



STORIA DEL 5° PARCO AUTOMOBILISTICO D'ARMATA.

Il Gen. Glauco Alfio Moroncelli ci racconta la storia del 5° Parco Automobilistico d'Armata che ha operato in Africa Settentrionale durante la 2° Guerra Mondiale.

“ A ricordo degli amici scomparsi”.

Il 9 giugno 1940 nasce a Verona presso il IV autocentro. Il 5° Parco Automobilistico d'Armata. Dalla cassaforte viene estratto il Tomo di mobilitazione che viene consegnato al Cap. Arrighi. Egli con il Cap. Danzi, il Ten. Amadio e il S. Ten. Pineschi con una ventina di uomini in forza alla compagnia deposito costituiscono il primo nucleo destinato alla formazione del Parco.

Rapidamente affluiscono i richiamati alle armi che durante i mesi di giugno e luglio vengono accantonati a Tombetta e in Borgo Venezia, nelle scuole elementari.

Passata in breve tempo la novità di trovarsi nuovamente in divisa, formato un cordiale cameratismo, dopo qualche incertezza da parte dei Comandi Superiori, il 1° luglio del 1940 il Parco assume vita autonoma. Ormai i quadri sono al completo e verso la fine del mese di luglio il Parco si trasferisce a Cervignano del Friuli.

Qui, eccetto una breve parentesi nel mese di agosto per il servizio carburanti in Istria, la vita scorre tranquilla. Anzi, nel mese di ottobre c'è aria di congedo. Gli anziani della classe 1909 e precedenti vengono mandati in congedo, e, dati i rovesci militari in Grecia, il Parco rimane in attesa di ordini. L'inverno passa in “ordinaria amministrazione”.

Nella primavera del 1941 il Parco partecipa alla incruenta invasione della Jugoslavia con colonne di rifornimenti di carburanti. La più avanzata giunge fino a Monastier.

Finalmente il 10 maggio 1941 arriva l'ordine di movimento: il 5° Parco è destinato a raggiungere il fronte dell'Africa Settentrionale. Commossa partenza da Cervignano che ci aveva ospitati per tanti mesi, un luogo al quale ci eravamo anche affezionati; una breve sosta a Napoli; accantonamento a Poggio Reale e preparativi per l'imbarco alternati con scorribande per la città attraente e bellissima in quelle serene e calde giornate estive di fine agosto.

Il 2 agosto iniziano le partenze per l' A.S. Col piroscavo “Ernesto” che salpa da Napoli carico di automezzi. Il 12 settembre il grosso del Parco si trasferisce per l'imbarco a Taranto.

Il giorno seguente il personale sale sulla “Oceania”, una superba motonave vanto della marina civile italiana. L'Oceania fa parte di quello che era chiamato “il convoglio celere” formato dalle motonavi Neptunia e Oceania (tutte due di circa 19.400 tonnellate di stazza lorda) e Vulcania (di circa 24.400 tonnellate di stazza lorda), lasciò Taranto alle ore 19,45 del 16 settembre 1941.

Le motonavi capaci di navigare a 20 nodi e cariche di truppa, erano scortate dai cacciatorpediniere Da Recco (capo scorta comandante Stanislao Esposito), da Noli, Usodimare, Pessagno, Gioberti, veterani in questo compito.

Il convoglio diretto a Tripoli non seguì la rotta diretta verso il porto di destinazione ma si tenne molto a levante, così da rimanere, durante l'intera traversata, al di fuori del raggio d'azione degli aerosiluranti di base a Malta, che in quel periodo costituivano la più grande minaccia per il nostro traffico con la Libia. Purtroppo sulla rotta a Est di Malta e in prossimità di Tripoli erano in agguato quattro dei migliori sommergibili britannici.

Qualche minuto prima del sorgere della luna all'ultimo quarto del 18 settembre, il

sommersibile Unbeaten avvistò il convoglio – che procedeva con le motonavi disposte a triangolo: Vulcania a sinistra, Oceania a dritta, Neptunia in coda – e, poiché non sarebbe potuto giungere a distanza utile per lanciare, comunicò l'avvistamento agli altri battelli. Il messaggio radio di scoperta fu intercettato da Supermarina, che lo ritrasmise al Da Recco, per le possibili contromisure, ma il capitano di corvetta Malcolm David Wanklin riuscì a condurre il suo sommersibile Upholder a distanza utile, nonostante avarie al battello, e lanciò a occhio una salva.

Un siluro colpì l'Oceania; un altro il Neptunia, alle ore 04,17, mentre il Vulcania proseguì per Tripoli sotto la scorta dell'Usodimare ed evitò i quattro siluri lanciati dall'Ursula. Al Neptunia si fermarono i motori, l'abbrivo si spense e la nave si appoggiò, andando a fondo piuttosto rapidamente.

L'Oceania, invece, fu colpita meno gravemente sicché il trasbordo della truppa poté avvenire in migliori condizioni, e l'unità si sarebbe potuta probabilmente salvare, se alle ore 08,50 altri due siluri non l'avessero colpita al centro, facendola affondare alle ore 08,57.

Il Neptunia era già scomparso alle ore 05,59. Il punto era in 33° 02' Nord, 14° 42' Est, cioè a una trentina di miglia a N.E. Di Homs.

Grazie all'opera dei caccia di scorta e di quattro torpediniere giunte da Zuara, dei 5.818 uomini imbarcati sui due bastimenti (esattamente: 2.874 sull'Oceania, 2.944 sul Neptunia), furono salvati 5.434. I dispersi o morti furono 384 e tra questi 5 Ufficiali e 10 Sottufficiali:

scomparsi tra le onde gli ufficiali Sartori, Arrighi, Concordia, Filippi Gabardi e Crescini; i sottufficiali Cipriani, Domeneghetti, Fortuna, Lodi e. Gli scampati proseguirono fino al Km. 28 della Balbia a Est di Tripoli, dove era stato predisposto l'accantonamento a cura dei primi arrivi.

Tra il 23 Settembre e il 17 Ottobre, partono da Napoli altre navi: l'"Amsterdam", la "Veniero", la "Paolino", la "Probitas" con automezzi e materiali vari.

Da quel momento la vita del Parco, dalla base del Km. 28 comincia a snodarsi sul nastro nero della Balbia e nell'Ottobre del 1941 effettua distaccamenti in Cirenaica e in Marmarica.

I lunghi percorsi sull'interminabile asfalto affiancato dalle rosse sabbie del deserto, spesso sotto i mitragliamenti del nemico, con le consuete tappe a Misurata, Sirte, El-Agheila, Agedabia, El-Coefia fino alla Cirenaica.

All'inizio del novembre 1941 il grosso del Parco rinforzato con nuovi complementi, si trasferisce a Beda Littoria in Cirenaica. Qui a pochi chilometri dal Parco, nella notte tra il 17 e il 18 novembre, un comando inglese attacca il Quartier Generale di Rommel, con perdite da ambo le parti e il 18 un improvviso e violento nubifragio provoca un grave allagamento e mette a dura prova tutti i componenti del Parco.

Verso la fine di novembre anche a Beda Littoria viene bombardata. Il Parco provvede a fare distaccamenti a Derna, Bardia e Es-Sollum, ma verso Natale le truppe dell'asse sono costrette a un duro ripiegamento. Il Parco ripiega a sua volta ad Homs in Tripolitania e successivamente al Km. 28. Nel ripiegamento il distaccamento di Bardia rimane prigioniero.

Nel gennaio 1942 il campo-base subisce un forte bombardamento aereo e alcuni capannoni vengono incendiati. Anche il distaccamento di Sirte subisce la stessa sorte con alcune perdite umane.

Nella primavera del 1942 riprendono le operazioni e l'azione improvvisa di Rommel occupa nuovamente Tobruk e riporta il fronte alle posizioni precedenti. Il 5 luglio inizia il trasferimento del Parco a Tobruk con distaccamenti avanzati a Sidi-el-Barani, Marsa-Matruk El-Da-Ba, El-Alamein. Poi la mancanza di rifornimenti dall'Italia, specialmente di carburante, con il successivo affondamento di navi cisterna, provoca l'ultimo e irreparabile ripiegamento di tutto il fronte. Il 9 novembre il Farce e di nuovo al Km. 28, ma per pochi giorni.

Nel mese di dicembre con le truppe superstiti ripiega in Tunisia, ponendo alcuni

distaccamenti in varie località. L' 8 gennaio 1943 la base del Km. 28 e la Libia vengono abbandonate definitivamente. Il 5° Parco assorbe anche i resti del 2° e rimane l'unico dei quattro esistenti durante il periodo bellico in A.S.

Poi la campagna d'afrika volge rapidamente alla fine: tra l'11 e il 12 maggio 1943 tutto il Parco viene catturato nella zona tra La-Laverie e Capo Bon. I suoi uomini vengono trasferiti nei vari campi di concentramento per prigionieri di guerra dell'Algeria e del Marocco e trasferiti in seguito parte in Inghilterra e parte negli Stati Uniti.

Questa in sintesi la storia del 5° Parco Automobilistico d'Armata. Molti furono quelli che ne seguirono le sorti dal principio alla fine con la triste appendice della prigionia. Per altri il periodo trascorso in servizio al Parco fu limitato o perchè assegnati dopo o perchè posti in congedo prima della disfatta.

Personale del 5° Parco Automobilistico D'Armata.

Militari che hanno fatto parte del 5° Parco, dati aggiornati al 31/12/1979.

n°	15	Caduti-Dispersi nel naufragio della "Oceania";
n°	17	Deceduti in A.S. Durante il conflitto + 1 in Patria;
n°	232	Reduci deceduti in Patria dopo il conflitto (dei quali si è a conoscenza);
n°	219	Reduci cosiddetti "normali", che frequentano, anche se saltuariamente, i raduni;
n°	113	Reduci "normali", assenti ai raduni da oltre 5 anni per vari motivi;
n°	273	Reduci che alla data del censimento del 1971 non hanno espresso il desiderio di partecipare ai raduni, o non potevano o non hanno risposto;
n°	138	Militari che rimasero in forza al Parco per breve tempo e per alcuni dei quali non si è riusciti ad avere l'indirizzo;
n°	28	Reduci già Autieri del 62° Rgt. F. "Trento", aggregati al 5° Parco dopo la battaglia di El-Alamein, nella quale la Div. "Trento" fu distrutta e gli elementi superstiti passarono ad altre unità.
Tot. n°	1.036	

EPISODI RACCONTATI DA REDUCI PARTECIPANTI AI VARI RADUNI CIRCA LA VITA DEL 5 PARCO.

MARTEDI' 16 SETTEMBRE 1941 - Partenza da Taranto. Ore 15,30 motori in moto, alle ore 19,30 si salpa.

MERCOLEDI' 17 SETTEMBRE 1941 - Navigazione tranquilla. Il mattino visita agli apparati motori con la guida dell'Ufficiale di macchina C. Trumbio (ex CplM. Del 4° Centro Automobilistico nel 1925). Verso sera l'Ufficiale Commissariato – Cpt. Autom. Massarici mette in guardia, sarà la notte più densa di pericoli. Si dorme in coperta, fra continui incubi.

GIOVEDI' 18 SETTEMBRE 1941 - Alle 04,20 un sussulto, il primo siluro, la nave si ferma, noi si osserva se l'acqua (è un mare d'inchiostro) si avvicina a noi, sul ponte. Operazioni convulse per calare in acqua le scialuppe, molti scendono e trasbordano sul CT "Possagno". Ore 08,50 due siluri a distanza di pochi secondi condannano irrimediabilmente l'"Oceania", che affonda in 7 minuti.

Verso le 7,30 si assiste all'inabissarsi della gemella "Neptunia"; all'intorno un nugolo di teste di uomini che cercano salvezza, buona parte ci riusciranno, ma parecchi ne vedremo galleggiare inerti prima di abbandonare la zona verso le 14,40.

Si arriva a Tripoli al tramonto.

MARTEDI' 7 NOVEMBRE 1941 – Piove tutto il giorno e continua anche la notte. Siamo a Beda Littoria. Sono sotto una tendina col Serg. C. Todeschini. Fuori diluvia. Nel cuore della notte si sente parlottare nelle tende grandi vicine, si svegliano tutti. Qualcuno scende dalla brandina per accertarsi di quanto succede, ma i piedi guazzano nell'acqua che sale di continuo. Danno l'allarme ed è un frenetico cercare di rendersi conto della situazione e del reale pericolo. Si esce e si constata (ci si trova nella valle) che l'acqua scorre veloce investendo tende ed automezzi, ma sembra non vi sia pericolo per la vita degli uomini. Anche nella tendina, posta su un leggero rialzo, l'acqua cresce finchè ci si riduce a stare accovacciati al centro, ancora all'asciutto. Poi finisce di piovere, l'acqua decresce, spunta il giorno, i militari provvedono a rimediare ai danni e ad asciugare il corredo. Un autocarro è quasi sommerso, spunta solo il tetto della cabina e del telone. Nella zona, dove sono accampati i Giovani Fascisti, ne periscono due, travolti dalle acque.

14 SETTEMBRE 1942 – Aerei inglesi provenienti da Alessandria d'Egitto erano puntati tutti i giorni, tranne la domenica, a presentarsi su Tobruk per bombardare il porto e le navi ancorate. Giungevano alle 21 circa e facevano tentativi di entrare nella zona del porto per centrare gli obiettivi. Di rado ci riuscivano o le bombe risultavano inefficaci, anche perché gli aerei erano pochi. Quella sera però si sentiva nell'aria qualcosa d'insolito. Non puntarono alla sorpresa perché i mezzi che avrebbero poi impiegati erano abbastanza consistenti. Fin da prima delle 21 un ricognitore volò a lungo sulla zona, lanciando anche dei bengala. Al primo ne seguirono altri ad intervalli, e questo ci mise in allarme. Nel fortino vicino alla litoranea, dove si dormiva in una decina, furono stabiliti dei turni di guardia armata; perdurando la tensione per lontani inconsueti rumori, uno andò a cogliere notizie presso altri rifugi e vi trovarono i militari già in movimento per la segnalazione di pattuglie nemiche sbarcate su spiagge defilate ed inoltratesi verso le postazioni di artiglieria. Si seppe poi che con queste vi fu qualche sorpresa con scaramucce e perdite. All'alba ci portammo verso il ciglione dominante il mare. Nella penombra si intravedevano le sagome di zatteroni carichi di soldati inglesi pronti a sbarcare, protetti da un esploratore leggero e da due C.T. di fronte al porto, ma questi zatteroni vennero presi di mira da un caccia CR/42, che con una bomba alla volta li danneggiò e con due - tre voli dal vicino aeroporto li convinse ad arrendersi. Nostre pattuglie scovarono e fecero prigioniero un soldato inglese rifugiatosi in una uadi (valletta profonda).

OTTOBRE 1942 – Tobruk – verso l'imbrunire un convoglio di tre navi sta per imboccare il porto; una formazione di aerosiluranti lo attacca e colpisce un piroscampo carico di munizioni e materiale vario tedesco. Lo scoppio è tremendo, si vede sollevare una fiammata enorme; noi poco lontano, sul primo gradino del ciglione che circonda l'insenatura, assistiamo all'evento; cerchiamo riparo dalle eventuali schegge e dall'ondata di vento che arriva dopo un po' con un soffio veloce, innaturale; un aereo inglese passa a bassissima quota sulle nostre teste e s'allontana verso Alessandria d'Egitto. L'indomani alcuni militari del Parco perlustrano la spiaggia di una uadi e trovano la salma di un soldato tedesco cui danno sepoltura poco addentro. Poi raccolgono, portati dalle onde, dei viveri in scatola.

2 NOVEMBRE 1942 – Si assiste ad un bombardamento diurno ad opera di una grossa formazione di aerei americani “liberators”, muniti, si diceva, di uno speciale apparecchio di puntamento. Volavano ad oltre 9.000 metri, irraggiungibili perciò dagli “88” della contraerea. Con un unico passaggio sganciarono tutto il carico di bombe, che centrarono il porto e delle navi, fra le quali il boccaporto di un sommergibile riempito di latte di benzina, provocando ingenti danni e vittime (per noi G. CONTOLINI).

In altra incursione diurna da parte di aerei inglesi, in quei giorni, uno di questi fu colpito e cadde in fiamme. Il pilota si gettò col paracadute, ma nella discesa fu raggiunto da un frammento dell’aereo incandescente che incendiò il paracadute aperto ed il pilota fu visto cadere senza speranza di salvezza. Di fronte all’immediata soddisfazione per un aereo nemico abbattuto, la fine orrenda di quell’uomo lasciò in tutti un misto di compassione e di ribellione.

Venerdì 6 NOVEMBRE 1942 – Partenza da Tobruk. E’ l’inizio della fine, s’abbandona l’Egitto, la Marmarica e l’A.S. Italiana. S’incomincia a guardare al nostro futuro con apprensione. Si abbandona una terra ingrata anche se suggestiva. Si riportano, a illustrazioni, dei versi tradotti rinvenuti fra le carte di un prigioniero inglese a Massa Matruk, a fine giugno 1942 (Caduta di Tobruk e ultima ritirata inglese).

“ Terra di calura e di sudate calze,
Sole e sabbia, peccato e piaghe,
strade di dolore e
strade di vergogna,
Di femminacce ladre
dal sangue guasto,
Pulci e mosche e cani rognosi,
Rovente ardore e doloranti piedi,
Intestini rovinati e
carne di cammello,
Nuvole di soffocante polvere che acceca,
E che riduce i compagni
fuor di senno,
Paradiso degli arabi, inferno
della giovinezza,
Paese di bastardi,
ADDIO PER SEMPRE...”

NOVEMBRE 1942 – Agedabia. In seguito ai consigli avuti nella serata, appena giunti da Bendasi, da un amico residente nella cittadina, ormai ingombra di automezzi in ritirata, si decide di anticipare la partenza al primo mattino quando è ancora buio. Infatti, si arriva ad Aghelia giusto in tempo per assistere da lontano all’arrivo di un aereo inglese da caccia che incomincia un carosello, come in una danza, sopra la strada mitragliando la lunga teoria di automezzi. Qualche nuvola di fumo si leva in lontananza, segno che ha fatto le sue vittime. Dopo non molto arrivano automezzi con dei feriti.

Aghelia – Sirte. Tappa di notte nelle prime ore, è la più densa di timori o addirittura di vera paura. Camionette nemiche appostate ad un lato della strada, che si incontra a sud seguendo la costa del golfo sirtico, tendono agguati immobilizzando di solito il primo automezzo (sul quale mi trovavo) e poi mitragliano velocemente i rimanenti per fuggire

subito all'interno. Fortuna volle che quella notte tutto procedette senza inconvenienti, ma la tensione fu enorme.



Venerdì 7 MAGGIO 1943 – Sul lieve pendio a vigneto del “S. Margherita” si schiera un battaglione di carri pesanti tedeschi. Assistiamo completamente ignari di quanto sta per avvenire, alle loro evoluzioni per prendere posizione di combattimento. L'ufficiale comandante ci guarda tra il meravigliato e l'indifferente.

Inviato un militare del Parco in ricognizione verso il magazzino materiali Vari, ritorna in fretta segnalando che la località è occupata da camionette inglesi, attestate sulla strada a riparo di una gobba del terreno.

Otto sabato.- il Parco abbandona i materiali e parte alla spicciolata per Korba. Gli uomini, col solo corredo e le armi individuali, partono con gli autocarri, lasciano la zona e, aggirando la montagna da O. e poi da Sud, si trasferiscono per Grombalia in un oliveto a Korba, vicino al mare.

Qui si assiste per tre giorni a continui bombardamenti al ponte su un torrentello vicino, da parte di aerei U. S. in picchiata, battuti dalla contraerei. Sembra senza risultati da ambo le parti, solo un po' di apprensione da parte nostra, sdraiati sulla sabbia per timore di eventuali errati sganci delle bombe.

La sera del 10 si odono sferragliare le cingollette delle pattuglie inglesi sulla strada a circa 500 metri. Il mattino dell'11 nostri parlamentari concordano le modalità della resa. Con i nostri automezzi ci concentriamo a Grombalia, primo campo provvisorio per tre giorni, poi incomincia l'odissea di: Mediez el Bab, con migliaia e migliaia di Italiani e Tedeschi, poi Suk Arras e El Khroub (costantina), per alcuni imbarco ad Algeri e Orano, poi l'Inghilterra e l'America, per altri (Brian, Cingarlini, Raffagnini, Valcavi, Bonezzi, Rensi, Lirani, Vergnani e tanti altri) per oltre un anno, campo 172, quindi Casablanca, campo 116, fino alla fine di settembre 1945.

LA MOTONAVE “OCEANIA”

Partita alle ore 19.45 del 16 settembre 1941 da Taranto; affondata alle ore 08.57 del 18 settembre 1941 (latitudine 33° 02' Nord – longitudine 14° 42' Est).

Reparti dell'Esercito trasportati:

- IX Gruppo 105/28 del 21° Rgt. Art. df. Div. “TRIESTE”: 27 Ufficiali – 15 Sottufficiali – 254 Truppa;
 - 5° Parco Automobilistico D'Armata: 26 Ufficiali – 96 Sottufficiali – 447 Truppa;
 - 521[^] Batteria C.A. da 20 mm.: 5 Ufficiali – 3 Sottufficiali – 57 Truppa;
 - Carabinieri;
 - Complementi genio: 50 Sottufficiali – 248 Truppa;
 - Tedeschi (1 btg.);
 - Ufficiali isolati: 50.
- (dati dell'Ufficio Storico della Marina Militare)

LA FINE DELLA “NEPTUNIA” E DELLA “OCEANIA”

Un convoglio veloce, formato dalle motonavi Neptunia, Oceania (tutte e due di circa 19.400 tonnellate di stazza lorda) e Vulcania (24.400 tonnellate di stazza lorda), lasciò Taranto alle ore 19.45 del 16 settembre 1941.

Le motonavi, capaci di navigare a 20 nodi e cariche di truppe, erano scortate dai cacciatorpediniere Da Recco (capo scorta: comandante Stanislao Esposito), da Noli, Usodimare, Pessagno, Gioberti, veterani in questo compito.

Il convoglio diretto a Tripoli non seguì la rotta diretta verso il porto di destinazione ma si tenne molto a levante, così da rimanere, durante l'intera traversata, al di fuori del raggio d'azione degli aerosiluranti di base a Malta, che in quel periodo costituivano la più grande minaccia per il traffico con la Libia.

Purtroppo sulla rotta a Est di Malta e in prossimità di Tripoli erano in agguato quattro dei migliori sommergibili britannici.

Qualche minuto prima del sorgere della luna all'ultimo quarto (ore 3.30) del 18 Settembre, il sommergibile Unbeaten avvistò il convoglio – che procedeva con le motonavi disposte a triangolo: Vulcania a sinistra, Oceania a dritta, Neptunia in coda – e, poiché non sarebbe potuto giungere a distanza utile per lanciare, comunicò l'avvistamento agli altri battelli.

Il messaggio radio di scoperta fu intercettato da Supermarina, che lo ritrasmise al Da Recco, per le possibili contromisure, ma il capitano di corvetta Malcolm David Wanklin riuscì a condurre il suo sommergibile Upholder a distanza utile, nonostante avarie al battello, e lanciò a occhio una salva.

Un siluro colpì l'Oceania; un altro il Neptunia, alle ore 4.17, mentre il Vulcania proseguì per Tripoli sotto la scorta dell'Usodimare ed evitò i quattro siluri lanciati dall'Ursula.

Al Neptunia si fermarono i motori, l'abbrivio si spense e la nave si appoggiò, andando a fondo piuttosto rapidamente.

L'Oceania, invece, fu colpita meno gravemente sicché il trasbordo della truppa poté avvenire in migliori condizioni, e l'unità si sarebbe potuta probabilmente salvare, se alle 8.50 altri due siluri (anch'essi dell'Upholder) non l'avessero colpita al centro, facendola affondare alle 8.57.

il Neptunia era già scomparso alle 5.59. Il punto era in 33° 02' Nord, 14° 42' Est, cioè a una trentina di miglia a N.E. di Homs.

Grazie all'opera dei caccia di scorta e di quattro torpediniere giunte da Zuara, dei 5.818 uomini imbarcati sui due bastimenti (esattamente: 2.874 sull'Oceania, 2.944 sul Neptunia), furono salvati 5.434. I dispersi o morti furono 384. Alcuni naufraghi morirono però a bordo delle navi che li avevano recuperati. La motonave Saturnia non faceva parte di quel convoglio e sopravvisse alla guerra.

Il comandante Wanklin aveva già affondato, quattro mesi prima, il piroscafo Conte Rosso ed era stato decorato della Victoria Cross. Morì nell'affondamento dell'Upholder, probabilmente il 14 Aprile 1942 durante la sua 24^a missione. Non è certo se la sua fine sia dovuta alla nostra torpediniere di scorta Pegaso o a mezzi antisommergibili di Tripoli.

AFFONDAMENTO DELLA MOTONAVE "OCEANIA" dal diario di un naufrago

1° siluro ore 4,20 del 18/9/41, notte fonda; cielo nuvoloso, quindi senza luna.

2° e 3° siluro ore 8,50. Gli Ufficiali sono addossati all'angolo fra la scala reale e la porta della scaletta d'imbarco. La Truppa è scesa tutta, i Sottufficiali sono rimasti in pochi lungo la scaletta e in sala; mi trovo in coda a questa fila col Maresciallo Z..... che poi non vedrò più.

Un sussulto violento nella nave mi solleva e mi sbatte contro i vicini, seguito da un boato, da destra; uno schianto metallico, sonoro come un immenso gong. "Un siluro! Ci hanno silurato" – gridano alcuni "state calmi, presto ai ponti superiori, con calma". Tutti si precipitano alla scaletta di sinistra; per evitare la ressa, mi volto e cerco scampo a destra, salgo il primo tornante, cinque, sei scalini, quando un secondo siluro mi consiglia a tornare indietro.

Schianto ancora più forte, metallico, profondo, che scuote le viscere e rimbomba nel cervello. Dapprima mi ha alzato con la nave e vengo sbattuto contro la parete del giro scale.

.....

Nel mio lento nuotare, o galleggiare, assisto alla fine di A.G. Si trovava in fondo alla scaletta esterna, con le mani afferrava una corda di salvataggio, di fronte, a pochi metri, l'amico G. Bianchi lo invitava a lasciare la corda e ad abbandonarsi in acqua per trascinarlo lontano, ma la paura, divenuta terrore, lo teneva saldamente aggrappato alla sua corda. Lo vidi in più riprese, io poco lontano; l'acqua salirgli a mezza gamba, al fianco, al petto, al collo, e lui sempre immobile, poi Non lo vidi più, non un lamento, non un grido.

.....

Chiesi l'aiuto di Bianchi per allontanarmi, infatti mi muovevo sempre più verso la poppa, assieme all'acqua che andava a riempire i vuoti della nave. Una spinta e mi sentii un poco più vicino alla salvezza.

Accanto a me, fra i tanti naufraghi che cercavano la salvezza, odo P. R., immobile con la sola testa fuori dall'acqua, che grida a tutti polmoni "Aiuto! Aiuto!".

.....

Poco lontano E. B. invoca forte: "Mamma! Mamma!", non aveva che essa a casa. Altri gridano, chiamano, ma ognuno, purtroppo, deve prima, in questi frangenti, badare a se stesso.

.....

Dal ponte una figura bianca s'incammina, o meglio s'arrampica, sulla coperta, raggiunta la punta di prua ormai alta, sempre più alta, si gira ritta e sull'attenti saluta militarmente la bandiera sul pennone dell'albero e la sua nave, poi spicca un volo: mi è parso un angelo (era vestito di bianco) ad ali spiegate, un tuffo e ricompare a qualche metro nuotando. Pochi attimi dopo si odono molte voci di marinai gridare a più riprese "Salvate il Comandante". (Compresi in quel momento la dedizione di tutto il personale di bordo, ricordando le parole di dedizione dei camerieri riguardo il loro Comandante).

.....

Mentre la nave stava inabissandosi di poppa, sono trascinato dal risucchio e vengo a trovarmi quasi sulla verticale della estrema poppa ed assisto agli ultimi istanti della nave: il colosso emette boati di continuo, si odono schianti di pareti interne, scricchiolii di legno che cedono, cristallerie che cadono dai loro sostegni in un tintinnio che fa indovinare quanto succede.

La prua s'impenna in verticale, le ultime pareti interne cedono con rumori profondi.

L'aria, compressa dalla massa d'acqua che entra nella nave, se ne esce dalle bocche di presa d'aria portando pezzi di legno e fogli di carta lanciati in aria come proiettili che poi, esauritasi la spinta, cadono lentamente svolazzando.

Da qualche tubo divelto escono getti di vapore sibilando; in mezzo ai tanti rumori che l'accompagnano, l'agonia di questa magnifica motonave seminuova, costruita per viaggi in tempo di pace, si consuma in una sinfonia di suoni lugubri e paurosi.

Gli ultimi secondi sono quasi silenziosi mentre scompare la prua ritta verso il cielo; giusto di fronte a me. Gli alberi mi passano poco lontano.

Le sovrastrutture esterne di legno si accumulano sulla superficie dell'acqua e al rigurgito bianco si allontanano e vengono nella mia direzione. Raccolgo altri due salvagente e poi uno zatterino, e vi infilo le braccia nelle corde che porta applicate ai lati, così galleggio sentendomi a volte isolato, finché le onde mi portano vicino a O.M. che mi saluta felice di sentirsi in salvo, quindi un cappellano cui chiedo di aiutarmi a salire sullo zatterino. Mi consiglia di riposare e cerca intanto di dare aiuto ad uno che sta affogando. Infatti questi continua a sparire sott'acqua e poi riemerge quasi inconscio di quanto avviene.

Il cappellano mi invita ad aiutarlo per salvare questo naufrago, offro un salvagente e poi un altro zatterino vagante, ma questi non si rende conto di nulla ed io non ho la forza di dargli un valido aiuto per farlo salire. Dopo vari inutili tentativi di entrambi prego il Sacerdote di aiutare me, così poi, da buona posizione, posso essere utile. Così avviene e dopo non pochi sforzi di entrambi, il naufrago viene posto in posizione di quasi sicurezza. Senza l'intervento del Cappellano, quel poveretto sicuramente non si sarebbe salvato.

.....

Lo ritrovo dopo vari giorni all'accampamento della Caserma, al "Km. 28" – Est di Tripoli. Era il soldato O. B., liutaio di Cremona, il quale mi raccontò la sua tragica avventura. Eccola in breve:

Si trovava con dei tedeschi su una scialuppa che stava dirigendosi dalla vicinissima Oceania al Caccia Da Recco. Uno dei siluri passando sotto la scialuppa la sollevò e la capovolse, egli fu trascinato, dopo lo scoppio del siluro, verso la nave e si trovò all'imboccatura dello squarcio e vi finì dentro fino a mezzo busto. Vide la slabbratura verso l'interno prodotta dall'urto del siluro. Per un attimo si considerò perduto, si stava infilando nel ventre della nave, ma avvenne il miracolo: si fermò, fu rigettato indietro e dopo qualche secondo, si trovò fuori all'aria. La massa d'acqua riempì il locale, rigurgitò prima di sfondare le altre pareti interne e fu la salvezza.

I tedeschi, vestiti e armati di tutto punto, non ebbero possibilità di salvezza, s'inabissarono al grido di Heil Hitler!

.....

Si giunse a Tripoli e si sbarcò al tramonto. Passai la notte all'O. M. "La Busetta" in tre su di un lettino; fra un frastuono infernale di bombe lanciate da aerei inglesi e gli scoppi della contraerea, durante la solita serale incursione al porto lì vicino.

Racconto tratto dal periodico l'Autiere.

