

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.milddb.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

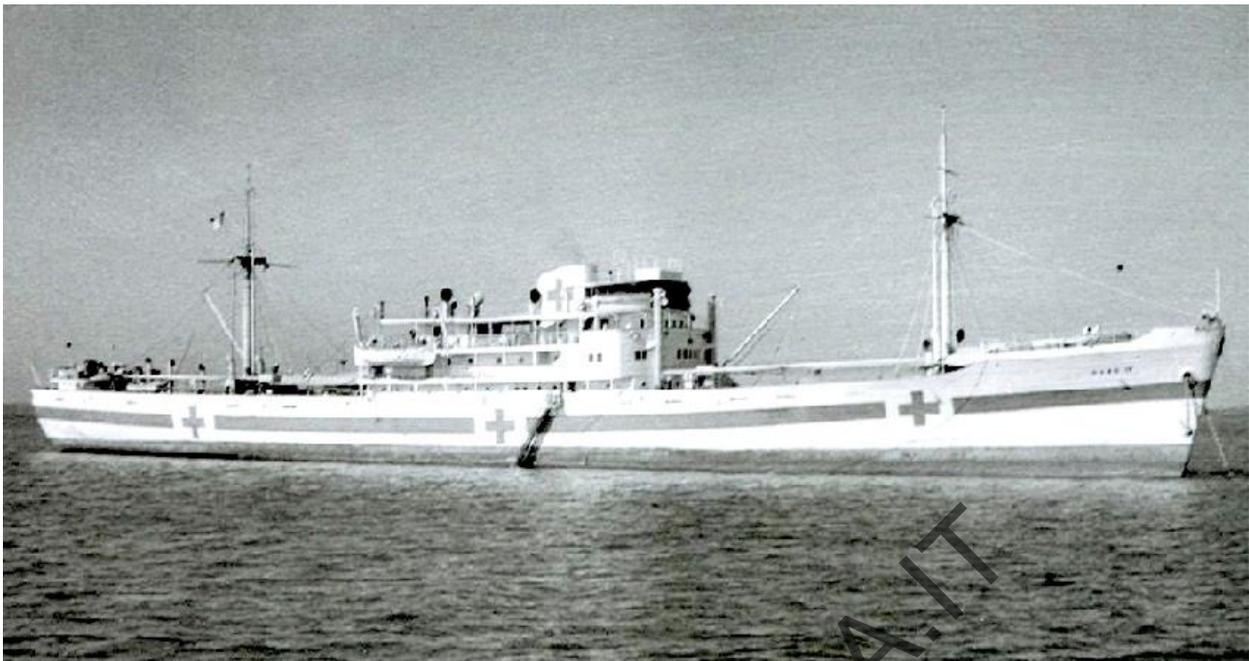
quelli navali dirigendosi verso la costa araba, dove si autoaffondarono (secondo altre fonti furono invece affondati da bombe d'aereo e dai proiettili del Cacciatorpediniere inglese *Kingston* nei pressi di Someina)

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 Karhoun* -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 sprofondato 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

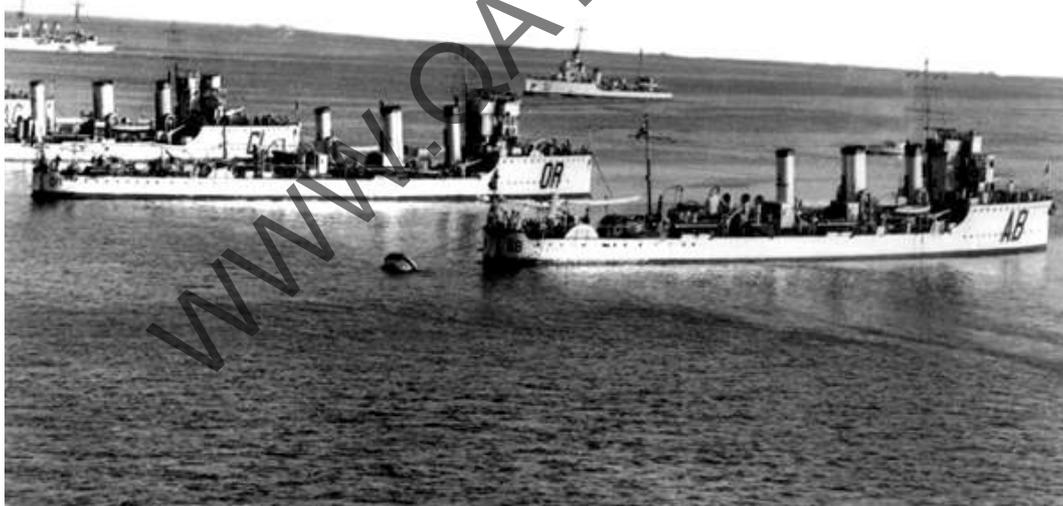
A quanto risulta, tra il 3 e l'8 aprile 1941 nel porto di Massaua o nelle sue immediate vicinanze si autoaffondarono o vennero affondate molte navi.

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.



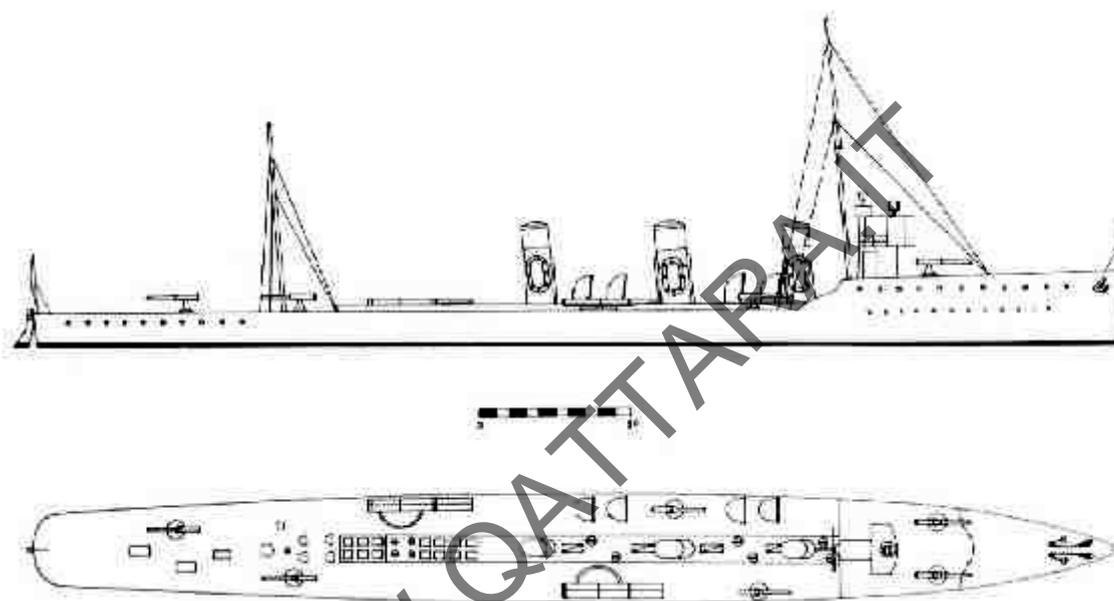
L'Orsini tra l'Abba (a destra) e l'Acerbi (a sinistra) nel Mar Piccolo di Taranto (foto dell'USMM)

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.

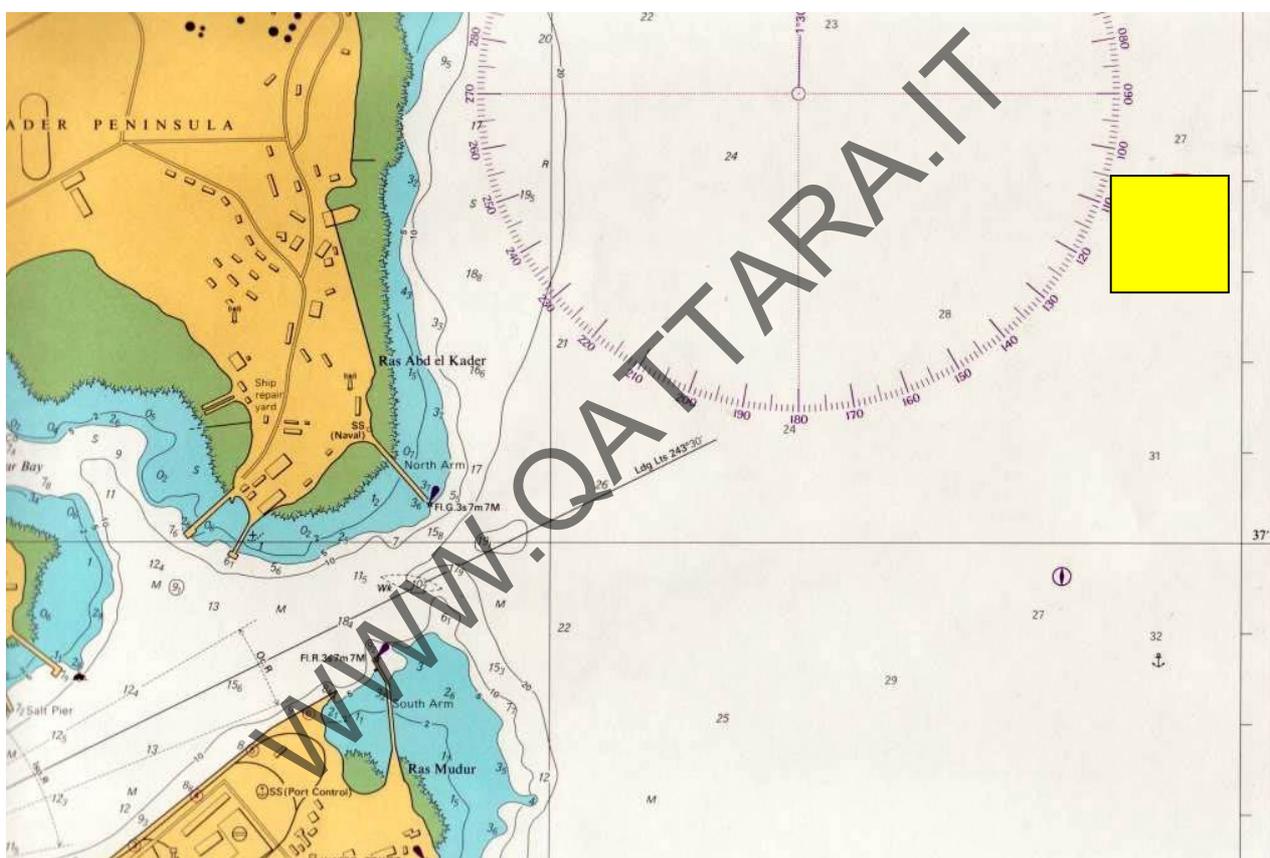


Torpediniera Vincenzo Giordano Orsini

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

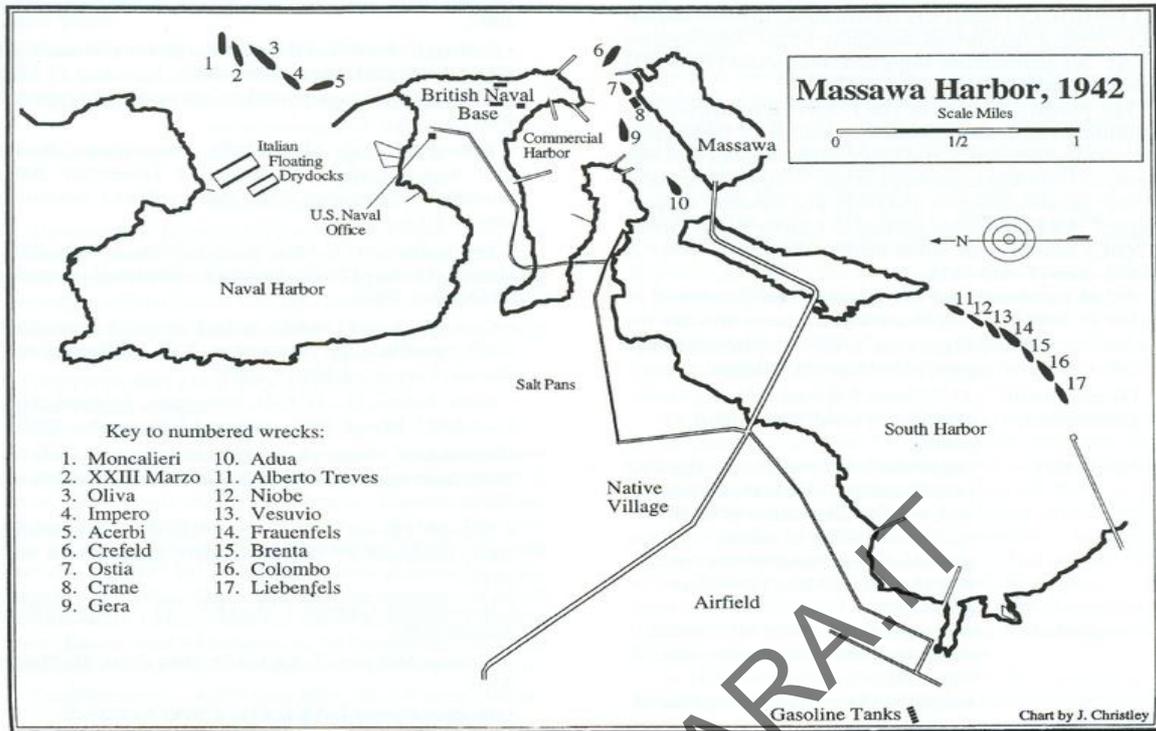
Il capitano di corvetta Pouchain, di Marisupao, al ritorno della prigionia scrisse nella sua relazione datata Taranto 18 gennaio 1945: «*La torpediniera Orsini fu fatta affondare aprendo i kingston e rompendo alcuni tubi di macchina. Fu escluso l'impiego di ordigni esplosivi data la vicinanza della nave 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

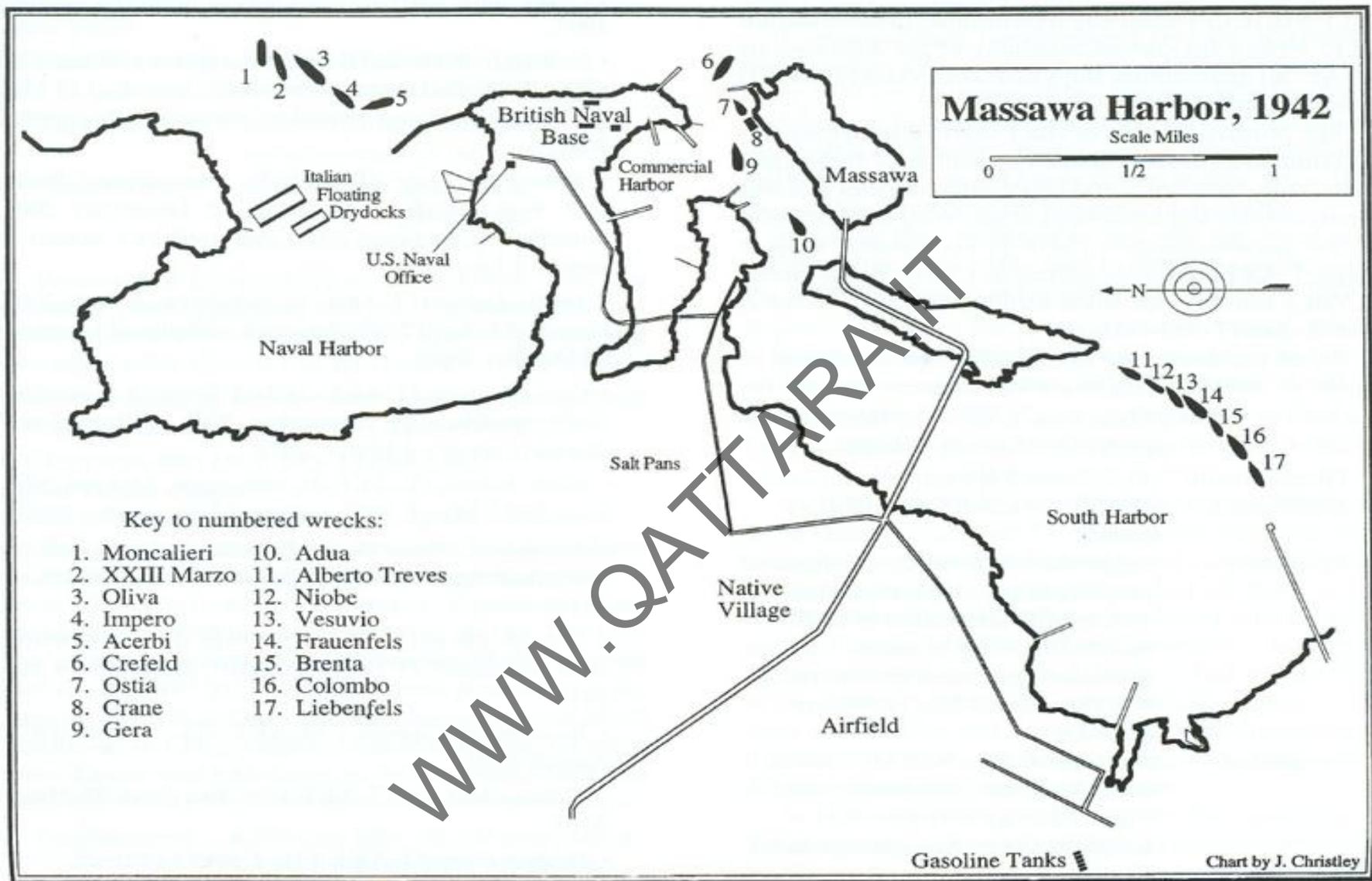
Torpediniera Giovanni Acerbi: gemella dell'Orsini, l'unità era stata danneggiata da un bombardamento aereo l'8 agosto 1940 in modo talmente grave da essere posta in disarmo. Quattro dei suoi sette pezzi da 102/35 ed alcune mitragliere furono recuperati per essere utilizzati nell'ultima difesa di Massaua. 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.

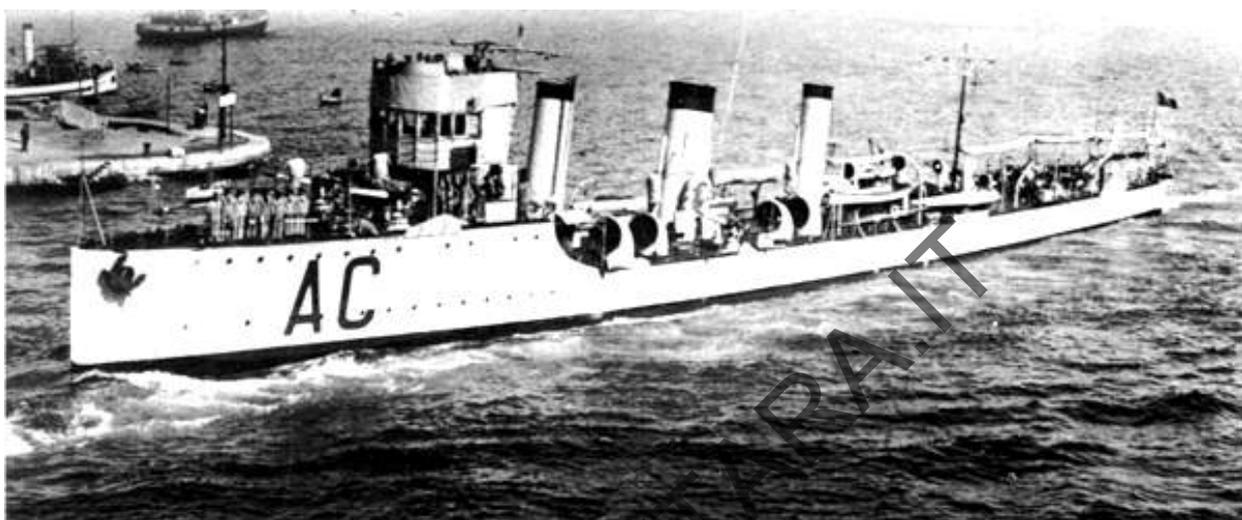
WWW.QATTARA.COM



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.



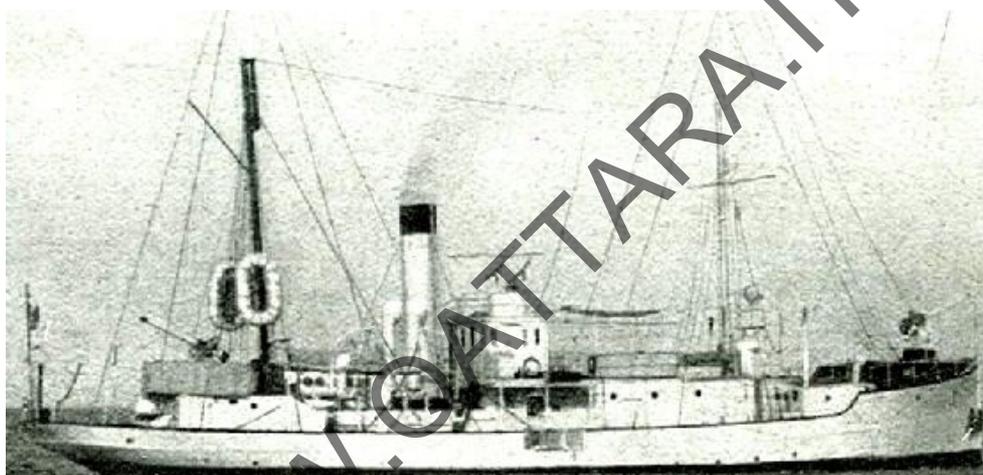
Il posamine Ostia all’inizio degli anni '30 (da <http://www.culturanauale.it>)

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>)

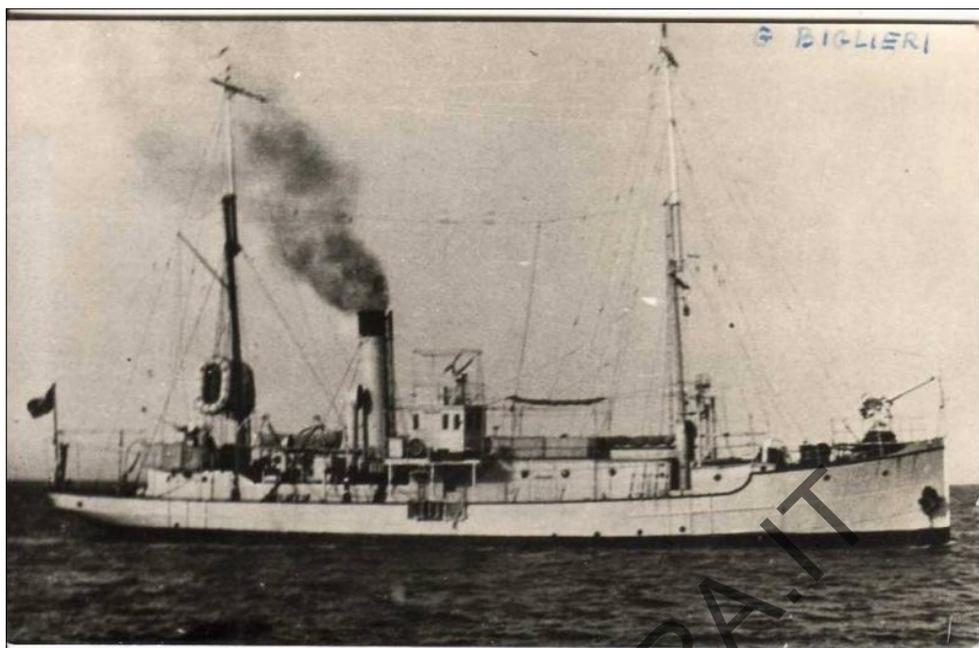
Costruita nel 1912, con scafo in acciaio, in servizio nel 1917 come dragamine, poi dal 1921 cannoniera. La sua sorte è incerta: secondo talune fonti si autoaffondò, secondo altre fu invece catturata intatta dai britannici nell'aprile 1941 nel porto di Massaua²³.

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.

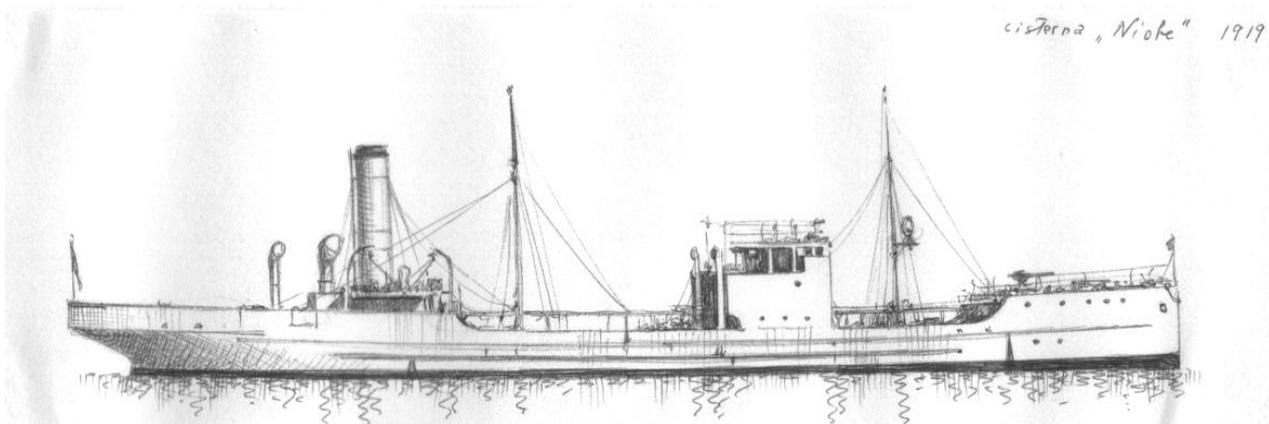


Il Mas 213, protagonista del siluramento dell'incrociatore Capetown al largo delle Dahlak, l'8 aprile 1941

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-melecaartiglieria.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 (stele) 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.

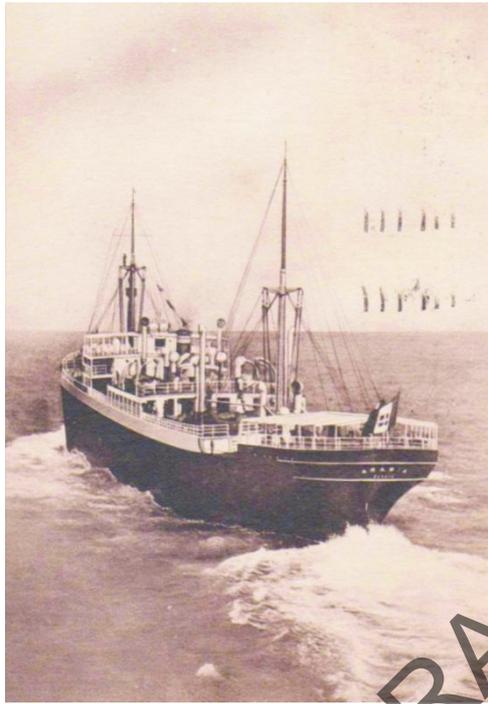
Motonave Arabia: mercantile da carico. Varata nel 1926 dal cantiere Tecnico Triestino per il Lloyd Sabauda Soc. Anon. Per Azioni (Società Marittima Italiana), Genova.

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 Sabaudò 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).

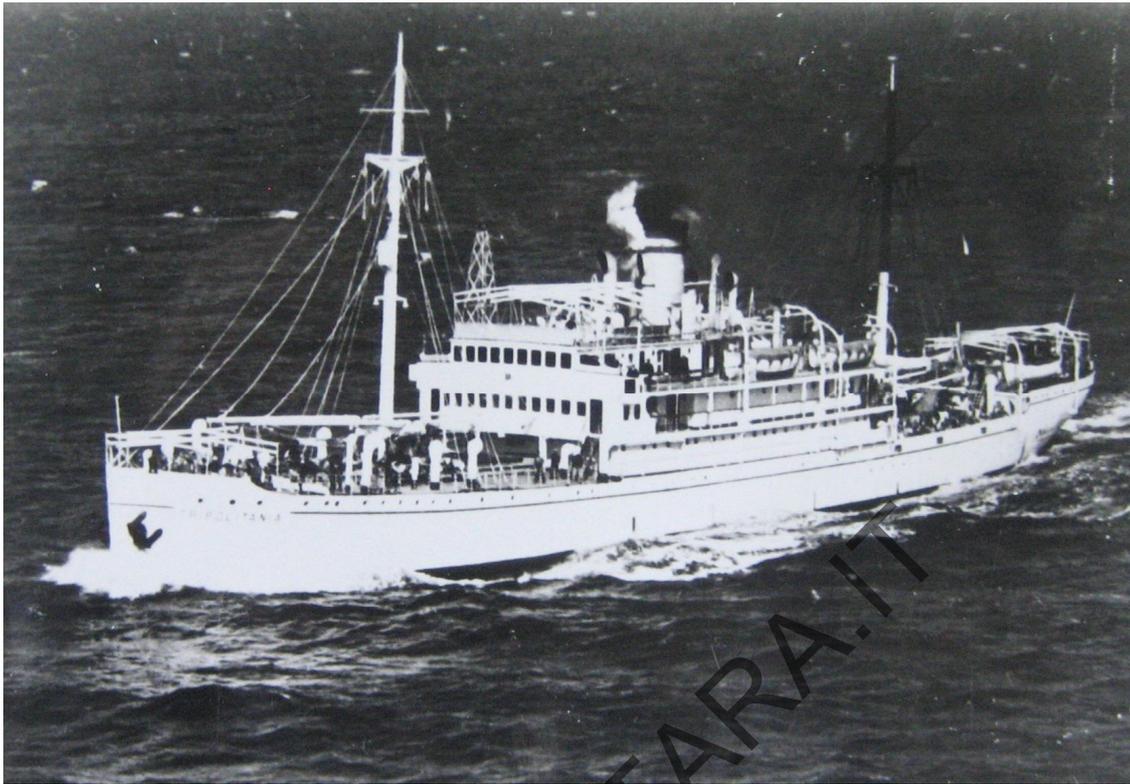
Anche per il *Tripolitania* non si hanno informazioni sul luogo di affondamento. Recuperata dagli inglesi e utilizzata fino al 31 ottobre 1946 come deposito galleggiante e quindi, fino al 12 gennaio 1949, come nave caserma, venne resa al Lloyd Triestino nel gennaio 1949.

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>

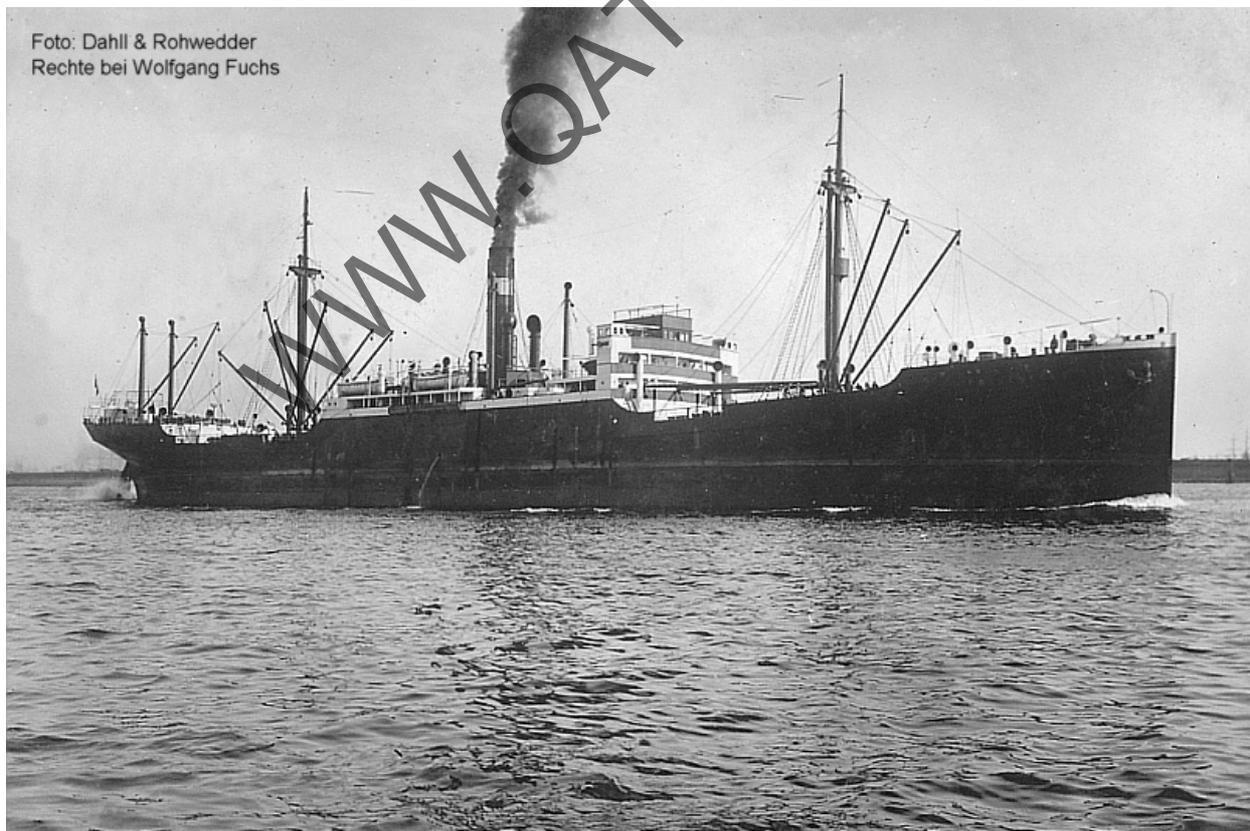
⁴⁵ Il nome esatto è Crefeld, come riporta tra l'altro <http://www.schiffe-maxim.de/crefeld.htm>, e non Krefeld

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.

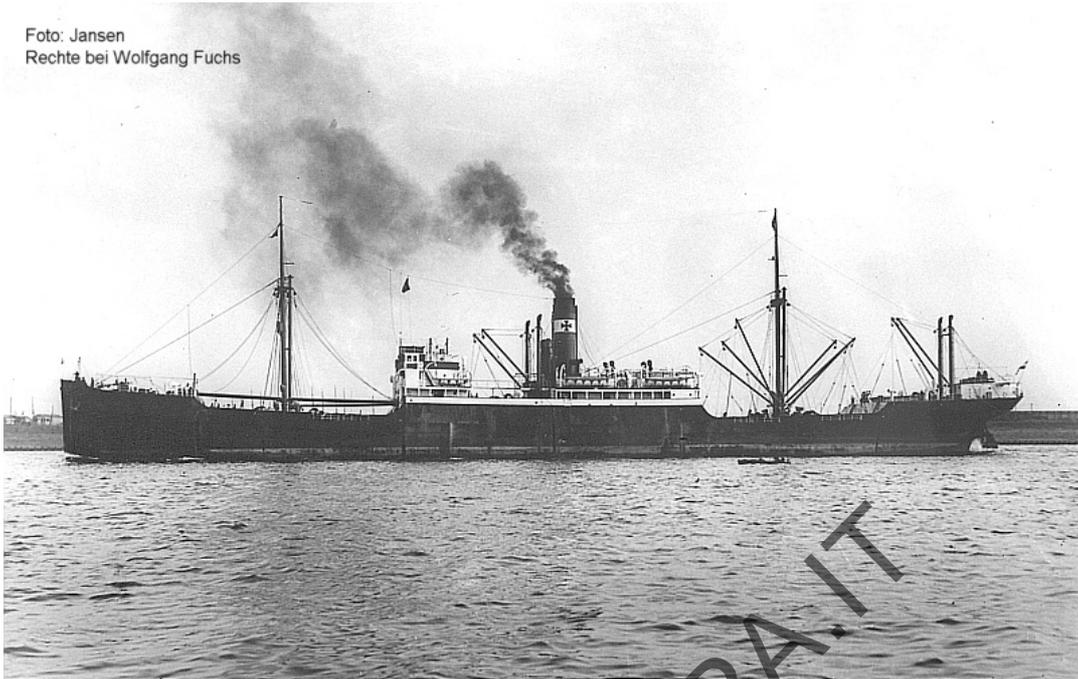
(Da: [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Empire_ships_\(1%E2%80%93J\)#Empire_Indus](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Empire_ships_(1%E2%80%93J)#Empire_Indus))

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

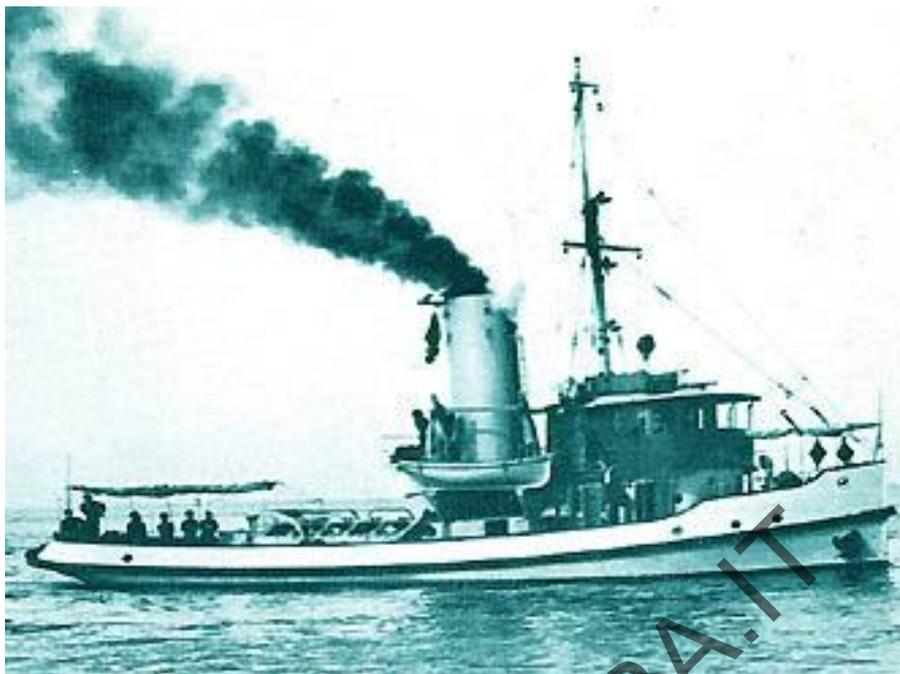
Come avevamo accennato all'inizio di queste note, l'ammiraglio Bonetti, nell'imminenza dell'attacco finale inglese a Massaua aveva dato disposizioni affinché una parte delle unità presenti nel porto della città si spostasse a Dahlak Kebir (più esattamente nel grande golfo interno dell'isola, il Gubbet 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.viaggiaphoto.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



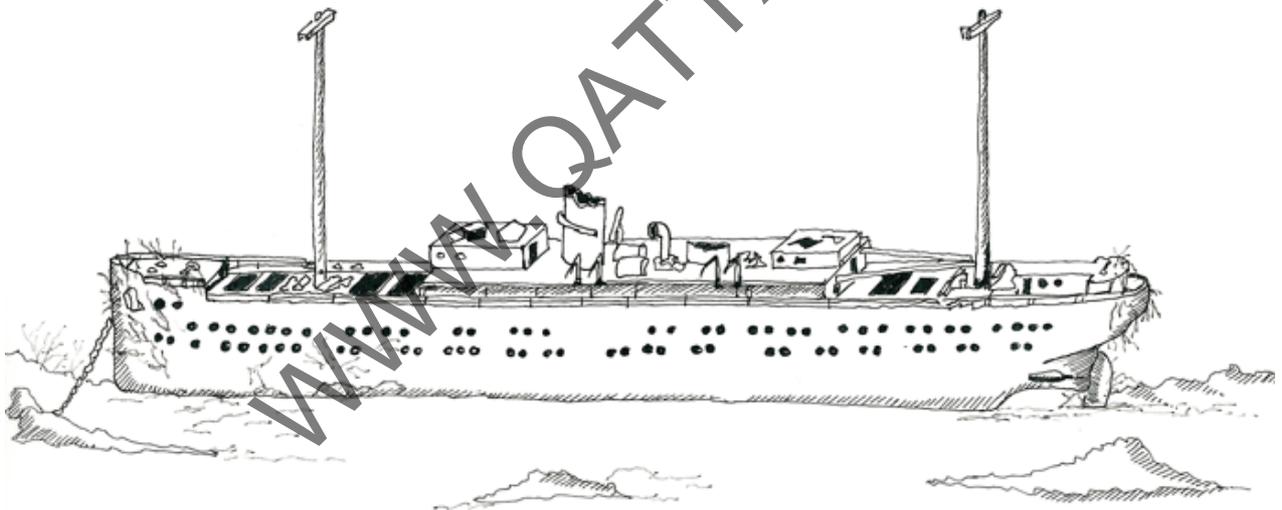
Il Nazario Sauro in navigazione nella prima metà degli Anni '30

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")

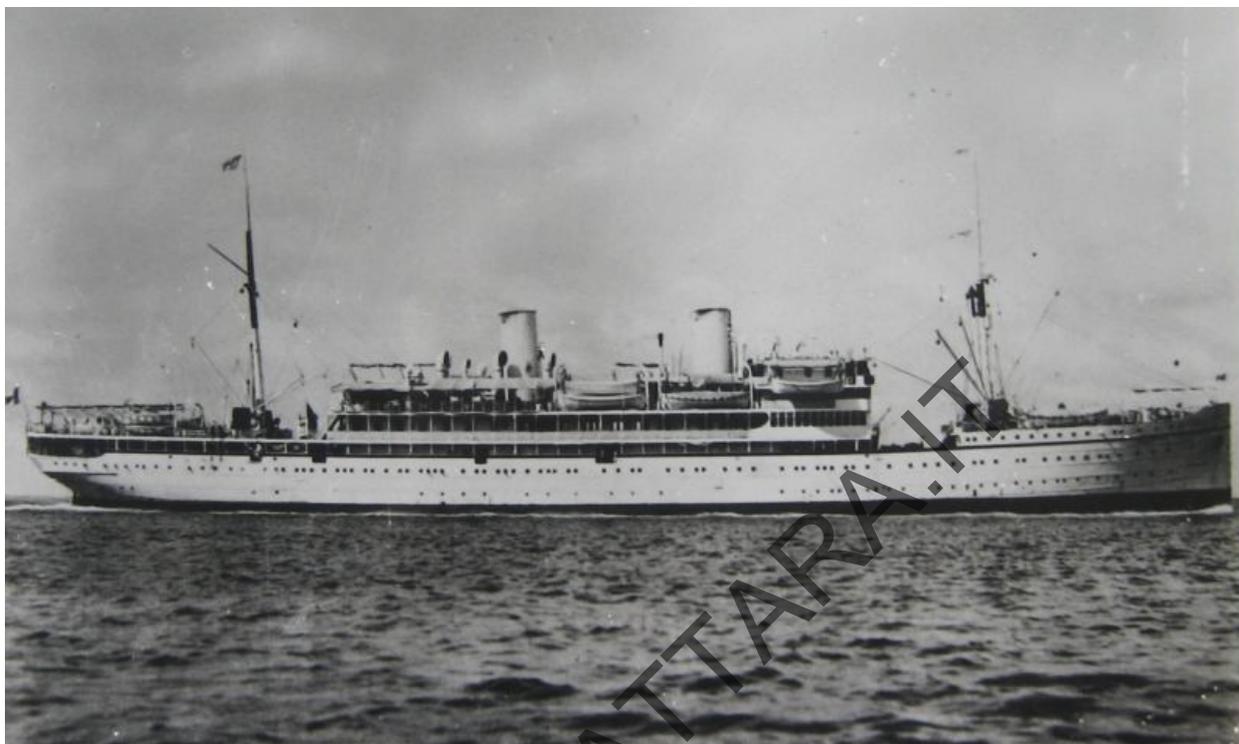
Il 6 aprile 1941 si spostò a Dahlak Kebir dove si autoaffondò nel grande golfo interno⁵⁶. Lo scafo si posò sul fondo a circa 40 metri in posizione di navigazione, con la parte apicale degli alberi che fuoriusciva dall'acqua.



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 piroscalo, 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

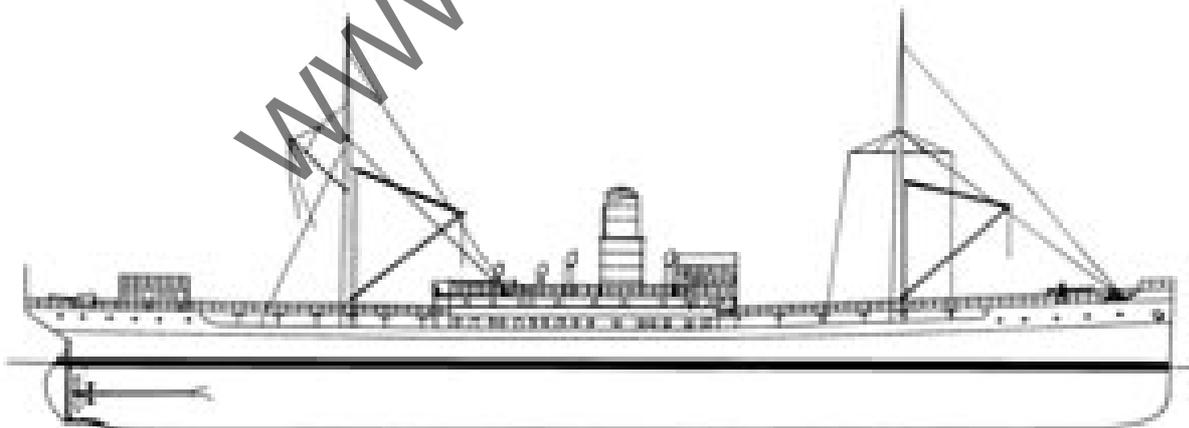
⁶² Di questa opinione era Andrea Ghisotti, le cui attendibilità, competenze e serietà ci hanno indotto a ricomprendere la *Prometeo* nel paragrafo dedicato ai relitti. Cfr. A. Ghisotti, "Dahlac: cinque relitti quasi sconosciuti", cit.

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