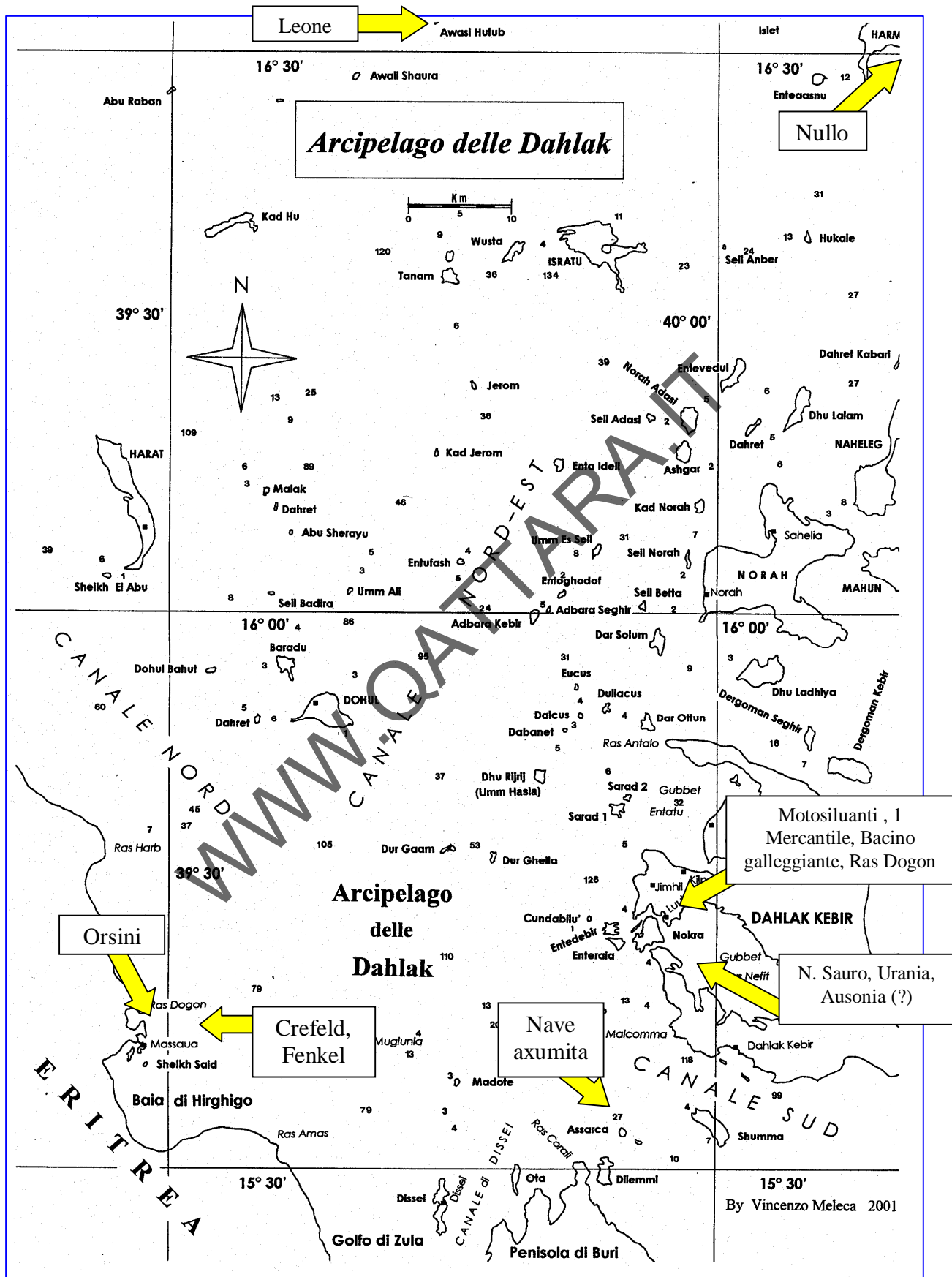
Quell'anno infatti, sulla scorta di quella segnalazione, Ralph K. Pedersen effettuò una serie di campagne di archeologia subacquea con le quali rinvenne nei pressi dell'isola di Assarca i resti di un relitto di epoca axumita e numerose anfore risalenti ad un'epoca compresa tra il IV ed il VII secolo d. C.

La spedizione ritenne trattarsi del carico di una nave diretta probabilmente ad Adulis, porto principale all'epoca del regno axumita, e naufragata miseramente sulla barriera corallina di Assarca.¹

Non è dato sapere se Pedersen rinvenne anche i resti dell'imbarcazione.

¹ Ralph K. Pedersen, Institute of Nautical Archeology "Black Assarca Island Shipwreck Project", 2002,

Le posizioni stimate dei relitti



I relitti risalenti alla Seconda Guerra Mondiale

Cacciatorpediniere Francesco Nullo

Il 21 ottobre 1940, dopo uno scontro con il cacciatorpediniere britannico *Kimberley*, affondava al largo dell'isola di Harmil il cacciatorpediniere *Francesco Nullo*.

Ne abbiamo descritto gli ultimi momenti di vita in un altro articolo²; qui ci limiteremo a ricordare che, dopo l'ultima bordata delle artiglierie del *Kimberley* e dopo la salva di siluri che gli diede il colpo di grazia, il *Nullo* affondò nei pressi dell'isola di Harmil.



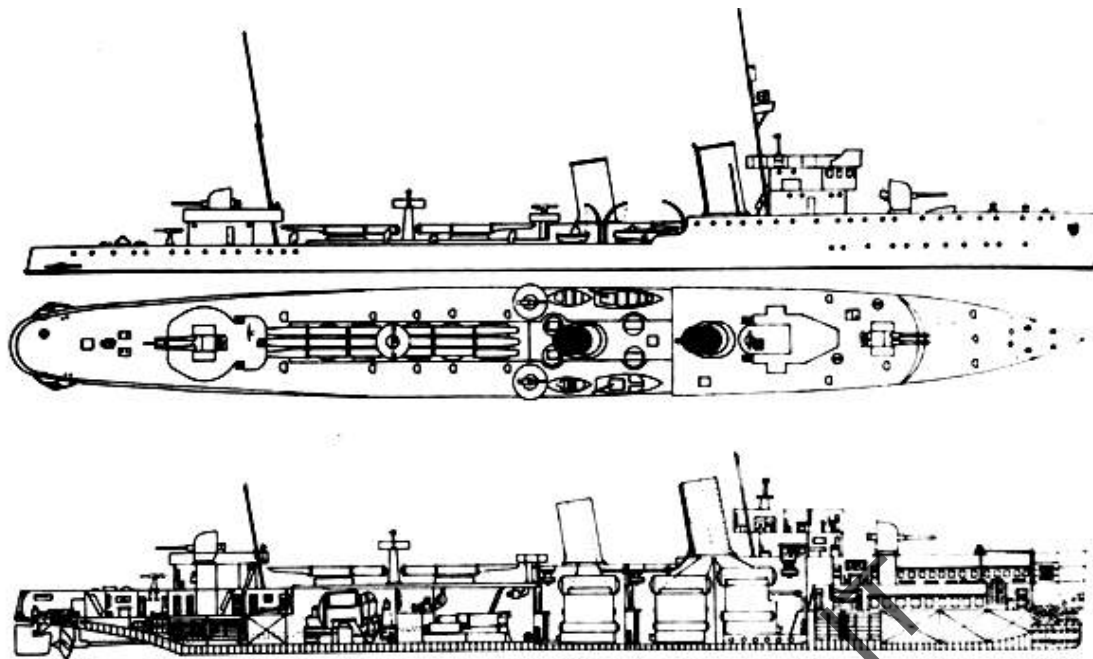
Il Nullo in navigazione (foto dell'USMM)

Il Comandante Borsini nelle ultime fasi del combattimento aveva chiaramente compreso che la sua unità era destinata a soccombere, per cui si era avvicinato all'isola di Harmil sia per consentire al proprio equipaggio di potersi salvare, sia per tentare di far pagare a caro prezzo all'unità nemica il suo successo, portandola a tiro della batteria costiera Giulietti, cosa che in effetti avvenne.

Il *Nullo* affondò attorno alle 06.25 di quel tragico 21 ottobre nelle immediate vicinanze dell'isolotto di Seil Harmil, quindi, probabilmente in un'area di fondali non troppo alti, tanto che appena cinque minuti prima il *Nullo* aveva strisciato leggermente con la chiglia su quello che probabilmente era un banco di sabbia corallina³.

² Cfr. "Tragedia alle Dahlak! L'affondamento del Francesco Nullo", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecatragedia.pdf>

³ Cfr. P.F. Lupinacci e A. Cocchia, "Le operazioni in Africa orientale", USMM, Roma 1961, che cita il rapporto (n. 808 SRP del 24 ottobre 1941) dell'ammiraglio Balsamo a Supermarina



Cacciatorpediniere Francesco Nullo

Cantiere	Quarnaro – Fiume, Impostazione: 1924 Varo: 1925 Completamento: 1926 Perdita: 1940
Dislocamento	Normale: 1.353 Tonn. Pieno carico: 1.580 Tonn.
Dimensioni	Lunghezza: 90,7 (f.t.) mt.; Larghezza: 9,2 mt.; Immersione: 3,7 mt.
Apparato motore	3 caldaie, 2 turbine, 2 eliche, Potenza: 38.000 HP
Velocità	35 nodi
Combustibile	365 tonn. di nafta
Autonomia	2.600 miglia a 14 nodi
Armamento	4 pezzi da 102/45 mm., 4 pezzi A.A. da 40/39 mm., 6 tubi lanciasiluri da 533 mm., 52 mine
Equipaggio	156 (145)
Note	<p>Apparteneva alla classe <i>Nazario Sauro</i>. Le unità di questa classe rappresentano un miglioramento della classe <i>Quintino Sella</i> pur non dimostrandosi di grande robustezza.</p> <p>Nel corso delle prove in mare il <i>Nullo</i> si rivelerà il più veloce della classe con 37.4 nodi e 45000 cavalli.</p> <p>Nel 1933 come altre unità della classe mutarono il profilo originario della plancia per l'installazione di una voluminosa centrale di tiro.</p> <p>Nel 1935, assieme alle altre unità della classe fu assegnato come "stazionario" al servizio coloniale in Mar Rosso. Per questo motivo, tutti e quattro i caccia vennero sottoposti ad importanti lavori per la climatizzazione dei locali interni. I lavori comportarono un progressivo appesantimento delle unità che videro ridotta la velocità massima a 31.7 nodi e l'autonomia alla velocità di crociera a 2000 miglia</p>

Il relitto dovrebbe trovarsi spezzato in due tronconi su un fondale di 60-80 metri a circa 5 miglia a S-E dal vecchio faro di Harmil, in posizione stimata 16°28'N-40°13'E. A quanto ci risulta non è mai stato esplorato.

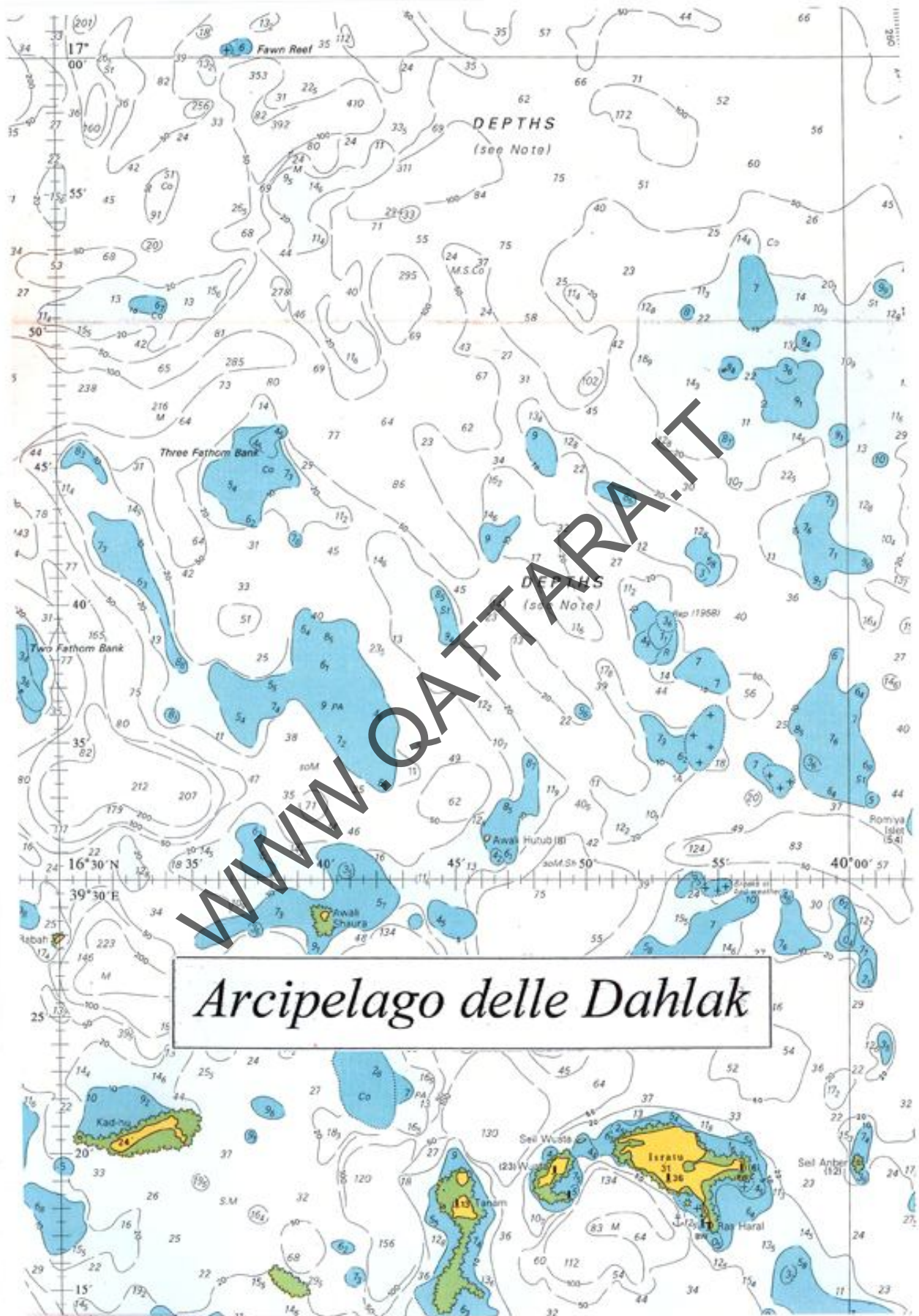
Attualmente l'isola di Harmil è interdetta al personale civile, in quanto vi è basata una piccola guarnigione militare dell'esercito eritreo.

Cacciatorpediniere Leone

Con l'avvicinarsi delle truppe inglesi, la caduta di Massaua era ormai diventata prossima. Il locale Comando della Regia Marina decise allora di tentare una sortita suicida contro Port Sudan e Suez. Furono formate due squadriglie: una, con i tre cacciatorpediniere classe "Sauro" (*Sauro*, *Manin* e *Battisti*), avrebbe dovuto attaccare Port Sudan, avendo un'autonomia più ridotta, mentre l'altra, con i tre cacciatorpediniere classe "Leone" (*Leone*, *Pantera* e *Tigre*), più potentemente armati e con maggiore autonomia, si sarebbe diretta a Suez.



<i>Cacciatorpediniere Leone</i>	
Cantiere	Ansaldo – Genova, Impostazione: 1921, Varo: 1923, Completamento: 1924 Perdita: 1941
Dislocamento	Normale: 1.773 Tonn.; Pieno carico: 2.203 Tonn.
Dimensioni	Lunghezza: 113,4 (f.t.) mt., Larghezza: 10,4 mt., Immersione: 3,6 mt.
Apparato motore	4 caldaie, 2 Turbine, 2 eliche, Potenza: 42.000 HP
Velocità	31,5 nodi
Combustibile	506 Tonn. di nafta
Autonomia	2.070 miglia a 15 nodi
Armamento	8 pezzi da 120/45, 7 pezzi da 76/40, 6 mitragliere, 6 tubi, lanciasiluri da 450 mm., mine, bombe antisom da getto
Equipaggio	204
Note	Costituiva una classe, di 5 unità, assieme alle unità gemelle <i>Pantera</i> , <i>Tigre</i> , <i>Leopardo</i> e <i>Lince</i> . Inizialmente classificato come esploratore, dal 1938 fu riclassificato cacciatorpediniere e i 6 tubi lanciasiluri da 450 mm. furono sostituiti con 4 tubi lanciasiluri da 533 mm.



Arcipelago delle Dahlak

Da: "North and North-east Approaches to Mits'iwa", Ammiragliato britannico

Nella notte tra il 31 marzo ed il 1° aprile 1941, dopo alcune ore di navigazione notturna, il Ct *Leone* urtò con la prora un banco madreporico non segnato sulle carte. Si aprì una grande falla nell'opera viva a prua ed il danno subito, già importante, fu ulteriormente aggravato da un incendio sviluppatosi proprio a prora.

Alle ore 05.00 del 1° aprile, l'unità fu considerata perduta, ma, essendo il suo affondamento troppo lento, dovette intervenire il Ct *Pantera* che, con alcuni colpi di cannone, finì l'unità gemella⁴.

Il relitto dovrebbe trovarsi circa 15 miglia a nord dell'isola Awali Hutub, una delle più settentrionali isole delle Dahlak, su un fondale non troppo alto, in considerazione del fatto che il *Leone* fu perduto a causa di incaglio, ma è possibile che le indicazioni disponibili non siano esatte.

Osservando infatti la carta dell'Ammiragliato britannico "North and North-east Approaches to Mits'iwa", nella zona indicata dalle fonti ufficiali non si osserva alcuna formazione corallina, ma solo tre piccole zone di bassi fondali, dove però la profondità non è mai inferiore ai 9 metri. Per contro, ve ne sono due, più vaste, dove la profondità è rispettivamente di circa 3,4 metri ("Two Phatom Bank) e 4,5 ("Three Phatom Bank), ma in una zona più ad occidente rispetto ad Awali Hutub, dalla quale, inoltre, distano alcune miglia in più rispetto alle 15 sopra indicate.

E' interessante notare che la stessa carta riporta a nord di Awali Hutub, ma ad una distanza dall'isola almeno doppia di quella indicata, una formazione corallina isolata ("Fawn Reef") ed in un tratto di mare di acque profonde, indicando anche la presenza di un relitto.

Torpediniera Vincenzo Giordano Orsini

L'unità dipendeva dal Comando Marina di Massaua (capitano di fregata De Fraia) insieme alla gemella *Acerbi* che, colpita il 6 agosto 1940 da bombe durante un attacco aereo su Massaua ed irreparabilmente danneggiata, era stata disarmata.

Dopo nove mesi durante i quali fu impiegata soltanto per poche e brevi missioni costiere, l'*Orsini*, al comando del Tenente di Vascello Giulio Valente, ebbe tuttavia sorte meno triste di quella dei sei cacciatorpediniere che avevano tentato l'ultima disperata sortita verso Port Sudan e Suez: infatti, prima di essere affondata dal suo equipaggio, questa torpediniera concorse con i suoi cannoni all'estrema difesa di Massaua e riuscì ad infliggere gravi danni al nemico.

Il 7 e l'8 aprile 1941 la torpediniera, al sopraggiungere delle prime colonne blindate britanniche, aprì subito il fuoco contro-costa con i suoi pezzi da 102/45 e 40/39, rallentando la marcia delle truppe britanniche nei pressi di Embereni. Poi, esaurite tutte le munizioni, nella tarda mattinata dell'8 aprile il Comandante Valente ne decise l'autoaffondamento. Il capitano di corvetta Mario Pouchain⁵, di Marisupao, al ritorno della prigionia scrisse nella sua relazione resa a Taranto il 18 gennaio 1945: «La

⁴ L'episodio è narrato in "Il Leone non ha ruggito", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecaleone.pdf>

⁵ Già comandante del sommergibile *Perla*, la cui storia, davvero avventurosa, è raccontata da Giorgio Giorgerini, in "Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini ad oggi", Mondadori, 2002, da Patrizio Rapalino e Giuseppe Schivardi in "Odissea di un sommergibilista", Mursia, 2008 e da Fulvio Candia in "L'eroismo dei marinai italiani nella 2ª guerra mondiale", Greco&Greco, 2011

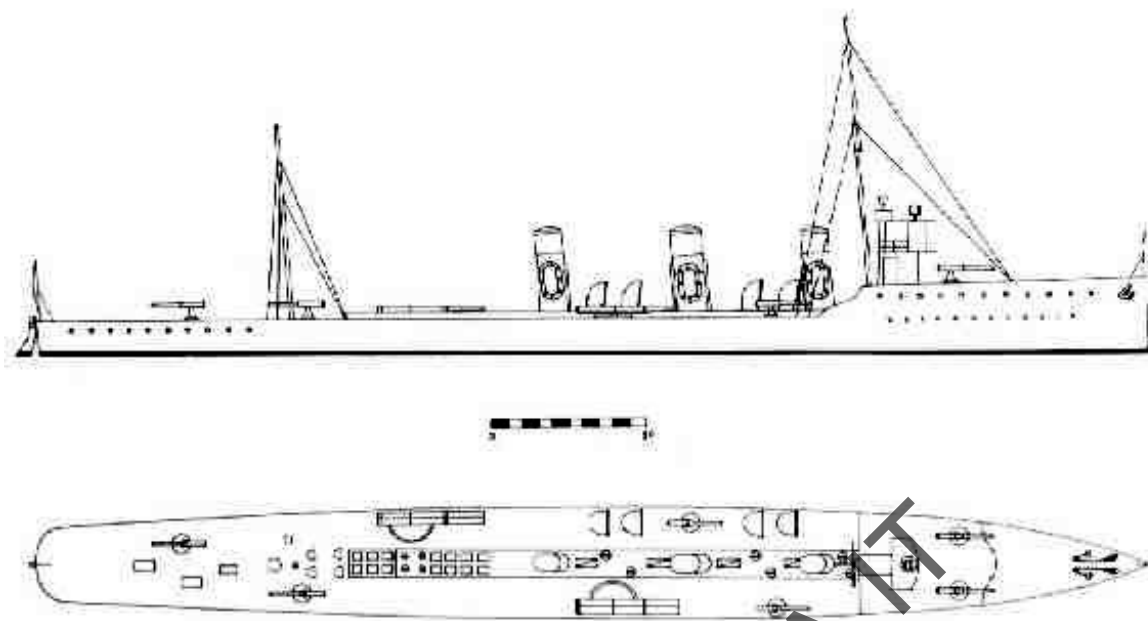
torpediniera Orsini fu fatta affondare aprendo i kingston e rompendo alcuni tubi di macchina. Fu escluso l'impiego di ordigni esplosivi data la vicinanza della nave ospedale Ramb IV e dell'ospedale a terra. La nave si immerse dapprima lentamente; sbandó poi alquanto sulla dritta quando entró acqua dagli hublots inferiori, quindi alzó la prora e si infiló con la poppa in circa 27 metri di fondo »⁶.



L'Orsini tra l'Abba (a destra) e l'Acerbi (a sinistra) nel Mar Piccolo di Taranto (foto dell'USMM)

Torpediniera Vincenzo Giordano Orsini	
Cantiere	Odero – Sestri, Impostazione: 1916, Varo: 1917, Completamento: 1917 Perdita: 1941
Dislocamento	Normale: 845 Tonn. Pieno.carico: 865 (875) Tonn.
Dimensioni	Lunghezza: 73,5 (f.t.) mt., Larghezza: 7,3 mt. Immersione: 2,9 mt
Apparato motore	4 caldaie, 2 turbine, 2 eliche, Potenza: 16.000 HP
Velocità	30 nodi
Combustibile	160 tonn. di nafta
Autonomia	2.100 miglia a 14 nodi
Armamento	6 pezzi da 102/35 mm., 2 pezzi da 40/39 mm., 4 tubi lanciasiluri da 450 mm., 10 mine
Equipaggio	78
Note	Unità robusta di buone caratteristiche, apparteneva alla classe Giuseppe Sirtori, derivata dalla classe Rosolino Pilo Secondo alcune fonti, nel 1920 i cannoni vennero sostituiti con i più recenti 102/45. In servizio nel 1917 come cacciatorpediniere, dal 1929 fu classificata torpediniera

⁶ Cfr. Le operazioni in Africa orientale, cit., pag. 181



Torpediniera Vincenzo Giordano Orsini

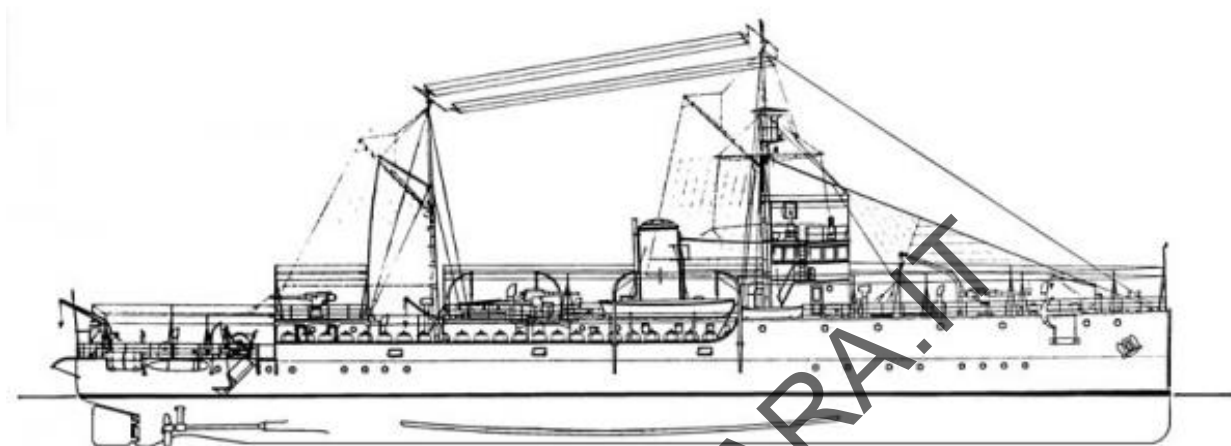
Al momento dell'affondamento l'unità si trovava su un fondale di una trentina metri, a circa mezzo miglio ad est della penisola di Abd el Kader, all'altezza del pontile del Comando Marina di Massaua. Non risulta che il relitto sia stato recuperato o demolito.



Evidenziata in giallo l'area in cui dovrebbe trovarsi il relitto dell'Orsini

Posamine Ostia

In servizio nel marzo 1927, fu impiegato nel 1933-34 anche come nave idrografica con nave *Magnaghi* con il rilevamento della Baia di Assab e della costa della Danalia e successivamente anche come nave coloniale e nave scuola.



(Da: <http://www.culturanaivale.it>)

Posamine Ostia	
Cantiere	Stabilimento Tecnico Triestino di Monfalcone. Impostazione 23.5.1925, varo 3.12.1925, completamento 17. 11. 1926. Iscritto nel Naviglio Militare nel marzo 1927. ♦
Dislocamento	708 t standard, 954 t a pieno carico (per altre fonti 1.040)
Dimensioni	Lunghezza 62,50 f.t. (58,79), larghezza 8,70 m, pescaggio 2,90 m
Apparato motore	2 caldaie, 2 eliche, 1.500 Hp
Velocità	15 nodi
Autonomia	4.000 miglia a 8 nodi
Armamento	2 pezzi da 102/35, 1 da 76/40, 2 da 40/56, 80 mine.
Equipaggio	71
Note	La classe di cui l'Ostia era l'unità capoclasse, era costituita dalle navi <i>Azio</i> , <i>Lepanto</i> , <i>Legnano</i> , <i>Dardanelli</i> , <i>Milazzo</i> . Tutte le unità erano inizialmente dotate di velatura ausiliaria. Classificato talora anche come dragamine.

Venne autoaffondato a Massaua l'8 aprile 1941 all'imboccatura del porto commerciale (secondo fonti britanniche, l'*Ostia* fu invece affondato da aerei della RAF, che ne causarono anche l'esplosione delle mine che aveva a bordo⁷).

Nel dicembre di quello stesso anno fu recuperato dalle Autorità britanniche ed affondato in acque profonde fuori Massaua in una zona di cui non si hanno notizie⁸.

⁷ Da: Salvage Man, Naval Institute Press, 1997

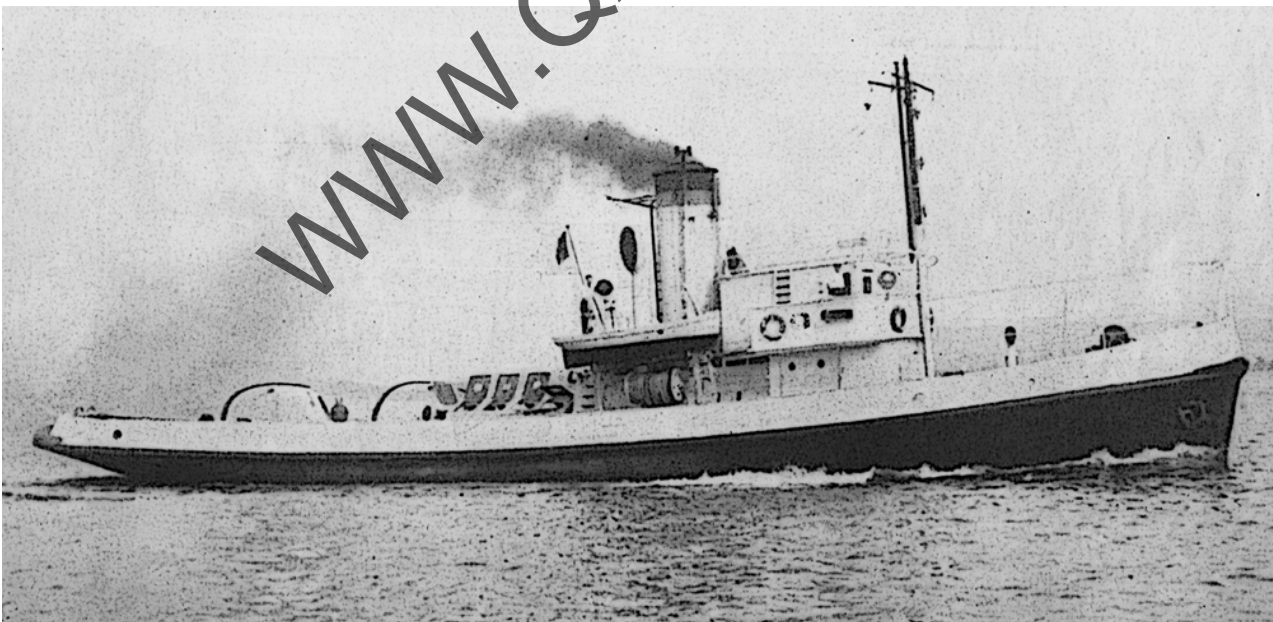
⁸ http://www.archeologiaindustriale.it/sez_produzione_it.php?form_search_special_command=clear&content_type=nave&goto_id=415



Il posamine Ostia alla fonda (<http://www.culturanauale.it>)

Rimorchiatore Ausonia

Nel Gubbet Mus Nefit, il grande golfo all'interno dell'isola di Dahlak Kebir, il cui accesso è parzialmente chiuso dall'isola di Nokra, si autoaffondarono, come abbiamo accennato in altro articolo⁹ (in cui abbiamo anche riportato le notizie e le caratteristiche essenziali di queste unità), il rimorchiatore d'alto mare *Ausonia*¹⁰ ed i rimorchiatori d'uso locale *Malamocco*, *Oneglia*, *Panaria*, *Pirano* e *Porto Venere*. Alcune fonti danno per autoaffondati nelle acque interne tra le isole di Nokra e di Dahlak Kebir anche altri rimorchiatori di uso locale e cioè *Formia*, *San Paolo* e *San Giorgio*.



L'*Ausonia* (da: www.betasom.it)

⁹ "La Scapa Flow del Mar Rosso", di prossima pubblicazione sul sito www.ilcornodafrica.it

¹⁰ Costruito nel 1926 dai Cantieri Calcagno di Arenzano, dislocamento 360 tonnellate, stazza lorda 108. - Velocità: 10 nodi - Equipaggio: ? - Armamento: ? - Storia: in servizio nel 1920; autoaffondato all'ancoraggio presso l'isola di Nokra in Mar Rosso nell'aprile 1941 (forse il 15, per <http://www.betasom.it/forum/lofiversion/index.php?t28350-100.html>).

Ed è probabilmente proprio dell'*Ausonia* il relitto, spezzato in tre tronconi, che giace su un fondale di 15-20 metri in una stretta insenatura del Gubbet Mus Nefit.

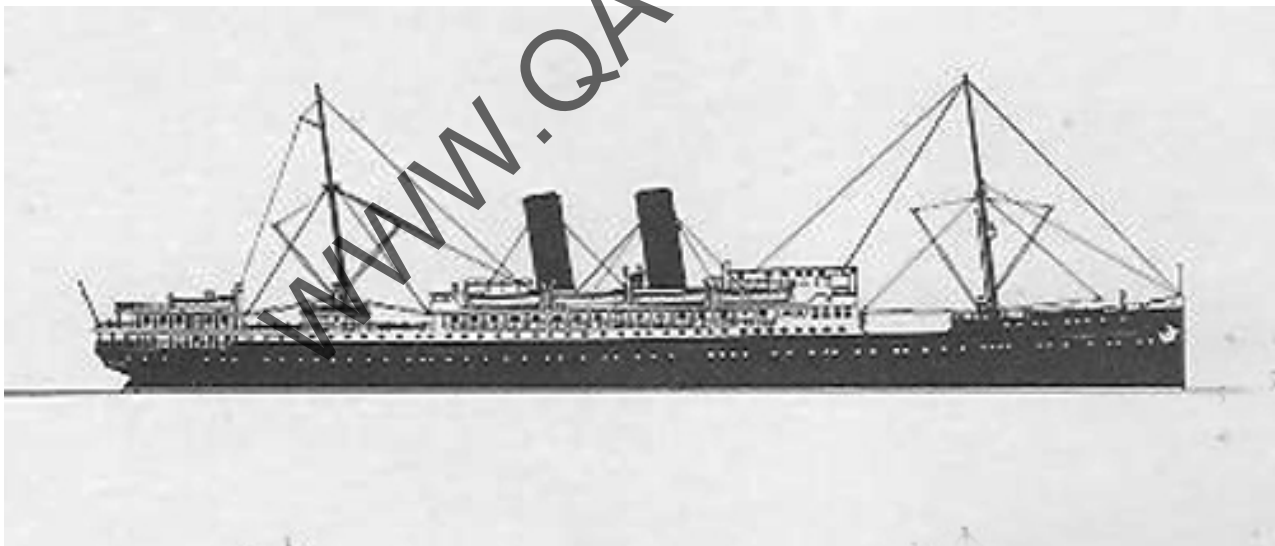
Facilmente osservabile anche dagli snorkellisti, almeno da quelli che hanno avuto informazioni sul luogo esatto dove giace il relitto, nel troncone più grande, quello dove si trovava la sala macchine con la sua grande caldaia, ospita, tra gli altri, una numerosissima colonia di grossi saraghi tropicali.

Il 10 giugno del 1940, alla dichiarazione di guerra, numerose navi mercantili italiane e tedesche si trovavano nei porti dell'Africa Orientale Italiana ed in particolare nel porto di Massaua oppure agli ancoraggi del Gubbet Mus Nefit, il grande golfo interno di Dahlak Kebir. Ne abbiamo raccontato la sorte nel nostro articolo "La Scapa Flow del Mar Rosso", pubblicato su questo stesso sito.

Qui descriveremo i relitti delle navi mercantili certamente od assai probabilmente tuttora esistenti..

Piroscafo Urania

Costruito nei Cantieri San Rocco di Trieste, per conto del Lloyd austriaco, varato nel settembre 1916 con il nome di *Hungaria*, completato nel 1919, rimase in arsenale sino alla fine della Prima guerra mondiale. In origine il battello disponeva di due fumaioli di cui uno solo funzionante mentre l'altro aveva unicamente una funzione estetica e venne eliminato nel 1922. La sistemazione interna prevedeva 133 posti in prima classe e 46 in seconda.



La sagoma originaria dell'Hungaria (da <http://opilotopraticododouroeixoes.blogspot.com>)

Ceduto nel 1923 alla Marittima Italiana di Genova, venne ribattezzato con il nome di *Genova* ed utilizzato sulle rotte orientali verso Bombay. L'anno successivo passò alla Soc. Marittima Italiana, Trieste ed infine, nel 1932, al Lloyd Triestino.

Ribattezzato nel 1933 *Urania*, venne completamente rimodernato con 60 posti di prima classe, 139 in seconda e 200.

Negli anni della guerra d’Africa l’*Urania* svolse funzione di trasporto truppe per l’Africa Orientale Italiana¹¹ venendo successivamente impiegato fino ai primi mesi del 1940 in servizio di linea sulle rotte del Mar Rosso e dell’Oceano Indiano, con destinazione l’Estremo Oriente e l’Australia, dove, in uno dei suoi ultimi viaggi, portò 900 ebrei in fuga dall’Italia¹².



L’HUNGARIA, in una foto scattata a Melbourne, probabilmente già sotto bandiera italiana (1919-'20): notare che è presente il 2° fumaiolo. Nel '23 la nave viene ribattezzata GENOVA e nel '33 URANIA
(da <http://www.naviearmatori.net>)

Piroscafo <i>Urania</i>	
Cantiere	San Rocco di Muggia. Impostata 3 luglio 1913, varo 11 marzo 1914, consegna 30 settembre 1916
Armatore	Lloyd Austriaco (1916), Marittima Italiana (1923), Lloyd Triestino (1932)
Dislocamento	7099 ton (per altre fonti 7077)
Dimensioni	Lunghezza 125 (121,3)m, larghezza 16 (15,6) m, immersione 7 m
Apparato motore	2 macchine alternative a triplice espansione, alimentate da 5 caldaie a combustione liquida, 4600 cavalli, 2 eliche
Velocità	14 nodi
Sistemazioni passeggeri	All’origine, 133 posti in prima classe e 46 in seconda. Nel 1932, 60 posti di prima classe, 139 in seconda e 200 in terza classe,

¹¹ Viaggiò in quel periodo sull’*Urania* anche il Principe De Curtis, in arte Totò, per portare in Abissinia la sua compagnia di varietà. Si veda <http://www.antoniodecurtis.com/giornaleluce1.htm>

¹² http://www.naa.gov.au/naaresources/publications/research_guides/guides/immig/chapter09.htm



L'Urania alla fine degli anni '30 (Foto per cortesia di Mauro Rolando)



*L'Urania a Porto Said il 2 aprile '40; sta trasferendosi in A.O.I. da dove non farà più ritorno
(da: <http://www.naviearmatori.net>)*

L'*Urania*, come tante altre navi italiane rimaste bloccate in Mar Rosso, il 10 giugno 1940, allo scoppio delle ostilità, quando l'Eritrea stava per cadere in mano inglesi, si rifugiò nel mare interno della Grande Dahlak, dove si autoaffondò il 3 aprile 1941. Il relitto giace semisommerso sulla fiancata sinistra su un fondale di 20-25 metri ed ospita sulle sovrastrutture che ancora emergono dall'acqua colonie di gabbiani e, all'interno del suo scafo, almeno un paio di grosse e curiose cernie giganti. Fino al 2006 era visitabile anche da parte degli snorkellisti che potevano osservare senza difficoltà molti particolari dello scafo, in particolare la piscina, piastrellata da migliaia di tessere di ceramica azzurra e, sulla fiancata destra, un paio di grandi ed irregolari squarci nelle lamiere, probabile effetto delle esplosioni delle cariche che ne causarono l'affondamento.



Il relitto dell'Urania. Accanto, sulla destra, l'albero dell'altro relitto, non identificato (foto dell'Autore)

Accanto all'*Urania* vi è anche il relitto, appoggiato per chiglia sul fondale, di un mercantile non identificato di nazionalità sconosciuta. La loro posizione è 15°39'35"N-40°00'23"E

Rinviando al termine di queste note alcune informazioni generali, riguardanti anche le esplorazioni dei relitti, per i subacquei l'immersione viene indicata come ricreativa, con un grado di difficoltà minima all'esterno del relitto, media all'interno. Sconsigliate le immersioni notturne.



*Un disegno del relitto dell'Urania come si trova oggi nel Gubbet Mus Nefit
(da "La Compagnia del Mar Rosso - <http://www.mar-rosso.it>)*

Piano di immersione

Lo scafo si trova oggi riverso sul fianco sinistro ed emerge dalla superficie con parte della fiancata destra e metà della chiglia. Le lamiere arrugginite emerse dell'Urania hanno oggi assunto un colore pastoso e caldo, tipico delle vecchie strutture in ferro, lo stesso che si trova sulle bitte e sugli anelli d'ormeggio delle vecchie strutture dei moli. Sulle lamiere emerse nidificano vari tipi di uccelli e vi si posano abitualmente aironi, martin pescatori, sturioni, sterne e gabbiani. La maggior parte delle sue strutture hanno ormai ceduto in diversi punti tra cui la poppa che oggi è per buona parte appoggiata sul fondo in compagnia della battagliaiofa. Il timone con tanto di femminelle e agugliotti è ancora al suo posto così come le possenti assi delle eliche che spuntano come moncherini ormai privi delle grandi eliche. Nella sala macchine sono presenti i grossi motori, le caldaie, enormi bielle e gli assi delle eliche impreziositi dai suggestivi giochi di luce che si creano in mezzo ai grovigli di acciaio. A prora del castello di poppa si trova l'albero di mezzana appoggiato sul fondo e relativamente ben conservato fino alle crocette. Ai suoi piedi, in coperta, al posto di uno dei boccaporti delle stive sottostanti, vi è la piccola piscina di bordo impreziosita da minuscole piastrelle ricavata al posto del boccaporto per offrire maggiore confort ai passeggeri. In questa zona si trovano ancora alcuni bagni in uno dei quali troneggia una bella vasca in discreto stato di conservazione. Si arriva alla zona centrale, spoglia e ridotta a un ammasso di lamiere dove con pazienza si individuano alcuni resti delle strutture di bordo. Davanti al cassero la profondità aumenta passando dai -10 metri della poppa ai -20 metri, inevitabilmente anche il colore dell'acqua già torbida, tende sempre più al verde scuro. Altre stive e poi l'albero di trinchetta che si protende parallelo al fondo con la coffa tutta concrezionata. Siamo ormai a prua che si presenta integra e rivestita di gorgonie a frusta. Le catene delle ancore si estendono lungo il fondale per molti metri intrecciandosi tra di loro in alcuni punti. Quella di destra è la più interessante dato che termina con l'ancora piantata sul fondo ricoperta di crinoidi multicolori. La murata opposta del relitto è meno interessante essendo una successione di lamiere piatte. Biologicamente riserva però non poche sorprese, avendo ormai una fitta copertura di incrostazioni e concrezioni. Qui si trova una falla di circa due metri per due con le lamiere rivolte verso l'esterno, che potrebbero corrispondere a uno squarcio provocato con l'esplosivo per far affondare più velocemente la nave. (Da: *Il Gazzettino del Mar Rosso - Navi sommerse* - Aprile 2009 in http://www.mar-rosso.it/pagina_0_517.html)

Nave mercantile non identificata

Giace accanto all'Urania, appoggiata per chiglia, su un fondale di 20-25 metri¹³. Il relitto è facilmente visibile per l'albero che fuoriesce dall'acqua per molti metri. Apprezzabile anche dagli snorkellisti perché parte del ponte di comando ed altre sovrastrutture sono tra i 3 ed i 6 metri di profondità.

Posizione 15°39'35"N-40°00'23"E;

Piroscafo Nazario Sauro

Sempre nel Gubbet, nei pressi di una sorta di fiordo e su un fondale di una quarantina di metri, appoggiato per chiglia c'è il *Nazario Sauro*¹⁴, un'altra nave passeggeri che, come l'*Urania*, negli anni '30 collegava l'Italia alle sue colonie africane ed ai Paesi dell'Oceano indiano, dell'Estremo Oriente ed all'Australia.

Fino agli anni '70 fuoriusciva dall'acqua la sommità dell'albero, attualmente non più visibile. Oggetto di molte esplorazioni subacquee, il *Nazario Sauro* fu definito, da Jacques-Yves Cousteau, il relitto "dai bianchi capelli", per via di una serie di alghe filiformi biancastre che ne ricoprono verticalmente lo scafo.



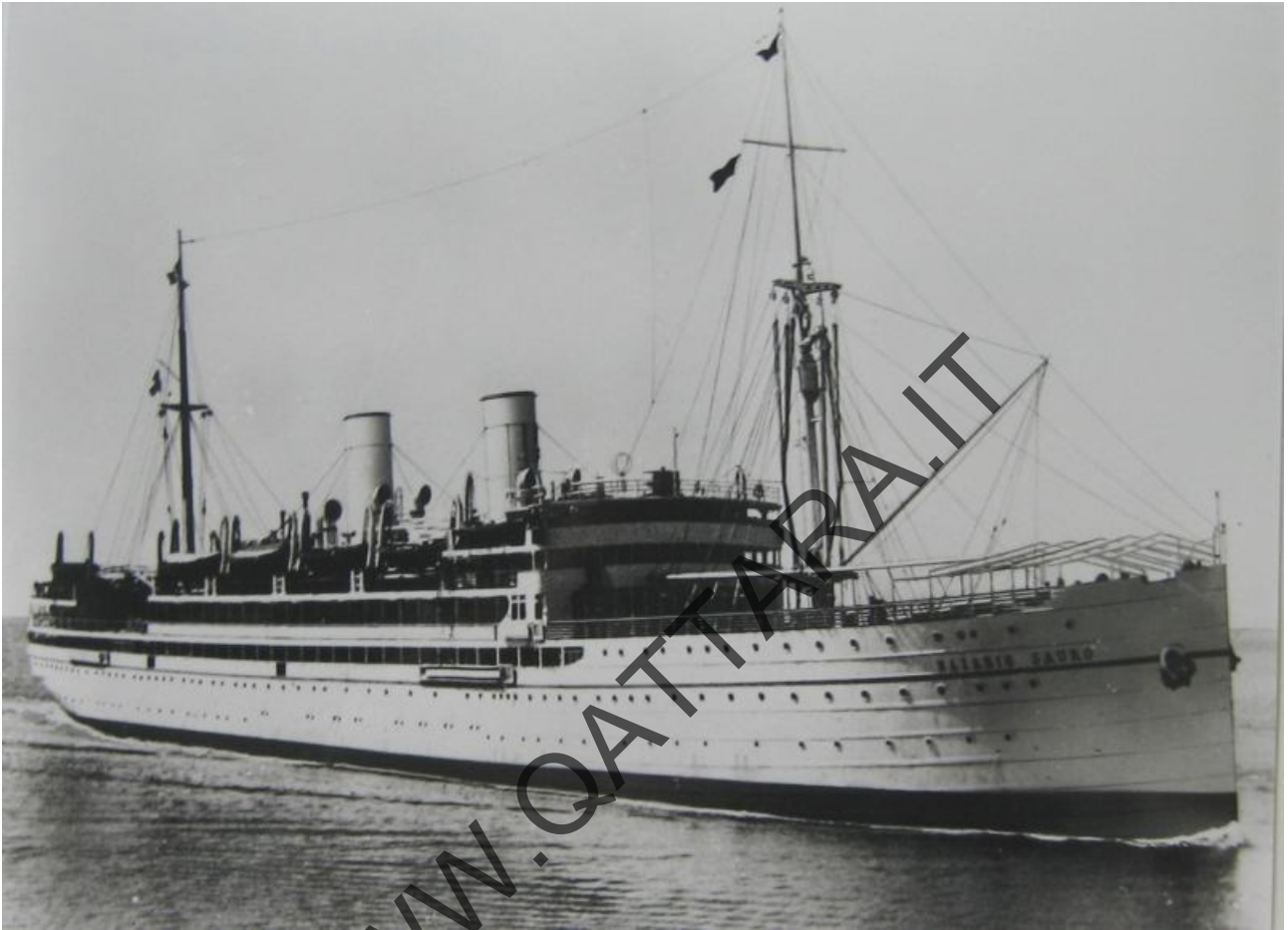
Il Nazario Sauro in navigazione nella prima metà degli Anni '30

Il *Nazario Sauro* era stato originariamente allestito come piroscafo da carico ma subito trasformato in nave trasporto passeggeri ed emigranti per conto della società armatrice Transatlantica Italiana. 80 posti erano stati destinati alla prima classe in

¹³ Vi è chi ha avanzato l'ipotesi si trattasse di un traghetto merci, incautamente avvicinosi al relitto. Ci pare un'ipotesi alquanto azzardata per il fatto che non risulta all'interno del Gubbet Mus Nefit dell'isola Dahlak Kebir, vi fossero fino alla fine del secolo scorso centri abitati o siti industriali da collegare con questo tipo di imbarcazioni. Cfr. <http://www.touregypt.net/vdc/urania.htm>

¹⁴ Da non confondere l'omonimo e coevo piroscafo che, costruito a Trieste nel 1898 col nome di *San Giusto*, poi venduto dalla Società di navigazione Capodistriana e quindi dalla stessa riacquistato nel 1902, veniva ribattezzato nel 1921 *Nazario Sauro*. Nel 1940 entrava nei ranghi della Regia Marina, nel settembre del 1943 veniva catturato dai Tedeschi per finire affondato da attacco aereo nei pressi di Zara il 31 dicembre dello stesso anno.

comode cabine a uno e due letti, con relativi saloni da pranzo, fumo, scrittura, musica e bar mentre quelli in seconda classe erano 48 in cabine a due e quattro letti con sala da pranzo e sala da ritrovo. I posti in terza classe erano 1109, destinati agli emigranti che alloggiavano in cameroni dormitori con pochissimi comfort.



Il Nazario Sauro alla fine degli anni '30 (da: <http://www.naviearmatori.net>)

Fece il suo viaggio inaugurale nel mese di febbraio 1924 da Genova verso il Mar de la Plata alla guida del capitano Canepa, ma ormai queste navi erano ben poco competitive rispetto ai nuovi transatlantici della Navigazione Generale Italiana e del Lloyd Sabauda, decisamente più veloci e confortevoli.

Alla fine del 1927 il *Nazario Sauro* venne messo in disarmo dove rimase fino al 1934 quando passò alla Tirrenia che ne modificò le sistemazioni interne, riducendo i posti in terza classe a 576 e destinando la nave alle rotte della Somalia Italiana con scalo a Massaua dove venne utilizzata durante la campagna etiopica, per trasporto truppe e materiali.

Il primo gennaio 1937 passò definitivamente al Lloyd Triestino che la pitturò di bianco, come consuetudine per le navi della compagnia triestina. Insieme a tanti altri piroscafi mercantili e passeggeri, anche il *Nazario Sauro* si trovò bloccato in Mar Rosso il 10 giugno 1940 allo scoppio della guerra.

Rimase in disarmo a Massaua fino all'aprile dell'anno successivo quando l'Eritrea stava per cadere in mano agli inglesi. Il 6 aprile 1941 si spostò a Dahlak Kebir dove si autoaffondò nel grande golfo interno¹⁵.

Lo scafo si posò sul fondo a circa 40 metri in posizione di navigazione, con la parte apicale degli alberi che fuoriusciva dall'acqua.

Fu proprio così che la ritrovò Cousteau agli inizi degli anni '60 durante una delle sue spedizioni.

Entusiasta della scoperta, battezzò il *Sauro* "il relitto dai capelli bianchi" per via di una numerosa colonia di gorgonie a frusta dall'aspetto filiforme e dalla colorazione biancastra.

Il colpo di stato del 1975 e la lunga guerra etiopico-eritrea, vietarono l'accesso al Gubbet e del *Nazario Sauro* si persero per molti anni le tracce fino a quando Andrea Ghisotti¹⁶ e Riccardo Melotti, decisero di tornare in quei luoghi alla ricerca del piroscampo. Dopo vari tentativi di ricerca nel 1992 e 1994, resi infruttuosi per non avere la posizione precisa del relitto e per il fatto che le parti emerse, essendo di legno, erano crollate sott'acqua, probabilmente corrose dal mare (qualcuno ha avanzato l'ipotesi che fossero state distrutte appositamente, proprio per evitare l'avvistamento del relitto), nel 1995 il *Nazario Sauro* fu nuovamente individuato.



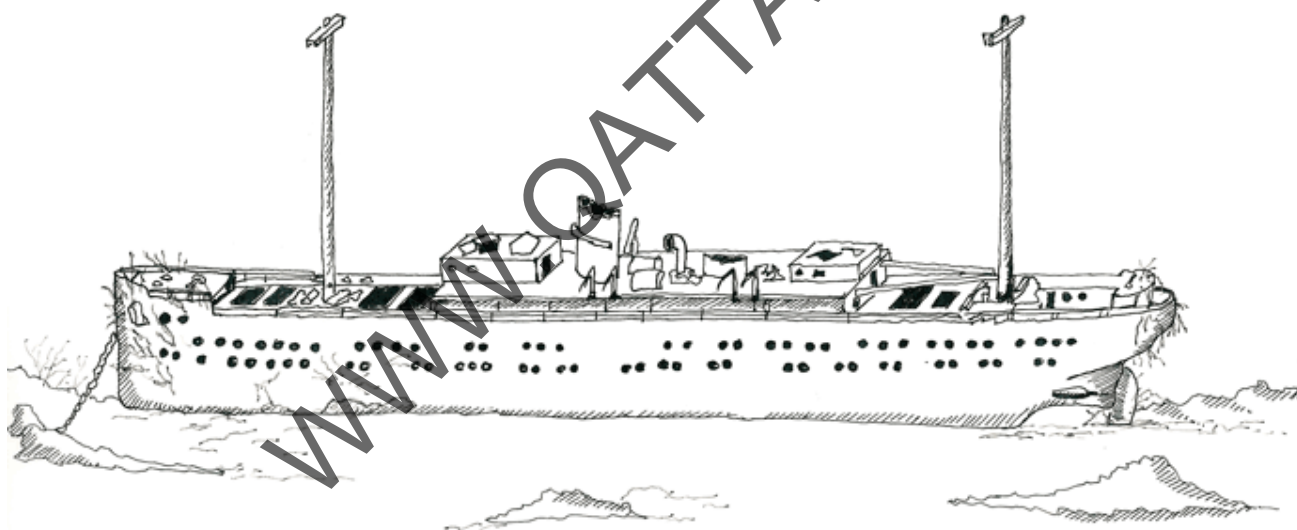
La manica a vento del Sauro posizionata subito a poppa del fumaiolo
(da: <http://www.pietrocristini.com>)

¹⁵ Anche sulla sorte del Sauro vi furono informazioni errate, provenienti persino da fonti qualificate quali l'Ufficio Storico della Marina Militare, che lo davano sì per autoaffondato il 4 aprile 1941, ma nei pressi dell'isola di Nokra (in realtà il relitto si trova in uno stretto golfo dell'isola di Dahlak Kebir) e successivamente recuperato e demolito nel 1948 o nel 1951 (in realtà il relitto è ancora là dove affondò, meta di esplorazioni subacquee...);

¹⁶ E' di Andrea Ghisotti (1951-2010), archeologo, fotografo ed istruttore subacqueo, recentemente scomparso, il bellissimo articolo "Nazario Sauro: l'abbiamo ritrovata!", apparso su Aqua del 1997. A firma Franco Capone, l'articolo "La flotta in trappola", pubblicato su Focus n. 10/2005

<i>Nave passeggeri Nazario Sauro</i>	
Cantiere	Ansaldo di Sestri Ponente, Allestimento 1919, Varo 14 maggio 1921, Consegna 1 febbraio 1924
Armatore	Transatlantica Italiana (1919), Tirrenia (1934), Lloyd Triestino (1937)
Dislocamento	8150 t.
Dimensioni	Lunghezza: 136 (132,65), Larghezza: 16,06, Immersione: 8,22
Apparato motore	sei caldaie, due gruppi di tre turbine, 10800 cavalli, 2 eliche,
Velocità	15,5 nodi
Equipaggio	197 tra ufficiali e marinai
Sistemazioni passeggeri	80 in prima classe, 48 in seconda e 1109 (576 dal 1934) in terza classe (“classe emigranti”)

L’esplorazione del relitto ha consentito di appurare la mancanza delle grandi eliche di bronzo, ma anche la presenza di tutti gli arredi e le suppellettili compresa una grande macchina da caffè e gli armadi dove venivano conservate posate e stoviglie di lusso.



Disegno del relitto del Nazario Sauro (da: La Compagnia del Mar Rosso)

Rammentando che sono pochi coloro che possono vantarsi di aver individuato ed esplorato il relitto, di cui per molto tempo hanno gelosamente mantenuto le coordinate, ora invece divulgate, anche se con discordanze tra le fonti¹⁷, l’immersione

¹⁷ Secondo Andrea Ghisotti il relitto si trova a 15°39’52”N-39°59’19”E, (Cfr. “Dahlac: cinque relitti quasi sconosciuti”, in Sub n. 220, gennaio 2004), cioè appena fuori dell’imboccatura di una lunga e stretta insenatura, mentre secondo un sito egiziano (www.touregypt.net/vdc/nazario.htm), il punto GPS è 15°39’46”N-40°00’29”E, più spostato ad est ed al largo rispetto al precedente.

viene indicata come ricreativa, con un grado di difficoltà media per l'esterno del relitto, impegnativa all'interno. Sconsigliate le immersioni notturne¹⁸.

La posizione è incerta: 15°39'52"N-39°59'19"E oppure 15°39'46"N-40°00'29"E

Va altresì doverosamente annotato che non solo da anni il Governo eritreo ha vietato le immersioni sul relitto, ma che dal 2006 è difficile ottenere i permessi persino per entrare nel Gubbet Mus Nefit.

Piano di immersione

Il relitto dai "capelli bianchi", così come lo aveva battezzato Cousteau, poggia oggi su un fondale piatto a -40 metri di profondità in perfetto assetto di navigazione con i picchi di carico ben disposti, le stive scoperciate, gli argani e i cavi ormai inguainati in robuste scorze madreporiche. La bellissima prua presenta un tagliamare sottile ed affilato con le catene delle ancore che si perdono verso il largo avvolte da una fitta "capigliatura" di gorgonie a frusta, da cui pendono enormi bivalvi. L'enorme poppa sovrasta il gigantesco timone che è ancora al suo posto con la parte inferiore totalmente corrosa. Al posto delle eliche sono purtroppo rimasti i due assi vuoti mentre le eliche molto probabilmente sono state asportate e recuperate nel dopoguerra da una compagnia di recuperi italiana alla quale era stata affidato l'incarico. Lungo la coperta a -25 metri di profondità troneggia come un castello l'ampio e possente cassero, mentre la plancia costruita in legno, per ridurre inconvenienti di interferenza magnetica con la bussola, è totalmente distrutta. Anche la sala nautica e gli alloggi superiori non esistono più, ormai schiacciati e scomparsi. Gigantesche maniche a vento circondano l'alto fumaiolo anteriore ancora al suo posto, ma anche lui ridotto ormai a uno scheletro mentre quello posteriore è invece in migliore stato, riverso in coperta. Al termine del cassero centrale c'è un brusco salto che riporta sul ponte principale dove si aprono tre stive, tra le quali spunta l'albero di mezzana rivestito da miriadi di organismi, che si perde verso la superficie. Anche qui i bighi di carico, i verricelli e i cavi sono ancora diligentemente disposti e in ordine. La zona più affascinante del relitto è sicuramente la sala da pranzo di prima classe, coperta da una coltre impalpabile di limo. Dei servizi di bordo sono rimasti ancora tutte le vettovaglie tra cui coppe, vassoi, insalatiere, fondine e piatti con impresso lo stemma e le lettere "L T", Lloyd Triestino, società armatrice della nave, e sul retro stampato il marchio Richard Ginori 1938. Spicca una meravigliosa macchina del caffè sormontata da una grande aquila appoggiata su un ripiano, si tratta di un modello Victoria Arduino a vapore degli anni '30. Dagli enormi finestroni filtrano lame di luce che illuminano quel che resta del pianoforte a coda con le corde ormai rivestite di uno spesso strato di ruggine, i pedali sono ancora al loro posto come il porta spartiti sul quale il pianista ha appoggiato le sue mani per l'ultima volta durante l'ultima traversata dall'Italia verso il suo destino finale. Tutt'intorno al relitto, banchi fittissimi di pesci mentre in coperta e sulle strutture sono presenti attinie, molluschi, spugne, gorgonie, madrepora molli che hanno preso possesso della nave trasformandola in un giardino fiorito. Questo è quanto ci è stato raccontato da chi è riuscito a vedere il Nazario Sauro l'ultima volta. Oggi la nave è tornata a riposare silenziosa e solitaria nei fondali della Grande Dahlak in attesa che qualcuno prima o poi torni a trovarla.

Da: *Il Gazzettino del Mar Rosso – Navi sommerse – Settembre 2007* in http://www.mar-rosso.it/pagina_01_327.html

Piroscafo Mazzini

Nave passeggeri prima della Compagnia CITRA poi del Lloyd Triestino, varata nel 1926, 7669 (8500) tonnellate di stazza lorda.

¹⁸ Anche in questo caso, un'ottima descrizione dello scafo e del piano di immersioni sono presenti e consultabili sul sito della Compagnia del Mar Rosso, <http://www.mar-rosso.it/gazzettino/relitti/relitti.htm>

Sembra probabile che sia stato affondato da bombardamento aereo nel Gubbet, nei pressi dell'isola di Nokra, il 2 od il 7 aprile 1941¹⁹. Al momento della perdita la nave era in fiamme con esplosioni a poppa.

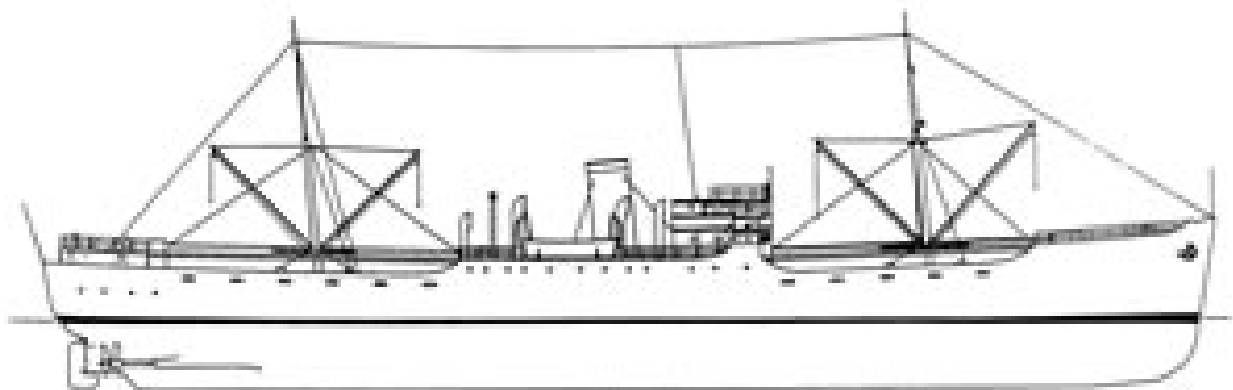
Come per il *Capitano Bottego*, il relitto del *Mazzini* fu rintracciato nel 1946 e si disse successivamente recuperato e demolito nel 1951. Per Ghisotti il relitto è invece ancora sul fondo del Gubbet, ad una cinquantina di metri di profondità²⁰.



Piroscalo Giuseppe Mazzini (<http://www.naviearmatori.net>)

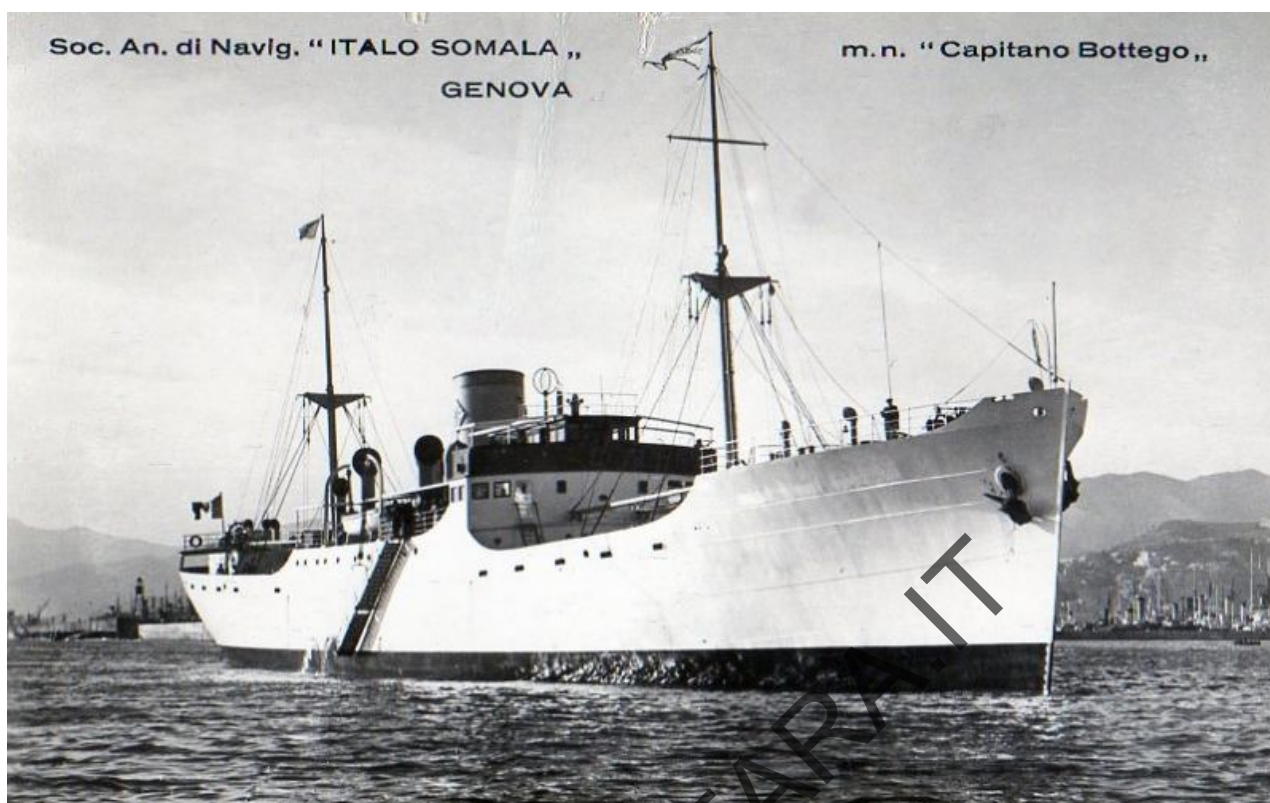
Motonave Capitano Bottego

Mercantile da carico, 2.317 tonnellate di stazza lorda, costruita nel 1933 assieme alle gemelle *Duca degli Abruzzi* e *Capitano Cecchi* presso i Cantieri Eriksberg Mek. Verkstads di Goteborg in Svezia per la Società Italo-Somala.



¹⁹ Il 2 aprile 1941, secondo T. Gropello, "Navi a vapore e armamenti italiani dal 1818 ai giorni nostri", Mursia 1976, o il 7 aprile, secondo Folco Quilici, "Sesto Continente", Rizzoli. Per Quilici il piroscalo, colpito in pieno, era carico di siluri.

²⁰ A. Ghisotti, "Dahlac: Cinque relitti quasi sconosciuti", cit. ed anche di F. Capone, "La flotta in trappola", in Focus n. 10/2005



Motonave Capitano Bottego (da: <http://www.naviearmatori.net>)

Successivamente passata alla Regia Azienda Monopolio Banane. Nel corso del conflitto doveva essere armata con quattro cannoni da 102/45 per essere impiegata, assieme alle altre RAMB²¹, come incrociatore ausiliario. Si autoaffondò nel Gubbet il 6 o l'8 aprile 1941, dove sembra essere stata ritrovata subito dopo la guerra, non lontano dal *Nazario Sauro*.

Si era detto fosse stata recuperata e demolita tra il 1948 ed il 1951, ma Andrea Ghisotti ha rintracciato un relitto, che sembra essere proprio quello del *Bottego*, ritenendolo visitabile senza particolari difficoltà.²²

Piroscafo Crefeld

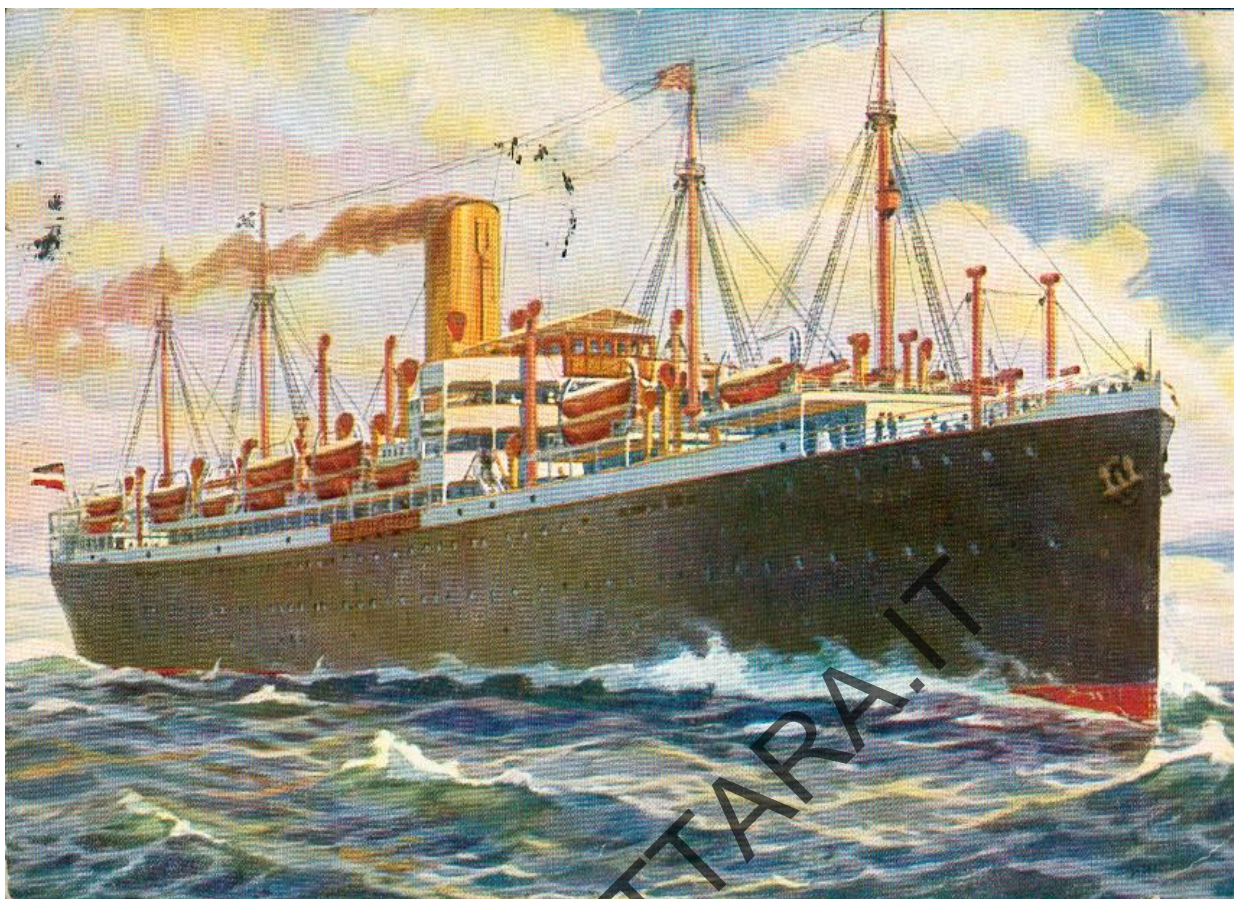
Mercantile da carico. Società armatrice Norddeutscher Lloyd, varato nel 1921.

Di 8045 tonnellate di stazza lorda, si autoaffondò il 4 aprile 1941 a Massaua, all'imboccatura del porto commerciale. Viene dato per demolito in loco nel dopoguerra, ma in realtà è assai probabile che siano state demolite solo le sovrastrutture e parte dello scafo, perché quanto resta del relitto è ancora ben visibile, proprio all'imboccatura del porto commerciale di Massaua, esattamente là dove lo posiziona una mappa inglese del 1942 che riporta i relitti del porto di Massaua²³.

²¹ L'acronimo RAMB sta per Regia Nave Monopolio Banane. Negli anni '30 operarono in Mar Rosso ed Oceano Indiano quattro navi con il nome RAMB e la numerazione romana da I a IV.

²² Sempre secondo Ghisotti, il relitto si trova "ad un miglio dalla *Nazario Sauro* e a mezzo miglio dalla costa" (verso est, riteniamo, in funzione della posizione del relitto del Sauro), a 32 metri di profondità, con lo scafo inclinato di 10° a babordo. Circa l'effettiva possibilità di esplorarlo, rinviamo il lettore alle note conclusive

²³ La mappa è riportata nell'articolo dello stesso Autore "La Scapa Flow del Mar Rosso", di prossima pubblicazione sul sito www.ilcornodafrica.it



Il piroscafo Crefeld (<http://www.schiffe-maxim.de>)



Il relitto del Crefeld (foto dell'Autore)

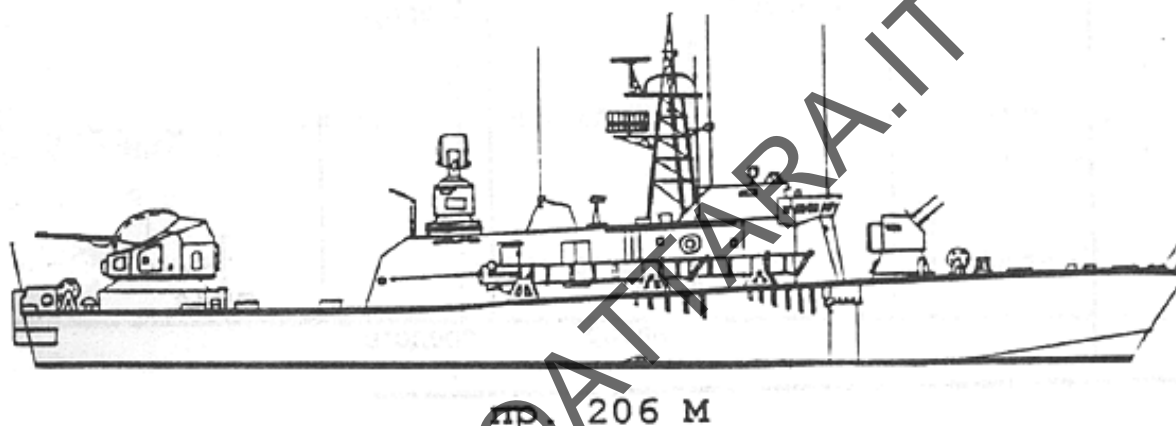
I relitti recenti

Risalenti ad epoca più recente dei relitti precedenti, quasi tutti riferibili all'ultima parte della guerra di indipendenza eritrea, vi sono altre unità, tutte all'interno del Gubbet Mus Nefit o in prossimità dell'isola di Nokra, tranne il mercantile Fenkel.

Motosiluranti A112 ed A 113

Di nazionalità etiopica, sono entrambe ex-sovietiche della classe Turya (progetto 206M-Shtorm, secondo la denominazione sovietica).

Queste siluranti, aliscafi con ali retrattili, furono costruite in 36 unità di cui 30 entrate in servizio per la Marina sovietica e 6 per quelle cubana. Successivamente varie unità sono state cedute alle Marine di altre nazioni: 3 ancora a Cuba, 2 all'Etiopia, 2 alla Cambogia, 5 al Vietnam, 1 alle Seychelles, 4 all'Ucraina ed 1 alla Georgia.



(da. <http://warfare.ru>)

Motosiluranti A112 ed A 113	
Cantiere	Costruite tra il 1972 ed il 1979 dai cantieri Sudostroil'noye Obyedieneniye (Almaz) di Petrovskiy SY, St. Petersburg e Sredniy Neva SY, Kolpino
Dislocamento	Normale: 220 Tonn. Pieno.carico: 220 Tonn.
Dimensioni	Lunghezza: 39,6 (f.t.) mt., Larghezza: 7,6 mt. Immersione: 3,24 mt
Apparato motore	3× M503 B2 Diesel; 15,000 hp
Velocità	40 nodi
Combustibile	160 tonn. di nafta
Autonomia	600 miglia a 37 nodi, 1450 a 14 nodi
Armamento	2 pezzi da 57 mm. Ak-257 (in torretta a prua), 2x25mm (in torretta a poppa), 4 tubi lanciasiluri da 533 mm. (2 siluri tipo 53-56B/53-56BA e 2 tipo 53-65K)
Sistemi elettronici	Radar: Pot Drum, Muff Comb, High Pole; Sonar: Foal Tail o Rat-Tail
Equipaggio	25 o 30

Operando senza tubi lanciasiluri, furono classificate anche come corvette,

Si ritiene che, tranne alcune in servizio con la marina cubana, tutte le altre siano oramai radiate o non più in condizioni d'uso

Le due unità etiopiche furono autoaffondate tra il 1989 ed il 1990 e giacciono a qualche decina di metri dalla poppa di un mercantile semiaffondato, di cui

accenneremo successivamente. I relitti sono semisommersi di poppa, ma con la prua completamente emersa ed appoggiata alla banchina della base di Nokra.



Nokra, i relitti delle due motosiluranti classe Turya (foto dell'Autore)



Una Shtorm della marina cubana in navigazione ad alta velocità (da: <http://en.wikipedia.org>)

Ben visibili fino al 2007, si potevano distinguere, oltre alle sovrastrutture ed al ponte di comando, i radome dei radar e le torrette degli impianti di artiglieria.

Posizione 15°43'18"N-39°56'51"E

Bacino galleggiante²⁴ non identificato

Di probabile nazionalità russa, affondato nel 1989, era un bacino galleggiante allagabile per la manutenzione dei sottomarini sovietici della flotta dell'Oceano Indiano che arrivavano a Dahlak Kebir per operazioni di carenaggio, manutenzione e cambio equipaggi²⁵.

Il relitto giace nel Gubbet Mus Nefit, a circa un miglio e mezzo a sud ovest del *Ras Dogon*, su un fondale di 20-25 metri, con il ponte principale a non più di 2 o 3 metri sotto la superficie.

Fino al 2000 erano quasi completamente fuori dall'acqua le sue due enormi gru a traliccio. Ma già nel 2002 queste strutture non erano più visibili, essendo probabilmente collassate ed affondate. Nello stesso anno due istruttori subacquei che erano con me ebbero la possibilità di immergersi sul relitto e vedere tre enormi cernie giganti. Posizione: 15°42'54"N-39°57'04"E



Nokra: le gru del bacino galleggiante, ancora visibili nel 2000 (foto dell'Autore)

²⁴ Secondo fonti locali invece, si tratterebbe di un grande pontone recupero che avrebbe dovuto recuperare il *Ras Dogon*. Durante un tentativo, si sarebbero aperte delle vie d'acqua nello scafo che, per evitare di bloccare del tutto il canale nord del Gubbet, fu trainato fino al punto dove affondò. L'ipotesi ci pare poco realistica, almeno per due motivi: innanzitutto, il recupero del *Ras Dogon* avrebbe potuto utilizzare ben altre tecniche, più semplici e meno rischiose. In secondo luogo, la sagoma che si intravede dalle foto satellitari mostra un natante rettangolare, molto largo, dalle tipiche forme di un bacino galleggiante.

²⁵ Sull'isola vi è tuttora una lunga pista -da 15°46'12"N-39°57'53"E a 15°44'47"N-39°58'34"E- dove atterravano gli aerei provenienti dall'Ucraina, allora parte dell'URSS).

Ras Dogon

È un mercantile etiopico affondato per cause sconosciute (per alcuni, a causa di un



Dahlak Kebir, Canale Nord: il relitto del Ras Dogon (fote dell'Autore)

sabotaggio di membri filo eritrei dell'equipaggio) all'imbocco meridionale del Canale Nord che separa l'isola di Dahlak Kebir da quella di Nokra.

Secondo dei ricercatori israeliani il mercantile dovrebbe invece chiamarsi *Dejen*.²⁶

Il relitto, semisommerso, è appoggiato con la fiancata sinistra su un fondale di una quindicina di metri. Sul luogo vi sono forti correnti di marea. Le immersioni sono comunque proibite.

Posizione: 15°43'12"N-39°57'05"E

Nave mercantile non identificata

Poco più a nord del Ras Dogon, sempre nel Canale Nord di Dahlak Kebir, ma accostato all'isola di Nokra, vi è un mercantile non identificato di piccolo tonnello, appoggiato per chiglia su un fondale di 5-7 metri.

A poche decine di metri dalla sua poppa vi sono i relitti delle due motosiluranti

Si ritiene sia stato autoaffondato al momento della fuga delle truppe etiopiche, tra il 1989 ed il 1990.

Le sovrastrutture e parte dello scafo sono fuori dell'acqua, per cui l'immersione non dovrebbe essere di grande interesse. In ogni caso, essendo Nokra base militare eritrea, non è consentito neppure accostarsi al relitto.

Posizione: 15°43'16"N-39°56'53"E

²⁶. <http://www.tau.ac.il/lifesci/departments/zoology/members/benayahu/documents/90.pdf>



Il relitto del mercantile non identificato di Nokra. (foto dell'Autore)

Nave mercantile Fenkel: A poco più di un miglio a sud est del porto di Massaua è visibile il relitto di questo mercantile di cui si sa incredibilmente molto poco, se non



Il relitto del Fenkel (foto dell'Autore)

che l'incaglio su un banco madreporico, peraltro segnalato sulle carte nautiche, è di epoca recente, risalendo alla prima metà degli anni 2000.

Note conclusive

A conclusione di queste note, riteniamo opportuno fornire alcune semplici raccomandazioni a tutti coloro che volessero esplorare i relitti.

Innanzitutto, per i divers, è opportuno ricordare che in Eritrea non sono presenti camere iperbariche. La più vicina sembra essere ad Aden, non facilmente raggiungibile, anche perché a Massaua non ci sono né aerei né elicotteri in grado di intervenire rapidamente. Quindi, se per le immersioni necessita un permesso del Ministero del Turismo, con l'obbligo di avere come dive master un eritreo, per quel che concerne le immersioni sui relitti gli speciali permessi risultano, allo stato, di non facile concessione.

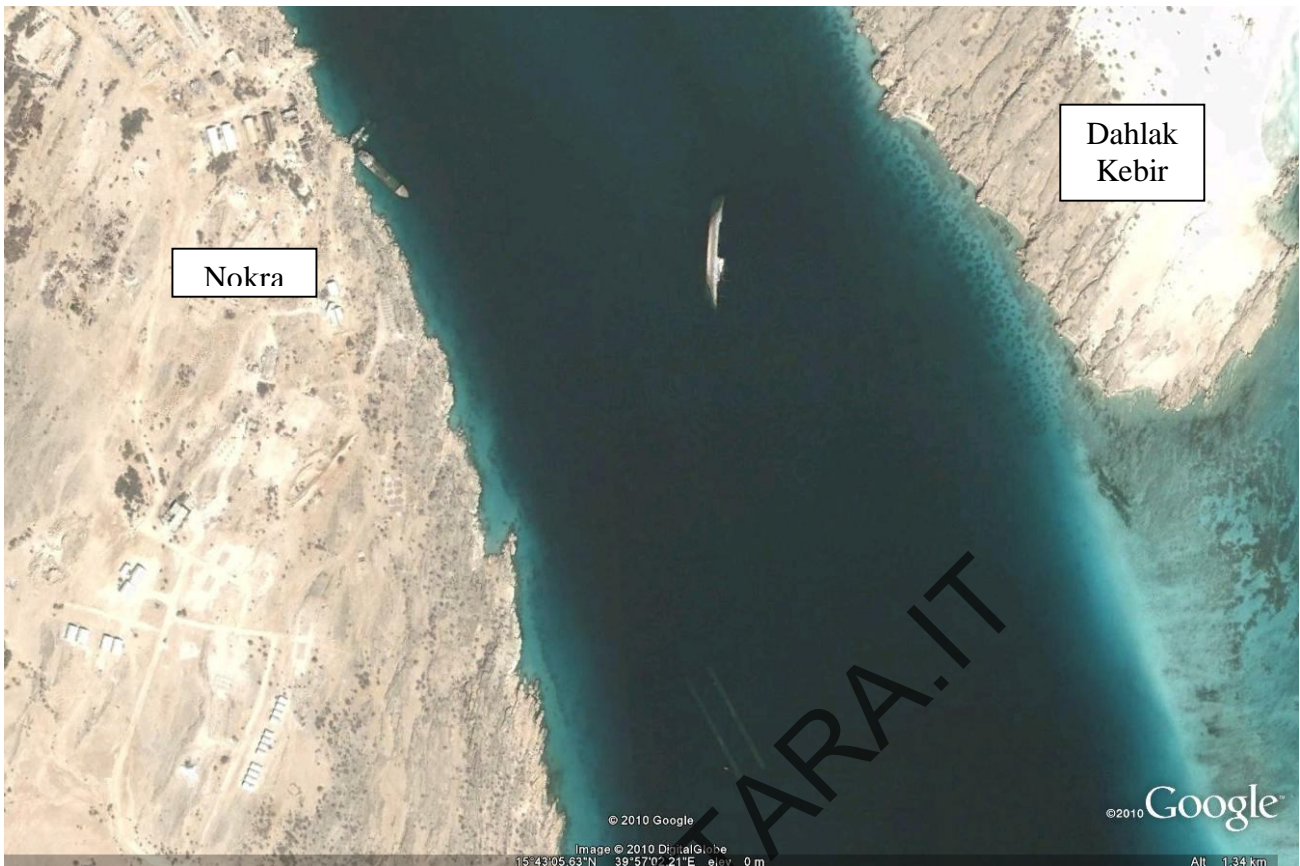
Per divers e snorkellisti, poi, un'ulteriore brutta notizia: dal 2008 è vietato l'accesso al Gubbet Mus Nefit di Dahlak Kebir. Se i divieti dovessero comunque essere revocati, la difficile situazione dell'Eritrea fa sì che a Massaua vi siano ancora pochissime imbarcazioni da diporto, per giunta tutte, tranne una, non ben attrezzate per le immersioni, per cui, prima di partire, è bene informarsi presso quella che è, per esperienza personale, una delle pochissime agenzie viaggi specializzata sulle Dahlak, e cioè Afronine (www.afronine.com).

Vorremmo infine evidenziare come la tecnologia attuale offra, anche a livello di utilizzazione non militare, delle possibilità di osservazione e documentazione non indifferenti, impensabili soltanto fino a qualche decennio or sono.

Ne sono prova, ad esempio, le riprese satellitari del Gubbet Mus Nefit e del Canale Nord di Dahlak Kebir sotto riprodotte che consentono di osservare alcuni relitti.



I relitti dell'Urania e di un altro mercantile non identificato



I relitti delle due motosiluranti classe Turya e di un mercantile non identificato (in alto a sinistra) del mercantile Ras Dogon (al centro del canale) ed in basso la sagoma sommersa del bacino galleggiante russo.

Fonti bibliografiche:

- Candia F. in "L'eroismo dei marinai italiani nella 2^a guerra mondiale", Greco&Greco, 2011
 Capone F., "La flotta in trappola", Focus n. 10/2005
 Ghisotti A. "Nazario Sauro: l'abbiamo ritrovata!", Aqua del 1997.
 Ghisotti A. "Dahlac: cinque relitti quasi sconosciuti", Sub n. 220, gennaio 2004
 Giorgerini G., "Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini ad oggi", Mondadori, 2002
 Gropello T., "Navi a vapore e armamenti italiani dal 1818 ai giorni nostri", Mursia 1976
 Lupinacci P.F. e Cocchia A., "Le operazioni in Africa orientale", USMM, Roma 1961,
 Pedersen R.K., "Black Assarca Island Shipwreck Project", Institute of Nautical Archeology, 2002
 Quilici F., "Sesto Continente", Rizzoli, 2000.
 Rapalino P. e Schivardi G., "Odissea di un sommergibilista", Mursia, 2008

Principali altre fonti:

- <http://www.mitidelmare.it>
<http://www.culturanaavale.it>
<http://www.anb-online.it>
<http://www.naviearmatori.net>
<http://en.wikipedia.org>
<http://www.betasom.it>

La Scapa Flow del Mar Rosso

Vincenzo Meleca, agosto 2011

C'è un incubo comune agli alti comandi delle marine militari di tutto il mondo: quello, in caso di cessazione delle ostilità, di dover obbedire al proprio Governo e consegnare al nemico tutte le navi.

Ciò ha sempre rappresentato per i marinai un vero disonore, per cui alcuni Comandanti hanno trovato la forza ed il coraggio di disobbedire agli ordini, impedendo che il nemico si impossessasse delle loro unità autoaffondandole.

È noto l'episodio che, alla fine della Prima guerra mondiale, vide come protagonista la Flotta tedesca d'Alto Mare.

Molto meno noto, anzi, pressoché sconosciuto è un episodio analogo che coinvolse le unità militari e civili italiane presenti nel Mar Rosso eritreo.

Chissà che il velo d'oblio che ha coperto in Italia¹ questa vicenda non sia stato casuale, ma voluto da coloro, politici, ma anche alti Ufficiali della Regia Marina che, dopo l'8 settembre 1943, nulla fecero per impedire che le nostre unità si consegnassero con un'umiliante cerimonia agli angloamericani ed ai loro alleati, venendo poi disarmate ed internate, come le due più potenti navi da battaglia, *Vittorio Veneto* e *Littorio* (ribattezzata *Italia*), nei Laghi Amari, nei pressi di Ismailia, in Egitto², così come umiliante fu il trasporto, con l'impiego degli incrociatori, del sale dalla Sardegna sul continente; e alquanto discutibile quello del rimpatrio dei prigionieri dal nord Africa che, invece di utilizzare gli incrociatori con tutti i rischi di navigazione di guerra che ne derivavano, avrebbe potuto svolgersi con semplici navi mercantili. E questa triste e, lo ripetiamo, umiliante situazione si verificò nonostante il 23 settembre 1943 fossero stati fissati a Taranto, tra gli ammiragli de Courten e Cunningham, alcuni accordi di collaborazione che sembrarono allora incoraggianti, poiché stabilivano fossero utilizzate "al più presto" le unità da guerra minori italiane per i trasporti alleati e nel lavoro di scorta ai convogli per i trasporti alleati.

Scapa Flow, 21 giugno 1919

Scapa Flow è il nome di una baia interna all'arcipelago britannico delle isole Orcadi, situate nel mare del Nord.

Sede della maggior base navale britannica dalla fine dell'800 fino al 1956, è nota in particolare per due episodi bellici: il primo, l'autodistruzione della flotta tedesca, avvenuto il 21 giugno 1919, a sette mesi di distanza dalla fine della Prima Guerra

¹ Non nella marineria anglosassone, che ha invece ben evidenziato l'episodio di Scapa Flow. Si veda http://en.wikipedia.org/wiki/Scuttling_of_the_German_fleet_in_Scapa_Flow

² La *Vittorio Veneto* fu assegnata dal Trattato di pace agli Stati Uniti, che ne richiesero la demolizione. Rientrò quindi in Italia dopo la guerra, dove venne messa in disarmo il 3 gennaio 1948. L' *Italia* (ex *Littorio*), assegnata al Regno Unito subì analoga sorte e rientrò in Italia il 9 febbraio 1946; da Augusta fu trasferita alla Spezia dove venne messa in disarmo il 1° giugno 1948. Dopo aver subito il taglio dei cannoni, furono entrambe demolite tra il 1948 ed il 1955

Mondiale e l'affondamento, il 14 ottobre 1939, sei settimane dopo l'inizio della Seconda guerra mondiale, della nave da battaglia *Royal Oak* da parte dell'U-Boot *U-47*, comandato dal famoso comandante Günther Prien³.



Pianta della base navale britannica di Scapa Flow (da: <http://smithgreg.com>)

In base all'art 23 dell'armistizio, firmato l'11 novembre 1918, la Germania dovette impegnarsi a far internare tutte le sue navi della Flotta d'alto mare (Hochseeflotte), cosa che avvenne di fatto il successivo 23 novembre, quando 5 incrociatori da battaglia, 9 corazzate, 7 incrociatori leggeri e 49 torpediniere entrarono nella rada di Scapa Flow, ormeggiandosi secondo le disposizioni ricevute dall'Ammiraglio Beatty,

³ Günther Prien (Osterfeld il 16 gennaio 1908 – 7 marzo 1941) ufficiale della Kriegsmarine, fu uno dei dieci migliori assi degli U-boot durante la seconda guerra mondiale. Sotto il suo comando il sottomarino tedesco *U-47* affondò più di 30 navi alleate per oltre 200 000 tonnellate. La sua impresa più importante fu comunque l'affondamento della nave da battaglia britannica *HMS Royal Oak* ancorata a Scapa Flow, impresa che gli valse il soprannome di "Toro di Scapa Flow"..

Comandante della flotta britannica, e restando in attesa di conoscere la propria sorte in funzione delle trattative in atto.

Quasi sette mesi dopo, il Comandante della flotta, Contrammiraglio von Reuter, pur non avendo ricevuto da Berlino, almeno ufficialmente, né istruzioni, né informazioni, non tardò a rendersi conto dai giornali inglesi che il destino della sua flotta era segnato. Decise pertanto, con il pieno appoggio dei suoi ufficiali e degli equipaggi, di seguire i dettami imposti dal senso dell'onore: strappare la flotta tedesca dalle mani del nemico, ed affondarla con le proprie.

Il 17 giugno Von Reuter diramò ai suoi ufficiali l'ordine 39, che conteneva le indicazioni dettagliate per l'autoaffondamento di tutta la flotta. Il segnale per l'esecuzione dell'ordine fu indicato nel guidone Z, che nel codice di combattimento dava ai cacciatorpediniere l'ordine di attacco.

La mattina del 21 giugno 1919, approfittando del fatto che le navi della flotta inglese, al comando del vice ammiraglio Fremantle, avevano lasciato il porto di Scapa Flow per effettuare un'esercitazione in alto mare, l'ammiraglio tedesco non si lasciò sfuggire l'occasione propizia e, verso le 11 del mattino, fece issare sull'albero di segnalazione dell'incrociatore *Emden* il guidone Z.

Una dopo l'altra tutte le navi, dopo aver issato nuovamente la bandiera di combattimento, resero operativo l'ordine e, aperte tutte le vie d'acqua, si autoaffondarono.



La corazzata Hindenburg (da <http://en.wikipedia.org>)

La reazione delle truppe inglesi, superato il primo momento di stupore e di sorpresa, fu di rabbia incontrollata, tanto che fu aperto il fuoco sulle scialuppe tedesche che issando la bandiera bianca, si stavano allontanando dalle loro navi in via di affondamento. Otto marinai tedeschi furono uccisi e una ventina feriti prima del cessate il fuoco.



Il cacciatorpediniere G 102 (da <http://en.wikipedia.org>)

L'ammiraglio Von Reuter fu tratto in arresto e considerato alla stregua di un prigioniero di guerra, come il resto degli equipaggi. Al rientro in patria i marinai e gli ufficiali della Hochseeflotte furono acclamati come eroi: avevano salvato l'onore della Germania e della Kriegsmarine⁴.

Massawa e isole Dahlak, 3-8 aprile 1941

Anche a Massaua ed a Dahlak Kebir i nostri marinai, militari e civili, nei primi giorni d'aprile del 1941, salvarono il loro onore e quello della marineria italiana, ma nessuno in Patria li acclamò allora e tutt'oggi ciò che accadde è pressoché sconosciuto alla gran parte del popolo italiano.

È necessario fare a questo punto una breve premessa. Dopo alcuni iniziali successi conseguiti in Africa Orientale nel 1940, le truppe italiane dovettero subire anche in quel teatro la controffensiva britannica che ebbe inizio in Somalia già nel gennaio 1941 con l'operazione «Canvas». Da lì i Britannici si diressero lungo due direttrici, la prima verso l'Etiopia, l'altra in direzione di Mogadiscio.

Nello stesso periodo anche l'Eritrea venne investita da occidente e da settentrione, costringendo gli italiani ad evacuare la città di Cassala, conquistata pochi mesi prima e a ripiegare in Eritrea sulle posizioni fortificate prima di Agordat, poi di Cheren.

Lo scontro decisivo con gli inglesi si ebbe nella Battaglia di Cheren, dove le truppe italiane riuscirono a tenere le posizioni dal 3 febbraio al 27 marzo.

Perduta quella posizione, la strada per Asmara e Massaua era aperta.

⁴ http://en.wikipedia.org/wiki/Scuttling_of_the_German_fleet_in_Scapa_Flow

Il nostro Comando Marina si rese conto che i giorni erano ormai contati, per cui vennero date disposizioni per le ultime difese e per evitare che le molte nostre navi militari e civili potessero cadere in mani inglesi.

Delle unità militari presenti a Massaua all'inizio della guerra⁵, al 3 aprile 1941 non restavano che poche unità: la torpediniera *Vincenzo Orsini*, le due cannoniere *Porto Corsini* (ex *G-15 Fumi Maru*) e *Giuseppe Biglieri* (ex *Merluzzo*)⁶, i cinque Mas della 21^a squadriglia 204, 206, 210, 213 e 216, tutti reduci della prima guerra mondiale, il posamine *Ostia*, le navi cisterna acqua *Bacchiglione*, *Sebeto* e *Sile*, la nave ospedale *RAMB IV*, la nave cisterna nafta *Niobe* ed un certo numero di rimorchiatori, tra i quali senz'altro l'*Ausonia*, il *Ciclope* ed il *Portovenere*, il *Formia*, il *San Paolo* ed il *San Giorgio*. Possiamo considerare presente anche la torpediniera *Giovanni Acerbi*, gemella dell'*Orsini*, anche se, essendo stata danneggiata da un bombardamento aereo il 6 agosto 1940 in modo estremamente grave, era stata disarmata e considerata non più recuperabile ai fini militari.

Complessivamente, dunque, poco più di una quindicina di unità, di cui solo l'*Orsini* e tre Mas avevano ancora un residuo, seppur limitatissimo, potenziale bellico.

La nave coloniale *Eritrea* aveva lasciato Massaua al tramonto del 18 febbraio, riuscendo a passare incolume lo Stretto di Bab el Mandeb già la sera successiva, diretta in Giappone⁷, così come le ex navi bananiere convertite in incrociatori ausiliari *RAMB I* e *RAMB II*⁸, mentre i tre anziani cacciatorpediniere della 3^a squadriglia, *Cesare Battisti*⁹, *Daniele Manin* e *Nazario Sauro*¹⁰ ed i tre cacciatorpediniere della 5^a, *Leone*, *Pantera* e *Tigre*, erano ormai volati a picco nel disperato quanto fallito tentativo di attaccare le basi inglesi di Port Sudan e Port Said¹¹.

⁵ Si veda: Le operazioni in Africa Orientale. USMM, Roma, 1961 e http://it.wikipedia.org/wiki/Imbarcazioni_militari_italiane_della_seconda_guerra_mondiale#Comando_Navale_Africa_Orientale_Italiana

⁶ Fino al 1938 il *Biglieri* era immatricolato come dragamine. Cfr. <http://www.mildb.org/data/pdf/sea/report/navitutte.pdf>

⁷ L'*Eritrea* riuscirà a raggiungere Kobe, in Giappone la sera del 22 marzo. <http://www.storiain.net/arret/num67/artic3.asp> e <http://www.anmi.taranto.it/filatelia/eritrea/eritrea.htm>

⁸ Partita anch'essa da Massaua il 18 febbraio 1941 al comando del tenente di vascello Bonezzi, la *RAMB I* fu intercettata il 27 febbraio 1941 dall'incrociatore neozelandese *Leander* che la affondò, dopo aver consentito all'equipaggio di abbandonarla. La gemella *RAMB II* riuscì invece ad eludere il blocco navale britannico e raggiunse Kobe in Giappone il 23 marzo successivo.

⁹ Il *Cesare Battisti* ebbe un guasto all'impianto di propulsione tanto grave da dover essere autoaffondato già nella notte tra il 2 ed il 3 aprile

¹⁰ Il *Francesco Nullo*, quarta unità della 3^a squadriglia, era stato affondato al largo dell'isola di Harmil il 21 ottobre del 1940. Si veda dello stesso Autore: <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecatragedia.pdf>

¹¹ La 5^a Squadriglia era partita per la sua missione una prima volta il 31 marzo. Durante la notte tra il 31 marzo ed il 1^o aprile 1941, tuttavia, dopo poche ore di navigazione, il *Leone* si incagliò su una scogliera madreporica sommersa non segnata dalle carte a circa 15 miglia a nord dell'isola di Awali Hutub, tra le più settentrionali delle Dahlak. Nello scafo del cacciatorpediniere si aprì un grosso squarcio e scoppiò anche un incendio, tanto da costringere l'equipaggio ad abbandonare la nave il cui affondamento fu accelerato dal tiro dei cannoni dal gemello *Pantera*. Erano le 05.00 del 1 aprile 1941. Tratto in salvo l'equipaggio del *Leone*, il *Pantera* ed il *Tigre* rientrarono a Massaua. Dopo aver sbarcato l'equipaggio del *Leone* ed imbarcate altre munizioni, il *Pantera* ed il *Tigre* lasciarono nuovamente Massaua nel pomeriggio del 2 aprile assieme ai tre caccia della 3^a squadriglia. Perduto dopo poche ore il *Battisti*, autoaffondato a causa di un guasto, le quattro unità superstiti giunsero ad una trentina di miglia da Port Said, ma furono attaccate da molte decine di cacciabombardieri Bristol Blenheim ed aerosiluranti Fairey Swordfish. Il *Sauro* ed il *Manin* furono entrambi affondati dall'attacco aereo, mentre il *Tigre* ed il *Pantera* cercarono di sottrarsi sia agli attacchi aerei che a

Degli otto sommergibili delle 81^a ed 82^a squadriglia presenti a Massaua a giugno 1940 non ve n'era più nessuno: quattro (*Galileo Galilei*, *Luigi Galvani*, *Macallè* e *Evangelista Torricelli*¹²) erano stati affondati nei primi mesi di guerra e i quattro superstiti (*Archimede*, *Alberto Guglielmotti*, *Galileo Ferraris* e *Perla*) avevano lasciato Massaua nei primi giorni di marzo.¹³

Nel porto di Massaua e nel grande golfo interno dell'isola di Dahlak Kebir (il Gubbet Mus Nefit) delle originarie 31 unità mercantili ne erano rimaste 24: diciotto erano italiane (*Adua*, *Antonia C.*, *Arabia*, *Capitano Bottego*, *Brenta*, *Clelia Campanella*, *Colombo*, *Giove*, *Impero*, *Giuseppe Mazzini*, *Moncalieri*, *Nazario Sauro*, *Riva Ligure*, *Romolo Gessi* (già *Alberto Treves*), *Tripolitania*, *Vesuvio*, *Urania*, *XXIII Marzo*) e sei tedesche (*Gera*, *Frauenfels*, *Liebenfels*, *Crefeld*, *Lichtenfels* ed *Oliva*)¹⁴.

Che fine fecero tutte queste navi?

Con l'approssimarsi delle truppe inglesi, il Comandante di Marisupao, Ammiraglio Bonetti dispose che alcune unità si spostassero nel grande golfo interno di Dahlak Kebir per autoaffondarsi, affidando ad altre il compito di autoaffondarsi in posizioni tali da rendere impossibile l'accesso alle installazioni portuali di Massaua.

Soltanto quattro unità ebbero l'ordine di farsi catturare: la nave ospedale *RAMB IV*¹⁵ e

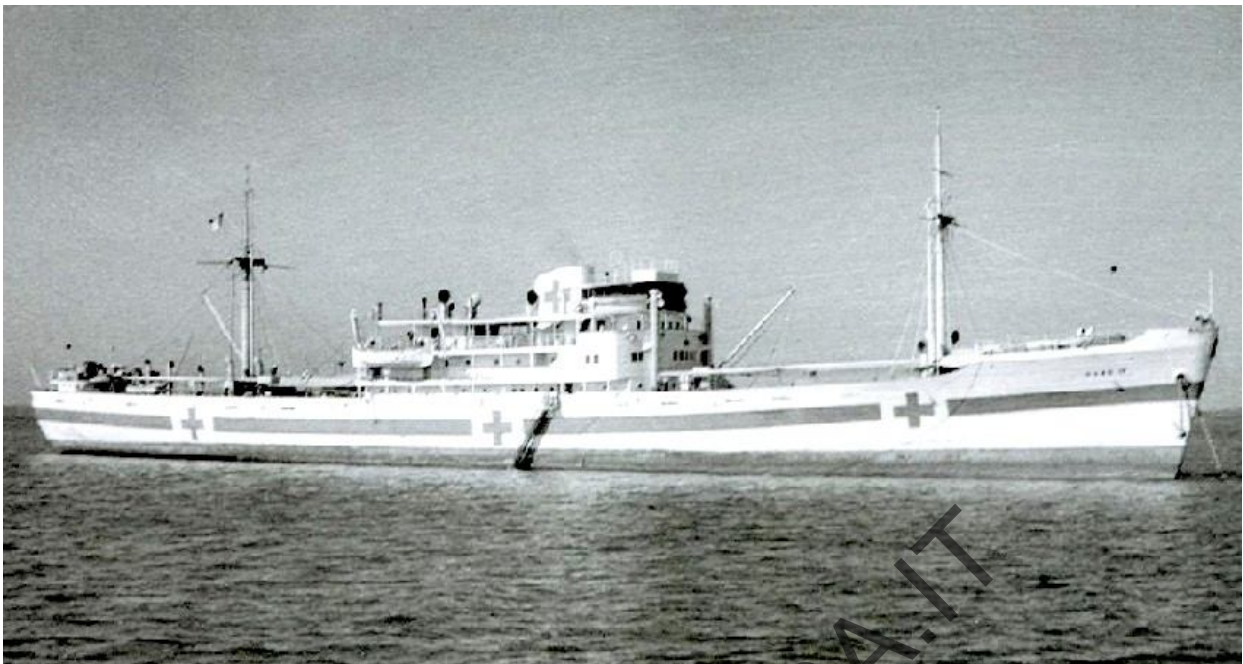
quelli navali dirigendosi verso la costa araba, dove si autoaffondarono (secondo altre fonti furono invece affondati da bombe d'aereo e dai proiettili del Cacciatorpediniere inglese *Kingston* nei pressi di Someina)

¹² Il *Galilei* viene catturato il 19 giugno 1940, presso il golfo di Aden, dopo un durissimo combattimento con una corvetta inglese. L'esito del combattimento, in cui quasi tutti i membri dell'equipaggio vengono uccisi, fu oltremodo sfortunato per gli italiani, perchè assieme al sommergibile fu catturato anche il codice delle comunicazioni, cosa che consentì agli inglesi di conoscere le posizioni degli altri sommergibili italiani di quel mese di giugno, con conseguenti affondamenti del *Torricelli* (23 giugno, nei pressi dello stretto di Bab el Mandeb, dopo combattimento con i cacciatorpediniere *Kandahar*, *Kingston Karthoun* -quest'ultimo affondato dal *Torricelli*- e la corvetta -sloop-of-war-*Shoreham*) e del *Galvani* (24 giugno, al largo di Oman, nel Golfo Persico, da parte della corvetta Falmouth e del cacciatorpediniere *Kimberley*). Il *Macallè*, invece, era stato autoaffondato il 15 giugno dopo essersi incagliato, a causa di un'intossicazione di tutto l'equipaggio dovuta al cloruro di metile impiegato nell'impianto di refrigerazione, su un banco madreporico nei pressi dell'isola di Bar Mousa Kebir (o Barr Musa Kebir), 19°14'12"N-38°10'29"E. Attualmente non è ancora stata identificata l'esatta posizione del relitto. Diverse perlustrazioni sono state fatte lungo il reef che circonda l'isola di Barr Musa Kebir ma non è stato individuato nessun elemento che possa fornire dati certi. Si presume pertanto che il *Macallè* sia sprofondata a profondità superiori ai 100 metri.

¹³ Tutti riuscirono a rientrare la nostra base Betasom a Bordeaux, dopo una lunga, avventurosa e rocambolesca circumnavigazione dell'Africa.

¹⁴ Otto le navi mercantili che prima della caduta dell'Eritrea avevano lasciato Massaua, alcune riuscendo a forzare il blocco (l'italiana *Himalaya* e le tedesche *Coburg* e *Wartenfels*), altre, scoperte, rientrarono nei porti eritrei, dove si autoaffondarono (le italiane *India* e *Piave* ad Assab, la tedesca *Lichtenfels* a Massawa) altre ancora, invece, furono catturate od affondate (le tedesche *Oder* e *Bertrand Rickmers*)

¹⁵ Catturata dagli inglesi il 10 aprile 1941 (non è certo se a Massaua dalle truppe del Royal Army o fuori Aden dal Ct HMS *Kingston*, come affermano <http://www.shipwrecksofegypt.com/images/sh...ges/rambiv.html> e <http://www.nzetc.org/tm/scholarly/tei-WH2Navy-c7.html>) nonostante la protezione della Croce Rossa fu tenuta come preda bellica, continuando per un certo periodo ad essere utilizzata con le stesse funzioni nel Mar Rosso. Tra la fine del 1941 e l'inizio del 1942 fu inviata nel Mediterraneo orientale come nave ausiliaria. Il 10 maggio 1942, mentre si dirigeva da Tobruk ad Alessandria d'Egitto, fu bombardata dalla Luftwaffe. Colpita, affondò appena fuori del porto della città egiziana. Il relitto dovrebbe trovarsi in posizione 31.17N-29.23E a circa 400 metri di profondità. Secondo talune fonti la *RAMB IV*, nel suo nuovo ruolo di nave ospedale, fu ribattezzata nel 1940 con il nome di *Aquileia*. Cfr.: http://wiki.verkata.com/en/wiki/Italian_ship_Ramb_IV e <http://www.shipwrecksofegypt.com/images/shippages/rambiv.html>. Riteniamo tale informazione non attendibile, anche per il fatto che la Regia Marina annoverava tra i suoi ranghi, nello stesso periodo,



La nave ospedale RAMB IV (da: <http://www.naviearmatori.net>)

le navi cisterna acqua *Bacchiglione*, *Sebeto* e *Sile*¹⁶

Il “suicidio” collettivo iniziò già il 3 aprile 1941, ma non vi è certezza della sorte di molte unità né di dove giacciono eventualmente i loro relitti¹⁷.

In effetti, la necessità di distruggere tutti i documenti per evitare che potessero cadere nelle mani degli inglesi, la confusione di quei drammatici momenti ed infine i lunghi periodi di prigionia o di internamento fecero sì che si perdessero molte informazioni sulla esatta cronologia degli eventi e sulle indicazioni circa il luogo preciso in cui le navi furono affondate o perdute.

Si aggiungano il trascorrere del tempo, l'avvicinarsi nella zona di varie amministrazioni militari e civili, l'incessante opera demolitrice del mare e si comprenderanno bene tanto la difficoltà di reperire informazioni attendibili quanto persino l'incertezza sulla vera sorte di alcune unità¹⁸.

un'altra nave ospedale con lo stesso nome di *Aquileia*. Cfr.: ([http://it.wikipedia.org/wiki/Aquileia_\(nave_ospedale\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Aquileia_(nave_ospedale))) e <http://digilander.libero.it/lacorsainfinit...viospedale.htm>)

¹⁶ Costruita in Egitto per la Marina Britannica nel 1927, la piccola *Bacchiglione* (80 t. di stazza lorda) fu acquistata dalla Regia Marina nel 1935 per poter approvvigionare d'acqua potabile le guarnigioni militari italiane e gli abitanti di alcuni villaggi presenti nelle isole Dahlak. Gli inglesi continuarono ad utilizzarla per le esigenze della popolazione civile, così come avvenne per le altre due, *Sebeto* e *Sile*, entrambe di 602 t.s.l.

¹⁷ Per comprendere pienamente la difficoltà di raccogliere informazioni certe sulla sorte delle navi presenti alle Dahlak od a Massaua nell'aprile 1941, basti dire che sul *Nazario Sauro*, il cui relitto è stato identificato con assoluta certezza quanto meno da una quindicina d'anni si è scritto che la nave, “autoaffondata a Nocera (Is.Dalac) al largo di Massaua, recuperata dagli inglesi venne demolita nel 1948”(Navi mercantili perdute, USMM, pag. 425), così come per l'*Urania* (ibidem, pag. 647) il cui relitto, tra l'altro, è tuttora facilmente osservabile perchè soltanto parzialmente sommerso. Sempre circa l'*Urania*, si può leggere che, anziché essersi autoaffondata, era stata “affondata da aerei inglesi alle isole Dalac (Massaua)” (<http://www.xmasgrupsom.com/public/index.php?showtopic=5401>)

¹⁸ Sull'affondamento collettivo e sulle operazioni di recupero dei relitti, effettuate quasi sicuramente dalla Johnson, Drake & Piper. si vedano: http://en.wikipedia.org/wiki/Scuttling#Blockade_of_Massawa_281941.29 e, di Edward

La decisione di procedere all'autoaffondamento creò una sorta di cimiteri di navi, uno a Massaua e l'altro nel grande golfo interno di Dahlak Kebir.

Il cimitero di Massaua

A quanto risulta, tra il 3 e l'8 aprile 1941 nel porto di Massaua o nelle sue immediate vicinanze si autoaffondarono o vennero affondate molte navi.

Poco o nulla si sa del loro destino successivo. Qualcuna sembrerebbe sia stata recuperata dagli inglesi e da loro riutilizzata, per molte altre è ragionevole pensare che siano state demolite nel dopoguerra per rendere nuovamente agibile il bacino portuale.

Da poco tempo è stato reso disponibile un documento britannico dal quale è possibile avere un'idea di dove erano situati i relitti nel porto di Massaua.

Partiamo dalle unità militari.

Torpediniera Vincenzo Giordano Orsini: l'unità dipendeva dal Comando Marina di Massaua (capitano di fregata De Fraia) insieme alla gemella *Acerbi* che, colpita il 6 agosto 1940 da bombe durante un attacco aereo su Massaua ed irreparabilmente danneggiata, era stata disarmata.



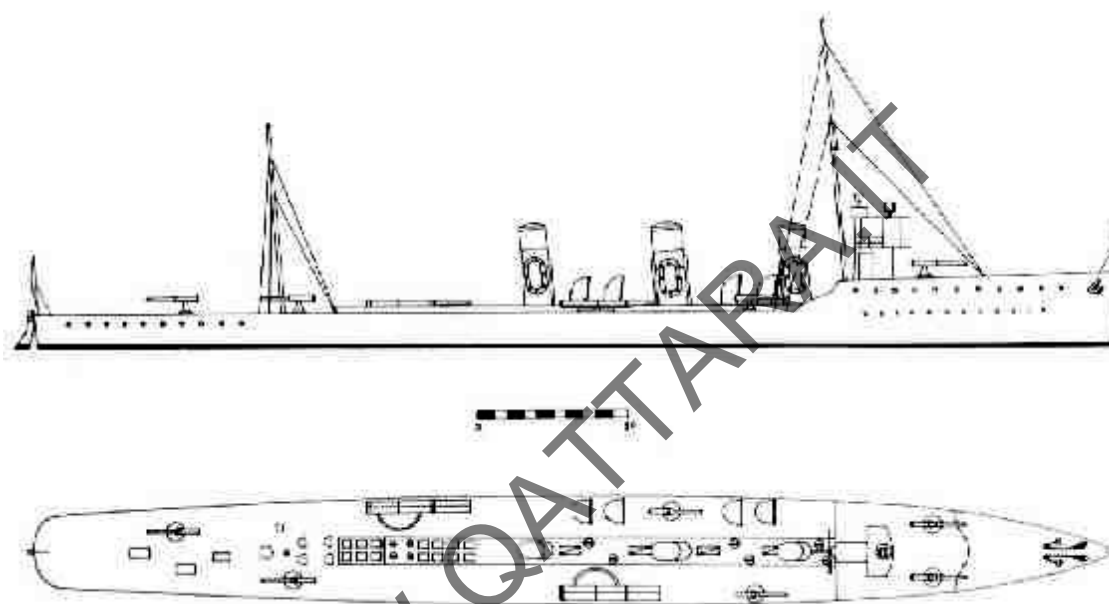
L'Orsini tra l'Abba (a destra) e l'Acerbi (a sinistra) nel Mar Piccolo di Taranto (foto dell'USMM)

Dopo nove mesi durante i quali fu impiegata soltanto per poche e brevi missioni costiere, l'*Orsini*, al comando del Tenente di Vascello Giulio Valente, ebbe tuttavia sorte meno triste di quella dei sei cacciatorpediniere che avevano tentato l'ultima

Ellsberg, *Under the Red Sea Sun*, Dodd, Mead & Company, New York 1946, che risulta presente nelle biblioteche italiane soltanto in quella di Salerno e di un liceo di Napoli. In questo libro, l'autore fa un quadro molto critico delle imprese civili statunitensi, definite confuse ed incompetenti, cui furono affidate le operazioni di recupero.

disperata sortita verso Port Sudan e Suez: prima di essere affondata dal suo equipaggio, questa torpediniera concorse con i suoi cannoni all'estrema difesa di Massaua e riuscì ad infliggere gravi danni al nemico.

Il 7 e l'8 aprile 1941 infatti, la torpediniera, al sopraggiungere delle prime colonne blindate britanniche, aprì subito il fuoco con i suoi pezzi da 102/45 e 40/39, rallentando la marcia delle truppe britanniche nei pressi di Embereni. Poi, esaurite tutte le munizioni, nella tarda mattinata dell'8 aprile il Comandante Valente decise l'autoaffondamento.

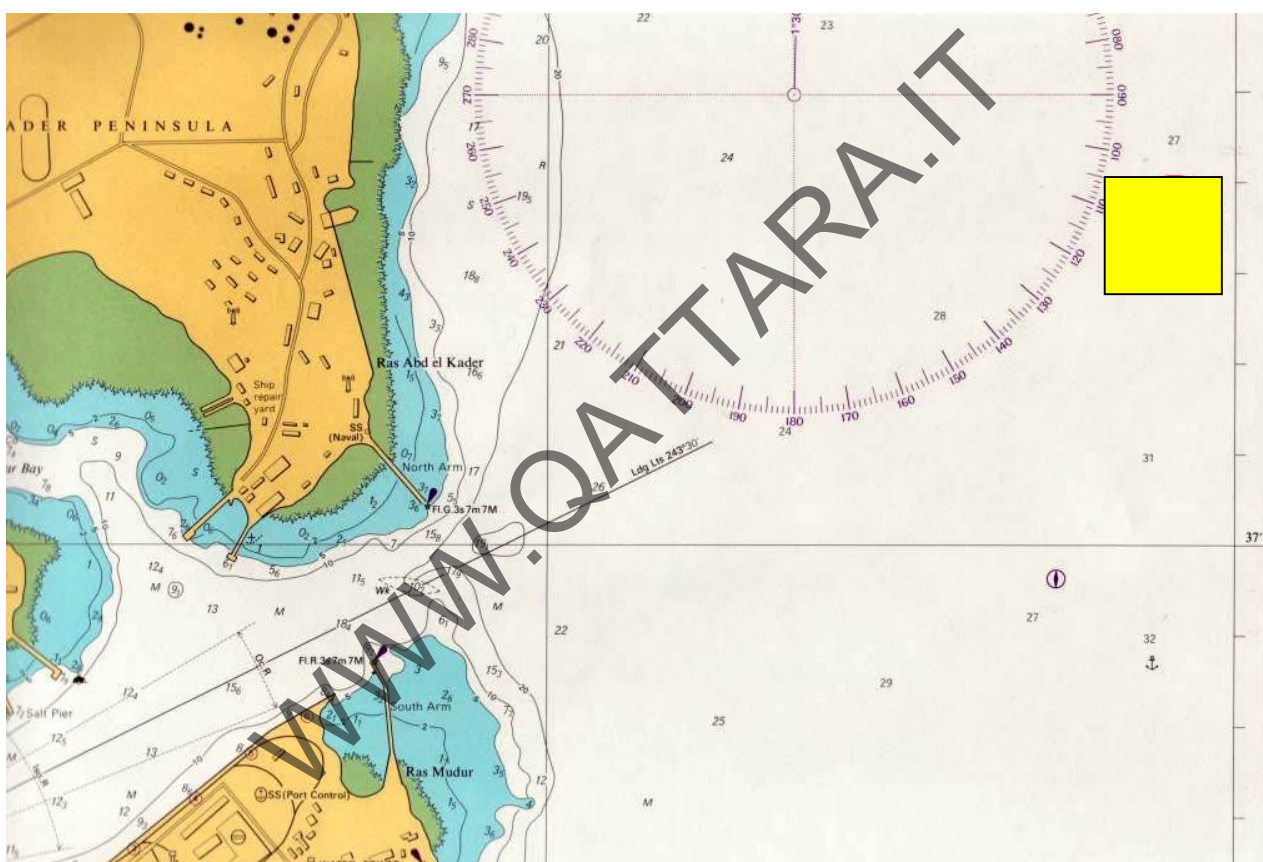


Torpediniera Vincenzo Giordano Orsini

Torpediniera Vincenzo Giordano Orsini	
Cantiere	Odero – Sestri, Impostazione: 1916, Varo: 1917, Completamento: 1917 Perdita: 1941
Dislocamento	Normale: 845 Tonn. Pieno.carico: 865 (875) Tonn.
Dimensioni	Lunghezza: 73,5 (f.t.) mt., Larghezza: 7,3 mt. Immersione: 2,9 mt
Apparato motore	4 caldaie, 2 turbine, 2 eliche, Potenza: 16.000 HP
Velocità	30 nodi
Combustibile	160 tonn. di nafta
Autonomia	2.100 miglia a 14 nodi
Armamento	6 pezzi da 102/35 mm., 2 pezzi da 40/39 mm., 4 tubi lanciasiluri da 450 mm., 10 mine
Equipaggio	78
Note	Unità robusta di buone caratteristiche, apparteneva alla classe <i>Giuseppe Sirtori</i> , derivata dalla classe <i>Rosolino Pilo</i> . Secondo alcune fonti, nel 1920 i cannoni vennero sostituiti con i più recenti 102/45. In servizio nel 1917 come cacciatorpediniere, dal 1929 fu classificata torpediniera

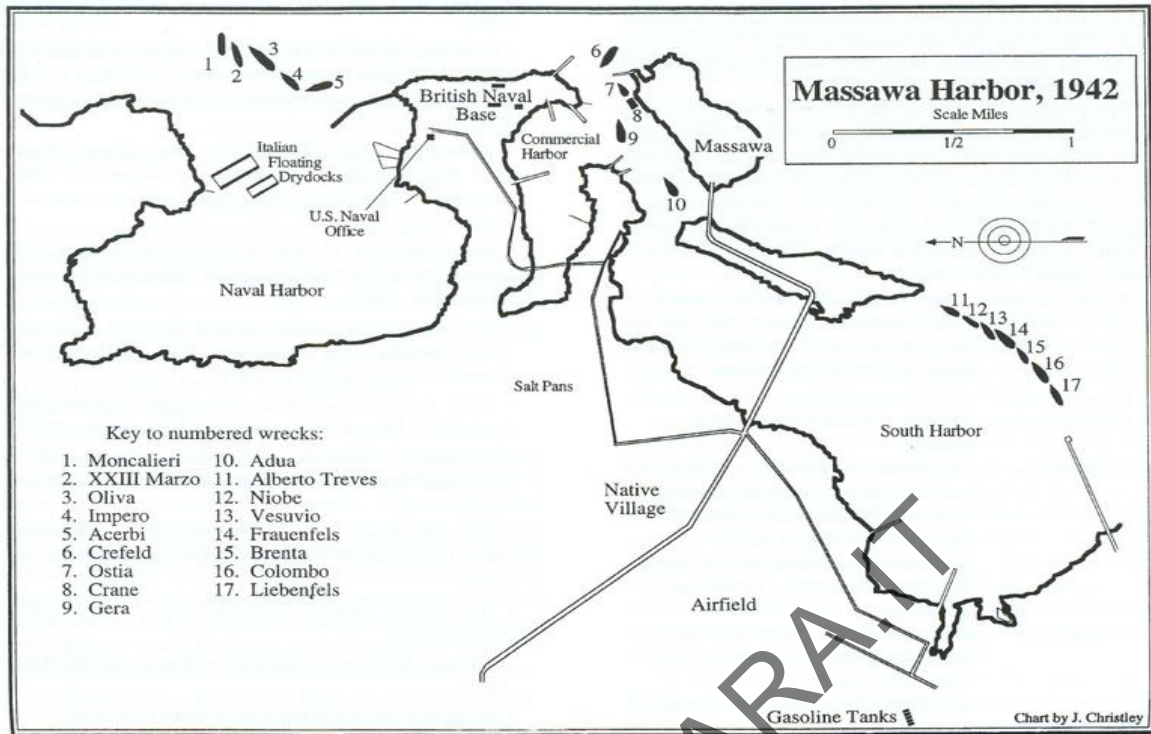
Il capitano di corvetta Pouchain, di Marisupao, al ritorno della prigionia scrisse nella sua relazione datata Taranto 18 gennaio 1945: «*La torpediniera Orsini fu fatta affondare aprendo i kingston e rompendo alcuni tubi di macchina. Fu escluso l'impiego di ordigni esplosivi data la vicinanza della nave ospedale Ramb IV e dell'ospedale a terra. La nave si immerse dapprima lentamente; sbandò poi alquanto sulla dritta quando entrò acqua dagli hublots inferiori, quindi alzò la prora e si infilò con la poppa in circa 27 metri di fondo*».

La nave in quel momento era quindi su un fondale di 27 metri, a circa mezzo miglio ad est della penisola di Abd el Kader, all'altezza del pontile del Comando Marina di Massaua. Il relitto, non indicato nella mappa inglese perchè alquanto distante dalle opere portuali, non risulta sia stato recuperato o demolito.



Evidenziata in giallo l'area in cui dovrebbe trovarsi il relitto dell'Orsini

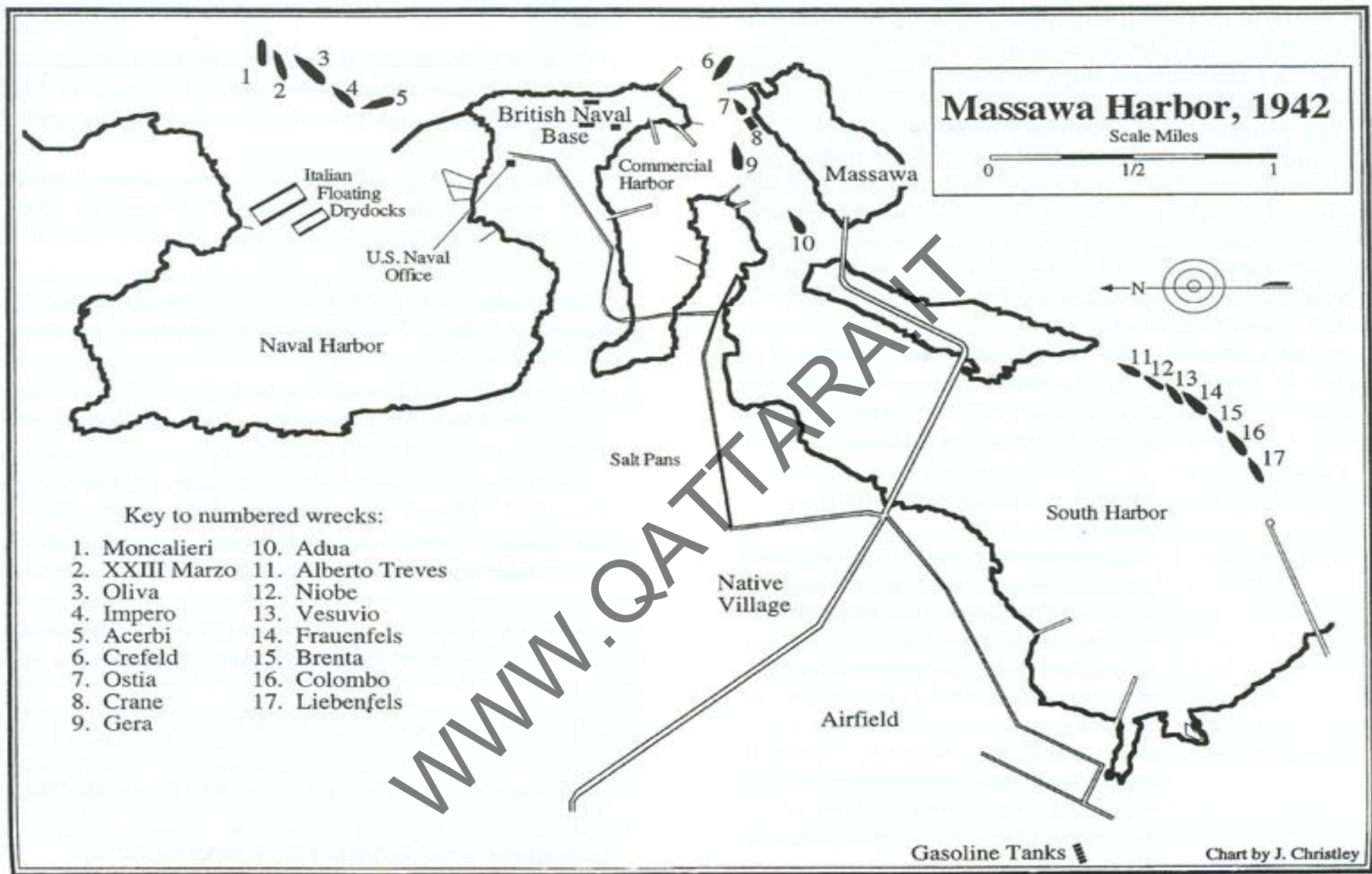
Torpediniera Giovanni Acerbi: gemella dell'Orsini, l'unità era stata danneggiata da un bombardamento aereo l'8 agosto 1940 in modo talmente grave da essere posta in disarmo. Quattro dei suoi sette pezzi da 102/35 ed alcune mitragliere furono recuperati per essere utilizzati nell'ultima difesa di Massaua. I cannoni furono riutilizzati sull'isola di Dahlak Kebir, nei pressi di Ras Cambit, come batteria costiera antinave.



Q 647 From Salvage Man by Allen.

Da: "Warship International", Volume 48 fascicolo 1, marzo 2011, INRO.

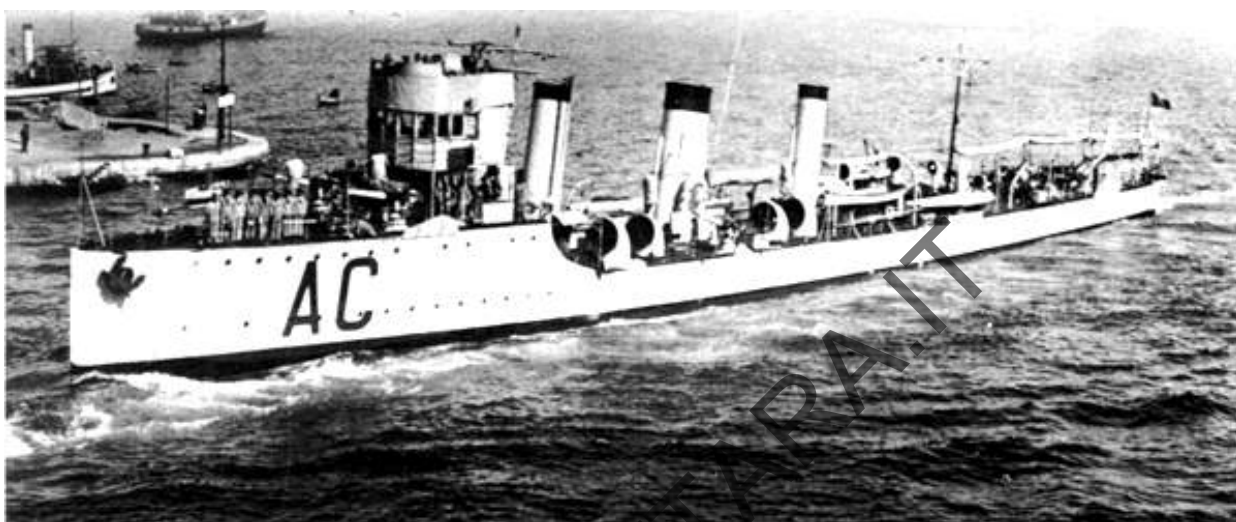
WWW.QATTARA.IT



Q 6/47 From Salvage Man by Alden.

Da: "Warship International", Volume 48 fascicolo 1, marzo 2011, INRO.

che prese il nome della nave, “Acerbi-Ma 314”¹⁹ e lo scafo rimase ormeggiato ad una banchina. Talune fonti²⁰ la danno per affondata definitivamente a seguito di attacco aereo il 4 aprile 1941, ma, se la mappa inglese è veritiera (e noi non ne dubitiamo), è più che probabile che fosse ancora a galla, tanto da poterla trainare fino all’imboccatura del porto militare, dove fu fatta affondare.



L’Acerbi in transito nel porto di Taranto (foto dell’USMM)

Posamine Ostia: varato presso il Cantiere Navale Triestino di Monfalcone nel dicembre 1925 e iscritto nel Naviglio Militare nel marzo 1927.



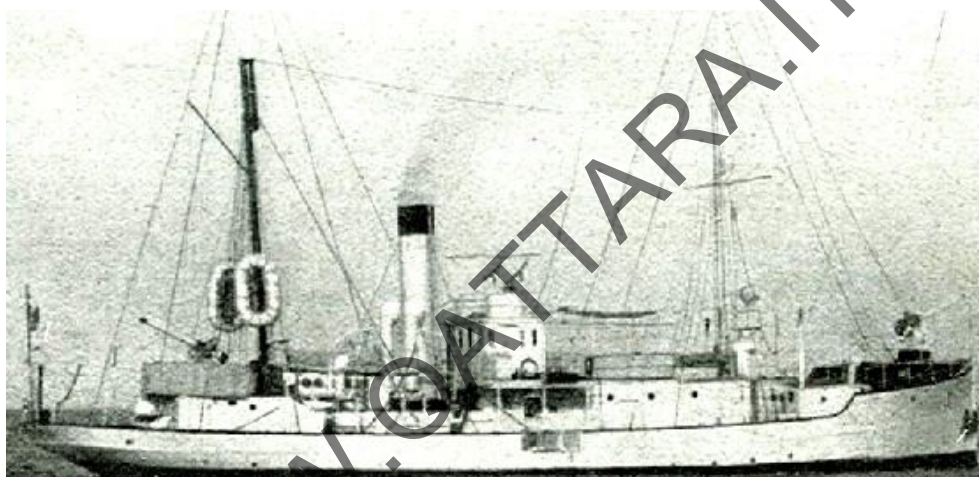
Il posamine Ostia all’inizio degli anni ’30 (da <http://www.culturanauale.it>)

¹⁹ Si veda dello stesso autore “Dal passato al presente, brandelli di storia italiana in Africa Orientale”, in <http://www.ilcornodafrika.it/st-melecapassato.pdf>

²⁰ Si vedano http://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short_name=Acerbi e <http://xoomer.virgilio.it/ramius/Militaria/avvisi-torpediniere.html>

Classificato talora anche come dragamine, l'*Ostia* era la prima unità della della classe omonima Dislocamento: 1.040 tonnellate - Velocità: 15 nodi - Equipaggio: 71 - Armamento: 2 pezzi da 102/35, 1 da 76/40, 2 da 40/56, 80 mine. In servizio nel 1927, fu impiegato nel 1933-34 anche come nave idrografica con nave *Magnaghi* con il rilevamento della Baia di Assab e della costa della Dancalia e successivamente anche come nave coloniale e nave scuola. Venne autoaffondato a Massaua l'8 aprile 1941 all'imboccatura del porto commerciale (secondo fonti britanniche, l'*Ostia* fu invece affondato da aerei della RAF, che ne causarono anche l'esplosione delle mine che aveva a bordo²¹). Nel dicembre di quello stesso anno fu recuperato dalle Autorità britanniche ed affondato in acque profonde fuori Massaua²².

Cannoniera (o Vedetta) Porto Corsini (ex peschereccio giapponese "Fumi Maru" - ex "G 15"): dislocamento: 280 tonnellate - Velocità: 10 nodi - Equipaggio: 35 - Armamento: 2 pezzi da 76/40, 2 da 13,2.



Cannoniera Porto Corsini (da. <http://www.naviearmatori.net>)

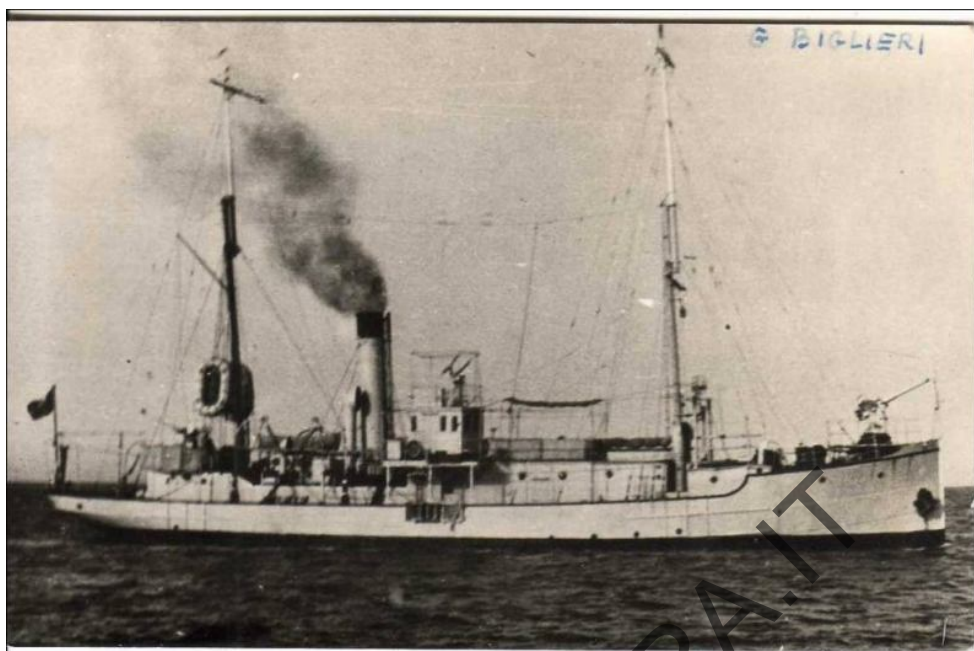
Costruita nel 1912, con scafo in acciaio, in servizio nel 1917 come dragamine, poi dal 1921 cannoniera. La sua sorte è incerta: secondo talune fonti si autoaffondò, secondo altre fu invece catturata intatta dai britannici nell'aprile 1941 nel porto di Massaua²³.

Cannoniera (o Vedetta) Giuseppe Biglieri (ex Merluzzo, ex Murena): faceva parte della classe *Pellegrino Matteucci*, composta da quattro ex pescherecci oceanici costruiti in Germania in conto riparazione danni di guerra per la alla S. A. Italiana Industria della Pesca e Sottoprodotti e varati nel 1924 (il *Merluzzo* il 2 ottobre) nei cantieri Deutsch Werft di Amburgo. Acquistato dalla Regia Marina nel 1931 e trasformato in dragamine nel 1932 col nome *Giuseppe Biglieri*, fu impiegato insieme all'unità della capoclasse come nave di supporto durante la crociera area del Decennale.

²¹ Da: Salvage Man, Naval Institute Press, 1997

²² http://www.archeologiaindustriale.it/sez_produzione_it.php?form_search_special_command=clear&content_type=nave&goto_id=415

²³ <http://xoomer.virgilio.it/ramius/Militaria/cannoniere-posamine-dragamine.html>



Cannoniera Giuseppe Biglieri (Da: <http://www.naviarmatori.net>)

Fu venduto nel 1936 a privati che lo ribattezzarono *Murena*; riacquisito dalla Regia Marina e dal 1938 classificato cannoniera²⁴. Dislocamento: 667 tonnellate - Velocità: 9 nodi - Equipaggio: 36 - Armamento: 2 pezzi da 76/40, 2 da 6,5. Autoaffondata nell'aprile 1941 nel porto di Massaua sembra sia stata recuperata dagli inglesi e riutilizzata dal Royal Naval Patrol Service come dragamine dal 1942 al 1946 con il nome HMS *Biglieri*²⁵ ed il pennant number FY.1860²⁶.

MAS 204, 206, 210, 213 e 216. Questi MAS formavano la XXI^a Flottiglia ed erano tutti del tipo Baglietto 12 t., con dislocamento 13,9 tonnellate, velocità 24 nodi, equipaggio di 8 fra ufficiali e marinai, armamento (convertibile) di 1 pezzo da 65 mm, 2 lanciasiluri da 450, 1 scaricabombe antisommersibili. Tutti e cinque entrarono in servizio nel 1918 e si autoaffondarono in porto a Massaua nell'aprile 1941 (i Mas 206, 213 e 216 con certezza il 7 e l'8 aprile²⁷). Erano veterani della prima guerra, inviati in

²⁴ La Marina militare continua però a considerare il Biglieri come dragamine: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/almanacco/Pagine/dragamine.aspx>

²⁵ Il sito <http://www.rnpatrolservice.org.uk/forum/viewtopic.php?f=3&t=45> riporta in effetti una fotografia con un gruppo di marinai inglesi attorno ad un salvagente con la scritta "HMS Biglieri"

²⁶ <http://newsarch.rootsweb.com/th/read/Mariners/2006-12/1165348943>

²⁷ E' interessante notare che alcune fonti britanniche ([http://en.wikipedia.org/wiki/MAS_\(boat\)](http://en.wikipedia.org/wiki/MAS_(boat)) e <http://www.wrecksite.eu/wrecked-on-this-day.aspx?08/04/2011>) non citano minimamente il siluramento del *Capetown*, "Five MAS were scuttled in Massawa in the first week of April 1941 as a part of the Italian plan for the wrecking of Massawa harbor in the face of British advance. MAS 204, 206, 210, 213, and 216 were sunk in the harbor; four of the boats were in need of mechanical repairs and couldn't be evacuated" (Cinque Mas furono affondati a Massaua nella prima settimana di Aprile 1941 nell'ambito del piano italiano di autoaffondamenti nel porto di Massaua, a fronte dell'avanzata britannica. I MAS 204, 206, 210, 213 e 216 furono affondati nel porto, quattro di loro avevano bisogno di riparazioni e non poterono essere evacuati". A puro titolo di cronaca, ricordiamo che il 7 e l'8 aprile ben tre di quei Mas, il 206, il 213 ed il 216

Eritrea nel 1935 semplicemente quale naviglio ausiliario. Nel 1940 una commissione ne propose la radiazione: due erano sempre in secca, gli altri stavano a galla solo grazie a tappi con colate di cemento e non superavano i 10 nodi. Non furono però mai sostituiti, nonostante le promesse di Supermarina e non restò quindi che "arrangiarsi": quattro delle cinque unità furono rimesse in sesto, sbarcando i motori per una revisione radicale in officina e rivestendo lo scafo di rame. I vetusti MAS poterono così tornare operativi.

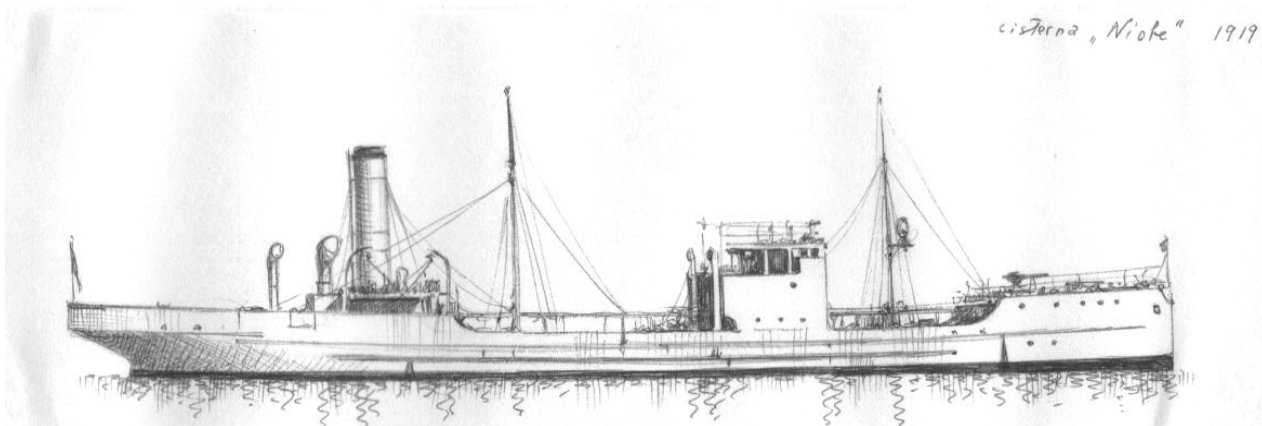


Il Mas 213, protagonista del siluramento dell'incrociatore Capetown al largo delle Dahlak, l'8 aprile 1941

Va doverosamente ricordato che è al MAS 213, al comando del Guardiamarina Valenza, che si deve il più brillante successo della nostra Marina in Mar Rosso: il siluramento, l'8 aprile 1941, dell'incrociatore *Capetown*, eseguito con un'azione che nulla ha da invidiare a quella compiuta a Premuda ventitre anni prima, e che non portò al completo successo solo a causa di un guasto meccanico sopravvenuto, che impedì ad un secondo Mas di lanciare. Il *Capetown* non fu affondato, ma venne così gravemente danneggiato da dover essere rimorchiato a Bombay per le riparazioni, dove rimase inutilizzato per oltre un anno;

Nave cisterna Niobe: (ex tedesca *Sylt*). nave cisterna nafta, costruita nel 1906 ed entrata in servizio con la Regia Marina nel 1921 in conto danni di guerra, dislocava 3.160/3.740 tonnellate, aveva una velocità di 11 nodi, un equipaggio di 62 uomini fra ufficiali, sottufficiali e comuni ed un armamento contraereo di 3 pezzi da 76/40.

attaccarono le navi inglesi e il 213 silurò il Capetown... Si veda, dello stesso Autore, "Quell'ultimo colpo d'artiglieria della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecaartiglio.pdf>



Nave cisterna Niobe (da <http://www.cherini.eu>)

Non si hanno informazioni precise né sulla data (tra il 2 e l'8 aprile 1941) né sul luogo esatto di affondamento. Alcune fonti la davano affondata nel Gubbet Mus Nefit il 15 aprile 1941²⁸, ma dalla mappa inglese il relitto è chiaramente indicato nei pressi dell'imboccatura della rada di Massaua.

Rimorchiatori Formia (ex Ciclope), San Paolo e San Giorgio: rimorchiatori di uso locale. *Formia:* Ex marina mercantile, varato nel 1908 con il nome di *Ciclope*, poi nei ranghi della Regia Marina, 188 tonnellate di stazza lorda; *San Paolo:* Classe *Sant'Antioco*, varato nel 1937 dai Cantieri Navali del Quarnaro, 192 tonnellate di stazza lorda; *San Giorgio:* Ex marina mercantile, il *San Giorgio* stazzava 90 tonnellate. Costruito nel 1899 apparteneva all'armatore Sodini di Massaua. Requisito dalla Regia Marina il 2 aprile 1940 ed iscritto nei ranghi del naviglio ausiliario dello Stato con il distintivo ottico G.43. Fu impiegato soprattutto nel servizio di dragaggio. Di tutti e tre non si hanno notizie precise circa le cause ed il luogo di affondamento. Pur essendo più probabile che si siano autoaffondati a Massaua, non è comunque da escludere che nell'imminenza dell'attacco finale inglese alla città, si siano spostati a Dahlak Kebir e lì si siano autoaffondati.²⁹

Veniamo al naviglio mercantile.

Piroscafo Adua: mercantile da carico, varato nel 1922, fino al 1937 della compagnia armatrice Flotte Riunite Florio-Citra, Genoa e successivamente del Lloyd Triestino. Balzato alle cronache per aver trasportato parte dell'obelisco (stela) di Axum, sbarcandola a Napoli il 27 marzo 1937. Di 3568 tonnellate di stazza lorda, risulta autoaffondato a Massaua alle 02.45 (o alle 20.45 per altra fonte³⁰) del 3 aprile 1941 a poche decine di metri ad occidente del ponte-diga che collega l'isola di Taulud con quella di Massaua. Fu successivamente recuperato ed utilizzato dai britannici. Demolito nel 1951.

²⁸ <http://oceania.pbworks.com/w/page/8465160/Italian-auxiliary-ships>

²⁹ Cfr. "Le operazioni in Africa Orientale", di Lupinacci e Cocchia, USMM, 1961, <http://xoomer.virgilio.it/ramius/Militaria/rimorchiatori-bette.html> e "Dahlac, cinque relitti quasi sconosciuti", di Andrea Ghisotti

³⁰ Navi mercantili perdute, USMM, 1977, pag. 19

Cisterna Antonia C.: petroliera, costruita e varata nel 1921 nel cantiere Sparrow Point nel Maryland per la compagnia Lux Navigation Co. Ltd., London, con il nome di *Emile Deutsch De la Meurthe*, fu acquistata nel febbraio 1930 dalla società norvegese Jørgen P. Jensen di Arendal, diventando *Gundine*³¹.



Nave cisterna Antonia C. (da: <http://www.naviearmatori.net>)

Nell'aprile del 1939 passò alla Società armatrice Carlo Cameli di Genova, ribattezzata *Antonia C.*. 5877 tonnellate di stazza lorda. Requisita dalla Regia Marina l'8 febbraio 1941 ed iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato. Autoaffondata il 6 aprile 1941, recuperata e demolita nel 1951.

Motonave Arabia: mercantile da carico. Varata nel 1926 dal cantiere Tecnico Triestino per il Lloyd Sabauda Soc. Anon. Per Azioni (Società Marittima Italiana), Genova.

Acquistata dal Lloyd Triestino nel 1932. 5.943 tonnellate di stazza lorda, velocità 1,5 nodi. Autoaffondato a Massaua il 4 aprile 1941.

Sembra sia stata recuperata dagli inglesi l'11 agosto dello stesso anno e, ribattezzata *Arabia II*, usata come deposito galleggiante di carbone. Finì affondata per naufragio in Mar Rosso il 24 agosto 1943³².

³¹ <http://www.skipet.no/fleetlister/lister/188.doc>

³² <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?147911>



Motonave Arabia (da: <http://www.naviearmatori.net>)

Piroscafo Brenta: mercantile da carico.



Piroscafo Brenta (foto: John H. Marsh - Maritime Research Centre di Capetown)

Varato nel 1920 per la società armatrice Navigazione Libera Triestina Soc. Anon, Trieste, passò nel 1937 al Lloyd Triestino. 5.400 tonnellate di stazza lorda. Autoaffondato nel porto di Massaua il 4 aprile 1941. Recuperato e demolito nel 1951.

Cisterna Clelia Campanella: costruita e varata nel 1917 per la Baltimore Shipbuilding Corp. con il nome di *Holden Evans*.

Acquistata nel 1930 dall'armatore Tito Campanella di Genova e ribattezzata *Clelia Campanella*. Stazzava 3.245 tonnellate, con una velocità 10 nodi. Già utilizzata

durante la guerra di Spagna³³, fu nuovamente requisita dalla Regia Marina l'8 dicembre 1940 ed iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato. Autoaffondatasi nel porto di Massaua l'8 aprile 1941, recuperata nel 1942 dagli inglesi e da loro riutilizzata prima per il MOWT (Ministry of War Transport) con il nome di *Empire Prize*, quindi ceduta nel 1946 alla Anglo-Saxon Petroleum (Shell) Co. Ltd., assumendo il nome di *Bankivia*.

Risulta demolita nell'ottobre 1949 ad Hong Kong³⁴.



La cisterna americana *Holden Evans*, poi *Clelia Campanella* ormeggiata a Tampa in una foto del '23
(da: <http://www.helderline.nl>)

Piroscafo Colombo³⁵: nave passeggeri. Lunghezza 157,88 metri, larghezza 19,50 - Propulsione a due eliche, velocità 16 nodi, 11.170 tonnellate di stazza lorda (12.087 dopo i lavori del 1921). Costruito nel 1915 dai cantieri inglesi della Palmers Co., Ltd. di Jarrow-on-Tyne per conto della Compagnia Sicula - Americana di Messina, con il nome di *San Gennaro*, venne da questa utilizzato come cargo per il trasporto di agrumi e merci varie soprattutto verso gli Stati Uniti. Nel 1921 la compagnia fu assorbita dalla Navigazione Generale Italiana che lo convertì in nave passeggeri,

³³ Definita anche "pirocisterna". Cfr.: <http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=19015&mode=linear>

³⁴ [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Empire_ships_\(P\)#Empire_Prize](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Empire_ships_(P)#Empire_Prize) e <http://www.helderline.nl/tanker/1247/empire+prize/>

³⁵ Per una interessante e dettagliata descrizione della nave, si veda il sito www.ludovicomosca.com/2010/06/piroscafi/

dotandolo di alloggiamenti per 100 posti in prima classe, 700 in seconda e 2.000 in terza e ribattezzandolo *Colombo*.

Nel 1932 la N.G.I. si fuse con altre compagnie di navigazione per formare la nuova Società Italia di Navigazione ed i suoi piroscafi passarono, insieme al *Colombo*, sotto le insegne della nuova società. Fu destinato, insieme ai piroscafi *Orazio* e *Virgilio*, ai viaggi di linea Genova - Centro America e Pacifico sudamericano. Nel 1937 passò al Lloyd Triestino.



Piroscafo Colombo (<http://www.naviearmatori.net>)

Anche sulla fine del *Colombo* non vi era certezza, essendovi tre distinte versioni: la prima affermava che l'8 aprile 1941 la nave si autoaffondò nella rada di Massaua per evitare di essere catturata dagli inglesi³⁶; la seconda sosteneva che, trovandosi la nave al largo della costa eritrea diretta a Massaua carica di rifornimenti militari, giunta in vista del porto fu intercettata da aerosiluranti della RAF: colpita più volte da bombe e siluri, affondò in acque basse, per essere in seguito riportata a galla nel 1948 e demolita tra il 1949 ed il 1951; dalla terza versione risulterebbe invece che la nave al momento dell'entrata in guerra dell'Italia si trovasse nel porto di una nazione neutrale, probabilmente in Spagna, ove restò sino alla fine del conflitto per essere poi consegnata ad uno stato alleato.

³⁶ Cfr. www.trentoincina.it/dbmerca2.php?short_name=Colombo

La mappa inglese sopra riportata taglia a questo punto la testa al toro, privando di qualsiasi attendibilità la seconda e la terza versione. Dal 1946 la nave non risulta più iscritta negli elenchi della Società Italia di Navigazione e neppure nel Registro Navale italiano³⁷.

Piroscafo Impero: trasporto costiero, Società armatrice G. Armano di Asmara, varato nel 1901, 488 tonnellate di stazza lorda. Requisito dalla Regia Marina il 16 maggio 1940 e, con il distintivo ottico *F.25*, iscritto il successivo 1° giugno nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato³⁸, autoaffondato il 4 aprile 1941.

Non si hanno notizie circa la sorte del relitto

Piroscafo Moncalieri: mercantile da carico, varato nel 1918 con il nome di War Linnet nei cantieri Craig, Taylor & Co Ltd, Stockton per il governo inglese³⁹, acquistato nel 1919 dal Lloyd Sabauda e ribattezzato Moncalieri, poi acquistato dalla Società armatrice Italia Line ed infine, nel 1934, acquisito dal Lloyd Triestino.

Di 5267 tonnellate di stazza lorda, risulta autoaffondato il 4 aprile, sempre a Massaua, dopo essere stato danneggiato da bombe di aerei della *HMS Formidable* il 13 febbraio 1941. Per altre fonti è invece affondato a Massaua a seguito attacco aereo il 10 aprile di quello stesso anno.

Sembra sia stato successivamente recuperato dagli inglesi, ma non si hanno altre notizie sulla sua sorte successiva.

Cisterna Riva Ligure: petroliera. Società armatrice Barbagelata, varata nel 1906, 2.136 tonnellate di stazza lorda.

Requisita dalla Regia Marina l'8 febbraio 1941 ed iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato, si autoaffondò il 6 aprile, ma non si è trovata documentazione sul luogo. La mappa britannica non riporta alcun relitto con questo nome.

Sembra sia stata recuperata dagli inglesi e demolita nel dopoguerra.

Piroscafo Romolo Gessi (ex *Alberto Treves*, ribattezzato nel 1940 a causa delle leggi razziali): Mercantile da carico, Società armatrice Lloyd Triestino, 5145 tonnellate di stazza lorda, varato nel 1917, autoaffondato il 4 aprile 1941 in località ignota.

Risulta recuperato e demolito nel 1951.

Piroscafo Tripolitania: nave passeggeri e da carico. Società Armatrice: Lloyd Triestino, varato nel 1918, 2722 tonnellate di stazza lorda, autoaffondato il 6 aprile 1941 nel porto di Massaua (secondo altre fonti nelle isole Dahlak⁴⁰).

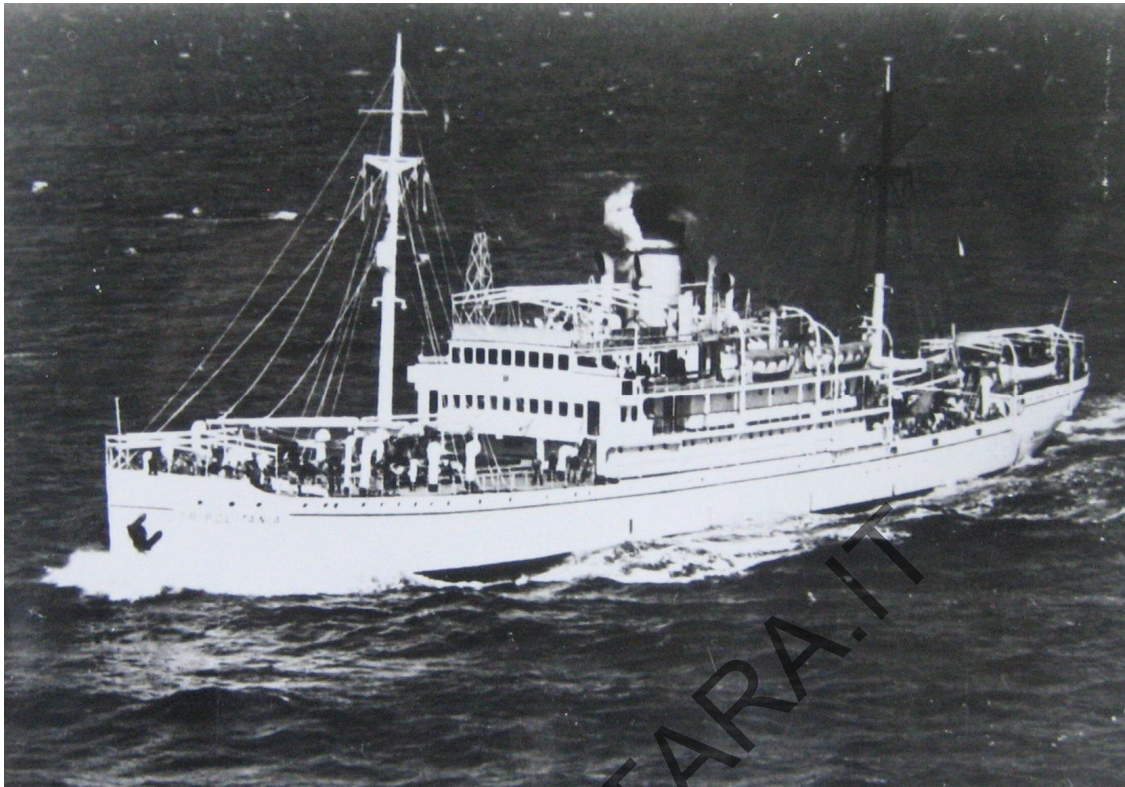
Anche per il *Tripolitania* non si hanno informazioni sul luogo di affondamento. Recuperata dagli inglesi e utilizzata fino al 31 ottobre 1946 come deposito galleggiante e quindi, fino al 12 gennaio 1949, come nave caserma, venne resa al Lloyd Triestino nel gennaio 1949.

³⁷ Fonte: www.agenziabozzo.it. In disuso dal 1949, secondo il sito www.favara.biz/cognomi/navi_viaggio.htm

³⁸ Secondo altre fonti, l'Impero era già stato iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario anche nel 1925.

³⁹ <http://www.ellisland.org/shipping/Formatship.asp?shipid=3950>

⁴⁰ A. Ghisotti, "Dahlac, cinque relitti quasi sconosciuti"



Piroscalo Tripolitania (da: <http://www.naviearmatori.net>)

Piroscalo Vesuvio: Mercantile da carico, Società armatrice Nova Genuensis (Gruppo Ravano), varato nel 1914, 5.430 tonnellate di stazza lorda, autoaffondato nel porto di Massaua il 4 aprile 1941 all'imboccatura della rada meridionale. Sembra sia stato recuperato dagli inglesi e demolito in Italia nell'aprile 1953.

Piroscalo XXIII Marzo: Mercantile da carico, Società armatrice Coop. Garibaldi, varato nel 1927, 5006 tonnellate di stazza lorda, autoaffondato il 4 aprile 1941, all'imboccatura del porto militare. Recuperato e demolito nel 1951.

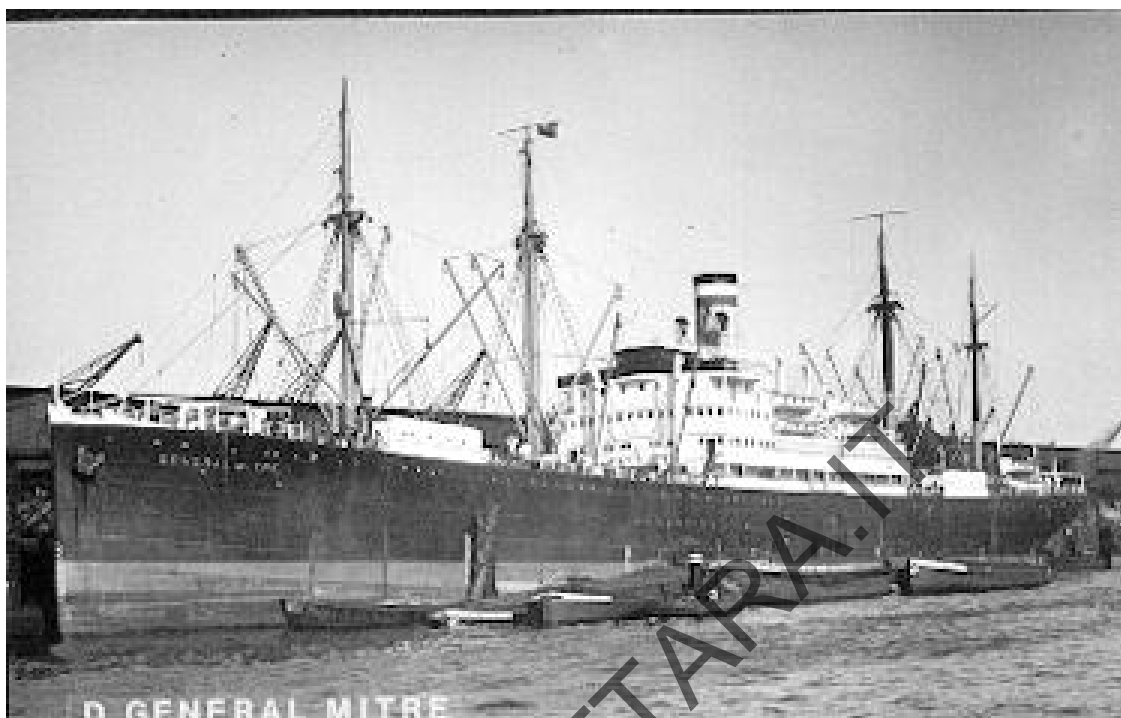
Pontone gru: la mappa del porto di Massaua redatta dagli inglesi nel 1942 riporta come relitto anche un pontone gru ("Crane") di cui non abbiamo purtroppo alcuna informazione. Anche una fonte francese accenna all'autoaffondamento di un pontone gru ("saborder une grande grue flottante") nel porto di Massaua⁴¹.

Alcune fonti⁴² riportano tra le navi presenti ed autoaffondatesi a Massaua anche altre due navi italiane. La prima era il piroscafo ***Sannio*** (ex ***General Mitre***). Varato il 26 novembre 1920 nei cantieri Vulcan di Vegesack, stazzava 9891 tonnellate ed era lungo 143 m. Utilizzato dalla compagnia tedesca Artus sulle rotte per il Sud America, fu acquistato dal Lloyd Triestino nel 1937. Non abbiamo trovato alcuna conferma,

⁴¹ <http://www.1940lafrancecontinue.org/forum/viewtopic.php?t=220&start=150&sid=6eeab99b5183344593a4d91751d58695>

⁴² <http://www.casinadeicapitani.net/archivio>

mentre ci risulta più attendibile l'ipotesi che si sia invece autoaffondato ad Assab nell'aprile 1941 e successivamente recuperato e quindi demolito a Genova nel 1950⁴³.



Il Sannio, ancora col suo vecchio nome di General Mitre (<http://www.schiffe-maxim.de>)

La seconda era il piroscafo **Gerarchia** (ex **Pietro Gori**) appartenente alla Soc. An. Cooperativa Garibaldi (in origine il nome di questo piroscafo era di un anarchico livornese, Pietro Gori, un nome che dopo l'avvento del fascismo non poteva più essere accettato. Di qui il cambio in **Gerarchia**, un nome che era agli antipodi del filone anarchico a cui apparteneva la figura politica di Gori). Alla data dell'entrata in guerra, essendo in navigazione dall'Argentina diretto a Genova con un carico di grano, si rifugiò nelle isole di Capo Verde, dove rimase fino alla fine della guerra⁴⁴.

A Massaua erano rimasti anche sei mercantili tedeschi. Tutti si autoaffondarono tra il 4 ed l'8 aprile 1941.

Piroscafo Crefeld⁴⁵: Nave passeggeri, utilizzata sulle rotte atlantiche verso il Canada e l'Argentina fino agli anni '30 del secolo scorso. Società armatrice Norddeutscher Lloyd, varato il 23 dicembre 1921⁴⁶, 9573 tonnellate di stazza lorda, parzialmente demolito a Massaua nel dopoguerra.

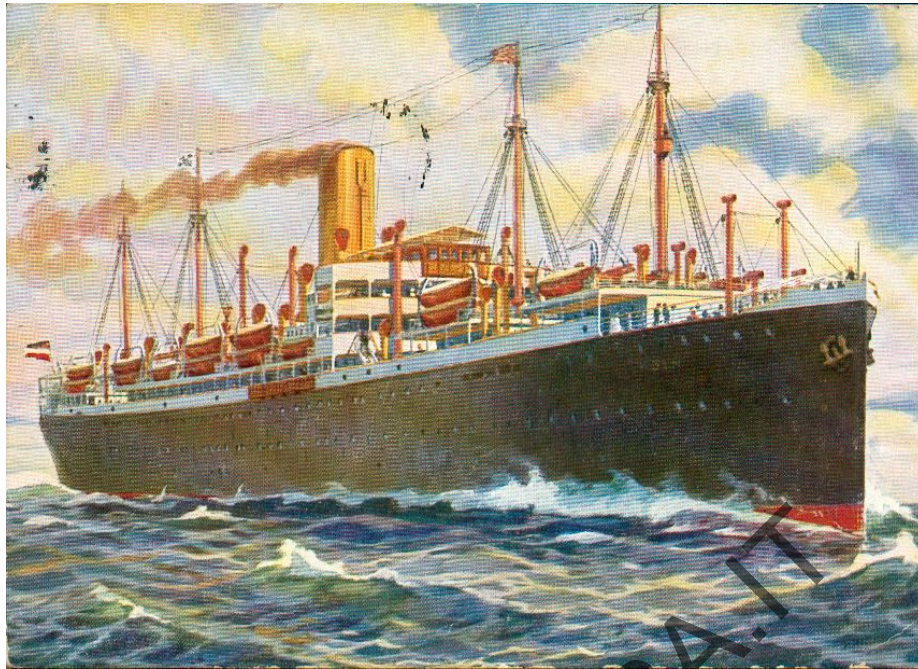
Quanto rimane del relitto è ancora visibile all'imbocco del porto commerciale.

⁴³ <http://www.schiffe-maxim.de/Mitre.htm>. Per altre fonti, invece fu demolito ad Assab nel 1951 (Le Operazioni in A.O.I. USMM 1961, Appendice I e <http://www.theshipslist.com/ships/lines/italia.htm>)

⁴⁴ <http://www.xmasgrupsom.com/public/index.php?showtopic=4180>

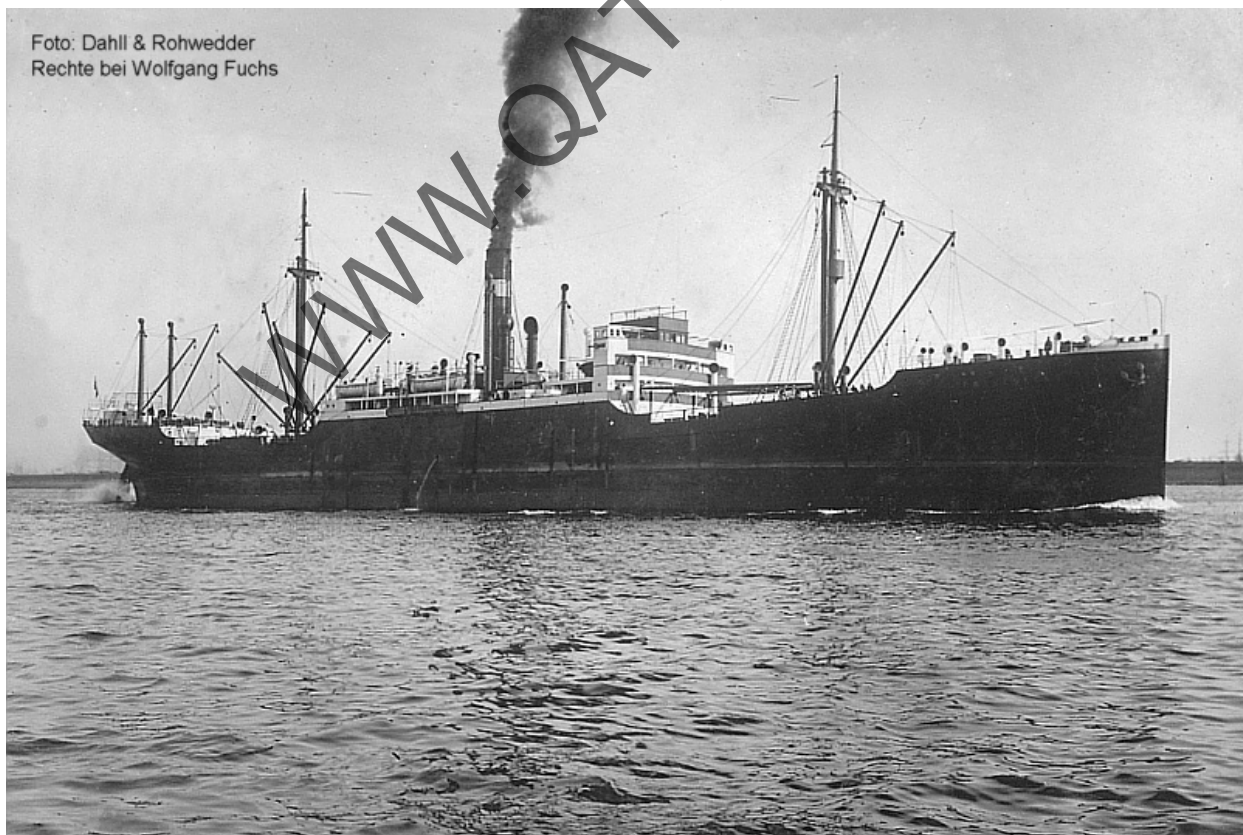
⁴⁵ Il nome esatto è Crefeld, come riporta tra l'altro <http://www.schiffe-maxim.de/crefeld.htm>, e non Krefeld

⁴⁶ L'anno del varo viene indicato nel 1922 da http://www.norwayheritage.com/p_shiplist.asp?co=ndlaa e <http://www.theshipslist.com/ships/lines/nglloyd.html>,



Il piroscafo Crefeld (<http://www.schiffe-maxim.de>)

Piroscafo Frauenfels: Società armatrice Hansa, varato nel 1920, 7487 tonnellate di stazza lorda. Autoaffondato in data imprecisata (probabilmente il 4 aprile, come tutte



Piroscafo Frauenfels (<http://www.ddghansa-shipsphotos.de>)

le altre unità tedesche) all'imboccatura della rada meridionale, fu recuperato dagli inglesi, riutilizzato con il nome di *Empire Niger* dal 14 ottobre 1942 (gestito per il MOWT dalla British India SN), in servizio temporaneo anche come trasporto truppe da sbarco (LSI – Landing Ship Infantry). Nel dopoguerra fu ceduta ad una serie di compagnie di navigazione indiane e cinesi, per essere infine demolita ad Hong Kong nel dicembre 1963⁴⁷.

Piroscafo Gera⁴⁸: Costruito dai cantieri Blohm & Voss, Hamburg per la Società armatrice Hamburg-Amerika Linie⁴⁹, fu varato nel 1923, 5165 tonnellate di stazza lorda.



Il piroscafo Gera, nel dopoguerra, con le insegne della Pan Ocean
(<http://www.shipwrecksofegypt.com>)

Recuperato l'8 settembre 1942 e riutilizzato dal MOWT con il nome di *Empire Indus*, fu danneggiato prima da un incendio e trainato dal rimorchiatore *Mantola* a Karachi il 13 maggio 1943 per le riparazioni, quindi subì nuovi gravi danni per l'esplosione della *Fort Stikine* il 13 aprile 1944 a Bombay, dove rimase in cantiere fino a novembre o dicembre 1945. Risulta affondato nell'aprile 1958 sotto bandiera panamense⁵⁰.

⁴⁷ Nel 1948 l'ex *Frauenfels* fu ceduto all' Oceanic Navigation Co Ltd. Di Calcutta e ribattezzato *Belapur*. Poi, nel 1951 passò prima alla Pang Kwok Sui di Hong Kong, poi alla Keyston Shipping Co, sempre di Hong Kong, con il nome di *Snowdon Hill* (1955) e quindi alla Canadian Fir Steamship Co di Hong Kong, rinominata *Canadian Fir*. Finalmente nel 1958 fu venduta al Governo cinese, che la chiamò *Nan Hai 141*.

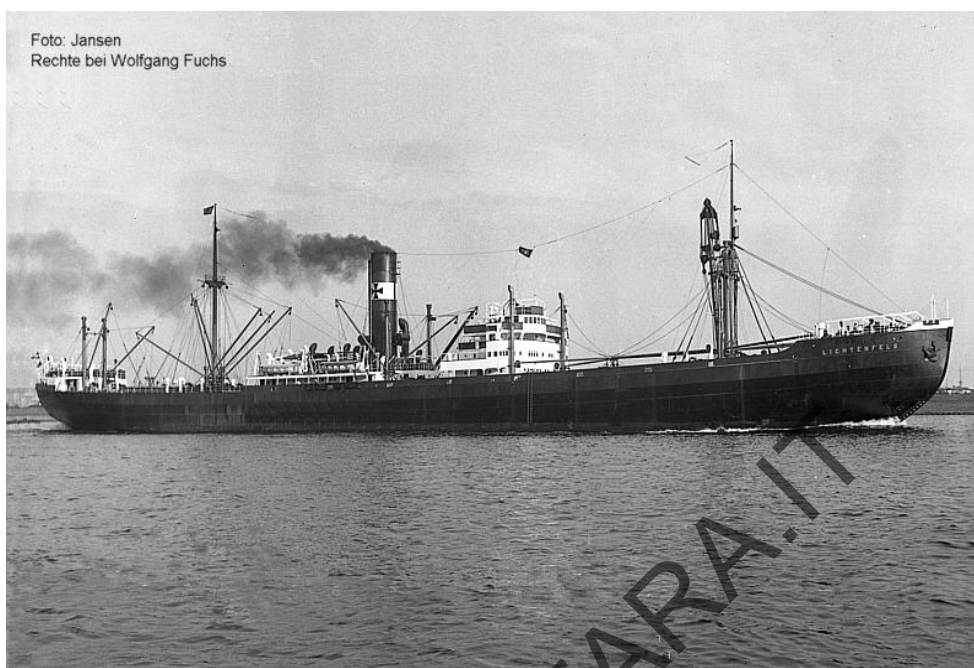
(da: [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Empire_ships_\(N\)#Empire_Niger](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Empire_ships_(N)#Empire_Niger))

⁴⁸ Il sito inglese <http://books.stonebooks.com/record/1002711/> non cita il Gera, mentre indica una nave dal nome Gorn

⁴⁹ Nota anche come HAPAG (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktien-Gesellschaft)

⁵⁰ Nel 1946 risulta venduto alla Arden Hall Steamship Co di Città del Capo e rinominato *Bosveld* nel 1947. Nel 1948 fu ceduto alla Pan Ocean Navigation Co. di Panama che lo chiamò *Pan Ocean*. Risulta affondato il 6 aprile 1958 a circa 160 miglia a NW di Alessandria d'Egitto, in posizione stimata (33°15'N 27°55'E / 33.25°N 27.917°E / 33.25; 27.917)

Piroscafo *Lichtenfels*: Società armatrice Hansa, varato nel 1929, 7566 tonnellate di stazza lorda, lunghezza 160,45 m.



Piroscafo Lichtenfels (<http://www.ddghansa-shipsphotos.de>)

Mercantile da carico e passeggeri. Il 1° aprile 1941 partì da Massaua, tentando di arrivare in Oceano Indiano, ma il giorno successivo, in seguito all'affondamento del *Bertrand Rickmers*, Marisupao lo fece rientrare a Massaua.

Il *Lichtenfels* si autoaffondò il 4 aprile, fu recuperato e demolito sul posto nel 1950⁵¹.

Piroscafo *Liebfels*: Costruito nei cantieri Weser di Brema per la Società armatrice Hansa Line, varato nel 1921 e completato nel 1922, 6318 tonnellate di stazza lorda, risulta autoaffondato il 4 aprile 1941.

Recuperato e riutilizzato dagli inglesi col nome di *Empire Nile* dal 13 novembre 1942 (gestito per il MOWT dalla British India SN).

Ceduta nel dopoguerra ad armatore cinese di Hong Kong, risulta essere stato in servizio fino al 1981⁵².

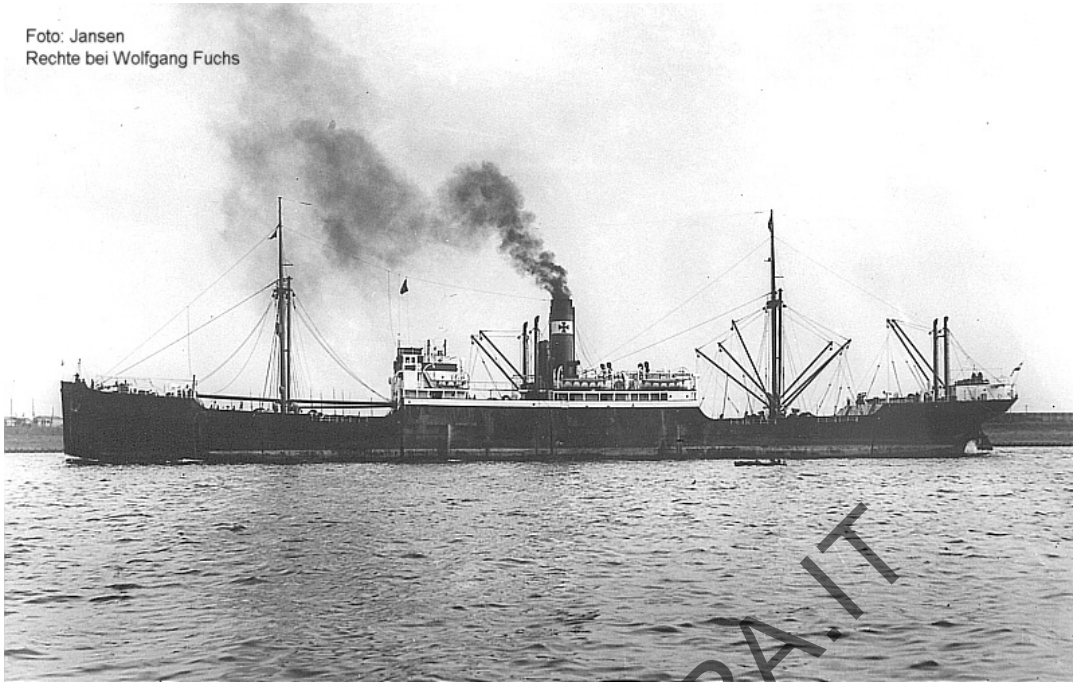
(Da: [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Empire_ships_\(I%E2%80%93J\)#Empire_Indus](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Empire_ships_(I%E2%80%93J)#Empire_Indus))

⁵¹ Sul sito <http://www.ddghansa-shipsphotos.de/lichtenfels200.htm> vi sono alcune foto molto interessanti del periodo in cui la nave fu bloccata a Massaua

⁵² Il *Liebfels* ebbe davvero una lunga vita. Nel dopoguerra fu via via venduto all'Oceanic Navigation Co. di Calcutta e rinominato *Alipur* (1947), alla Dah Loh Navigation Co. di Hong Kong, assumendo il nome di *Dah Kiang* (1948), alla Great China Steamship & Industrial Co. di Panama, ribattezzato *El Grande* (1951) ed infine al Governo cinese che la chiamò prima *Ho Ping I* e, nel 1967, *Shen Li*. Ufficialmente fu cancellata dai registri navali nel 1977, ma fu vista ancora a Shanghai nel 1979, con il nuovo nome di *Zhan Dou 75*, anche se era ancora visibile quello precedente di *Shen Li*.

(Da: [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Empire_ships_\(N\)#Empire_Nile](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Empire_ships_(N)#Empire_Nile))

Foto: Jansen
Rechte bei Wolfgang Fuchs



Piroscapo Liebenfels (<http://www.ddghansa-shipsphotos.de>)

Piroscapo Olivia⁵³: Di 7885 tonnellate di stazza lorda. Ordinato durante la prima guerra mondiale, fu varato soltanto nel 1921 nei cantieri Bremer Vulkan AG, Vegesack per la Società armatrice Hamburg-Amerika Linie, passò dal 1926 alla Hugo Stinnes Line. Autoaffondato a Massaua il 3 aprile 1941, risulta demolito sul posto nel 1951.

Il cimitero di Dahlak Kebir

Come avevamo accennato all'inizio di queste note, l'ammiraglio Bonetti, nell'imminenza dell'attacco finale inglese a Massaua aveva dato disposizioni affinché una parte delle unità presenti nel porto della città si spostasse a Dahlak Kebir (più esattamente nel grande golfo interno dell'isola, il Gubbet Mus Nefit, al quale si poteva accedere attraverso due stretti canali naturali, delimitati ad oriente dall'isola di Nokra), dove erano presenti altre navi, e lì si autoaffondasse per evitare di cadere in mano del nemico.

Se a Massaua vi fu confusione nelle operazioni di autoaffondamento, a Dahlak Kebir la confusione fu ancora maggiore, tanto che è difficile stabilire tutt'oggi i luoghi esatti di affondamento e persino la sorte di talune unità.

Le unità militari di cui si hanno notizie e che si autoaffondarono nel Gubbet Mus Nefit, il grande golfo all'interno dell'isola di Dahlak Kebir, il cui accesso è parzialmente chiuso dall'isola di Nokra, furono soltanto unità ausiliarie.

Rimorchiatori Ausonia, Malamocco, Oneglia,, Panaria, Pirano e Porto Venere:

⁵³ Varie fonti riportano il nome *Oliva*



Il rimorchiatore *Porto Venere* (da. <http://xoomer.virgilio.it>)

Tra queste unità ausiliarie, vi erano senz'altro il rimorchiatore d'alto mare *Ausonia* ed i rimorchiatori d'uso locale *Malamocco*, *Oneglia*, *Panaria*, *Pirano* e *Porto Venere*⁵⁴.

Alcune fonti danno per autoaffondati nelle acque interne tra le isole di Nokra e di Dahlak Kebir anche i rimorchiatori *Formia*, *San Paolo* e *San Giorgio*, di cui abbiamo però accennato trattando delle unità affondate a Massaua.

Una fonte qualificata dà per autoaffondata a Dahlak Kebir anche la nave trasporto carbone e nafta *Bronte*: l'informazione è però errata, in quanto l'unità, allo scoppio della guerra si trovò bloccata a Bandar Shahpur (ora Bandar Khomeini, importante porto petrolifero iraniano nel golfo Persico, non lontano dal confine con il Kuwait) e fu catturata dalle truppe inglesi nell'agosto 1941⁵⁵.

⁵⁴ *Ausonia*: dislocamento: 470 tonnellate - Velocità: 10 nodi - Equipaggio: ? - Armamento: ? - Storia: in servizio nel 1920; autoaffondato nell'aprile 1941 all'ancoraggio presso l'isola di Nokra in Mar Rosso; *Malamocco*: Classe *Albenga* da 180 tonnellate; *Oneglia*: ex mercantile *Virginia* - Dislocamento: 30 tonnellate - Velocità: 6 nodi - Equipaggio: ? - Armamento: ? - Storia: costruito in Olanda nel 1931; acquistato nel 1936; abbandonato nell'aprile 1941 all'ancoraggio dell'isola di Nokra; *Panaria*: ex mercantile *Mario* - Dislocamento: 100 tonnellate - Velocità: 8 nodi - Equipaggio: ? - Armamento: ? - Storia: costruito nel 1930; acquistato nel 1936; autoaffondato nell'aprile 1941 all'ancoraggio presso l'isola di Nokra; *Pirano*: ex mercantile *Italia* - Dislocamento: 40 tonnellate - Velocità: 6,5 nodi - Equipaggio: ? - Armamento: ? - Storia: costruito nel 1919; in servizio nel 1935; abbandonato nell'aprile 1941 all'ancoraggio dell'isola di Nokra; *Porto Venere*: classe *Porto Pisano*, prima serie - Dislocamento: 268 tonnellate - Velocità: 11 nodi - Equipaggio: ? - Armamento: 1 pezzo da 76/40 - Storia: in servizio nel 1937; autoaffondato nell'aprile 1941 all'ancoraggio presso l'isola di Nokra

⁵⁵ La fonte è "Navi mercantili perdute" dell'USMM. Assieme alla *Bronte* (entrata in servizio nel lontano 1906, dislocava 9490 tsl., velocità massima di 14,5 nodi, equipaggio di 121 uomini fra ufficiali, sottufficiali e comuni. Era armata con 4 pezzi da 57/43. Riutilizzata nel 1942 col nome di *Empire Peri* dal MOWT, nel 1946 fu adibita a serbatoio d'acqua galleggiante a Bombay, ed infine demolita localmente nel 1947). Gli inglesi catturarono il 25 agosto 1941 anche la *Sebastiano Caboto* del Lloyd Triestino (5225 tsl/1919), riutilizzata dal MOWT col nome di *Empire Kohinoor* e cinque navi tedesche della Hansa Linie, impadronendosi inoltre del porto di Bandar Shahpur, della raffineria di Abadan e della base navale di Khorramshahr.

E' probabilmente dell'*Ausonia* il relitto, spezzato in tre tronconi, che giace su un fondale di 15-20 metri in una stretta insenatura del Gubbet Mus Nefit.

Facilmente osservabile anche dagli snorkellisti, almeno a quelli che hanno avuto informazioni sul luogo esatto dove giace il relitto, nel troncone più grande, quello dove si trovava la sala macchine con la sua grande caldaia, ospita, tra gli altri, una numerosissima colonia di grossi saraghi tropicali.

Il naviglio mercantile che risulta autoaffondato comprende le navi passeggeri *Urania*, *Nazario Sauro* e *Giuseppe Mazzini*, il cargo *Capitano Bottego* e le navi cisterna *Giove* e *Prometeo*.

Piroscafo Urania

Torneremo più approfonditamente su questa nave nello specifico articolo che tratterà dei relitti ancora esistenti alle Dahlak.



Piroscafo Urania (da: <http://www.viaggiphoto.it>)

Varata con il nome di *Hungaria* per conto del Lloyd austriaco e rimasta in arsenale sino alla fine della prima guerra mondiale, fu ceduta nel 1923 alla Marittima Italiana di Genova e ribattezzata con il nome di *Genova*. Nel 1932 la compagnia marittima genovese fu acquisita dal Lloyd Triestino e la nave cambiò quindi proprietario e anche nome assumendo quello di *Urania*.

L'*Urania* come tante altre navi italiane rimaste bloccate in Mar Rosso, allo scoppio delle ostilità; il 10 giugno 1940 quando l'Eritrea stava per cadere in mano inglesi, si rifugiò nel mare interno della Grande Dahlak, dove si autoaffondò il 3 aprile 1941.

Il relitto giace semisommerso sulla fiancata sinistra su un fondale di 20-25 metri ed ospita sulle sovrastrutture che ancora emergono dall'acqua colonie di gabbiani e, all'interno del suo scafo, almeno un paio di grosse e curiose cernie giganti.

Piroscafo <i>Urania</i>	
Cantiere	San Rocco di Muggia. Impostata 3 luglio 1913, varo 11 marzo 1914, consegna 30 settembre 1916
Armatore	Lloyd Austriaco (1916), Marittima Italiana (1923), Lloyd Triestino (1932)
Dislocamento	7099 t
Dimensioni	Lunghezza 125 (121,3)m, larghezza 16 (15,6) m, immersione 7 m
Apparato motore	2 macchine alternative a triplice espansione, alimentate da 5 caldaie a combustione liquida, 4600 cavalli, 2 eliche
Velocità	14 nodi
Sistemazioni passeggeri	All'origine, 133 posti in prima classe e 46 in seconda. Nel 1932, 60 posti di prima classe, 139 in seconda e 200 in terza classe.

Accanto all'*Urania* vi è anche il relitto, appoggiato per chiglia sul fondale, di un mercantile non identificato di nazionalità sconosciuta.

La loro posizione è 15°39'35"N-40°00'23"E



*Un disegno del relitto dell'Urania come si trova oggi nel Gubbet Mus Nefit
(da "La Compagnia del Mar Rosso")*

Piroscafo Nazario Sauro

Anche del Nazario Sauro torneremo a parlarne più diffusamente nelle note dedicate ai relitti delle Dahlak.

Originariamente allestito come piroscafo da carico ma subito trasformato in nave trasporto passeggeri ed emigranti per conto della società armatrice Transatlantica Italiana, fece il suo viaggio inaugurale nel mese di febbraio 1924 da Genova verso il Mar de la Plata alla guida del capitano Canepa, ma ormai queste navi erano ben poco competitive rispetto ai nuovi transatlantici della Navigazione Generale Italiana e del Lloyd Sabaudò, decisamente più veloci e confortevoli



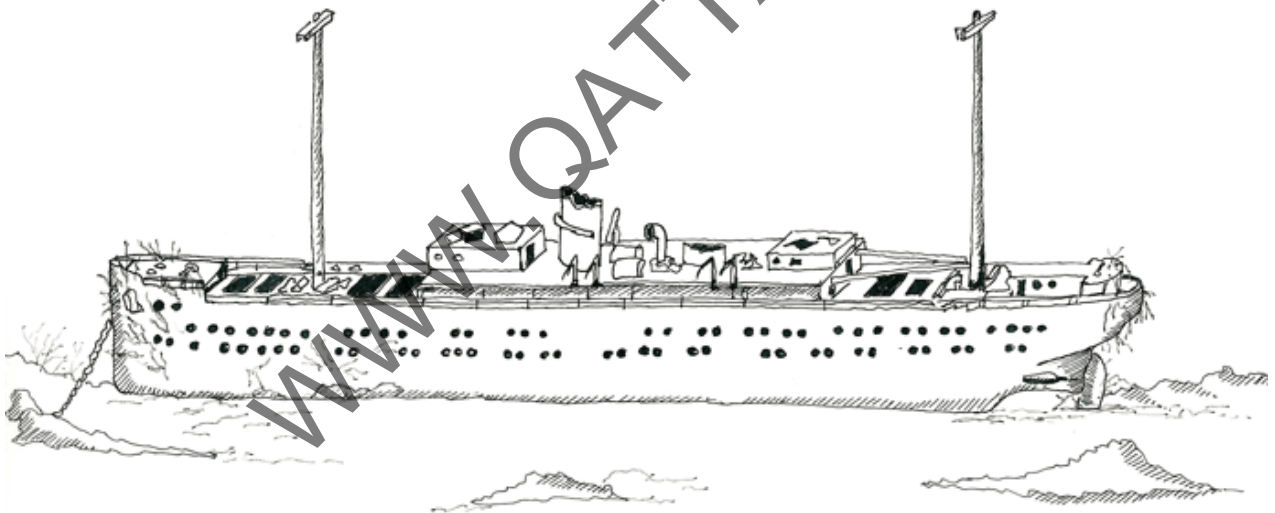
Il Nazario Sauro in navigazione nella prima metà degli Anni '30

Alla fine del 1927 il *Nazario Sauro* venne messo in disarmo dove rimase fino al 1934 quando passò alla Tirrenia che ne modificò le sistemazioni interne, riducendo i posti in terza classe a 576 e destinando la nave alle rotte della Somalia Italiana con scalo a Massaua dove venne utilizzata durante la campagna etiopica, per trasporto materiali e truppe.

Il primo gennaio 1937 passò definitivamente al Lloyd Triestino che la pitturò di bianco, come consuetudine per le navi della compagnia triestina. Insieme a tanti altri piroscafi mercantili e passeggeri, anche la *Nazario Sauro* si trovò bloccata in Mar Rosso il 10 giugno 1940 allo scoppio della guerra. Rimase in disarmo a Massaua fino all'aprile dell'anno successivo, quando l'Eritrea stava per cadere in mano agli inglesi.

Piroscafo Nazario Sauro	
Cantiere	Ansaldo di Sestri Ponente, Allestimento 1919, Varo 14 maggio 1921, Consegna 1 febbraio 1924
Armatore	Transatlantica Italiana (1919), Tirrenia (1934), Lloyd Triestino (1937)
Dislocamento	8150 t.
Dimensioni	Lunghezza: 136 (132,65), Larghezza: 16,06, Immersione: 8,22
Apparato motore	sei caldaie, due gruppi di tre turbine, 10800 cavalli, 2 eliche,
Velocità	15,5 nodi
Equipaggio	197 tra ufficiali e marinai
Sistemazioni passeggeri	80 in prima classe, 48 in seconda e 1109 (576 dal 1934) in terza classe ("classe emigranti")

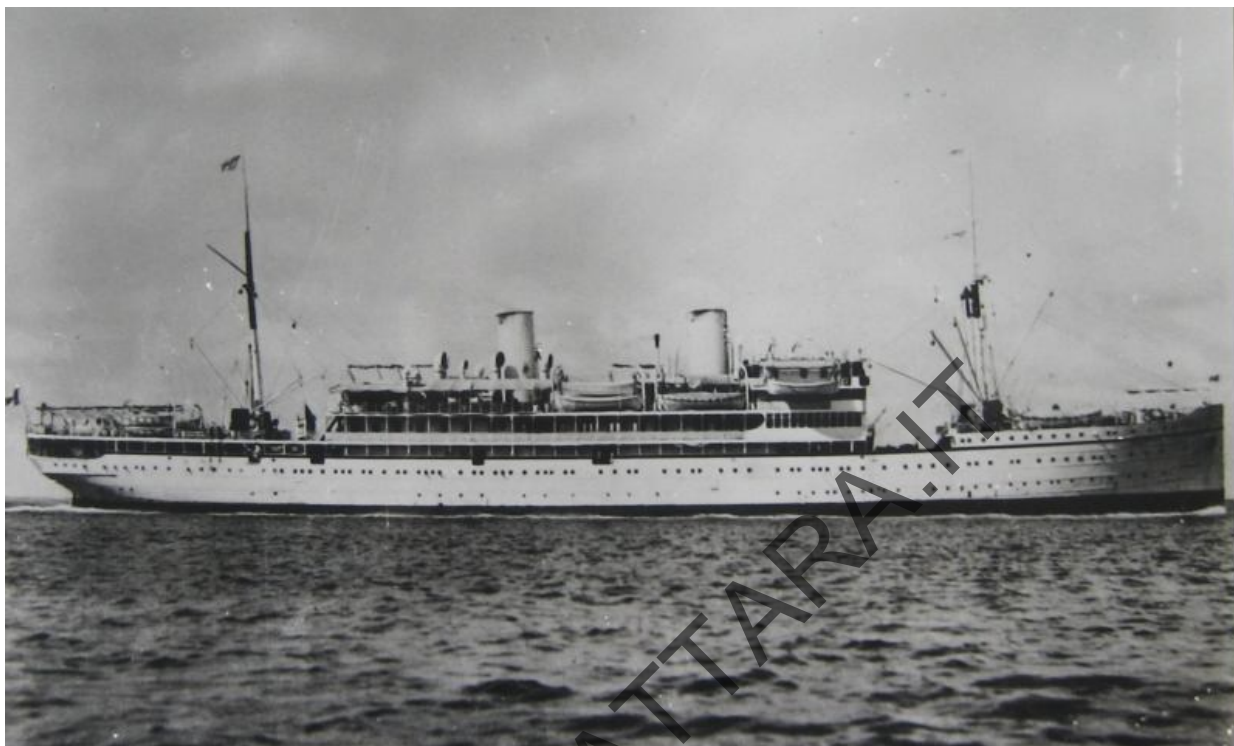
Il 6 aprile 1941 si spostò a Dahlak Kebir dove si autoaffondò nel grande golfo interno⁵⁶. Lo scafo si posò sul fondo a circa 40 metri in posizione di navigazione, con la parte apicale degli alberi che fuoriusciva dall'acqua.



Disegno del relitto del Nazario Sauro (da: La Compagnia del Mar Rosso)

⁵⁶ Anche sulla sorte del *Sauro* vi furono informazioni errate, provenienti persino da fonti qualificate quali l'Ufficio Storico della Marina Militare, che lo davano sì per autoaffondato il 4 aprile 1941, ma nei pressi dell'isola di Nokra (in realtà in uno stretto golfo dell'isola di Dahlak Kebir) e successivamente recuperato e demolito nel 1948 o nel 1951 (in realtà il relitto è ancora dove affondò, meta di esplorazioni subacquee...);

Piroscafo Giuseppe Mazzini: nave passeggeri prima della Compagnia CITRA poi del Lloyd Triestino, varata nel 1926, 7669 tonnellate di stazza lorda.



Piroscafo Giuseppe Mazzini (da: <http://www.naviarmatori.net>)

Sembra probabile che sia stato affondato da bombardamento aereo nel Gubbet, nei pressi dell'isola di Nokra, il 2 od il 7 aprile 1941⁵⁷. Al momento della perdita la nave era in fiamme con esplosioni a poppa.

Come per il *Capitano Bottego*, il relitto del *Mazzini* fu rintracciato nel 1946 e si disse successivamente recuperato e demolito nel 1951. Per Ghisotti il relitto è invece ancora sul fondo del Gubbet, ad una cinquantina di metri di profondità⁵⁸.

Motonave Capitano Bottego: mercantile da carico, 2.317 tonnellate di stazza lorda, costruita nel 1933 assieme alle gemelle *Duca degli Abruzzi* e *Capitano Cecchi* presso i Cantieri Eriksberg Mek. Verkstads di Goteborg in Svezia per la Società Italo-Somala e successivamente passata alla Regia Azienda Monopolio Banane. Nel corso del conflitto doveva essere armata con quattro cannoni da 102/45 per essere impiegata, similmente alle RAMB, come incrociatori ausiliari. Si autoaffondò nel Gubbet il 6 o l'8 aprile 1941, dove sembra essere stata ritrovata subito dopo la guerra, non lontano dal *Nazario Sauro*. Si era detto fosse stata recuperata e demolita tra il 1948 ed il 1951,

⁵⁷ Il 2 aprile 1941, secondo T. Gropello, *Navi a vapore e armamenti italiani dal 1818 ai giorni nostri*, Mursia 1976, o il 7 aprile, secondo Folco Quilici, *Sesto Continente* Rizzoli, 2000. Per Quilici il piroscafo, colpito in pieno, era carico di siluri.

⁵⁸ A. Ghisotti, *Dahlac*: Cinque relitti quasi sconosciuti, cit.

ma Andrea Ghisotti ha rintracciato un relitto che sembra essere proprio quello del *Bottego* affermando che è visitabile senza particolari difficoltà.⁵⁹



Motonave Capitano Bottego (<http://www.naviarmatori.net>)

Cisterna Prometeo⁶⁰ (ex *Cedar Park*): Si tratta della nave cisterna nafta, 5.987 tonnellate di stazza lorda⁶¹, velocità 10 nodi, completata nell'agosto 1922 nei cantieri Greenock Dockyard Co. Ltd. per la società armatrice Denholm Shipping Co. Ltd. Acquistata nel 1928 dalla Società armatrice S.P.E.M. (Società Petrolifera di Esercizi Marittimi) di Fiume e ribattezzata *Prometeo*. Risulta autoaffondata nel Gubbet Mus Nefit alle ore 2.30 dell'8 aprile 1941⁶². Recuperata e demolita nel dopoguerra.

Secondo altre fonti, la *Prometeo* sarebbe stata invece affondata nel Gubbet Mus Nefit di Dahlak Kebir da bombardamento aereo il 7 aprile 1941 ("centrata con il suo carico

⁵⁹ Sempre secondo Ghisotti, il relitto si trova "ad un miglio dalla *Nazario Sauro* e a mezzo miglio dalla costa" (verso est, riteniamo, in funzione della posizione del relitto del *Sauro*), a 32 metri di profondità, con lo scafo inclinato di 10° a babordo. Circa l'effettiva possibilità di esplorarlo, rinviamo il lettore alle note conclusive

⁶⁰ Da non confondere con la contemporanea omonima petroliera *Prometeo* (ex *Ostia*) della Regia Marina, prima e della Marina Militare, dopo, che aveva queste caratteristiche: dislocamento: 1.284 tonnellate, velocità: 10 nodi, equipaggio: ?, armamento: 2 pezzi da 76/40 - Storia: in servizio nel 1919 (o 1920); radiata nel 1958.

⁶¹ Secondo l'USMM, ne stazzava 4.958. Cfr. Navi Mercantili perdute, pag. 497

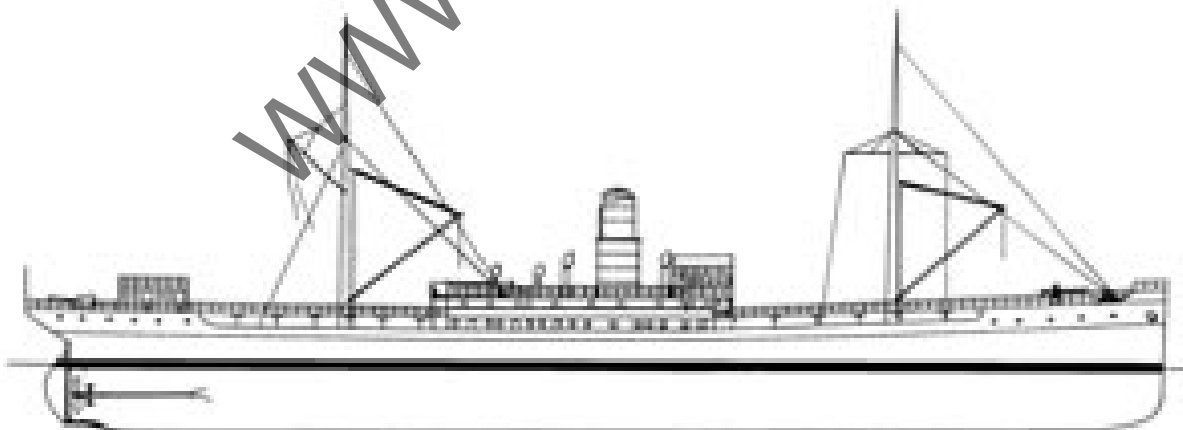
⁶² Di questa opinione era Andrea Ghisotti, le cui attendibilità, competenze e serietà ci hanno indotto a ricomprendere la *Prometeo* nel paragrafo dedicato ai relitti. Cfr. A. Ghisotti, "Dahlac: cinque relitti quasi sconosciuti", cit.

di nafta, brucia come un'intensa torcia"⁶³) o, addirittura, autoaffondata a Massaua, quindi recuperata ed utilizzata dagli inglesi.



Cisterna Prometeo (<http://www.naviearmatori.net>)

Petroliera Giove⁶⁴: Costruita nei Cantieri Navali Riuniti di Palermo, varata nel 1916 per Società armatrice Garibaldi, ma utilizzata dalle Ferrovie dello Stato. 5.211 tonnellate di stazza lorda. Sembra che sia stata armata, a seconda delle fonti, con due cannoni da 120/45⁶⁵.



⁶³ F. Quilici, Sesto Continente, Rizzoli, 2000, pag. 111

⁶⁴ Da non confondere con la contemporanea omonima petroliera Giove della Regia Marina, classe "Nettuno", in servizio nel 1917; radiata nel 1946. Dislocamento: 10.760 tonnellate - Velocità: 14,5 nodi - Equipaggio: ? - Armamento: 6 pezzi da 57/43.

⁶⁵ Cfr. rispettivamente <http://www.anb-online.it/it/navi-da-guerra/cisterne/12564-giove-e-nettuno-108>

Autoaffondata nel Gubbet (per altre fonti, a Massaua) il 4 aprile 1941 e non l'8, come riportato dal Comandante Schiaffino. Recuperata dagli inglesi il 20 giugno 1941, fu rimessa in servizio per il MoWT nel 1942 con il nome di *Empire Trophy*. Il 2 settembre 1944 dal Golfo Persico arriva a Bombay con problemi alle caldaie, per cui viene messa in disarmo, smantellata nel marzo 1947 ed infine demolita sul posto⁶⁶.

Note conclusive e ringraziamenti

A conclusione di queste note, una sola considerazione.

Come già accennato in premessa, a distanza di tanti anni da quegli eventi (settanta esatti, al momento della stesura di queste note), non solo non è facile rintracciare documentazione ufficiale, spesso, peraltro, alquanto approssimativa (come ad esempio, purtroppo, alcune informazioni, come quelle sull'*Urania* e sul *Nazario Sauro*, fornite dal testo dell'USMM "Navi mercantili perdute"), ma è oramai pressoché impossibile trovare testimoni oculari che possano fornirle di prima mano o confermare quelle documentali. Chiunque, pertanto, leggendo questo mio studio, rilevi inesattezze e sia in grado di fornire dati più attendibili e documentati potrà senz'altro concorrere a dare a tutti gli appassionati un quadro più completo.

Un ringraziamento particolare per l'aiuto fornitomi nel rintracciare molte fonti, incrociando e verificandone le informazioni, va a tutti gli amici di Betasom, in special modo a Francesco De Domenico e Valeria Isacchini, ed alla signora Marina Pagano dell'Ufficio Storico della Marina Militare.

FONTI BIBLIOGRAFICHE:

- AA.VV., *La Marina Mercantile Italiana dal '32 al '45*, Cavallotti
- AA.VV., *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, USMM
- AA.VV., *Serie "Le Navi d'Italia"*, USMM
- AA.VV. "Warship International", Volume 48 fascicolo 1, marzo 2011, INRO
- Bagnasco E., *Le costruzioni della Regia Marina Italiana (1861-1945)*, in *Rivista Marittima* agosto-settembre 1996
- Bagnasco E. e Cernuschi E., *Le navi da guerra italiane 1940 - 1945* Ermanno Albertelli
- De Risio C. e Cocchia A., *I Violatori di blocco*, USMM
- Faggioli P. e Ghisotti A. "Dahlac: cinque relitti quasi sconosciuti", in *Sub*, n. 220, 2004
- Galuppini G., *Guida alle navi d'Italia dal 1861 a oggi*, Mondadori
- Ghisotti A., "Nazario Sauro: l'abbiamo ritrovata!", in *Aqua* 1997
- Giorgerini G., *La Guerra italiana sul mare*, Mondadori
- Giorgerini G. e Nani A., *Almanacco storico delle navi militari italiane*, USMM
- Gropallo T., *Navi a vapore e armamenti italiani dal 1818 ai giorni nostri*, Mursia 1976
- Jordan R., *The World's Merchant Fleets*, Chatham
- Lupinacci P.F. e Cocchia A., *Le operazioni in Africa Orientale*
- Minoletti B., *La Marina mercantile*, Einaudi
- Pedersen R. K., *Black Assarca Island Shipwreck Project*, *INA Quarterly* 27.2/3 2000
- Quilici F., *Sesto Continente*, Rizzoli
- Rastelli A., *Navi mercantili perdute*, USMM, Roma, 1977

⁶⁶ [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Empire_ships_\(Th-Ty\)#Empire_Trophy](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Empire_ships_(Th-Ty)#Empire_Trophy)

-- Zaffiri G., Le navi corsare italiane - Storia delle navi corsare italiane e dei violatori di blocco italiane e tedesche nella 2^a guerra mondiale, Boopen Editore

ALTRE FONTI

-- <http://en.wikipedia.org/wiki>
-- <http://www.regiamarinaitaliana.it>
-- <http://www.betasom.it>
-- <http://www.culturanauale.it>
-- <http://www.worldnavalships.com>
-- <http://www.shipwrecksofegypt.com>
-- <http://www.nzetc.org>
-- <http://wiki.verkata.com>
-- <http://smithgreg.com>
-- <http://www.casinadeicapitani.net>
-- <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/verluste/italien-beute.htm>
-- <http://www.schiffe-maxim.de>
-- <http://www.wrecksite.eu/wreck-search.aspx?alpha>
-- <http://www.ddghansa-shipsphotos.de/>
-- <http://www.sullacrestadellonda.it>
-- <http://www.naviearmatori.net>
-- <http://xoomer.virgilio.it>
-- <http://www.warsailors.com>

WWW.QATTARA.IT

Tragedia alle Dahlak: l'affondamento del *Francesco Nullo*

Vincenzo Meleca, Giugno 2011

Erano le 6 e 35 del 21 ottobre 1940 quando nei pressi dell'isola di Harmil si inabissava il regio cacciatorpediniere *Francesco Nullo*. Scomparvero nei flutti assieme alla nave il Capitano di Corvetta Costantino Borsini e il marinaio Vincenzo Ciaravolo, che non aveva voluto abbandonare il suo comandante.

Dopo la perdita nel giro delle prime due settimane di guerra di ben quattro sommergibili¹, la Regia Marina perdeva così la sua prima unità di superficie nelle acque del Mar Rosso².

Come avevamo scritto in un altro articolo³, allo scoppio della guerra erano presenti a Massaua due squadriglie di cacciatorpediniere, altrettante di sommergibili, una squadriglia di motosiluranti, un avviso coloniale, quattro fra torpediniere e cannoniere, un posamine nonché una mezza dozzina di unità ausiliarie (navi cisterna e rimorchiatori).

Tipo di unità	Nome o sigla	Tipo di unità	Nome o sigla
Avviso coloniale	<i>Eritrea</i>	Posamine	<i>Ostia</i>
Cacciatorpediniere 3 [^] Squadriglia	<i>Cesare Battisti</i> <i>Daniele Manin</i> <i>Francesco Nullo</i> <i>Nazario Sauro</i>	Sommergibili 81 [^] Squadriglia	<i>Galileo Ferraris</i> <i>Galileo Galilei</i> <i>Luigi Galvani</i> <i>Alberto Guglielmotti</i>
Cacciatorpediniere 5 [^] Squadriglia	<i>Leone</i> <i>Pantera</i> <i>Tigre</i>	Sommergibili 82 [^] Squadriglia	<i>Archimede</i> <i>Macallè</i> <i>Perla</i> <i>Evangelista Torricelli</i>
Torpediniere	<i>Giovanni Acerbi</i> <i>Vincenzo Orsini</i>	Cannoniere	<i>Porto Corsini</i> <i>Giuseppe Biglieri</i>
Mas XXI [^] flottiglia/ 21 [^] Squadriglia	Mas 204 Mas 206 Mas 210 Mas 213 Mas 216	Nave cisterna nafta Navi cisterna acqua “ “ Rimorchiatori	<i>Niobe</i> <i>Bacchiglione</i> <i>Sebeto</i> <i>Sile</i> <i>Ausonia</i> <i>Ciclope</i> <i>Portovenere</i>

Molte delle unità di superficie erano tecnologicamente superate per non dire antiquate ed inadatte ad una guerra moderna, come i cacciatorpediniere della 3[^] e 5[^] squadriglia, le cannoniere *Porto Corsini* e *Biglieri*, il posamine *Ostia*, tutti costruiti

¹ Il 15 giugno 1940 il *Macallè* per incaglio, il 19 giugno il *Galilei*, catturato dagli inglesi dopo combattimento con la cannoniera *Moonstone*, il 23 giugno il *Torricelli* per autoaffondamento dopo combattimento con i cacciatorpediniere *Kandahar*, *Karthoum*, *Kingston* e la cannoniera *Shoreham*, tutti inglesi ed infine, nella notte tra il 23 ed il 24 giugno, il *Galvani* dopo combattimento con il cacciatorpediniere *Kimberley* e la corvetta *Falmouth*.

² Per completezza di informazione, va doverosamente annotato che poco più di un paio di mesi prima, il 6 agosto 1940, la torpediniera *Giovanni Acerbi*, durante un attacco aereo della Royal Air Force contro il porto di Massaua, era stata danneggiata tanto gravemente da non essere più in grado di poter prendere il mare.

³ “Quell’ultimo colpo d’artiglieria della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo” in <http://www.ilcornodafrica.it/st-artigliomeleca.pdf>

nella prima metà degli anni '20, mentre le due torpediniere *Acerbi* e *Orsini* ed i Mas della XXI^a Flottiglia risalivano addirittura alla prima guerra mondiale.

Di costruzione più recente erano invece i sommergibili, purtroppo però inadatti ad operare in mari tropicali a causa di gravi difetti di fabbricazione che causarono gravissimi incidenti e persino una perdita⁴.

Delle unità principali di superficie della flotta del Mar Rosso, tranne l'avviso coloniale *Eritrea*, riuscito a lasciare Massaua arrivando in Estremo Oriente⁵, tutte le altre furono in un modo o nell'altro perdute⁶.



I cacciatorpediniere Pantera, Nullo, Manin e Battisti alla banchina di Massaua (fonte: USMM)

Apparteneva proprio alla 3^a Squadriglia il cacciatorpediniere *Francesco Nullo*. Il *Nullo* faceva parte della classe *Nazario Sauro*, composta da quattro unità, *Cesare Battisti*, *Daniele Manin*, *Francesco Nullo* e *Nazario Sauro*⁷, nata nella metà degli anni venti del secolo scorso come evoluzione della precedente classe *Quintino Sella*.

⁴ Il problema principale era dovuto alle perdite di cloruro di metile (usato come gas refrigerante), con conseguenti esalazioni velenose che causarono la morte di alcuni componenti dell'equipaggio dell'*Archimede*, l'incaglio del *Perla* con molti morti a bordo ed addirittura la perdita del *Macallè*.

⁵ L'*Eritrea* lasciò il porto di Massaua la notte del 19 febbraio 1941, al comando del Capitano di Fregata Marino Iannucci, con l'ordine di forzare il blocco navale anglo-francese e raggiungere l'alleato Giappone. Superò agevolmente lo stretto di Bab el-Mandeb, sfuggendo alla ricognizione aerea inglese di base ad Aden e raggiunse il 18 marzo una zona sotto il controllo della Marina Imperiale giapponese, approdando pochi giorni dopo a Kobe.

⁶ Per una trattazione dettagliata del naviglio militare e mercantile affondato a Massaua e nell'arcipelago eritreo delle Dahlak si vedano dello stesso autore "*I relitti delle Dahlak*", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-relitti.pdf> e "*Quell'ultimo colpo d'artiglieria della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo*", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-artigliomeleca.pdf>

⁷ Tutte perdute: il *Nullo*, come diremo, il 21 ottobre 1940, affondato dal Ct. inglese *Kimberley*, il *Battisti*, impossibilitato a proseguire un'azione contro Port Said per un'avaria al motore, si autoaffondò il 3 aprile 1941 presso la località di Scio Aiba, sulla costa araba, il *Manin* ed il *Sauro* furono affondati il 3 aprile 1941 da attacco aereo a 30 miglia a sud di Port Sudan.

In precedenza, dal 12 novembre 1914, data del varo, al 16 gennaio 1921, quando fu ribattezzato *Fratelli Cairoli*, aveva portato lo stesso nome un altro cacciatorpediniere della classe *Rosolino Pilo*⁸.



Il cacciatorpediniere Francesco Nullo in navigazione (Fonte: Ufficio Storico Marina Militare)

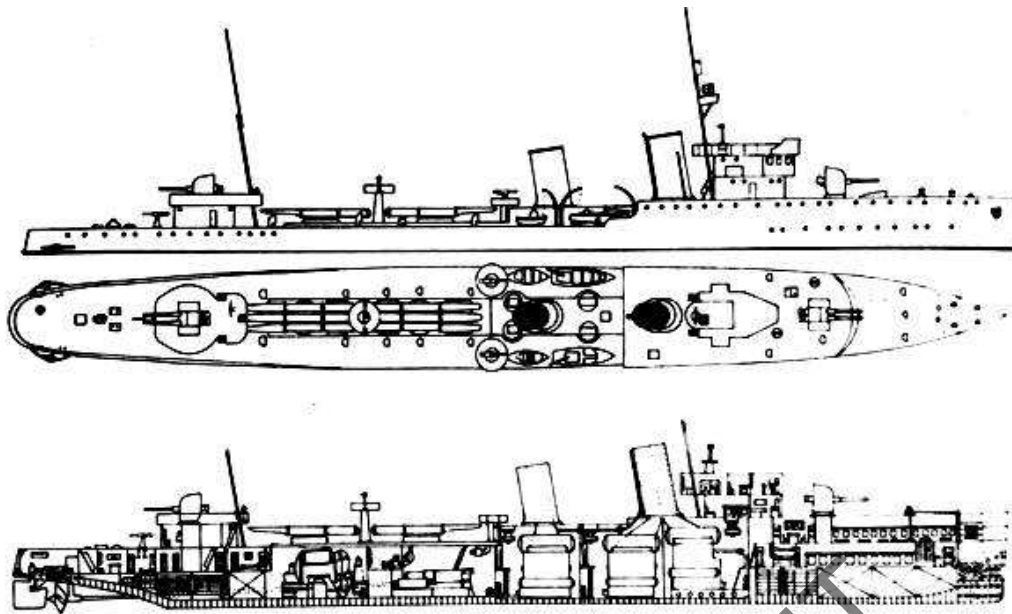
Il nome Francesco Nullo, come quello delle altre unità della classe *Sauro*, ricordava uomini che si erano particolarmente distinti durante le Guerre d'indipendenza e durante la Prima guerra mondiale⁹.

Entrato in servizio il 15 aprile 1927, il *Nullo* svolse un'attività per lo più addestrativa, senza eventi degni di nota, tranne il fatto di essere risultato l'unità più veloce della sua classe, superando i 37 nodi e di aver partecipato come nave appoggio, nella primavera del 1928, alla Crociera aerea nel Mediterraneo occidentale di Italo Balbo.¹⁰

⁸ Con il nome *Nullo* partecipò al primo conflitto mondiale, poi, come *Fratelli Bandiera*, dopo essere stata riclassificata torpediniere nel 1929, nel 1936-1938 prese parte alla guerra civile spagnola con funzioni di contrasto al contrabbando di rifornimenti per le truppe spagnole repubblicane ed infine alla Seconda guerra mondiale, affondando il 23 dicembre 1940 al largo delle coste libiche, nei pressi di Misurata, dopo aver urtato una mina posata probabilmente dal sommergibile britannico *HMS Rorqual*.

⁹ Daniele Manin fu uno degli artefici della Repubblica veneziana, nel 1849-49, morendo esule a Parigi il 22 settembre 1857; Rosolino Pilo, dopo aver partecipato a molti tentativi di insurrezione, trovò la morte in Sicilia, il 21 maggio 1860, durante la Spedizione dei Mille; faceva parte dei Mille anche Francesco Nullo, che issò il primo tricolore a Palermo il 27 maggio 1860, trovando poi la morte il 5 maggio 1863, nella battaglia di Krzykawka, combattendo per l'indipendenza della Polonia; Nazario Sauro, nato a Capodistria, all'epoca sotto dominio austriaco, combattè nelle file della Marina italiana. Catturato il 30 luglio 1916 dopo che il sommergibile *Giacinto Pullino* con il quale avrebbe dovuto effettuare un'incursione su Fiume si incagliò, venne catturato dal cacciatorpediniere *Satellit*, processato e, condannato a morte per alto tradimento, fu impiccato a Pola il 10 agosto 1916.

¹⁰ Dal 26 maggio al 2 giugno 1928 Balbo organizzò e realizzò la prima delle sue famose crociere aviatorie di massa, con 60 idrovolanti S 59 e S 55, oltre ad un Cant 22. La formazione, decollata da Orbetello, percorse in sei tappe tutto il Mediterraneo occidentale, al largo delle coste francesi e spagnole. L'anno successivo ne organizzò un'altra nel



Cacciatorpediniere *Francesco Nullo* (sigla di identificazione NL)

Cantiere	Quarnaro – Fiume, Impostazione: 1924 Varo: 1925 Completamento: 1926 Perdita: 1940
Dislocamento	Standard: 1137 t, Normale: 1.353 t, Pieno carico: 1.650 t
Dimensioni	Lunghezza: 90,7 (f.t.) mt.; Larghezza: 9,22 mt.; Immersione: 3,7-3,8 mt.
Apparato motore	3 caldaie Yarrow, 2 gruppi di turbine Parsons, 2 eliche, Potenza: 38.000 HP ¹¹
Velocità	35 nodi
Combustibile	365 tonn. di nafta
Autonomia	2.600 miglia a 14 nodi, 2000 a 16, 650 a 30
Armamento	2 impianti binati e scudati da 120/45 mm, 2 mitragliere binate A.A. da 40/39 mm, 2 mitragliatrici da 13,2 mm, 6 tubi lanciasiluri da 533 mm., possibilità di imbarcare 52 mine
Equipaggio	156 (10 ufficiali e 146 sottufficiali e comuni) ¹²
Note	Apparteneva alla classe <i>Nazario Sauro</i> . Le unità di questa classe rappresentano un miglioramento della classe <i>Quintino Sella</i> pur non dimostrandosi di grande robustezza. Nel corso delle prove in mare si rivelerà il più veloce della classe con 37.4 nodi e 45000 cavalli. Nel 1933 come altre unità della classe mutarono il profilo originario della plancia per l'installazione di una voluminosa centrale di tiro. Nel 1935, assieme alle altre unità della classe fu assegnato come “stazionario” al servizio coloniale in Mar Rosso. Per questo vennero sottoposti ad importanti lavori per la climatizzazione dei locali interni. I lavori comportarono un progressivo appesantimento delle unità che videro ridotta la velocità massima a 31.7 nodi e l'autonomia alla velocità di crociera a 2000 miglia

Mediterraneo orientale. Durante la crociera del 1928 fornirono appoggio in mare due cacciatorpediniere della Regia Marina, tra i quali, appunto, il Nullo.

¹¹ Secondo altre fonti 36.000HP (cfr. [http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco_Nullo_\(cacciatorpediniere_1927\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco_Nullo_(cacciatorpediniere_1927)))

¹² Secondo altre fonti 145 (6 ufficiali e 139 sottufficiali e comuni) (<http://www.warshipsw2.eu/shipsplus.php?language=E&period=2&id=61055>)

Dopo essere stato sottoposto a lavori, prima nel 1933, con l'installazione di un telemetro e di una centrale di tiro, e quindi nel 1935, con quella di un impianto di condizionamento d'aria, in previsione di un suo impiego in Mar Rosso, si trasferì a Massaua, dove arrivò nell'autunno di quello stesso anno¹³. Da quella base, durante il conflitto italo-etiope il *Nullò* effettuò attività di pattugliamento e contrasto al contrabbando di armi.



La medaglia commemorativa del Francesco Nullo

Terminata la guerra d'Abissinia, rientrò in Mediterraneo, partecipando indirettamente alla guerra di Spagna, per ritornare in Mar Rosso all'inizio del 1939, inquadrato nella 3^a Squadriglia Cacciatorpediniere, che formava insieme ai gemelli *Battisti*, *Sauro* e *Manin*.

Al comando del capitano di corvetta Costantino Borsini, dal 10 giugno 1940, il *Nullò* si trovò nuovamente in stato di guerra, effettuando una decina di missioni alla ricerca di convogli od anche di navi isolate nemici in transito in Mar Rosso, senza però riuscire mai ad incontrarli.

Nello stesso periodo e nello stesso teatro operativo si trovava anche un altro cacciatorpediniere, questa volta inglese, il *Kimberley*.

Dopo aver iniziato la guerra nel Mare del Nord partecipando anche alla campagna di Norvegia, ed in Oceano Atlantico, fu destinato prima in Mediterraneo, dove giunse nel maggio del 1940, e quindi in Mar Rosso, in cui arrivò il 12 settembre di quell'anno, scortando il convoglio WS-2A¹⁴.

Dislocato ad Aden assieme ai gemelli *Kandahar*, *Kingston* e *Khartoum*, fu impiegato come scorta convogli fino alla fine del mese di luglio, quando dovette intervenire per evacuare le truppe inglesi dal Somaliland.

¹³ L'aumento dei pesi derivante dalle modifiche causò una riduzione della velocità massima, da 35 a 31 nodi, e dell'autonomia, da 2600 a 2000 miglia a 14 nodi

¹⁴ La sigla "WS" stava a significare "Winston's Special", quella "2A" indicava un gruppo di 10 navi mercantili: *Andes*, *Clan Macauley*, *Empress of Britain*, *Empress of Canada*, *Lanarkshire*, *Memnon*, *Otranto*, *Strathaird*, *Suffolk* e *Waiwera*. Si veda <http://www.naval-history.net/xAH-WSConvoys03-1940.htm>

Nel settembre successivo riprese il suo compito originario, scortando due convogli WS-2A con l'incrociatore *Shropshire* e gli sloops *Auckland* e *Flamingo*.



HMS Destroyer Kimberley

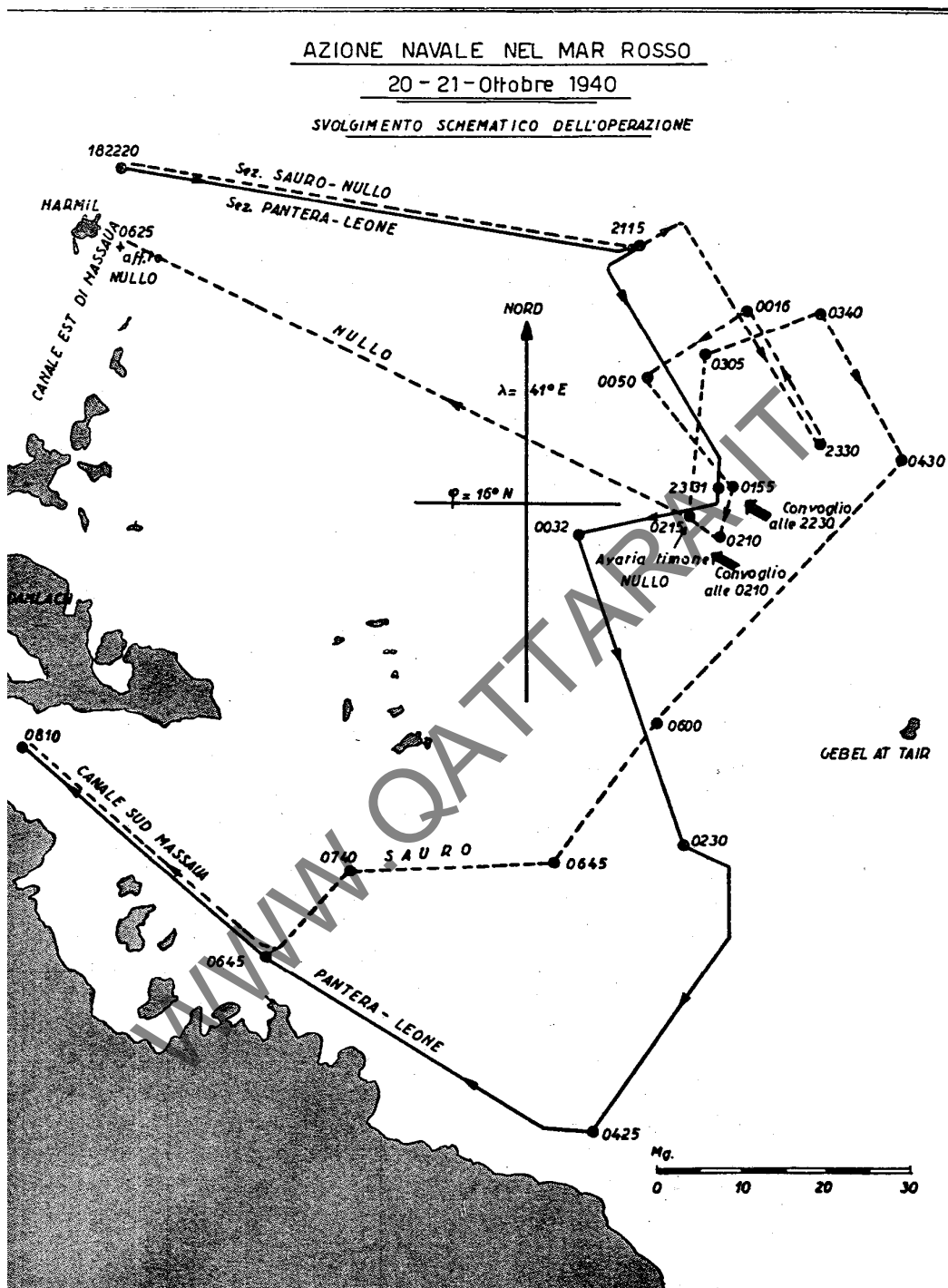
Cacciatorpediniere <i>HMS Kimberley</i> (Pennant nr. G-50)	
Cantiere	John I. Thornycroft & Company, Woolston, Hampshire; impostato il 17 gennaio 1938, varato il 1° giugno 1939, in servizio il 21 dicembre 1939. Radiato e demolito il 30 marzo 1949
Dislocamento	1.690 t
Dimensioni	Lunghezza 109 m,
Apparato motore	Due turbine da 40.000 HP di potenza complessiva
Velocità	36 nodi
Armamento	6-120 (3x2), 4-40 mm (1x4) Vickers Armstrongs, 8-12,7 mm Vickers (2x4), 10 tls 533mm (2x5)
Equipaggio	183
Note	Faceva parte della classe "K", molto simile alle classi J ed N, ciascuna di 8 unità. Le unità gemelle del <i>Kimberley</i> furono <i>Kelly</i> , <i>Kandahar</i> , <i>Kashmir</i> , <i>Kelvin</i> , <i>Khartoum</i> , <i>Kingston</i> e <i>Kipling</i>

Il 19 ottobre partiva da Aden diretto a Suez il convoglio BN7¹⁵, con una trentina¹⁶ di navi mercantili scortate, oltre che dal *Kimberley* (comandante Lt.Cdr. John Sherbrook Morris Richardson), anche dall'incrociatore *Leander* (Marina neozelandese, comandante Capt. James William Rivett-Carnac), dagli sloops *Indus* (Marina indiana, comandante Cdr. Eric George Guilding Hunt), *Yarra* (Marina australiana, comandante Lt.Cdr. Wilfred Hastings Harrington), *Auckland* (comandante Cdr. John Graham Hewitt) ed il dragamine *Huntley* (comandante Lt.Cdr. Harold Robert Austin

¹⁵ La sigla "BN" dovrebbe significare "from Bombay to North"

¹⁶ La cifra non è certa. Secondo Sydney David Waters, autore di *The Royal New Zealand Navy, Historical Publications Branch*, 1956, Wellington, pagg. 189 e ss. (consultabile in estratto in <http://www.nzetc.org/tm/scholarly/tei-WH2Navy-c6.html>) erano esattamente 30.

King)¹⁷. La copertura aerea era garantita da una cinquantina tra caccia e bombardieri di base ad Aden.



Cartina dell'azione navale del 20 e 21 Ottobre 1940 (fonte: *Le operazioni in Africa Orientale*. Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1961.)

Il convoglio fu avvistato già il 19 stesso da un SM 79 pilotato dal Tenente Leonardi e partito da Dire Dava, che lo attaccò senza successo, così come senza successo fu un

¹⁷ Alcune fonti indicano nella scorta anche il Ct *Kingston*, ma la notizia non è confermata da altre, che in quel periodo danno l'unità presente ad Aden

nuovo attacco aereo il giorno successivo, anche questa volta portato da un solitario “Sparviero” ai comandi del Sottotenente Indri.¹⁸

Anche il tentativo di intercettarlo da parte dei due sommergibili *Guglielmotti* (che il mese prima aveva affondato la petroliera *Atlas*) e *Galileo Ferraris* non ebbe fortuna. Informato dell'avvistamento del convoglio, anche se non vi erano notizie certe sull'entità della scorta, il 20 ottobre il Comando Marina di Massaua fece partire sei cacciatorpediniere, cioè l'intera 3^a Squadriglia, con *Nullò*, *Sauro*, *Battisti* e *Manin* e i più pesanti *Leone* e *Pantera* della 5^a Squadriglia.

Passando per il Canale di Nord Est, le unità italiane si avvicinarono al convoglio, avvistandolo alle 2.19 della notte tra il 20 ed il 21 ottobre a circa 35 miglia a Nord-Nord-Ovest dell'isoletta di Jabal al Tair¹⁹, situata a 15°33'00". L'attacco fu portato prima dal *Pantera* e dal *Leone*, che cannoneggiarono alcuni mercantili del convoglio, lanciando contemporaneamente due siluri contro lo sloop *Yarra*, ma in entrambi i casi gli obiettivi non furono centrati²⁰. Un'altra sezione, con il *Nullò* ed il *Sauro* attaccò il convoglio con un lancio di siluri, ma anche in questo caso senza esito²¹.

Il combattimento si protrasse, secondo fonti britanniche,²² fino alle 2.51, dopo di che le unità italiane ruppero il contatto, probabilmente anche a causa della maggiore gittata e migliore precisione degli 8 pezzi da 152 mm dell'incrociatore *Leander* (129 colpi sparati!), e ripiegarono coprendosi la ritirata con una cortina fumogena e dirigendosi verso Massaia attraverso il Canale Sud, inquisite dal *Kimberley* e dallo *Yarra*, mentre il resto della scorta inglese ritornava a proteggere il convoglio.

E' durante la fase di disimpegno che al *Nullò* si blocca il timone, costringendolo a compiere due interi giri, senza così riuscire a rompere il contatto, tanto che le due unità britanniche riescono ad intravederlo e a fare fuoco da una distanza di 4000-5000 metri. Nel frattempo il timone sembra aver ripreso a funzionare, consentendo al nostro caccia di riuscire, seppur temporaneamente, a disimpegnarsi, con rotta però diversa dalle altre unità italiane.

Non è certo se perchè fosse stato colpito durante lo scontro a fuoco oppure a causa del ripetersi dell'avaria al timone, fatto sta che il *Nullò*, procedendo isolato ed a bassa velocità attraverso il Canale di Nord Est, fu raggiunto attorno alle 5.50 dalle due unità inglesi al largo dell'isola di Harmil, la più settentrionale dell'arcipelago delle Dahlak.

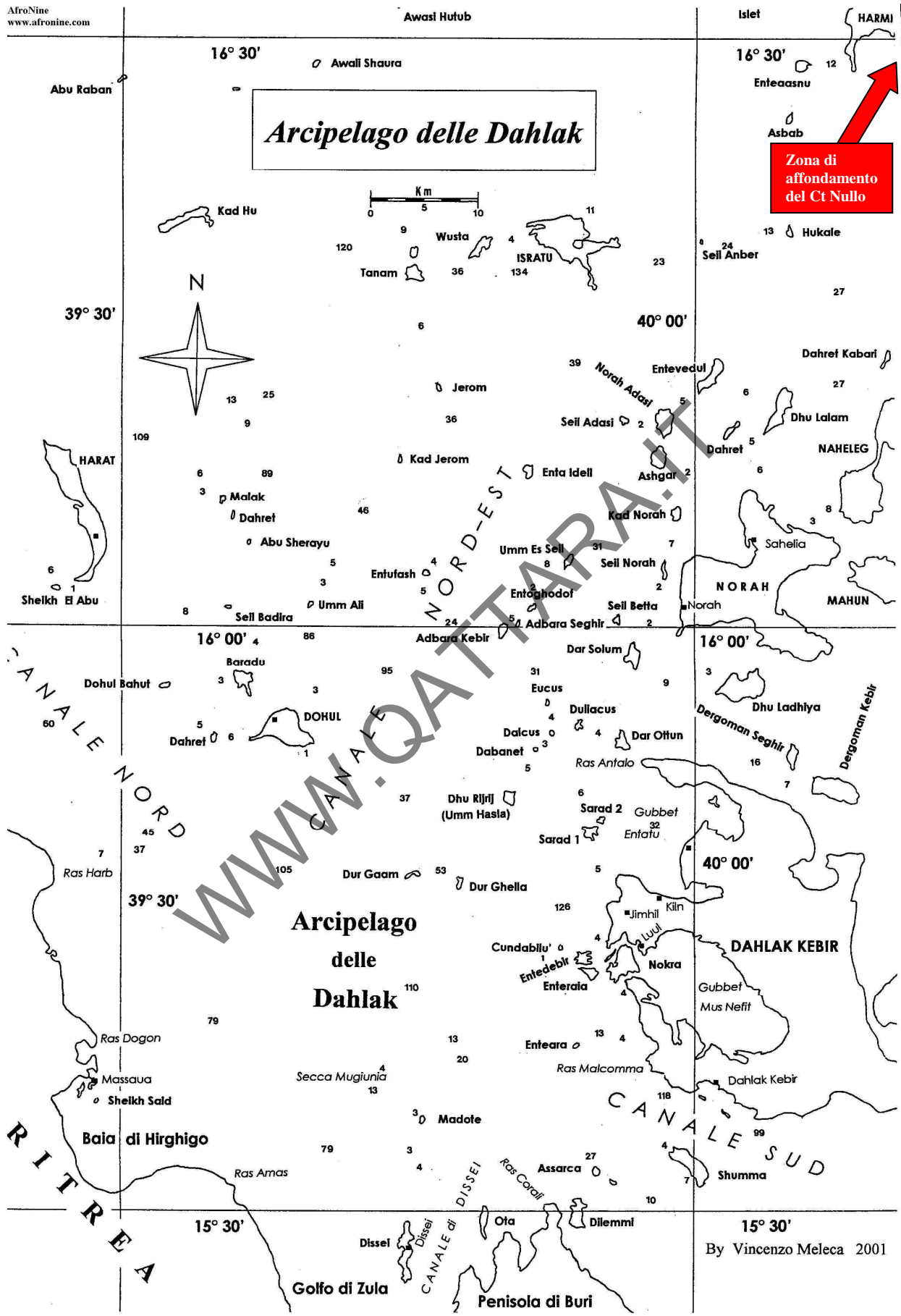
¹⁸ Cesare Gori, *Il Savoia Marchetti SM 79*, Uff. Storico Aeronautica Militare, pag 459. Nel primo attacco furono sganciate alcune bombe da 50 kg, nel secondo da 100kg.

¹⁹ Conosciuta anche con i nomi di Djebel Teyr, Jabal al Tayr, Jibbel Tir, (il cui significato è comunque sempre lo stesso, cioè letteralmente “isola uccello”), l'isoletta vulcanica misura poco più di 3 km di diametro, ed è formata interamente da uno strato-vulcano, cioè uno dei tipi di vulcani più pericolosi, soggetti a improvvise attività esplosive (l'ultima eruzione, durante la quale sono morti alcuni militari yemeniti presenti sull'isola, è del 30 settembre 2007. Si veda http://en.wikipedia.org/wiki/Jabal_al-Tair_island). L'isola, che fa parte dello Yemen, è situata a 15°33'00" di latitudine Nord e 41°50'0" longitudine Est, grosso modo nel mezzo di quella zona del Mar Rosso meridionale e dista circa 70 km dalle coste della penisola arabica e poco più di un centinaio di chilometri dalle coste dell'Eritrea.

²⁰ Le operazioni in Africa Orientale, USMM, 1961, pag. 90 e segg.

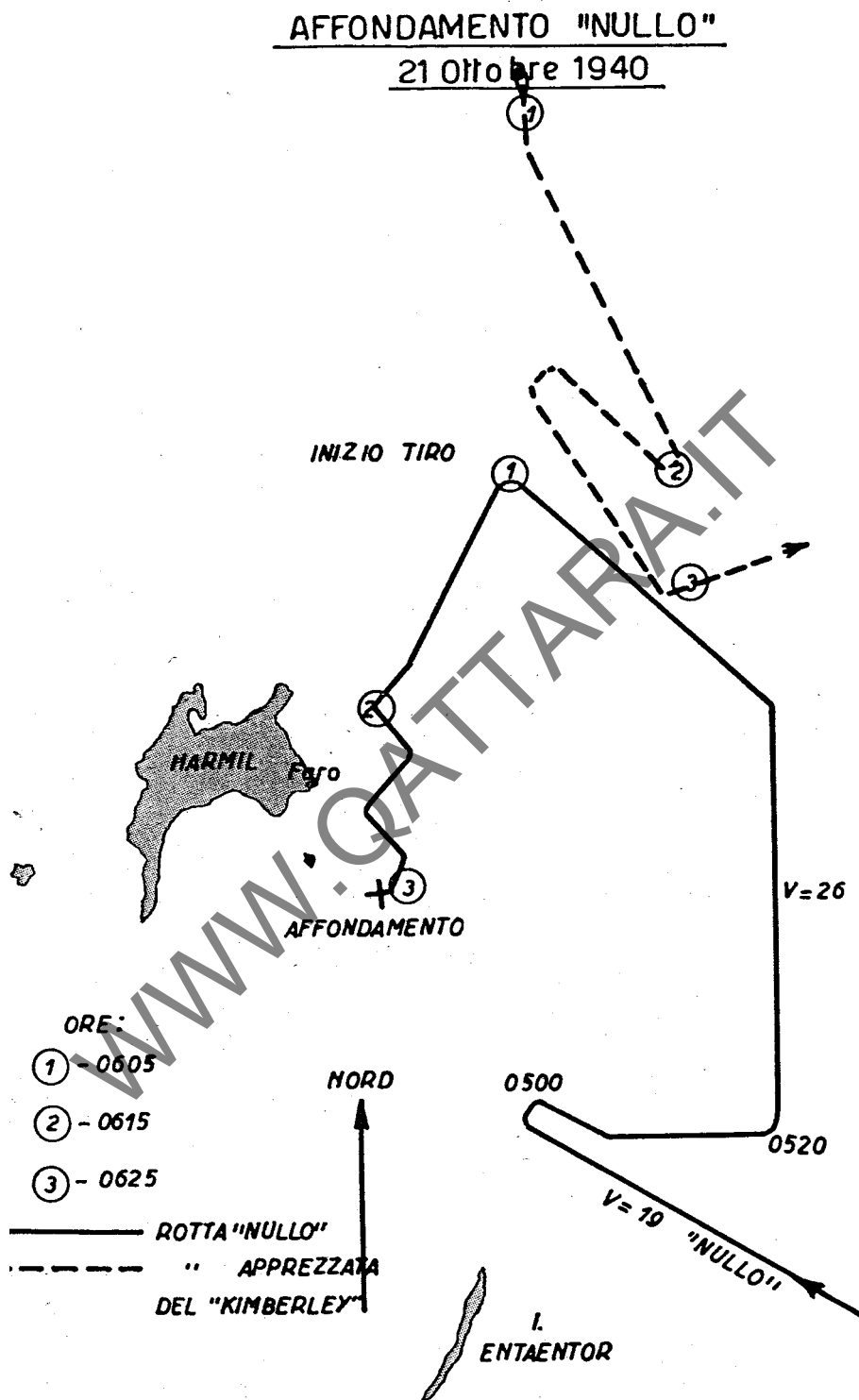
²¹ Risulta destituita da ogni fondamento l'affermazione che “l'operazione riuscì ottimamente e portò all'affondamento di sei piroscafi”, riportata in http://www.inilossun.com/2gue_HTML/2guerra1941-8.html

²² The Royal New Zealand Navy, Sydney David Waters, cit., pagg. 189 e ss. E, dello stesso autore, “*Leander*” in *Episodes & Studies*, Vol. 2



Cartina dell'arcipelago delle Dahlak. In giallo sono evidenziate le principali batterie antinave della Regia marina installate sulle isole. In rosso la zona di affondamento del Ct Nullo

Il caccia inglese *Kimberley* apre il fuoco tra le 6.20 e le 6.25 senza che il *Nullò* possa contrastarlo efficacemente e finendo per essere colpito, con entrambe le macchine messe fuori uso ed un incendio a bordo.



Cartina della fase finale dell'azione navale del 20 e 21 ottobre 1940 (fonte: Le operazioni in Africa Orientale. Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1961)

Il combattimento si era svolto a distanza ravvicinata, attorno ai 4000 metri, tanto da consentire al caccia inglese di distinguere nella luce del mattino il numero distintivo ottico "50", identificando così correttamente l'unità italiana.

Con la sua nave gravemente danneggiata, senza quasi più possibilità di manovrare e con numerose vittime e feriti, il Comandante Corsini decise di portare il *Nullò* ad incagliarsi presso l'isola di Harmil²³, consentendo così ai superstiti di abbandonare la nave e cercare di raggiungere l'isola sulla quale era stanziata una batteria costiera antinave²⁴ ed una piccola guarnigione italiana.

Mentre il *Kimberley* serrava le distanze continuando a fare fuoco, intervenne proprio la batteria "Giulietti", al comando del tenente di vascello di complemento Maggiolo. Prima che i colpi della batteria costiera lo inquadrassero, il caccia inglese si avvicinò al *Nullò* e gli lanciò due siluri, che andarono facilmente a segno.

Finalmente un colpo da 120²⁵ centrò l'unità britannica danneggiandola in modo abbastanza grave (era stata colpita una caldaia), tanto da costringerla a ritirarsi lentamente verso est, fin quando fu raggiunto dal *Leander* e dal *Kingston* che lo presero a rimorchio, portandolo fino a Port Sudan²⁶.



Uno dei pezzi da 120/45 della batteria Giulietti, fatto saltare all'atto della resa dell'A.O.I.

Dopo l'affondamento del *Nullò*, su richiesta dell'Ammiraglio Carlo Balsamo, Comandante della base di Massaua, il Comando del settore Aeronautica Nord fece decollare dall'aeroporto di Gura²⁷ alle 9.00 del 21 ottobre stesso tre SM 79 del 28° Gruppo agli ordini del capitano Caracciolo. I bombardieri riuscirono a trovare le navi inglesi, osservando il *Kimberley* "palesamente in avaria" trainato dal *Leander* ed assistito dal *Kingston* ed effettuarono l'ennesimo attacco sganciando 21 bombe da 100/M, ma, come in quelli precedenti, anche questo non sortì alcun effetto. Analoga

²³ L'isola, una delle più grandi dell'arcipelago delle Dahlak, è situata tra le latitudini 16°18'N e 16°21'N e tra le longitudini 39°51'E e 39°55'E. Caratterizzata da un'ampia laguna salmastra con un canale di collegamento al mare nella parte orientale, risulta a tutt'oggi disabitata

²⁴ Si trattava della batteria Giulietti dotata di quattro pezzi da 120/45. Sulle batterie costiere della Regia Marina nell'arcipelago delle Dahlak, si veda dello stesso autore delle presenti note "Dal passato al presente, brandelli di storia italiana in Africa Orientale", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecabrandelli.pdf>

²⁵ Il tiro della batteria "Giulietti" non ebbe maggiore efficacia a causa de deficienze del materiale, che non consentì un tiro maggiormente celere, nutrito e concentrato. cfr. Lupinacci, "Le Operazioni in Africa Orientale", cit, pag. 105

²⁶ Qui, il *Kimberley* fu soggetto a riparazioni provvisorie, tanto da consentirgli di riprendere il mare e rientrare in servizio, seppur con velocità ridotta, già il successivo 31 ottobre, continuando a svolgere missioni di scorta convogli fino a tutto il mese di dicembre... Soltanto a gennaio 1941 fu trasferito a Bombay per essere sottoposto un ciclo completo di lavori presso i cantieri HM Dockyard che gli consentirono di riprendere pieno servizio un mese dopo.

²⁷ L'aeroporto era situato sull'altopiano eritreo, in posizione 15° 00' 48N-39° 03' 38E a Q 2001

sorte ebbe l'attacco portato da una sezione di SM 79 della 10^a Squadriglia (ten. Minniti), partita da Gura alle 8.00 del 23 ottobre e giunta a Port Sudan, dove era ormeggiato il cacciatorpediniere britannico. Le bombe sganciate erano questa volta da 20 e 50 kg, alcune incendiarie.²⁸

Torniamo però al *Nullò*.

Durante le ultime fasi di combattimento, con la sua unità ormai immobilizzata e sotto il fuoco del *Kimberley*, il comandante Borsini si era prodigato per mettere in salvo il maggior numero di suoi marinai.

Nonostante gli incitamenti dell'equipaggio a mettersi in salvo, Borsini aveva deciso di restare a bordo.

Il marinaio Vincenzo Ciaravolo, suo attendente, dopo aver abbandonato la nave con molta riluttanza, visto che il suo comandante restava sul *Nullò*, comprese che Borsini voleva morire con la sua nave. Lasciò allora lo zatterino, raggiunse a nuoto il cacciatore e, trovata una scaletta che ancora pendeva da una fiancata, ci si arrampicò, raggiungendo il comandante. In quegli attimi la nave fu colpita da una coppia di siluri del *Kimberley*, che causarono una serie di violente esplosioni, dopo di che essa si inabissò e con lei scomparvero tra i flutti sia Borsini che Ciaravolo²⁹.

Erano le 6.35 del 21 ottobre 1940³⁰.

Dopo l'affondamento del cacciatorpediniere, il personale della batteria "Giulietti" si adoperò attivamente recuperando 106 uomini dell'equipaggio del *Nullò*, nel frattempo affondato.

Il sacrificio del Capitano Borsini indusse la Regia Marina, a dare disposizioni affinché nessun altro ufficiale, sottufficiale o comune dovesse sacrificare volontariamente la propria vita in caso di affondamento dell'unità.

Muto testimone della tragedia, il relitto del *Francesco Nullo* dovrebbe trovarsi su un fondale di 60-80 metri a circa 5 miglia sud est dal vecchio faro di Harmil, in posizione stimata 16°28'N-40°13'E.

Per il comportamento tenuto durante il combattimento e nelle fasi dell'affondamento del *Nullò* furono conferite due medaglie d'oro al valor militare alla memoria al comandante **Costantino Borsini** ed al marinaio **Vincenzo Ciaravolo**, tre medaglie di bronzo al Valor Militare, di cui due alla memoria: al Tenente di Vascello **Giovanni Gianformaggio**: " *Ufficiale in 2^a, coadiuvava efficacemente il comandante nella manovra e nell'impiego delle armi. Quando poi la nave, più volte colpita, era in procinto di affondare, si prodigava per la salvezza dell'equipaggio su una prossima isola*", al 2° Capo Cannoniere **Urbano Pierdiluca** – " *alla memoria*" " *...all'ordine*

²⁸ Gori C. "Il Savoia Marchetti S.M. 79", cit, pag. 460. Tutti e tre gli attacchi aerei al *Kimberley* furono effettuati sganciando da una quota attorno ai 5.000 metri. Appare evidente come sia per questo aspetto, sia per il tipo di ordigni inadatti, non si potesse sperare di ottenere un qualche risultato concreto.

²⁹ Un interessante resoconto di quei momenti, che riporta testimonianze dirette, è consultabile sul sito <http://www.marinai.it/contatti/ciaravolo.pdf>

³⁰ Sono evidentemente in errore tanto l'affermazione contenuta sul sito <http://www.regiamarinaitaliana.it/Ct%20classe%20Sauro.html>, secondo il quale il *Nullò*, "alla caduta di Massaua, insieme a tutti gli altri cacciatorpediniere disponibili tentò un'incursione "senza ritorno" verso Porto Sudan, incagliò in una secca non segnalata sulle carte italiane e fu quindi affondato, dopo un epico combattimento contro il Ct inglese *Kimberley* il 3 aprile 1941.", quanto quella contenuta sul sito <http://www.uboat.net/allies/warships/ship/4460.html>, per il quale il *Nullò*, danneggiato dal *Kimberley*, fu affondato dalla RAF: "The damaged Italian destroyer was sunk the next day by the RAF"

*per il personale non destinato alle armi di abbandonare la nave, si portava al complesso prodiero ancora in azione per contribuire ad intensificarne il fuoco. Colpito da scheggia incontrava morte gloriosa sulla nave che si inabissava” e al Capo Meccanico 3° Cl. **Francesco Sales** – “ alla memoria” “...Benchè in precarie condizioni di salute, rifiutava di lasciare la nave per un destinazione a terra; cadeva al proprio posto di combattimento nell’azione che causava la perdita dell’unità”.*



Capitano di Corvetta Costantino BORSINI
Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria

“Comandante di cacciatorpediniere, durante l'attacco ad un grosso convoglio, giunto a contatto con siluranti ed incrociatori nemici, impegnava audacemente aspro combattimento, animando i dipendenti con l'esempio del proprio valore.

Colpita la sua nave da numerosi colpi che ne menomavano irreparabilmente l'efficienza, persisteva nell'impari lotta con efficaci risultati, dando prova di fermezza, di grande serenità d'animo e di sommo sprezzo del pericolo.

Dopo aver provveduto alla salvezza dell'equipaggio, rifiutava decisamente di abbandonare la sua nave e, impavido e fiero sul ponte di comando, volto verso il nemico, affondava con essa, incontrando sublime e gloriosa morte”.

(Mar Rosso, presso l'isola Harmil, 21 ottobre 1940)



Marinaio Vincenzo CIARAVOLO
Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria

“Imbarcato su silurante impegnata in aspro combattimento contro incrociatori e

cacciatorpediniere nemici, con calma serena rimaneva durante tutta l'azione al fianco del suo Comandante, di cui era attendente. Ricevuto l'ordine di abbandonare la nave che affondava per i gravi danni riportati durante il combattimento, si gettava in mare; ma accortosi che il Comandante rimaneva al suo posto, spontaneamente risaliva a bordo in un generoso slancio di fedeltà e di altruismo, ben conscio del mortale pericolo al quale si esponeva.

Nella sublime decisione di seguire la sorte del suo Comandante, affrontava con lui la morte gloriosa degli eroi”

(Mar Rosso, presso l'isola Harmil, 21 ottobre 1940)

FONTI

- AA.VV. L'organizzazione della Marina durante il conflitto – Efficienza all'apertura delle ostilità. Roma, Ufficio Storico della Marina Militare ,1972
- Alfano G.. Marinai in guerra. 1940-1945. Diari di tre ventenni". Peveragno, Blu Edizioni, 2002.
- Bagnasco E. In guerra sul mare. Navi e marinai italiani nel secondo conflitto mondiale. Parma, Ermanno Albertelli Editore, 2005. ISBN 88-87372-50-0
- Bagnasco E, Cernuschi E.. Le navi da guerra italiane 1940-1945. Parma, Ermanno Albertelli Editore, 2005. ISBN 88-87372-36-5
- Bargoni F.. Esploratori Italiani. Roma, Ufficio Storico della Marina Militare ,1996.
- Baudin J., Fatti d'Arme di una Guerra Senza Fortuna, Vol. 1, 1970 ediz.Cremille
- Colledge, J. J.; Warlow, Ben (2006) [1969]. Ships of the Royal Navy: The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy (Rev. ed.). London: Chatham. ISBN 978-1-86176-281-8. OCLC 67375475
- Fioravanzo G., La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale. Vol. XXI
- Lupinacci P.F. e Cocchia A., La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale. Vol. X: Le operazioni in Africa Orientale. Roma, Ufficio Storico della Marina Militare ,1961.
- Mason G.B., HMS Kimberley - K-class Destroyer"
- Mason G.B., Service histories of Royal Navy warships in World War 2

<http://www.icsm.it/regiamarina/marrosso.htm>

<http://cronologia.leonardo.it/storia/biografie/balbo.htm>

<http://www.regiamarinaitaliana.it/Ct%20classe%20Sauro.html>

http://it.wikipedia.org/wiki/Operazioni_navali_in_Africa_Orientale_Italiana

[http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco_Nullo_\(cacciatorpediniere_1927\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco_Nullo_(cacciatorpediniere_1927))

[http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Kimberley_\(F50\)](http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Kimberley_(F50))

http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_torpedoes#21.22_Mark_IX

http://en.wikipedia.org/wiki/British_World_War_II_destroyers

http://en.wikipedia.org/wiki/J,_K_and_N_class_destroyer#K_class

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/79/HMS_Kimberley_Winston_Churchill.jpg

<http://www.uboot.net/allies/warships/ship/3899.html>

<http://www.uboot.net/allies/warships/ship/4460.html>

<http://www.uboot.net/allies/warships/ship/6526.html>

<http://www.uboot.net/allies/warships/ship/7946.html>

<http://www.marinai.it/contatti/ciaravolo.pdf>

<http://www.marinai.it/contatti/ciaravolo.pdf>

<http://it.narkive.com/2005/11/18/3661251-agli-esperti->

http://it.wikipedia.org/wiki/Imbarcazioni_militari_italiane_della_seco

[nda_guerra_mondiale#Comando_Navale_Africa_Orientale_Italiana](http://it.wikipedia.org/wiki/Imbarcazioni_militari_italiane_della_seco)

<http://www.nzetc.org/tm/scholarly/tei-WH2Navy-c6.html>

<http://www.nzetc.org/tm/scholarly/tei-WH2-2Epi-c3-WH2-2Epi-d.html>

<http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/CostantinoBorsini.aspx>

<http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/CiaravoloVincenzo.aspx>

<http://www.naval-history.net/xAH-WSConvoys03-1940.htm>

<http://www.naval-history.net/WW2BritishLossesbyArea08.htm>

<http://www.naval-history.net/xGM-Chrono-10DD-39K-Kimberley.htm>