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

Vincenzo Meleca[1]

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

Nel 1991 terminava la trentennale guerra del popolo eritreo per ottenere l'indipendenza dall'Etiopia. Era quindi di nuovo possibile visitare la nostra ex colonia ed in particolare, per me, affascinato dal libro di Gianni Roghi "Dahlak", che narrava le imprese della Prima Spedizione Subacquea Italiana in Mar Rosso del 1953, visitare questo arcipelago.
Alla fine del 1991 iniziavo così il primo dei miei tredici viaggi (l'ultimo è stato nel maggio di quest'anno) in questo piccolo paradiso che sono le isole Dahlak.
L'Eritrea è stata la nostra colonia primigenia e tante sono ancora le tracce della nostra presenza: dalle belle architetture moderniste della capitale Asmara, ai palazzi di Massaua, ricostruiti in stile moresco dagli architetti italiani negli anni '20 e '30, dopo che un disastroso terremoto aveva raso al suolo la città; dalla tragica collina di Dogali, dove un cippo ricorda i 580 soldati italiani trucidati nel 1887 dai 15.000 guerrieri di Ras Alula, al

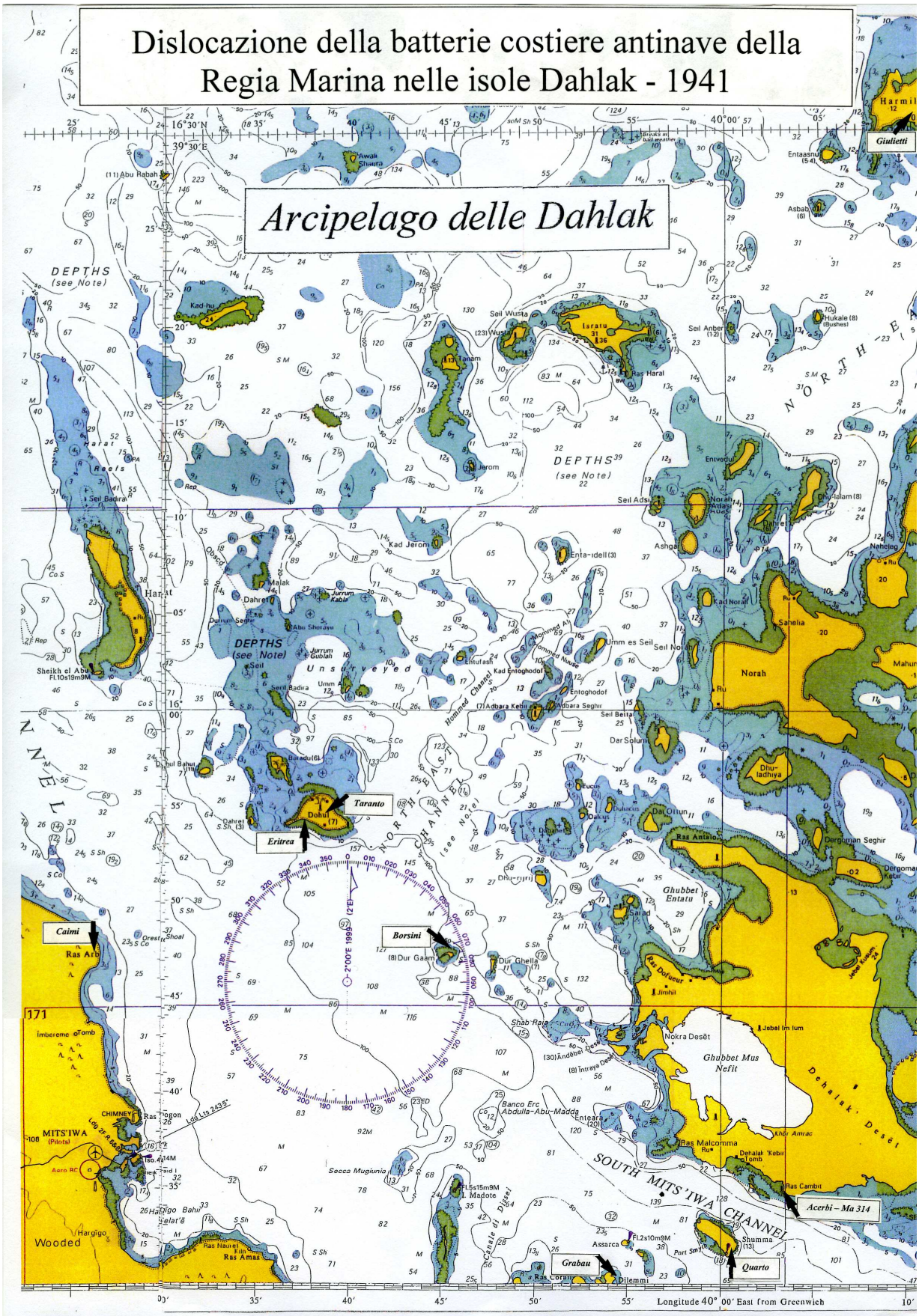
[1] Il 1° capitano carrista Vincenzo Meleca, avvocato e giornalista, è autore di molti testi di diritto del lavoro e gestione delle risorse umane, nonchè di alcuni romanzi e libri di viaggio, tra i quali "Il Paradiso all'ombra delle spade", con prefazione del Ministro della Difesa, On. Ignazio La Russa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

cimitero degli Eroi di Cheren, dove, nel 1941, le nostre truppe si batterono valorosamente nella più importante battaglia della 2^ Guerra Mondiale nel Corno d'Africa; dal Sacrario di Adi Kwala, in cui riposano molti dei morti della tragica battaglia di Adua del 1896, alle costruzioni industriale di Decamerè, che avrebbe dovuto diventare la Torino d'Africa, con le sue fabbriche ed officine, alla tomba del barone Franchetti, grande esploratore della Dancalia..
Ma anche le Dahlak conservano tracce della nostra passata presenza.
Accennando solo *en passant* alle decine di relitti di nostre navi, autoaffondatesi nel grande golfo interno dell'isola principale, Dahlak Kebir nella primavera del 1941, tra i quali spiccano quelli delle navi passeggeri *Urania* e del *Nazario Sauro*, o dell'esploratore *Leone*, affondato dopo incaglio al largo di Awali Hutub, una delle isole più settentrionali dell'arcipelago, durante un'ultima, disperata missione, del cacciatorpediniere *Nullo*, colato a picco a poca distanza dall'isola di Harmil dopo combattimento con unità inglesi e della torpediniera *Orsini*, autoaffondatasi al largo di Massaua dopo aver contrastato fino all'ultimo le avanzanti truppe britanniche, cercherò invece di raccontare la storia poco conosciuta delle batterie costiere.
Sin dal 1935, con l'inizio della Guerra d'Abissinia, il porto di Massaua, era diventato un ganglio vitale per l'Africa Orientale Italiana, tanto che proprio in quegli anni si era deciso di difenderlo da attacchi provenienti dal mare con una serie di postazioni di artiglieria costiera.

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

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

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



Sin dall'entrata in guerra dell'Italia erano state pertanto rafforzate le basi di Aden, a Sud, e di Port Sudan, a Nord. Le rotte per giungere nella città portuale erano però obbligate, costrette a fare i conti con i bassi fondali e le formazioni coralline dell'arcipelago delle Dahlak, un paio di centinaia di isole, isolette, banchi di sabbia corallina e grossi scogli di roccia corallina fossile[2].
Provenendo dal Mar Rosso settentrionale, la prima di queste rotte, in direzione grosso modo NNW-SSE, passa nel cosiddetto Canale Nord, tra la costa eritrea ad occidente e le isole di Harat e Dohul ad oriente. La seconda, in direzione NNE-SSW entra nell'arcipelago delle Dahlak dal mare aperto, lungo il Canale di Nord-Est, tra l'isola di Harmil ad est e le isole di Isratu, prima, e di Dohul, dopo, ad ovest. La terza rotta, per le navi provenienti dal Mar Rosso meridionale e dall'Oceano Indiano, porta invece a Massaua lungo il Canale Sud, grosso modo con asse SSE-NNW, tra l'isola di Dahlak Kebir ad est e l'isola di Dilemmi ad occidente, con l'isola di Shumma al centro del canale.

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

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

Il sistema difensivo approntato e potenziato sino ai giorni immediatamente precedenti la caduta di Massaua, si basò su un duplice apparato, quello antinave e quello antiaereo.
Il primo puntava ovviamente a proteggere il porto di Massaua da possibili incursioni di unità della Royal Navy provenienti dal Sudan e dall'Egitto, a nord, e da Aden, a sud, creando aree di tiro incrociato che avrebbero dovuto impedire il transito dalle tre rotte d'accesso.

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

Furono così piazzate tre batterie per proteggere il Canale Sud (la batteria "Acerbi-Ma 314" a Ras Cambit di Dahlak Kebir, con quattro pezzi da 102/35[3], la "Quarto" a Shumma, con quattro pezzi da 120/45[4] e la "Grabau", con tre pezzi da 120/45[5], a Dilemmi[6]), tre per interdire il Canale Nord (la batteria "Caimi" con 4 pezzi da 120/45 a Ras Arb, sulla terraferma, e due sull'isola di Dohul -o Dehel, secondo altra denominazione-, con i tre pezzi da 152/45[7] della batteria Taranto ed i quattro cannoni (in due torri binate) da 120/45 della Batteria "Eritrea"[8]) ed ancora tre per difendere il Canale Nord-est (batteria "Giulietti" con

[3] Mod. Skoda 1914, con gittata di circa 12.000 m.
[4] Probabilmente mod. Ansaldo 1918, con gittata di circa 14.500. Secondo altre fonti, i pezzi erano Armstrong da 120/50
[5] Mod. OTO 1931, con gittata di 14.500 m
[6] L'isola di Dilemmi, con bassa marea è unita da una lingua di sabbia alla terraferma penisola, consentendo a dromedari e struzzi dal collo rosa di arrivarvi dalla penisola di Buri per pascolare.
[7] Probabilmente mod. Ansaldo 1926, con gittata di 18.000 m (secondo altre fonti di 22.600 m. Cfr. Aldo Fraccaroli "Italian Warship of World War II", Ian Allan Editore 1968)
[8] Erano i due impianti binati destinati a sostituire l'armamento principale della nave coloniale *Eritrea*, una delle due navi (l'altra era la *RAMB II*) riuscite a violare il blocco ed a raggiungere, dopo avventurosa navigazione, partendo da

quattro pezzi da 120/45[9], ad Harmil, batteria " Borsini[10]", con tre cannoni da 120/45[11], a Dur Gaam ed ancora la batteria Taranto con i tre pezzi da 152/45 basati a Dohul).
Vi erano inoltre altri apprestamenti difensivi antinave nelle immediate vicinanze del porto di Massaua, tra i quali la batteria Ma. 370, con tre pezzi da 102mm[12] e la batteria Maffei di Baglio, con tre pezzi da 120/45[13] a Ras Garar, appena a nord del centro abitato.

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

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

---

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

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

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

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

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

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

petroliera Niobe, “Ma 419”, “Amateri”, “Ma 865” a monte Nadi, M 648 ed M 173, ed almeno una con 4 pezzi da 76/30, ad Otumlo. Furono anche rimessi in servizio vecchi pezzi d’artiglieria Skoda risalenti alla prima Guerra Mondiale nonché una dozzina di cannoni Krupp da 75/22 millimetri destinati in origine all’emiro dell’Afghanistan, per utilizzare i quali con i proiettili in dotazione al Regio Esercito furono fatte sul campo delle modifiche.alla camera di caricamento[14].

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

.

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

Durante i dieci mesi di guerra, fu soprattutto l’artiglieria antiaerea ad entrare in funzione, cercando di contrastare le incursioni della Royal Air Force[15], mentre rimasero sostanzialmente inattive le batterie antinave, se si eccettua l’intervento della batteria Giulietti, in occasione dello scontro, avvenuto il 21 ottobre 1940 nei pressi dell’isola di Harmil, tra il Ct *Francesco Nullo* ed il Ct *britannico Kimberley*. I colpi della batteria

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

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

inquadrarono il *Kimberley*, colpendolo e danneggiandolo gravemente[16], tanto da costringere altre due unità della Royal Navy, il Ct *Leander* prima ed il Ct *Kingston* successivamente a prenderlo a rimorchio, portandolo fino a Port Sudan. Il personale della "Giulietti" si adoperò attivamente recuperando 106 uomini dell'equipaggio del *Nullo*, nel frattempo affondato[17].
La Royal Navy, infatti, non cercò di attaccare Massaua, avendo probabilmente valutato eccessivamente alto il rischio di perdere le sue unità sia per effetto del dispositivo antinave predisposto dalla Regia Marina, sia per la presenza di numerose e pericolosissime secche e barriere coralline presenti nell'arcipelago delle Dahlak, preferendo attendere che fossero le truppe di terra a liberare la costa eritrea, consentendo alle sue unità di arrivare a Massaua dal Canale Nord senza tema di essere colpite dalle batterie italiane.
E così avvenne.

Dohul, i due impianti binati da 120/45 della batteria "Eritrea" (foto dell'Autore)

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

[16] Il tiro della batteria Giulietti (80 salve per 169 colpi complessivi, come risulta dal "Rapporto di tiro" fatto dal Ten. di Vascello Lorenzo Maggiolo allegato alla comunicazione di Marisupao dell'11 febbraio 1941, prot. 394/5, a firma del Contrammiraglio Mario Bonetti) non ebbe maggiore efficacia a causa de deficienze del materiale, che non consentì un tiro maggiormente celere, nutrito e concentrato. cfr. Lupinacci, "Le Operazioni in Africa Orientale", cit, pag. 105
[17] Sull'affondamento del *Nullo*, si veda dello stesso autore, "Tragedia alle Dahlak! L'affondamento del *Francesco Nullo*", in www.ilcornodafrica.it/indice.htm#lastoria.

i pezzi della batteria di Ras Arb, che, con il suo tiro incrociato con quelli della batteria "Eritrea" di Dohul, avrebbe dovuto appunto interdire il passaggio di unità navali nemiche nel Canale Nord. Una volta eliminata la batteria di Ras Arb, il tiro dell'"Eritrea" diventava inefficace, essendo la gittata dei suoi cannoni insufficiente a coprire tutto il Canale stesso[18].
Conquistata Massaua, gli inglesi non si preoccuparono più di tanto delle artiglierie basate sulle isole, consci che il personale addetto avrebbe avuto vita ben grama, essendo le isole totalmente aride, tant'è che venivano periodicamente rifornite d'acqua da Massaua.
In effetti, pur essendo stata ipotizzata una resistenza da parte delle forze italiane presenti alle Dahlak in caso di caduta di Massaua -tant'è che l'8 aprile 1941 l'Ammiraglio Mario Bonetti, Comandante della piazza, aveva inviato tutto il naviglio ancora in grado di navigare a Nokra, recando a bordo armi, munizioni e alcune derrate alimentari- il comandante in seconda, Capitano di corvetta Pierantoni, cui era stato affidato il comando della difesa dell'arcipelago decise di cessare qualsiasi attività bellica, dando disposizioni, il 18 aprile, affinchè tutto il personale presente sulle isole si concentrasse a Nokra dopo aver reso inservibili armamenti e quanto potesse essere eventualmente utilizzato dal nemico.
Il personale italiano presente nelle due isole di Dahlak Kebir e di Nokra, dove vi era la base principale della Regia Marina nell'arcipelago si arrese, cosa che non avvenne invece per il personale delle batterie di alcune isole.
Quest'ultimo, infatti, nonostante l'invito ad arrendersi fatto dagli ufficiali di un paio di dragamine inglesi che fecero il giro dell'arcipelago tra la metà di aprile e la metà di maggio, in parte riuscì ad arrivare sulla terraferma con mezzi di fortuna, dopo aver fatto saltare in aria i pezzi e la gran parte degli edifici (Dilemmi e Shumma), in parte fu evacuato con un'ardita iniziativa del Capitano di vascello Guglielmo Bolla, il quale, con due gruppi di tre sambuchi a vela partiti da Assab, riuscì a recuperare oltre una sessantina tra marinai, sottufficiale ed ufficiali. Furono senz'altro fatti saltare in aria i pezzi delle batterie "Borsini" di Dur Gaam e "Giulietti" di Harmil, mentre quelli delle batterie "Eritrea" e "Taranto" furono resi inservibili privandoli degli otturatori o danneggiando in modo irreparabile i complessi di culatta..

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

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

I due impianti binati dell'"Eritrea" ed i tre singoli della "Taranto" fanno ancora bella mostra di sé non lontano dal villaggio di Dohul, mentre i resti dei tre cannoni della batteria "Grabau[19]" a Dilemmi e dei quattro della batteria "Quarto" giacciono contorti e distrutti in quel che resta delle loro postazioni.
Nei miei viaggi alle Dahlak ho avuto modo di visitare oltre una trentina di isole. Tra le molte in cui invece non sono riuscito ad arrivare vi sono ancora Harmil, dov'era posizionata la batteria "Giulietti", Ras Cambit di Dahlak Kebir, dove c'era la batteria "Acerbi" e Dur Gaam, postazione della "Caimi" .
Mi riprometto in futuro, se e quando riuscirò ad avere il permesso dalle Autorità eritree, di andarci, per documentare anche la presenza dei resti dei loro cannoni, testimoni silenziosi, come quelli delle altre tre isole, di un piccolo e quasi dimenticato episodio della nostra storia italiana in terra d'Africa.

La batteria "Taranto" a Dohul nel maggio 2011 (foto dell'Autore)

[19] Piccola storia in piccola storia: la batteria di Dilemmi era stata intitolata al tenente della Regia Marina Carlo Grabau, comandante del regio sambuco armato Antilope, ucciso ai primi di dicembre 1903 nei pressi del villaggio di Durbo, sulla costa migiurtina della Somalia, dopo che aveva tentato inutilmente di costringere il capo villaggio ad innalzare la bandiera italiana, trovandosi in un nostro protettorato. Cfr. "Italy need no help", Boston Evening Transcript, 18 dicembre 1903, in : http://news.google.com/newspapers?nid=2249&dat=19031218&id=RR40AAAAIBAJ&sjid=FuEIAAAAIBAJ&pg=2482,2787790 e "I marines sbarcheranno all'alba", Corriere della Sera della Sera dell'8 dicembre 1992, in http://archiviostorico.corriere.it/1992/dicembre/08/marines_sbarcheranno_all_alba_co_0_92120818559.shtml