#### I relitti delle Dahlak

Vincenzo Meleca

L'arcipelago delle Dahlak è un vero e proprio cimitero di navi; vi è chi le ha contate, raggiungendo la cifra di ben 67 relitti, anche se probabilmente sono stati conteggiati anche i relitti di navi affondate od autoaffondate, ma successivamente recuperate e demolite.

Non sono stati però i banchi corallini la causa principale degli affondamenti, bensì le vicende conseguenti la Seconda Guerra Mondiale e la Guerra di Indipendenza.

Certo, i fondali dell'arcipelago sono comunque estremamente pericolosi, le carte nautiche non hanno mai avuto modo di indicare con esattezza i banchi sommersi a pelo d'acqua, e lo si vede chiaramente un miglio ad est dell'uscita del porto di Massaua, dove da quattro anni fa bella mostra di se' un grosso mercantile arenato.

Parleremo di "relitti", dunque, anche se talora il termine potrebbe essere non del tutto corretto, poiché del destino di tante navi nulla si sa di preciso (anzi, peggio, le informazioni sono del tutto errate, come vedremo, ad esempio, nel caso di navi ben note come l'Urania ed il Nazario Sauro), neppure se siano state recuperate e riutilizzate o demolite.

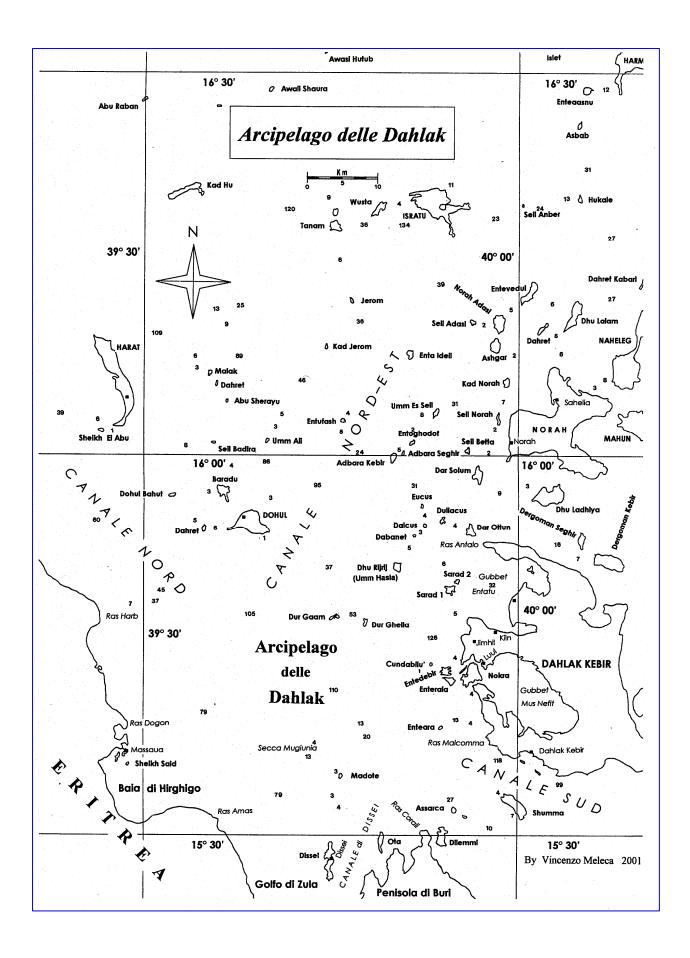
Con queste doverose precisazioni, abbiamo cercato di sintetizzare l'enorme mole di dati ed informazioni seguendo un certo qual ordine cronologico (al cui interno abbiamo dato precedenza al naviglio militare) e, nella parte finale, fornendo soltanto alcuni accenni alle navi che risultano essere state comunque recuperate, non potendo pertanto più essere considerate oggigiorno "relitti".

#### § 1 – Il relitto 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



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



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

Fu però nel 1997 che si ebbe la conferma dell'importanza della scoperta quando, 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.<sup>1</sup>

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.

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

# § 2 - I relitti risalenti alla Seconda Guerra Mondiale: naviglio militare *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.

3

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Ralph K. Pedersen, Insitute of Nautical Archeology Black Assarca Island Shipwreck Project, 2002,

Il giorno precedente, due sommergibili delle Regia Marina, il Guglielmotti e il Ferraris, tentarono di intercettare il poderoso convoglio nemico BN 7 (31 piroscafi scortati dall'incrociatore Leander, dal caccia Kimberley, da 5 "sloops" e protetto da 50 tra caccia e bombardieri di base ad Aden) proveniente dall'Oceano Indiano e diretto a Porto Sudan e Suez. Le due unità non riuscirono ad incrociare il convoglio che venne però individuato dai nostri Cacciatorpediniere Pantera, Leone e Nullo.

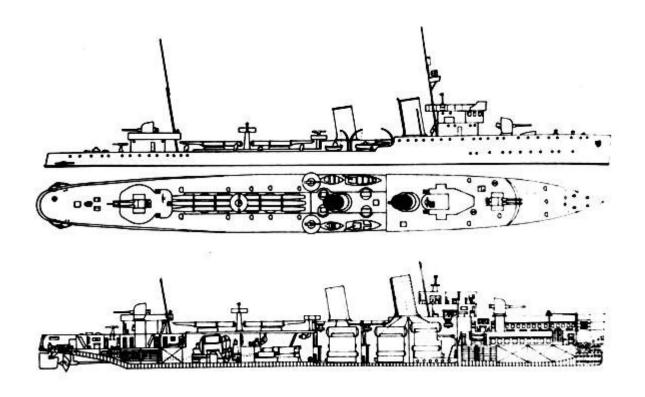
Come sopra anticipato, nello scontro il Nullo venne colpito e affondato nei pressi dell'isola Harmil.

In quella occasione intervenne anche la batteria da 120/45 "Giulietti", installata sull'isola. I suoi colpi inquadrarono il C.T. Kimberley, colpendolo e danneggiandolo gravemente , tanto da costringere altre due unità della Royal Navy, il Ct. Leander prima ed il Ct Kingston dopo a prenderlo a rimorchio, portandolo fino a Port Sudan. Il personale della "Giulietti" si adoperò poi attivamente recuperando 106 uomini dell'equipaggio del Nullo, nel frattempo affondato.



*Il Nullo in navigazione (foto dell'USMM)* 

Il relitto 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

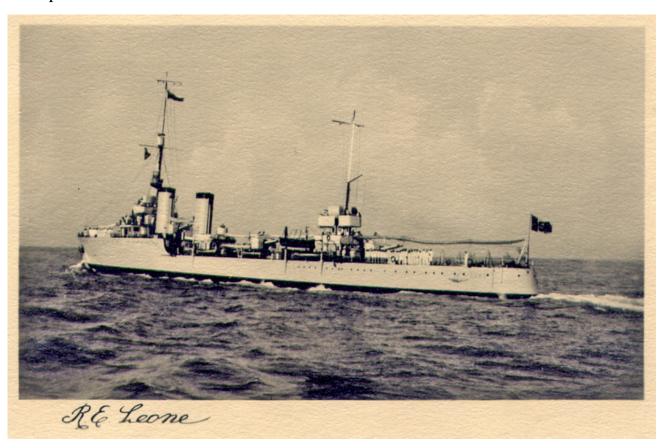


	Cacciatorpediniere Francesco Nullo	
Cantiere	Quarnaro – Fiume, Impostazione: 1924 Varo: 1925 Completamento: 1926	
	Perdita: 1940	
Dislocamento	Normale: 1.353 Tonn. Pieno carico: 1.580 Tonn.	
Dimensioni	Lunghezza: 90,7 (f.t.) mt.; Larghezza: 9,2 mt.; Immersione: 3,7 mt.	
Apparato motore	3 caldaie, 2 turbine, 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	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 il <i>Nullo</i> 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	

## 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.

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 autoaffondata 15 miglia a nord dell'isola Awali Hutub, una delle più settentrionali isole delle Dahlak



Cacciatorpediniere Leone	
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 Pantera, Tigre,
	Leopardo e Lince.
	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.

## Torpediniera Vincenzo Giordano Orsini

Il relitto della torpediniera Orsini non dovrebbe rientrare tra quelli delle Dahlak, ma le circostanze ed il luogo dell'affondamento ci hanno indotto a parlarne in questa sede. 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: 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 Orsini, al comando del tenente di vascello Valente, 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 decise l'autoaffondamento.

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; 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».

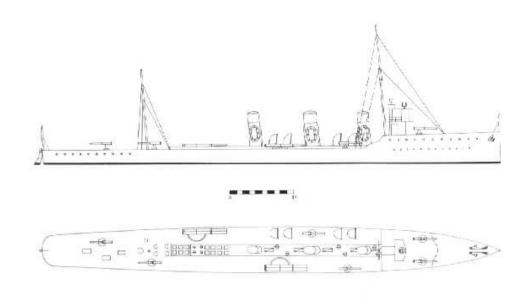


L'Orsini tra l'Abba (a destra) e l'Acerbi (a sinistra) nel Mar Piccolo di Taranto (foto dell'USMM)

La nave in quel momento era su un fondale di metri 27, 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



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	

# Rimorchiatori Ausonia, Malamocco, Oneglia,. Panaria, Pirano e Porto Venere

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 inoltre il rimorchiatore d'alto mare **Ausonia**<sup>2</sup> ed i rimorchiatori d'uso locale **Malamocco**<sup>3</sup> **Oneglia**<sup>4</sup>, **Panaria**<sup>5</sup>, **Pirano**<sup>6</sup>, **Porto Venere**<sup>7</sup>. Alcune fonti danno per autoaffondati

-

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Dislocamento: 470 tonnellate - Velocità: 10 nodi - Equipaggio: ? - Armamento: ? - Storia: in servizio nel 1920; autoaffondato nell'aprile 1941 all'ancoraggio presso l'isola di Nocra in Mar Rosso

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Classe Albenga da 180 tonnellate

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> 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

nelle acque interne tra le isole di Nokra e di Dahlak Kebir anche altri rimorchiatori di uso locale e cioè Formia<sup>8</sup>, San Paolo<sup>9</sup> e San Giorgio<sup>10</sup>. Se di tutti e tre non si hanno notizie precise circa le cause ed il luogo di affondamento, del San Giorgio non si è trovata neppure conferma della sua reale esistenza<sup>11</sup>.



Il rimorchiatore Porto Venere

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.

#### Petroliera Bronte

All'ancoraggio nei pressi dell'isola di Nokra, probabilmente nel canale nord che la separa da Dahlak Kebir, si autoaffondarono inoltre due petroliere, la Bronte e la Niobe. Di quest'ultima, che risulta recuperata e demolita nell'immediato dopoguerra,

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> 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

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> 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

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> 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

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Ex marina mercantile, varato nel 1908 con il nome di Ciclope, poi nei ranghi della Regia Marina, 188 tonnellate di stazza lorda

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Classe Sant'Antioco, varato nel 1937, 192 tonnellate di stazza lorda.

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Cfr."Le operazioni in Africa Orientale", di Lupinacci e Cocchia, USMM, 1961 e "Cinque relitti quasi sconosciuti", di Andrea Ghisotti

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> E' possibile che sia stato confuso con il rimorchiatore San Paolo, autoaffondatosi in quei giorni a Massaua, oppure che fosse un'imbarcazione civile militarizzata di fatto in loco e non registrata

accenneremo nel successivo §6. Di entrambe comunque si hanno ben poche informazioni sia sulla data che sulle cause e sul luogo stesso di affondamento.

La Bronte, entrata in servizio nel lontano 1906, dislocava 10.250 tonnellate, aveva una velocità massima di 14,5 nodi ed un equipaggio di 121 uomini fra ufficiali, sottufficiali e comuni. Era armata con 4 pezzi da 57/43.

## § 3 - I relitti risalenti alla Seconda Guerra Mondiale: naviglio mercantile

Il 10 giugno del 1940, alla dichiarazione di guerra, si trovavano nei porti dell'Africa Orientale Italiana numerose navi mercantili italiane. Ci limiteremo ad indicare soltanto quelle che ci risultano essere state presenti nel porto di Massaua, e cioè le italiane Adua, Antonio C., Arabia, Brenta, C. Campanella, Capitano Bottego, Colombo, Giove, Himalaya, Impero, India, Mazzini, Moncalieri, Nazario Sauro, Niobe, Piave, Riva Ligure, Romolo Gessi (ex A. Treves), Tripolitania, Vesuvio, Urania, XXIII Marzo e le tedesche Bertrand Rickmers, Coburg, Frauenfels, Krefeld, Lichtenfels, Liebenfels, Oder, Oliva, Wartenfels.

Dieci mesi dopo, all'inizio di aprile 1941, come risultato di alcune tentativi di forzare il blocco navale inglese<sup>12</sup> o di spostamenti da Assab, dovrebbero essere state presenti nel porto di Massaua o nel Gubbet Mus Nefit di Dahlak Kebir 19 mercantili italiani (Adua, Antonia C., Arabia, Bottego, Brenta, Clelia Campanella, Colombo, Giove, Impero, Mazzini, Moncalieri, Nazario Sauro, Niobe, Riva Ligure, A. Treves, Tripolitania, Vesuvio, Urania, XXIII Marzo) e 5 tedeschi (Gera, Frauenfels, Liebenfels, Krefeld ed Oliva).

Con l'approssimarsi delle truppe inglesi, il Comandante di Marisupao, Ammiraglio Bonetti dispose che molte unità si spostassero nel grande golfo interno di Dahlak Kebir per autoaffondarsi

Il "suicidio" collettivo iniziò il 3 aprile 1941, ma di molte unità non vi è certezza della loro sorte né di dove giacciono i relitti<sup>13</sup>. Ci occuperemo pertanto solo di quelli per i quali abbiamo notizie certe, mentre per tutti gli altri, di cui daremo soltanto notizie sommarie, invitiamo i lettori a voler eventualmente contribuire a sciogliere il mistero della loro sorte.

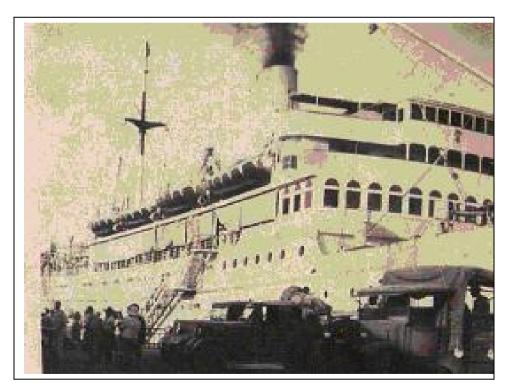
<sup>. .</sup> 

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Le navi mercantili che riuscirono a forzare il blocco partendo da Massaua furono soltanto l'italiana Himalaya e le tedesche Coburg e Wartenfels. Furono invece catturate od affondate le italiane India e Piave (per una fonte, furono invece autoaffondate ad Assab. Cfr. : http://www.xmasgrupsom.com/public/index.php?showtopic=5401 ) e le tedesche Oder e Bertrand Rickmers.

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> 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 persino 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 Nocra (Is.Dalac) al largo di Massaua, recuperata dagli inglesi venne demolita nel 1948".... e che l'Urania, anziché essersi autoaffondata, era stata "affondata da aerei inglesi alle isole Dalac (Massaua)" (Cfr. il sito: <a href="http://www.xmasgrupsom.com/public/index.php">http://www.xmasgrupsom.com/public/index.php</a>? <a href="https://www.xmasgrupsom.com/public/index.php">https://www.xmasgrupsom.com/public/index.php</a>? <a href="https://www.xmasgrupsom.com/public/index.php">showtopic=5401</a>

## Nave passeggeri Urania

Varata con il nome di Hungaria per conto del Lloyd austriaco e rimasta 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.



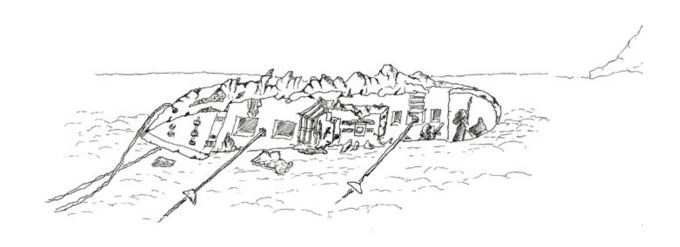
L'Urania a Napoli nel 1937

Ceduta nel 1923 alla Marittima Italiana di Genova, venne ribattezzata con il nome di Genova ed utilizzata sulle rotte orientali verso Bombay. Nel 1932 la compagnia marittima genovese fu acquisita dal Lloyd Triestino e la nave cambiò quindi proprietario e anche nome. Ribattezzata nel 1933 Urania, venne completamente rimodernata 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 Italiana della venendo successivamente impiegata sulle rotte del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano. 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.

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> Viaggiò in quel periodo sull'Urania anche il Principe De Curtis, in arte Totò, per portare in Abissinia la sua compagnia di varietà.

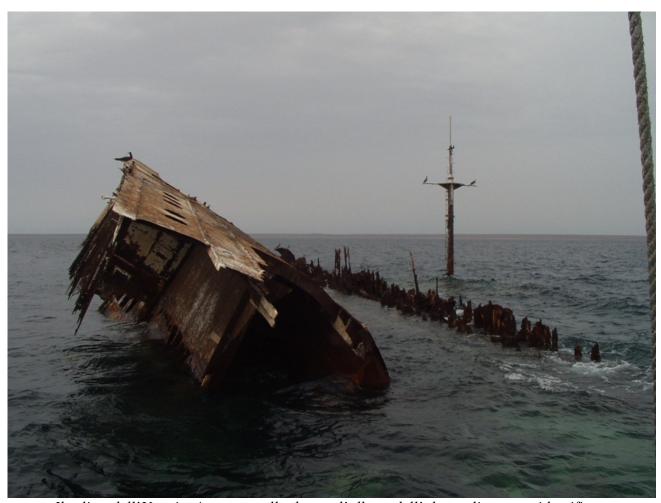
Nave passeggeri Urania		
Cantiere	San Rocco di Muggia. Impostato 3 luglio 1913,varo 11 marzo 1914,	
	consegna 30 settembre 1916	
Armatore	Lloyd Austriaco (1916), Marittima Italiana (1923), Lloyd Triestino (1932)	
Dislocamento	7099 t	
Dimensioni	Lunghezza 125 (121,3 )m, larghezza 16 (15,6) m, immersione 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	All'origine, 133 posti in prima classe e 46 in seconda. Nel 1932, 60 posti di	
passeggeri	prima classe, 139 in seconda e 200 in terza classe,	

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.



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

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

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<sup>15</sup>.

# Nave passeggeri 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<sup>16</sup>, un'altra nave passeggeri che,

-

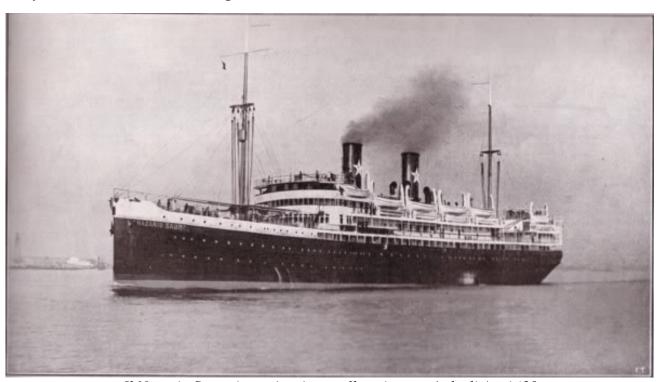
<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> Un'ottima descrizione dello scafo e del piano di immersioni sono presenti e consultabili sul sito della Compagnia del Mar Rosso, http://www.mar-rosso.it/gazzettino/relitti/relitti.htm

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> Molte sono state le navi militari e mercantili che hanno portato il nome dell'eroe istriano, alcune contemporaneamente a quella di cui stiamo parlando. Ricordiamo in particolare il 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 e, da ultimo il sommergibile che ha dato il nome alla classe, lo S 518 Nazario Sauro, che, impostato il 27 giugno 1974 presso

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 Sauro fu definito, sembra 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 era stato originariamente allestito come piroscafo da carico ma subito trasformato in nave da trasporto passeggeri e emigranti per conto della società armatrice Transatlantica Italiana. 80 posti erano stati destinati alla prima classe in 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.

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 Sabaudo, 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

il cantiere di Monfalcone della Fincantieri S.P.A., varato il 1º ottobre 1976, entrato in servizio il 12 febbraio 1980 e radiato il 1º maggio 2002, dal 2010 è diventato un museo galleggiante a Genova.

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. Il 6 aprile 1941 si spostò a Dahlak Kebir dove si autoaffondò nel grande golfo interno<sup>17</sup>.

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



La manica a vento del Sauro posizionata subito a poppa del fumaiolo

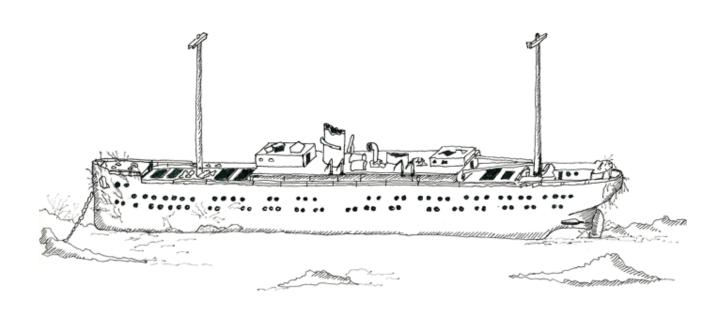
Fu proprio così che la ritrovò Cousteau agli inizi degli anni '60 durante una delle sue spedizioni. Entusiasta della scoperta, battezzò il Sauro "il relitto dai capelli bianchi" per via di una numerosa colonia di gorgonie a frusta dall'aspetto filiforme e dalla colorazione biancastra. Il colpo di stato del 1975 e la lunga guerra etiopico-eritrea, vietarono l'accesso al Gubbet e del Nazario Sauro si persero per molti anni le tracce

16

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> 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...);

fino a quando Andrea Ghisotti<sup>18</sup> e Riccardo Melotti, decisero di tornare in quei luoghi alla ricerca del piroscafo. Dopo vari tentativi di ricerca nel 1992 e 1994, resi infruttuosi per non avere la posizione precisa del relitto e dal 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.

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 fonti<sup>19</sup>, l'immersione viene indicata come ricreativa, con un grado di difficoltà media per l'esterno del relitto, impegnativa all'interno. Sconsigliate le immersioni notturne<sup>20</sup>.



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

-

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> 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

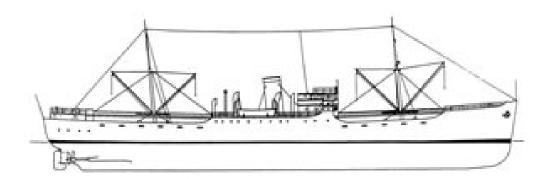
<sup>&</sup>lt;sup>19</sup> Secondo Andrea Ghisotti il relitto si trova a 15°39'52"N-39°59'19"E, (Cfr. Dahlac: cinque relitti quasi sconosciuti in Sub n. 220, gennaio 2004), cioè appena fuori dell'imboccatura di una lunga e stretta insenatura, mentre secondo un sito egiziano (www.touregypt.net/vdc/nazario.htm),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

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

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.

Nave passeggeri 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	80 in prima classe, 48 in seconda e 1109 (576 dal 1934) in terza classe	
passeggeri	("classe emigranti")	

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, come le altre 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, ma Andrea Ghisotti ha rintracciato un relitto che sembra essere proprio quello del Bottego ed è visitabile senza particolari difficoltà<sup>21</sup>

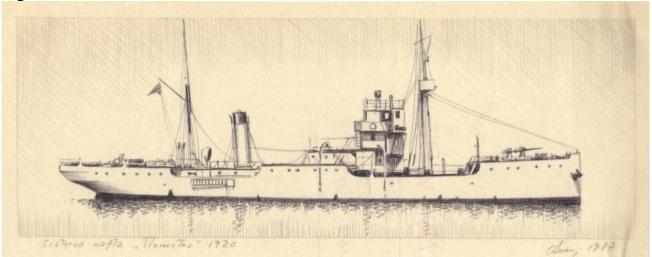


*Piroscafo Mazzini:* nave passeggeri prima della Compagnia CITRA poi del Lloyd Triestino, varata nel 1926, 7669 (8500) tonnellate di stazza lorda. Sembra probabile che sia stato affondato da bombardamento aereo nel Gubbet, nei pressi dell'isola di

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> 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

Nokra, il 2 od il 7 aprile 1941<sup>22</sup>. Al momento della perdita la nave era in fiamme con esplosioni a poppa. Come per il 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 profondità<sup>23</sup>.

Cisterna Prometeo<sup>24</sup> (ex Cedar Park): citiamo con qualche perplessità questa unità, poiché sulla sua classificazione e sua fine vi sono informazioni molto contrastanti. Dovrebbe comunque trattarsi della nave cisterna nafta della Società armatrice S.P.E.M. (Società Petrolifera di Esercizi Marittimi) di Fiume, varata nel 1922 con il nome di Cedar Park, 4958 tonnellate di stazza lorda, autoaffondata nel Gubbet Mus Nefit alle ore 2.30 dell'8 aprile 1941<sup>25</sup>. 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 di nafta, brucia come un'intensa torcia"<sup>26</sup>) o, addirittura, la ritengono autoaffondata a Massaua, quindi recuperata ed utilizzata dagli inglesi.



#### § 4 – I relitti recenti

All'interno del Gubbet Mus Nefit vi sono alcuni relitti di navi militari e mercantili che risalgono ad epoche relativamente recenti, per alcuni certamente all'ultimo periodo della Guerra d'Indipendenza.

## Naviglio militare

2 Motosiluranti: di nazionalità etiopica, distintivo ottico A 112 e A 113, sono entrambe ex-sovietiche della classe Turya. Autoaffondate tra il 1989 ed il 1990,

19

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> 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.

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> A. Ghisotti, Dahlac: cinque relitti quasi sconosciuti, cit.

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> 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.

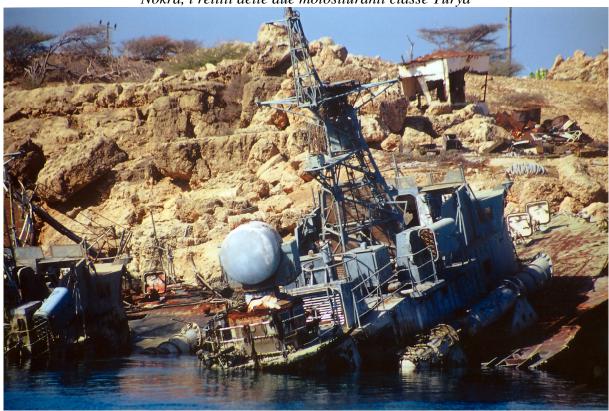
<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> Di questa opinione era Andrea Ghisotti, le cui attendibilità, competenze e serietà ci hanno indotto a ricomprendere la Prometeo nel paragrafo dedicato ai relitti. Cfr. A. Ghisotti, Dahlac: cinque relitti quasi sconosciuti, cit.

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> F. Quilici, Sesto Continente, Rizzoli, 2000, pag. 111

giacciono ad una 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. 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 galleggiante*<sup>27</sup> non identificato: di 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 equipaggi<sup>28</sup>

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.



Nokra: le gru del bacino galleggiante, ancora visibili nel 2000

<sup>28</sup> 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).

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> 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 intravvede dalle foto satellitari mostra un natante rettangolare, molto largo, dalle tipiche forrme di un bacino galleggiante.

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

## - Naviglio mercantile

*Nave mercantile non identificata*: giace accanto all'Urania, appoggiato per chiglia su un fondale di 20-25 metri. 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;

Ras Dogon<sup>29</sup>: è un mercantile etiopico affondato per cause sconosciute (per alcuni, a



Dahlak Kebir, Canale Nord: il relitto del Ras Dogon

causa di un sabotaggio di membri filo eritrei dell'equipaggio) all'imbocco meridionale del Canale Nord che separa l'isola di Dahlak Kebir da quella di Nokra. Il relitto, semisommerso, è appoggiato con la fiancata sinistra su un fondale di una quindicina di

<sup>29</sup> Secondo dei ricercatori israeliani il mercantile dovrebbe invece chiamarsi Dejen. Cfr. <a href="http://www.tau.ac.il/lifesci/departments/20ology/members/benayahu/documents/90.pdf">http://www.tau.ac.il/lifesci/departments/20ology/members/benayahu/documents/90.pdf</a>

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 medio tonnellaggio, appoggiato per chiglia su un fondale di 5-7 metri. 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

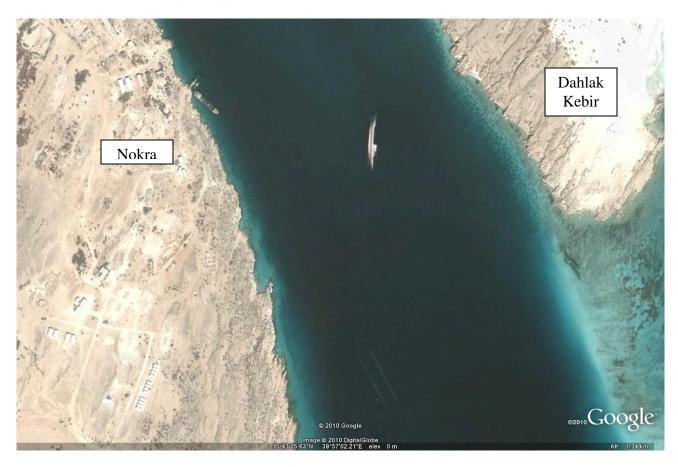


Il relitto del mercantile non identificato di Nokra.

La tecnologia attuale offre anche a livello di utilizzazione non militare delle possibilità di osservazione e documentazione non indifferenti, impensabili soltanto fino a qualche decennio or sono.

Ne è prova, ad esempio, la foto satellitare del Canale Nord di Dahlak Kebir sotto riprodotta che consente di osservare i relitti appena descritti. Si possono infatti notare

in alto a destra i relitti delle due motosiluranti classe Turya e del mercantile non identificato, al centro del canale il relitto del Ras Dogon ed in basso la sagoma sommersa del bacino galleggiante russo



## § 5 Le navi affondate a Massaua

A quanto risulta, tra il 3 e l'8 aprile 1941 si autoaffondarono o vennero affondate molte navi anche nel porto di Massaua o nelle sue immediate vicinanze<sup>30</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>30</sup> Una fonte (http://www.casinadeicapitani.net/archivio) riporta tra le navi presenti ed autoaffondatesi a Massaua anche altre due navi italiane. La prima era il piroscafo **Sannio** (ex British Prince, ex General Mitre. Stazzava 9200 (9891) ton. ed era lungo 143,25 m. Prima di partecipare alla guerra italo turca come nave trasporto, effettuava servizio passeggeri per la N.G.I. sulle rotte del Nord e Sud America. Non abbiamo trovato alcuna conferma, mentre ci risulta più attendibile l'ipotesi che si sia invece autoaffondato ad Assab nell'aprile 1941 e successivamente ivi demolito nel 1951 demolito (cfr. Le Operazioni in A.O.I. USMM 1961, Appendice I). La seconda era il piroscafo **Gerarchia** (ex Pietro Gori) che per altre fonti (<a href="http://www.xmasgrupsom.com/public/index.php?showtopic=4180">http://www.xmasgrupsom.com/public/index.php?showtopic=4180</a>) 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 guerra

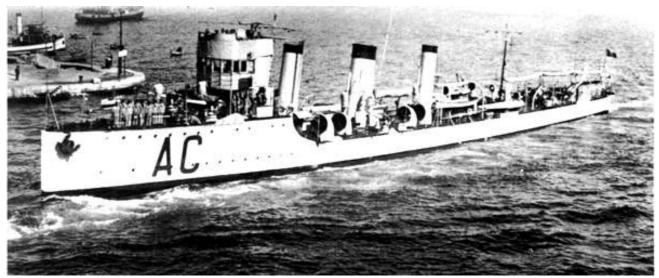
Non si autoaffondarono alcune navi per motivi essenzialmente legati ad esigenze della popolazione civile delle Dahlak: citiamo le cisterne per acqua **Bacchiglione** (Dislocamento: 80 t.; Velocità: 7,5 nodi; costruita in Egitto nel 1927 per la Marina Britannica e acquistata nel 1935 dalla Regia Marina), **Sebeto** (Dislocamento: 602 tonnellate; Velocità: 10 nodi; in servizio nel 1934) e **Sile** (Dislocamento: 602 tonnellate; Velocità: 10 nodi.; in servizio nel 1934). **RAMB IV** (Stazza lorda 3667 t;Lunghezza 122 m; Larghezza 14,6 m; Velocità 17-19,5 nodi; Equipaggio 120; Armamento: 4 cannoni 120/40mm singoli, 2 mitragliere da 13,2mm Mercantile per trasporto banane, ma convertibile in incrociatore ausiliario. Successivamente adibita a nave ospedale. Catturata dagli inglesi il 10 aprile 1941, nonostante la protezione della Croce Rossa, continuò ad essere utilizzata con le stesse funzioni nel Mar Rosso per poi essere inviata nel Mediterraneo

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.

#### - Navi militari

## Torpediniera Giovanni Acerbi

Già colpita da bombe d'aereo il 6 agosto 1940 nel porto di Massaua, subiva la perdita di 15 marinai ed il ferimento di una trentina, nonché danni molto gravi, tanto da impedirne il suo utilizzo.



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

Quattro dei suoi sette pezzi da 102/45 ed alcune mitragliere furono recuperati per essere utilizzati nell'ultima difesa di Massaua.

Fu affondata in porto da bombardieri inglesi il 4 aprile 1941.

*Dragamine/Posamine Ostia*: 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, impiegato anche come nave coloniale e nave scuola, autoaffondato nell'aprile 1941;

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 - Storia: 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 Massaua;

Cannoniera (o Vedetta) Giuseppe Biglieri: (ex peschereccio tedesco ex "Merluzzo"-) - Dislocamento: 667 tonnellate - Velocità: 9 nodi - Equipaggio: 36 - Armamento: 2

orientale come nave ausiliaria, presumibilmente con funzioni di trasporto, ma nominalmente con le stesse funzioni di nave ospedale. Durante un attacco aereo tedesco fu bombardata da un aereo della Luftwaffe ed affondata fuori il porto di Alessandria d'Egitto il 10 maggio 1942. Perirono 165 uomini, fra cui 155 feriti).)

pezzi da 76/40, 2 da 6,5 - Storia: costruita in Germania nel 1924; acquistata dall'Italia nel 1931 e trasformata in dragamine nel 1932; venduta a privati nel 1936; riacquistata dalla Regia Marina pochi mesi dopo; dal 1938 cannoniera; autoaffondata nell'aprile 1941 nel porto di Massaua;

MAS 204, 206, 210, 213 e 216: Questi MAS formavano la XXI^ 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 antisommergibili. Tutti e cinque entrarono in servizio nel 1918 e si autoaffondarono in porto a Massaua nell'aprile 1941. Erano veterani della prima guerra, inviati in 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 (sic) 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.

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.



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

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 3.740 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.

Non si hanno informazioni precise né sulla data (tra il 2 e l'8 aprile 1941) né sul luogo esatto di affondamento, che per talune fonti viene indicato nei pressi dell'isola di Nokra e per altre nel porto di Massaua.

*Rimorchiatori Formia*<sup>31</sup>, *San Paolo*<sup>32</sup> *e San Giorgio*<sup>33</sup>: rimorchiatori di uso locale. Di tutti e tre non si hanno notizie precise circa le cause ed il luogo di affondamento<sup>34</sup>, del San Giorgio non si è trovata neppure conferma della sua reale esistenza.

#### - Navi mercantili

*Piroscafo Adua*: mercantile da carico, della compagnia armatrice Lloyd triestino, varato nel 1922. Balzato alle cronache per aver trasportato, nel 1937, parte dell'obelisco (stele) di Axum. Di 3568 tonnellate di stazza lorda, risulta autoaffondato a Massaua il 3 aprile 1941. Fu successivamente recuperato ed utilizzato dai britannici. Demolito nel 1951.

*Cisterna Antonia C.*: petroliera, Società armatrice Carlo Cameli, varata nel 1921, 5877 tonnellate di stazza lorda, autoaffondata il 6 aprile 1941, recuperata e demolita nel 1951;

*Motonave Arabia*: mercantile da carico. Armatore Lloyd Triestino, varato nel 1926, 5.943 tonnellate di stazza lorda. 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 29 agosto 1943;

*Piroscafo Brenta*: mercantile da carico. Armatore Lloyd Triestino, varato nel 1920, 5.400 tonnellate di stazza lorda. Autoaffondato nel porto di Massaua il 4 aprile 1941. recuperato e demolito nel 1951;

Cisterna Clelia Campanella: Petroliera. Armatore Tito Campanella di Genova, varata nel 1917, 3.245 tonnellate di stazza lorda velocità 10 nodi. Autoaffondatasi nel porto di Massaua il 6 o l'8 aprile 1941, recuperata nel 1942 dagli inglesi e da loro riutilizzata prima con il nome di Empire Prize, poi, dal 1946, con quello di Bankivia. Risulta demolita nell'ottobre 1949 ad Hong Kong;

<sup>33</sup> Non si ha neppure conferma della reale esistenza di questo rimorchiatore. E' possibile che sia stato confuso con il rimorchiatore San Paolo, autoaffondatosi in quei giorni a Massaua, oppure che fosse un'imbarcazione civile militarizzata di fatto in loco e non registrata

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup> Ex marina mercantile, varato nel 1908 con il nome di Ciclope, poi nei ranghi della Regia Marina, 188 tonnellate di stazza lorda

<sup>&</sup>lt;sup>32</sup> Classe Sant'Antioco, varato nel 1937, 192 tonnellate di stazza lorda

<sup>&</sup>lt;sup>34</sup> Cfr."Le operazioni in Africa Orientale", di Lupinacci e Cocchia, USMM, 1961 e "Dahlac, cinque relitti quasi sconosciuti", di Andrea Ghisotti

*Piroscafo Colombo*<sup>35</sup>: 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 e 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.

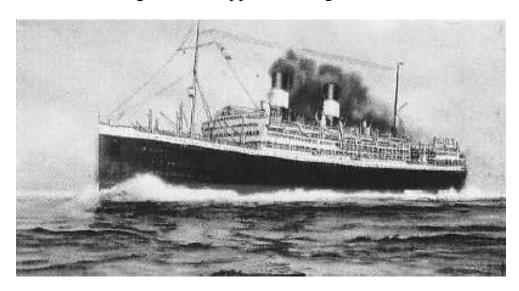
Anche sulla fine del Colombo non vi è certezza: vi sono varie e distinte versioni ancora da accertare. La prima afferma che l'8 aprile 1941 la nave si autoaffondò nella rada di Massaua per evitare di essere catturata dagli inglesi<sup>36</sup>, la seconda sostiene che, trovandosi la nave al largo della 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

<sup>36</sup> Fonte: www.trentoincina.it/dbmerca2.php?short\_name=Colombo

28

<sup>&</sup>lt;sup>35</sup> Per una interessante descrizione della nave, si veda il sito <u>www.ludovicomosca.com/2010/06/piroscafi/</u>

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. Dal 1946 la nave non risulta più iscritta negli elenchi della Società Italia di Navigazione e neppure nel Registro Navale italiano<sup>37</sup>.



**Petroliera Giove**<sup>38</sup>: Petroliera - Società armatrice Garibaldi, varata nel 1916 - 5.211 (5.088) tonnellate di stazza lorda; autoaffondata nel Gubbet (altre fonti riportano Massaua) il 4 aprile 1941 e non 1'8, come riportato dal Comandante Schiaffino. Recuperata dagli inglesi il 20 giugno 1941, fu rimessa in servizio 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 posto;

*Piroscafo Impero*: trasporto costiero, Società armatrice G. Armano di Asmara, varato nel 1901, 488 tonnellate di stazza lorda, nel 1925 nave ausiliaria della Regia Marina, autoaffondata il 4 aprile 1941;

*Piroscafo Moncalieri*: mercantile da carico, Società armatrice Lloyd Triestino, varato nel 1918, 5.723 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 1941);

*Cisterna Riva Ligure*: Petroliera. Società armatrice Barbagelata, varata nel 1906, 2.136 tonnellate di stazza lorda. Requisita dalla Regia Marina e militarizzata, si autoaffondò. Sembra sia stata recuperata dagli inglesi e demolita nel dopoguerra;

<sup>37</sup> Fonte: <a href="www.agenziabozzo.it">www.agenziabozzo.it</a>. In disuso dal 1949, secondo il sito <a href="www.favara.biz/cognomi/navi\_viaggio.htm">www.favara.biz/cognomi/navi\_viaggio.htm</a>

<sup>&</sup>lt;sup>38</sup> 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.

*Piroscafo Romolo Gessi* (ex Alberto Treves, ribattezzato nel 1940 a causa delle leggi razziali): Mercantile da carico, Società armatrice Lloyd Triestino, 5148 tonnellate di stazza lorda, varato nel 1917, autoaffondato il 4 aprile 1941, 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 Dahlak<sup>39</sup>). 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; *Piroscafo 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. Sembra sia stato recuperato dagli inglesi e demolito in Italia nell'aprile 1953;

*Piroscafo XXIII Marzo*: Mercantile da carico, Società armatrice Coop. Garibaldi, varato nel 1927, 5006 tonnellate di stazza lorda, autoaffondato il 4 aprile 1941, recuperato e demolito nel 1951;

A Massaua erano rimasti anche sei mercantili tedeschi. Tutti si autoaffondarono tra il 4 ed il 6 aprile 1941

Crefeld (o Krefeld): Mercantile da carico. Società armatrice Norddeutscher Lloyd, varato nel 1921, 8045 tonnellate di stazza lorda, demolito a Massaua nel dopoguerra;

*Frauenfels*: Società armatrice Hansa, varato nel 1920, 7487 tonnellate di stazza lorda, 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). Ceduta nel dopoguerra ad armatore cinese di Hong Kong e qui demolita nel dicembre 1963;

*Gera*: Società armatrice Hamburg-Amerika Linie, varato nel 1923, 5155 tonnellate di stazza lorda, recuperato l'8.9.1942 e riutilizzato dagli inglesi con il nome di Empire Indus. Fu danneggiato prima da un incendio e rimorchiato a Karachi il 13.5.1943 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 dicembre 1945. Risulta affondato nell'aprile 1958 sotto bandiera panamense;

*Lichtenfels*: Società armatrice Hansa, varato nel 1929, 7566 tonnellate di stazza lorda. 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 3 aprile, fu.recuperato e demolito sul posto nel 1950;

*Liebenfels*: Società armatrice Hansa, varato nel 1921, 6318 tonnellate di stazza lorda, recuperato e riutilizzato dagli inglesi con il nome di Empire Nile dal 13 novembre

-

<sup>&</sup>lt;sup>39</sup> A. Ghisotti, Dahlac, cinque relitti quasi sconosciuti

1942 (gestito per il MOWT dalla British India SN). Ceduta nel dopoguerra ad armatore cinese di Hong Kong, risulta essere stata in servizio fino al 1981;

*Oliva*: Società armatrice Hamburg-Amerika Linie, varato nel 1921, 7885 tonnellate di stazza lorda, demolito sul posto nel 1951;

## Note conclusive e ringraziamenti

A conclusione di queste note, due sole considerazioni.

La prima riguarda l'attendibilità delle informazioni riportate. Per quel che riguarda le navi affondate durante la seconda guerra mondiale, a distanza di tanti anni da quegli eventi (una settantina, oramai), non solo non è facile rintracciare documentazione ufficiale, spesso, peraltro, alquanto approssimativa, ma è oramai pressoché impossibile trovare testimoni oculari che possano fornirle di prima mano o confermare quelle documentali. Per quanto riguarda invece i relitti più recenti, molta documentazione è andata distrutta con il rivolgimento politico che ha interessato quella regione mentre quella concernente il naviglio sovietico è ancora coperta da segreto militare. Chiunque, leggendole, 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.

La seconda riguarda invece 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, per le immersioni, in particolare quelle sui relitti, necessitano speciali permessi del Ministero del Turismo, con l'obbligo in ogni caso di avere un dive master eritreo.

Per divers e snorkellisti, poi, un'ulteriore brutta notizia: da circa tre anni 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 con quella che è, per esperienza personale, una delle pochissime agenzie viaggi specializzata per le Dahlak, e cioè Afronine (www.afronine.com).

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 De Domenico e V. Isacchini/Malaparte.

#### 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
- -- Erminio Bagnasco, Le costruzioni della Regia Marina Italiana (1861-1945), in Rivista Marittima agosto-settembre 1996
- -- Erminio Bagnasco e Enrico Cernuschi, Le navi da guerra italiane 1940 1945 Ermanno Albertelli
- -- Carlo De Risio e Aldo Cocchia, I violatori di blocco, USMM
- -- Pietro Faggioli e Andrea Ghisotti "Dahlac: cinque relitti quasi sconosciuti", in Sub, n. 220, 2004
- -- Gino Galuppini, Guida alle navi d'Italia dal 1861 a oggi, Mondadori
- -- Andrea Ghisotti, "Nazario Sauro: l'abbiamo ritrovata!", in Aqua 1997
- -- Giorgio Giorgerini, La guerra italiana sul mare, Mondadori
- -- Giorgio Giorgerini e Augusto Nani, Almanacco storico delle navi militari italiane, USMM
- -- Tommaso Gropallo, Navi a vapore e armamenti italiani dal 1818 ai giorni nostri, Mursia 1976
- -- Roger Jordan, The World's Merchant Fleets, Chatham
- -- Bruno Minoletti, La Marina mercantile, Einaudi
- -- Ralph K. Pedersen, Black Assarca Island Shipwreck Project, INA Quarterly 27.2/3 2000
- -- Folco Quilici, Sesto Continente Rizzoli
- -- Achille Rastelli., Navi mercantili perdute, USMM
- -- Gabriele Zaffiri Le navi corsare italiane Storia delle navi corsare italiane e dei violatori di blocco italiani e tedeschi nella 2<sup>^</sup> guerra mondiale, Boopen Editore