

Affondamento e recupero del piroscafo *Cesare Battisti*

Vincenzo Meleca

In quel dicembre 1936 il porto e la rada di Massaua erano gremiti di navi mercantili che scaricavano ingenti quantità di materiali, mentre dalle navi passeggeri scendevano centinaia e centinaia di civili, speranzosi di trovare il loro agognato “posto al sole”, e di militari, destinati a dare il cambio ai loro commilitoni che avevano vinto la guerra contro l’Impero Etiopico.

Erano passati quasi otto mesi da quando il conflitto si era ufficialmente concluso e l’Italia si preparava a consolidare, non solo militarmente, la sua presenza in quelle terre africane. Le sanzioni economiche, deliberate il 18 novembre 1935 dalla Società delle Nazioni nei confronti del Regno d’Italia, erano state revocate il 4 luglio 1936, contro il parere soprattutto di Francia e Gran Bretagna¹. Quest’ultima, non rassegnata alla sconfitta diplomatica, continuò comunque ad attivarsi ai danni dell’Italia, sostenendo la guerriglia delle truppe etiopiche che non si erano arrese. Ed è proprio in questo contesto che avvennero alcuni episodi da molti ritenuti veri e propri sabotaggi ad opera di agenti segreti al soldo del Governo di Sua Maestà Britannica, tra cui l’affondamento del piroscafo *Cesare Battisti*, avvenuto a Massaua il 24 dicembre 1936.

Prima di affrontare questo episodio, vale però la pena di ricordare altri casi in cui si parlò non di “tragica fatalità”, ma di atti di sabotaggio, come ad esempio, l’esplosione che fece precipitare, il 7 agosto 1935 nei pressi del Cairo, il Savoia Marchetti S.81 sul quale viaggiavano il Ministro dei Lavori Pubblici del Regno d’Italia, Luigi Razza ed il Barone Raimondo Franchetti, causando la morte di tutti e sette gli occupanti². Le conclusioni della commissione d’inchiesta furono ambigue e, forse per opportunità politica, non avvalorarono nessuna ipotesi sulle cause dell’incidente. Ma il sospetto che fosse opera di sabotatori inglesi rimase alto, tanto che in una nota informativa riservata, indirizzata a Emilio De Bono, all’epoca Governatore dell’Eritrea e comandante in capo delle truppe italiane, veniva scritto: *“nei riguardi della dolorosa sciagura del Cairo, l’ipotesi che man mano si va facendo luce è quella del sabotaggio mediante il mescolamento di sostanze esplosive agenti a 100° nell’olio di lubrificazione fornito al*

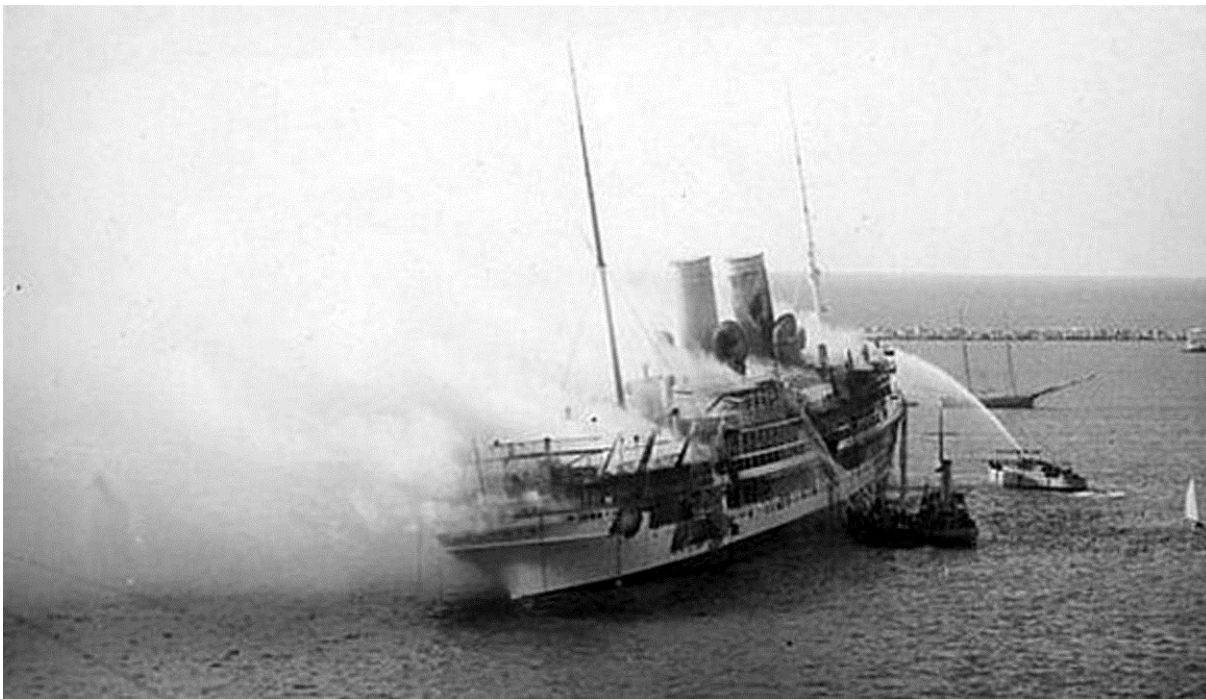
¹ Tra i favorevoli ed i contrari alla revoca delle sanzioni, il governo statunitense aveva assunto una posizione mediana, perchè, pur sostenendo che la guerra scatenata dall’Italia contro l’Impero abissino era una guerra d’aggressione di puro stile coloniale, non condivideva la pervicacia con cui il Regno Unito insisteva per mantenere e addirittura incrementare le sanzioni, perchè, a conti fatti, il Regno Unito, essendo un impero coloniale, non aveva maggiori giustificazioni dell’Italia. Cfr.: Arrigo Petacco, “Faccetta nera. Storia della conquista dell’impero”, p. 99

² Oltre Razza e Franchetti, persero la vita anche il segretario particolare di Razza, Dottor Vincenzo Minasi e i quattro uomini dell’equipaggio, il Maggiore pilota Raffaello Boetani, il Sottotenente pilota Giovanni Lavaggi, il marconista, Maresciallo Vittorio Viotti e il motorista Sergente Maggiore Edmondo Pirola. Cfr. <http://www.ilcornodafrica.it/es-franchetti.htm> e <https://www.ilvibonese.it/rubriche/29-storia-memorie/7347-agosto-luigi-razza-storia-giallo-vibo-valentia>.

Cairo³.



I resti del Savoia Marchetti S.81 di Razza e Franchetti, precipitato ad Almaza, nei pressi de Il Cairo)



Alessandria d'Egitto: l'Ausonia in preda all'incendio

³ Cfr.: Ferdinando Pedriali, "L'Aeronautica Italiana nelle guerre coloniali, Guerra Etiopica 1935-36", Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, 1997

Oppure, l'esplosione nel locale turbine della motonave passeggeri *Ausonia* nella rada di Alessandria d'Egitto il 18 ottobre 1935. Nell'esplosione e nel successivo incendio che resero il piroscafo⁴ un rottame annerito, persero purtroppo la vita tre uomini dell'equipaggio ed altri tre risultarono dispersi. Si salvarono invece 263 persone, fra membri dell'equipaggio e passeggeri, anche per l'intervento di alcune navi della squadra navale britannica, presente anch'essa ad Alessandria d'Egitto. Il relitto sarà poi rimorchiato a Trieste e quindi demolito a Pola nel gennaio 1936.

E, ancora, quanto accadde il 12 agosto 1937 a Napoli, quando prese fuoco l'ex piroscafo passeggeri *Helouan*, che aveva prestato servizio dal 1935 al 1936, durante la Guerra d'Abissinia, come "nave trasporto infermi", venendo successivamente riclassificata nel febbraio 1937 come "nave ospedale" e utilizzata, fino all'incendio che la distrusse fino a causarne l'affondamento, per l'assistenza ai feriti della Guerra di Spagna⁵. Anche in questo caso, pur se ufficialmente la causa dell'incendio fu attribuita ad un corto circuito, in via ufficiosa si parlò invece di un sabotaggio ad opera questa volta di alcuni sabotatori comunisti.

E veniamo all'affondamento del *Cesare Battisti*⁶.

⁴ L'*Ausonia*, nave passeggeri e da carico, era stata costruita nel 1928 dai Cantieri Ansaldo di Sestri Ponente per il Lloyd Triestino e ceduta nel 1932 alla compagnia di navigazione Italiana Servizi Marittimi. Stazzava 12.995 tsl, era lunga 157,7 m, larga 20,2 m. e con un pescaggio di 9,5m. Il suo apparato motore le consentiva di raggiungere i 21.0 nodi. Poteva trasportare 390 passeggeri, 210 in prima classe, 120 in seconda e 60 in terza. Un interessante filmato dell'incendio, in cui, tra l'altro, si possono vedere numerose unità della Royal Navy su <https://www.youtube.com/watch?v=yijXVhsYUiE>.

⁵ L'*Helouan*, nave passeggeri e da carico, era stata costruita nel 1911 nell'arsenale Lloyd di Trieste per il Lloyd Austriaco. Nel 1921 passò al Lloyd Triestino e destinata alle rotte verso l'Egitto e la Turchia. Requisita dalla Regia Marina nel 1935, venne trasformata, prestando servizio dal 1935 al 1937 come nave trasporto infermi tra l'Italia e l'Africa Orientale e, dal febbraio 1937, come nave ospedale, nel Mediterraneo, impegnata nella guerra di Spagna. Stazzava 7.367 tsl, era lunga 135 m e larga 16,2 m. Con le sue due turbine che erogavano una potenza di 10.000 CV, poteva raggiungere una velocità massima di 17,5 nodi.

⁶ Il *Cesare Battisti* (da non confondere con l'omonimo cacciatorpediniere della Regia Marina che dal 1939 al 1941 fu di stanza anch'esso a Massaua, finendo per autoaffondarsi nei pressi della costa dell'Arabia Saudita il 3 aprile 1941. Cfr. <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecafinediunsogno.pdf>) fu impostato il 31 marzo 1919 nei cantieri Ansaldo di Sestri Ponente (numero di costruzione 763), varato il 20 luglio 1920 e completato il 12 settembre 1922 per la compagnia di navigazione "Transatlantica Italiana". Nel 1932 fu ceduto alla "CITRA", diventata due anni dopo "Tirrenia-Flotte Riunite Florio-CITRA". Era lungo 130,39 m, largo 16, aveva un pescaggio di 7,85 metri e stazzava 8.331 tsl. Con le sue turbine, abbinata a due eliche, poteva mantenere una velocità di crociera di 15,5 nodi. Era nave gemella di altri cinque piroscafi, *Leonardo Da Vinci*, *Nazario Sauro*, *Giuseppe Mazzini*, *Francesco Crispi* e *Ammiraglio Bettolo*. Di questi, allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, ben tre rimasero bloccati nei porti delle nostre colonie in Africa Orientale: il *Leonardo Da Vinci*, che era a Chisimaio, in Somalia, cercò di fuggire, ma il 12 febbraio 1941 fu catturato dall'incrociatore britannico *Hawkins*, mentre tentava di raggiungere il Madagascar e riutilizzato come nave ospedale con il nome di *Empire Clyde*; *Nazario Sauro* e *Giuseppe Mazzini*, rimasti a Massaua, si autoaffondarono nel vicino arcipelago delle isole Dahlak nei primi giorni di aprile 1941. Cfr. <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecascapaflow.pdf>

Questo bel piroscafo non era nato sotto una buona stella: infatti, al momento del varo, avvenuto a Sestri Ponente il 20 luglio 1920, si bloccò sullo scafo e si dovette ricorrere a due rimorchiatori per trascinarlo in mare.



Dopo aver navigato sulle rotte per il Nord ed il Sud America fino al 1934, quando fu messa in disarmo nel porto di Genova, assieme alle navi gemelle *Leonardo Da Vinci* e

Nazario Sauro, nel 1935 la nave fu rilevata dalla Compagnia di Navigazione Florio e destinata alle rotte per l’Africa Orientale, prima trasportando materiali e militari durante la guerra d’Abissinia e poi, una volta che questa terminò, per assicurare tutti i servizi necessari ad alimentare le necessità dell’Impero, compresi il trasferimento oltremare di decine e decine di migliaia di emigranti italiani.⁷

La sera del 23 dicembre 1936 il *Battisti*, partito da Napoli otto giorni prima, arrivò dunque a Massaua con a bordo circa 190 uomini di equipaggio, 200 passeggeri civili e 500 militari.

Lasciamo la descrizione di quei momenti ad un anonimo passeggero: “*La velocità era stata ridotta al minimo. Il piroscafo sembrava immobile. Le vibrazioni, ossessive e interminabili per giorni e notti, erano quasi scomparse. Le luci di terra si avvicinavano lentamente: si entrava nella rada di Massaua. A bordo, l’attività era frenetica: molti passeggeri si erano affacciati per seguire le manovre che avrebbero condotto all’attracco. I legionari fascisti, in tenuta coloniale e col caratteristico casco di sughero, si preparavano a sbarcare. In plancia, vicino al Comandante, era salito Leonardo Gana, Segretario Federale di Asmara, in sahariana bianca. Don Catello Castellani, Cappellano Militare, col grado di capitano, si muoveva tra militi e passeggeri, salutando tutti. Anche lui sbarcava a Massaua. Nell’austero salone di prima classe, i grossi ventilatori giravano pigri, cercando di rinfrescare l’aria calda e umida.*”

La nave stava quindi accostandosi al molo del porto di Massaua, dove si sarebbe fermata per tre giorni, ripartendo quindi alla volta di Gibuti, dove sarebbero sbarcati i passeggeri destinati ad Addis Abeba, che avrebbero raggiunto in una sola giornata con la ferrovia.

Improvvisamente, attorno alle 22.00, si verificò un’esplosione nella sala macchine.

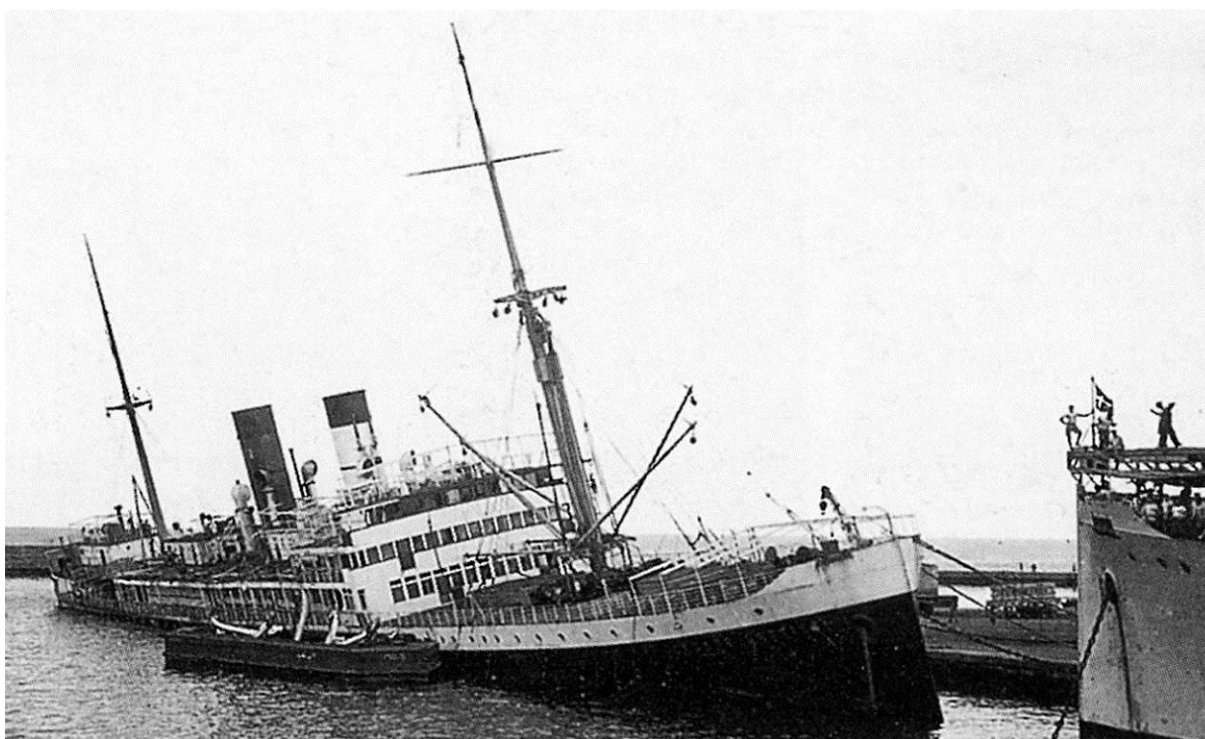
Così descrive quegli attimi l’ignoto passeggero del *Battisti*: “*La nave, che andava accostandosi sempre più al molo al quale avrebbe attraccato, improvvisamente è squassata da una violenta esplosione. Le luci di bordo si spengono, si sparge un odore acre di fumo, appesantito da getti di vapore che arrivano da ogni parte, scricchiolii agghiaccianti, lo scrosciare impetuoso dell’acqua che invade le stive... I mobili, le sedie, i tavolini, divelti dai fermi che li bloccavano, scivolano sul pavimento, verso dritta, insieme a suppellettili, piatti, bicchieri, a tutto quello che poteva rotolare. Le scialuppe di destra non possono essere utilizzate: non si riesce a raggiungerle. Quelle di sinistra rischiano di cadere sulla nave che va sempre più inclinandosi*”.

Evidentemente l’esplosione aveva creato un ampio squarcio al di sotto della linea di galleggiamento del *Battisti*⁸. Nonostante l’impegno degli Ufficiali della nave e le loro raccomandazioni a mantenere la calma e nonostante che siano scattati subito i soccorsi,

⁷ Orazio Cancila, “I Florio: Storia di una dinastia imprenditoriale”.

⁸ Secondo l’autore dell’articolo “Come fu recuperata la Cesare Battisti”, pubblicato a pag 4 del quotidiano in lingua italiana di Sidney “Il Giornale Italiano” del 12 ottobre 1938, lo squarcio sul fianco destro del piroscafo era a forma triangolare ed aveva le dimensioni di circa 13 metri per 14. Cfr.: <https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/83864609>.

il panico si impadronisce di molte persone⁹: “Le donne che erano a bordo, in genere mogli che raggiungevano i mariti e le cameriere, gridano. Qualche bambino, impaurito, piange. La gente corre disordinatamente, ordini si incrociano nervosamente, insieme a imprecazioni e bestemmie...Vengono gettati in mare gli zatteroni di sughero, le ciambelle salvagente. Qualcuno, anche se ferito, si getta in acqua...Il sangue dei feriti attrae gli squali che infestano quelle acque, e che si avventurano fin dentro il porto in cerca dei rifiuti gettati da bordo. Molti di quegli uomini, i militi, hanno visto il mare solo al momento di imbarcarsi, a Napoli. Vengono dalla Sila, dall’Abruzzo. Si tuffano, anche se non sanno nuotare. Qualcuno riesce, faticosamente, ad avvicinarsi agli zatteroni, alle scialuppe, ma a volte scompare come risucchiato dall’acqua, e poi riaffiora orrendamente dilaniato dagli squali. Più dilaga il sangue nell’acqua, più accorrono i pescecani.”



Il Cesare Battisti appoggiato sul fondo nel porto di Massaua, vicino al molo Regina Elena

Se, come riportò la stampa dell’epoca, molte delle 26 persone che persero la vita erano componenti dell’equipaggio che si trovavano in sala macchine, è probabile che altri morirono annegati non sapendo nuotare o per le ferite inferte dagli squali. Oltre a loro vi furono anche un centinaio circa di feriti.

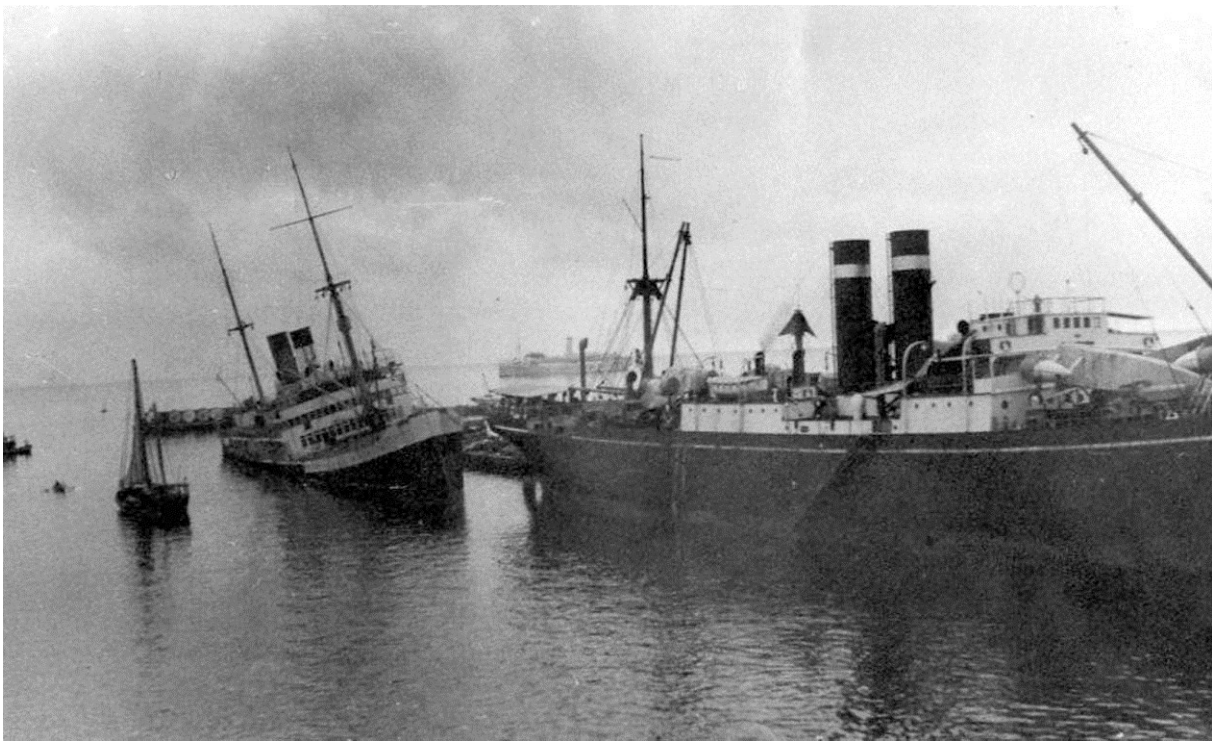
La nave si inclinò sul fianco destro, sbandata di oltre 15°, adagiandosi poi sul fondo,

⁹ Tra tutti i soccorritori si distinsero in particolare quattro carabinieri, il Capitano Enrico Passerini, il Tenente Guglielmo Ardia Balilla ed i Carabinieri Tito Ottaviani e Grazio Catalano, ai quali fu conferita dal Re Vittorio Emanuele III la Medaglia d’Argento al Valore Civile, con provvedimento pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del Regno d’Italia del 19 ottobre 1940 (Cfr. file:///C:/Users/WINDOW~1/AppData/Local/Temp/RG1940_10_19_246_P1.pdf).

nei pressi della banchina “Regina Elena” e qui rimase per circa un anno e mezzo, creando non pochi problemi alle altre navi che dovevano attraccare.

Ma cosa aveva causato l’esplosione?

Si ipotizzò quasi subito che si era trattato di un sabotaggio, attribuito velatamente ad agenti al soldo del Regno Unito. V’è da dire che il rischio di sabotaggi era stato paventato a bordo del *Battisti*, già alcuni giorni prima che la nave entrasse in porto, come riferito ancora dall’anonimo viaggiatore: *“Al tavolo del Comandante, dove, con altri, sedevano Gana e Don Catello, avevano parlato di tante cose, anche degli atti di sabotaggio che gli Inglesi tentavano sempre, pur di intralciare l’Italia speranzosa di divenire una potenza coloniale. Carichi che finivano in mare, pietre nel carbone per le caldaie, scatolette di cibo avariato, ritardi per l’attraversamento del Canale di Suez. Erano cose di tutti i giorni.”*



Un'altra immagine del Cesare Battisti danneggiato

Qualche anno dopo, però, anziché ad agenti inglesi, il grave attentato fu attribuito, forse in base ad informazioni raccolte dall’OVRA, ad un’organizzazione di sabotatori comunisti che avrebbe erroneamente creduto che il piroscafo, e le truppe che esso trasportava, fossero diretti non in Eritrea ma in Spagna, dove infuriava la guerra civile. In effetti la nave avrebbe dovuto trasportare davvero truppe in Spagna, ma il viaggio venne annullato ed il piroscafo fu invece fatto partire per Massaua.

Per avere una risposta certa, che confermi o meno che si trattò effettivamente di un sabotaggio di un agente dei Servizi Segreti britannici, occorrerebbe poter accedere ai loro archivi, cosa allo stato, non agevole.

Il *Cesare Battisti* venne recuperato nel 1938 ad opera della ditta Adolfo Orsi¹⁰ di Modena.

Così racconta Adolfo Orsi jr., intervistato da Nunzia Manicardi, autrice del libro “La Maserati di Adolfo Orsi” la decisione di suo nonno di partecipare al recupero: “*Durante un viaggio in treno, mio nonno aveva incontrato un certo colonnello Bassich di Trieste, che era specializzato in recuperi navali. Quando mio nonno lesse sul giornale che era affondata questa nave, che oltretutto non dava la possibilità di scaricare nel porto...si ricordò di questo Bassich e lo contattò con l'intenzione di partecipare al bando internazionale che era stato indetto per rimuovere la nave. Andò a Trieste, ma Bassich era in ospedale. Appena possibile, mio nonno noleggiò un idrovolante da Trieste e con lui partì per Massaua per il sopralluogo. Partecipò al concorso bandito per la rimozione della nave e lo vinse perché si era impegnato a liberare il porto in tempi stretti. Lo scafo era adagiato su un fianco, probabilmente a causa di qualche guasto (sic) alle caldaie.*

Il recupero fu molto difficile, ci furono anche dei morti, perché la nave, una volta sollevata, ricadde e riaffondò. Ma alla fine, sempre con questo Bassich, riuscirono a riportarla a galla; poi, riparando la falla con cemento e legno, la rimisero in condizione di riprendere il mare.

La trainarono due rimorchiatori, uno, davanti, la tirava, l'altro, dietro, la teneva sollevata e la portarono fino a Trieste. Ci impiegarono tre mesi”¹¹.

Il recupero si presentò subito estremamente difficile, in quanto i danni arrecati dall'esplosione erano stati ingenti. Alcune ditte straniere, specializzate in questo campo, dopo aver eseguito ispezioni allo scafo, rinunciarono. Altre avevano addirittura pensato di demolire le sovrastrutture della nave e parte dello scafo, ricoprendo poi la parte restante con colate di calcestruzzo, allargando così la banchina Regina Elena.

Non fu d'accordo Adolfo Orsi, per il quale l'impresa di recuperare il piroscafo era difficile ma non impossibile.

Aggiudicatosi l'appalto, con l'aiuto del fratello Marcello e di Domenico Bassich, esperto in recuperi navali, Adolfo si mise all'opera per costituire una squadra di tecnici e

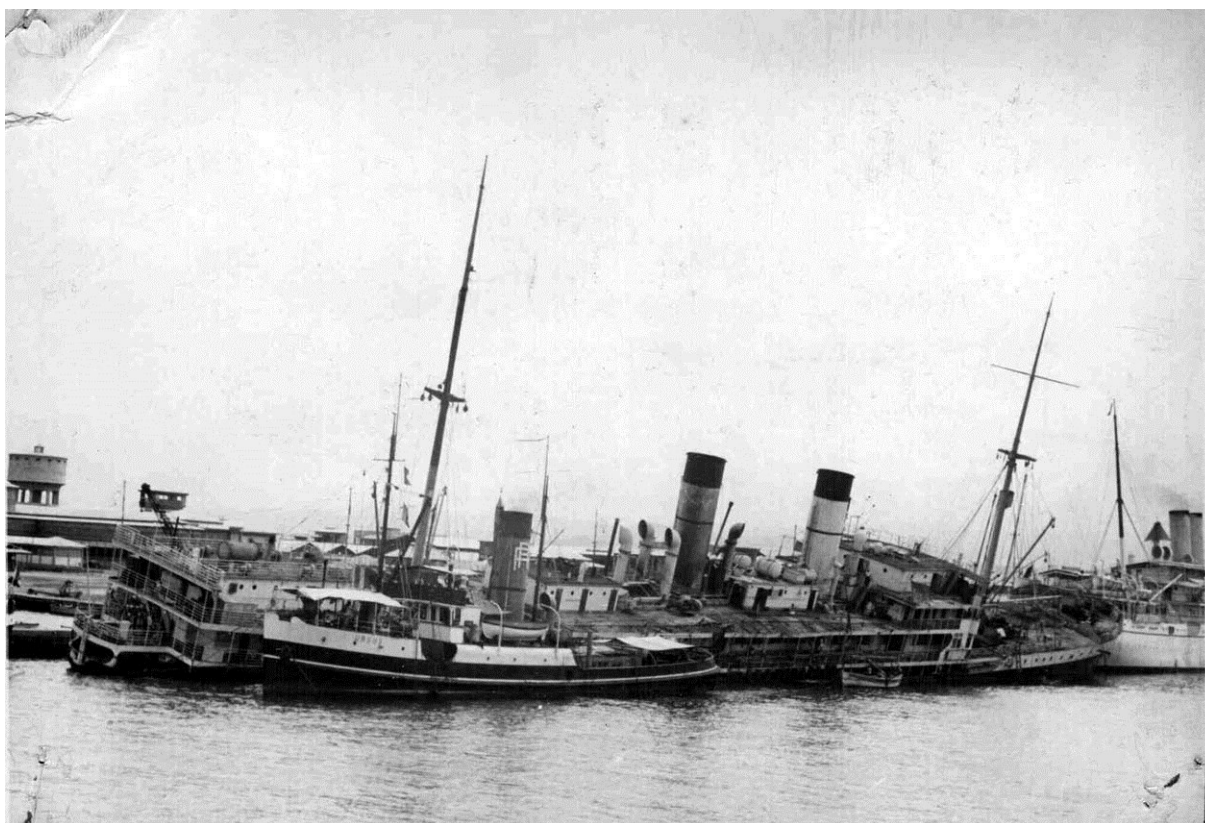
¹⁰ Adolfo Orsi (Modena, 23 marzo 1888 - ivi, 26 ottobre 1972), imprenditore nel settore metalmeccanico e siderurgico. Classico esempio di self-made man, (aveva iniziato a lavorare raccogliendo e rivendendo stracci e rottami per le vie di Modena), fu il creatore dell'industria siderurgica in Emilia-Romagna, arrivando a gestire nelle sue aziende, prima dello scoppio della seconda guerra mondiale, circa duemila dipendenti. Portato alla ribalta con il recupero del *Cesare Battisti*, divenne ancor più noto quando nel 1937 acquistò la società automobilistica Maserati, che gestì fino al 31 dicembre 1967. Per le sue capacità imprenditoriali venne nominato Commendatore della Corona d'Italia il 16 giugno 1939 e, pochi mesi dopo, il 1° novembre, Cavaliere dell'Ordine al merito del Lavoro, onorificenza che all'epoca veniva concessa a soli 10 imprenditori all'anno.

¹¹ È possibile che nel racconto vi siano alcune piccole imprecisioni: ad esempio Domenico Bassich, citato come colonnello, viene definito invece da altre fonti, tra cui anche alcuni quotidiani dell'epoca, “comandante capitano”; il rimorchio del *Cesare Battisti* da Massaua fino a Pola fu effettuato non da due, ma da un solo rimorchiatore, l'*Ursus* della Società Panfido di Venezia.

maestranze specializzate (in particolare: palombari, macchinisti, falegnami, meccanici, elettricisti), quasi tutti provenienti dall'Italia, nonché per procurare o addirittura studiare e costruire molte attrezzature, come ad esempio un sistema di cannelli ossiacetilenici subacquei per tagliare le slabbrature della falla, onde consentire prima di turarla con una sorta di parete di robusto legname, che fu inchiodata alle lamiere non lesionate dello scafo e quindi rinforzata con colate di cemento idraulico.

Che il lavoro fosse, oltre che complicato, anche pericoloso lo si può intuire da alcune frasi contenute nei resoconti dell'epoca: “Già l'inizio fu tragico...”: furono così almeno quattro i palombari che morirono durante i lavori¹².

Orsi era comunque talmente convinto di farcela che prima di iniziare i lavori fece arrivare dall'Italia un potente rimorchiatore, l'*Ursus*, della Società Panfido di Venezia.



Massaua: il *Cesare Battisti* affiancato dal rimorchiatore *Ursus* (cortesia di Danilo Pellegrini)

Una volta turata la falla, toccò alle pompe togliere l'acqua dallo scafo e riportare a galla la nave. Vi si riuscì finalmente, ma solo dopo due tentativi falliti.

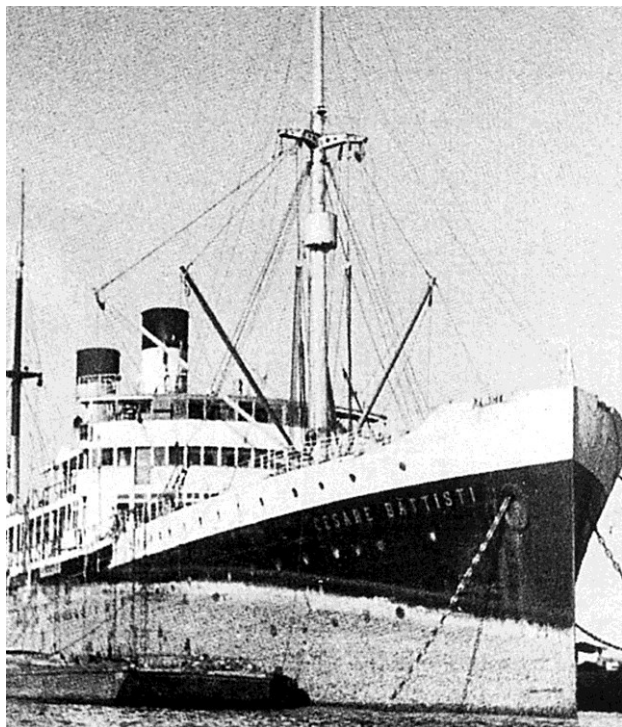
Riportato a galla il *Battisti*, si poté finalmente vedere quali erano state le devastanti conseguenze dell'esplosione all'interno della sala macchine.

Quindi, si presentò il problema di metterlo in condizione di affrontare una lunghissima navigazione: non essendo più disponibile l'apparato motore, infatti, il

¹² Cfr. Giovanni Cenzato, “Come fu recuperata la *Cesare Battisti*”, su *Il Corriere della Sera* del 27 luglio 1938

timone della nave non era governabile, per cui si rese necessario installare un apparato a vapore ausiliario, nonché ottocento tonnellate d'acqua dolce.

Si provvide infine a riparare la radio di bordo e a caricare tutto il necessario per le necessità dell'equipaggio



Il Cesare Battisti appena riportato a galla

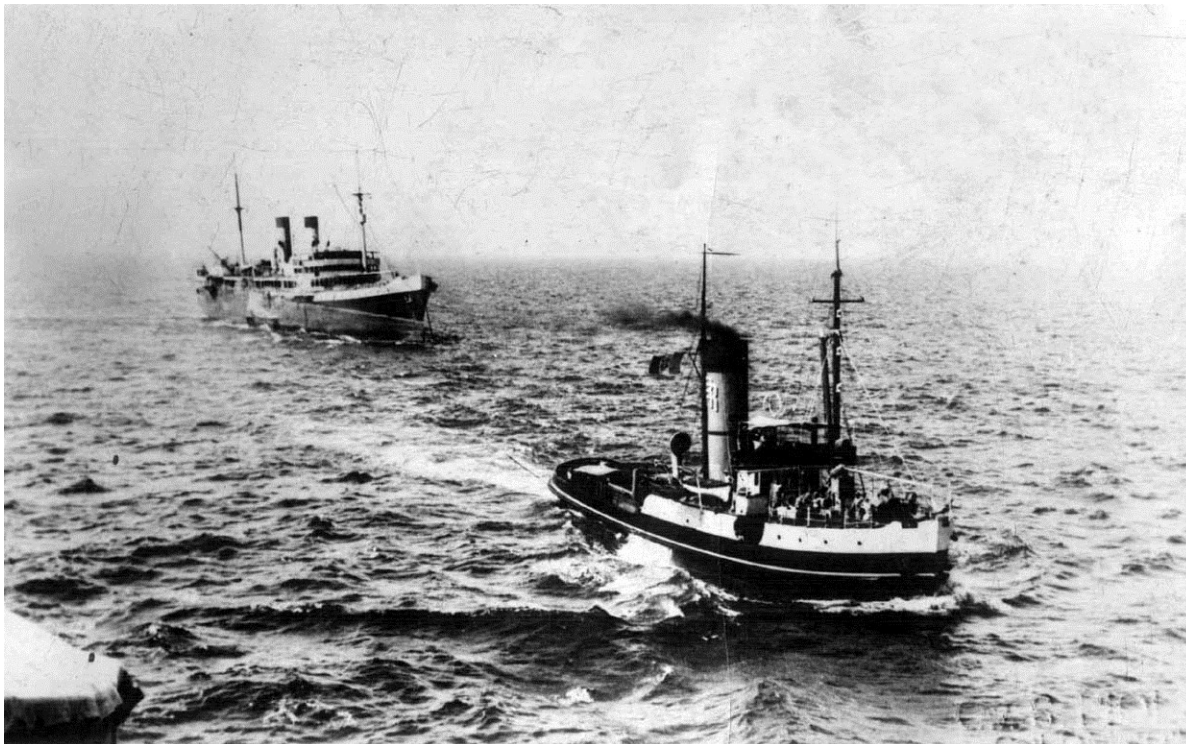


*Il tamponamento della falla
(cortesia di Adolfo Orsi jr.)*



*Un'immagine della devastazione della sala macchine causata dall'esplosione
(cortesia di Adolfo Orsi jr.)*

Una volta messo in condizione di navigare, il *Battisti* fu preso a rimorchio dall'*Ursus*¹³, un rimorchiatore d'alto mare, e, dopo aver lasciato il porto di Massaua, risalito il Mar Rosso, passato il Canale di Suez, attraversato il Mar Mediterraneo Orientale e percorso l'intero Mare Adriatico, arrivò finalmente a Pola.



Il Cesare Battisti al traino dell'Ursus (cortesia di Danilo Pellegrini)

Qui, dopo questa lunghissima (circa settemila chilometri!) e lenta navigazione, complicata anche da condizioni meteo talvolta avverse, la nave arrivò il 27 luglio 1938 alla sua meta finale, i Cantieri Scoglio Olivi di Pola, dove venne avviata alla demolizione¹⁴.

A distanza di quasi ottanta anni resta il mistero di chi -o di cosa- abbia causato la fine di quel bel piroscifo

¹³ L'*Ursus*, varato nel 1917 negli Ateliers et Chantiers de la Loire di Nantes, era entrato in servizio con la Marine Nationale (la Marina militare francese) nel marzo 1918 con il nome di *Vanneau II*. Nel novembre 1920 dopo essere stato radiato dalla Marine Nationale, fu ceduto al governo del Protettorato del Marocco, per poi essere acquistato nel 1932 dalla società Rimorchiatori Riuniti Panfido & C. di Venezia e ribattezzato dapprima *Dux* e poi *Ursus*. Dislocava 677 tonnellate ed aveva queste dimensioni: lunghezza 43,4 m, larghezza 8,7 m e pescaggio 4,2 m. Potenza motrice 750 CV. Un'elica. Velocità dieci nodi.

¹⁴ Recupero e navigazione sono raccontati, con toni alquanto enfatici, oltre che nell'articolo sopra citato "Salvataggi Eccezionali - Come fu recuperata la Cesare Battisti" de Il Giornale Italiano del 12 ottobre 1938, anche nell'articolo di Cenzato Giovanni, "Come fu recuperata la Cesare Battisti", da Il Corriere della Sera del 27 luglio 1938 (quest'ultimo articolo è riportato in calce)



Massaua: gli artefici del recupero: Adolfo Orsi (a destra) con Domenico Bassich durante le operazioni di recupero del Battisti (cortesia di Adolfo Orsi jr.)

Ringraziamenti

Per le preziose informazioni e immagini che mi hanno consentito di raccontare la storia del non ancora chiarito affondamento del Cesare Battisti, del suo recupero e della sua ultima navigazione, ringrazio di cuore Adolfo Orsi jr., nipote ed omonimo del fautore del recupero del piroscavo, gli amici di Betasom.it, Lorenzo Colombo, Valeria Isacchini e Danilo Pellegrini, nonché Gianfranco Mei, di Gretaemme, portale del mondo Maserati.

Come fu recuperata la "Cesare Battisti"

Quattro mesi di ardui tentativi in fondo al mare - Un fortunoso viaggio dal Mar Rosso all'Adriatico - Gli operai al Duce

Pola 27 luglio.

E' ancor vivo il ricordo dell'infortunio capitato il 24 dicembre 1936 al piroscafo *Cesare Battisti*.

Per uno scoppio a bordo, la bella nave, mentre sbarcava il proprio carico di operai nel porto di Massaua, si accasciava in fondo al mare, irreparabilmente perduta. Avvenuto il sinistro, il Governo, le Compagnie d'assicurazione e armatori inviarono tecnici e specialisti sul luogo per stabilire la possibilità di un recupero o meno. La *Cesare Battisti* stazzava novemila tonnellate, ed era costata 25 milioni. Gli accertamenti dei palombari e le consultazioni d'impresce anche estere ebbero a concludere per l'abbandono del piroscafo, tanto che si era pensato — poiché ostacolava enormemente con la sua mole il traffico del porto — di asportare la parte emergente e coprire il rimanente con una piattaforma di calcestruzzo, allargando così il piano della banchina Regina Elena presso la quale il tragico incidente era avvenuto. Una lapide sepolcrale su quel relitto.

Il fuoco nell'acqua

I danni dell'esplosione erano stati gravissimi: la caldaia, saltata in aria, aveva ridotto tutto il reparto macchine ad un ammasso informe di ferraglie divelte, di travi contorte, entro le quali era impossibile penetrare. Di più un grande squarcio di 13 metri di altezza per 14 di lunghezza si era aperto sul fianco destro e l'acqua era penetrata ovunque, con nuove ragioni di strage e di morte.

Sbandata per oltre 15 gradi sul fianco ferito e quasi per la sua totale lunghezza immersa nell'acqua, la nave rimase oltre un anno immobile, preda del mare e di un destino che pareva invincibile, tanto che, pagato dalla Società assicuratrice il premio all'armatore, questi ne dichiarò l'abbandono.

Ma se specialisti inglesi, giapponesi e anche italiani avevano decretato la morte del glorioso naviglio, parve ad alcuno che la rinuncia avrebbe almeno meritato la gloria e la nobiltà d'una lotta. E, per vanto di menti e di animi italiani, fu il capo di una ditta modenese, Adolfo Orsi, che si offerse a proprie spese di recuperare la nave. Sarebbe rimasta sua, pur così inservibile, e la spesa avrebbe certo superato il guadagno, ma s'ingaggiò una questione d'onore. Il Duce stesso ebbe notizia della nobile gara e la valorizzò col suo personale interessamento.

Così, senza strepito, senza cerimonie, incominciò la lotta fra il mare e gli uomini. Fu ingaggiato un valente uomo di mare, uno specialista in salvataggi, il comandante Domenico Bassich, di Trieste, una tempra singolare di lottatore alla disperata. Il Bassich era al suo 143° salvataggio. E con una squadra di 45 uomini per i quali l'ardimento è abitudine, il rischio è vita e la fatica è gioia, si accinse con calma marinara al compito, il cui esito rimarrà memorabile.

Già gli inizi furono drammatici: quattro palombari, scesi in quella tragica foresta di ferro,

morirono per esalazioni micidiali. Ma ciò non disanimò alcuno. Furono dal Bassich studiati sistemi mai applicati in Italia, furono fabbricati ordigni nuovi. Come un chirurgo che inventasse ferri adatti ad esplorazioni mai prima tentate, scese in mare, con palombari, macchine e apparecchi nuovissimi. Si trattava, in primo luogo, di otturare l'enorme squarcio. Vi fu provveduto tagliando la lamiera con cannelli ossidrici speciali, i quali attorno alla fiamma tagliente formavano un alone di vuoto.

Il fuoco lavorava nell'acqua. Fu una fatica enorme, rischiosa, estenuante. Gli operai si calavano a sette, a otto metri di profondità, nello scafandro e lavoravano. Un'ora di martirio, due, tre, per tagliare i margini slabbrati di quella umana ferita. Poi quando l'apertura fu relativamente sagomata, si trattò di otturarla. Fu costruita allora una parete di grosso legname, fianco alla ferita, inchiodata alla parte sana della carena, e duemila tonnellate di cemento scesero nelle onde a formare un muro fasciante. Tutto ciò sott'acqua, con l'ansia crudele dell'insuccesso sempre presente, fra sconfitte e riprese continue, cercando con l'ingegno, la forza, la tenacia di riprendere ciò che il mare distruggeva, inesorabile.

Palombari, marinai, elettricisti, autogenisti, meccanici, carpentieri, inquadrati sotto la direzione tecnica del Bassich, sotto la disciplina che l'amor proprio rendeva eroica, stettero per quattro mesi intorno alla nave morta. Ma a poco a poco tutto fu superato. Vennero, sempre sott'acqua, tagliate e stirate le lamiere, fatte colate di cemento armato, applicati i fasciami, rifatte le congiunture. E la nave fu stivata.

Vennero allora applicate potentissime pompe della capacità di oltre tremila tonnellate l'ora. Lavoro questo delicatissimo e pericoloso, curato con calcoli meticolosi, per evitare spostamenti, deviazioni, contorsioni dello scafo. Le pompe svuotando la nave avrebbero dovuto determinarne lo spontaneo sollevamento, per virtù della spinta naturale. Ma sarebbe essa venuta a galla nel suo giusto equilibrio? Non avrebbe quell'immensa ferraglia scomposta che ingombrava il

ventre dilaniato, e di cui era impossibile smuovere il groviglio spaventevole, gravato in modo da determinare uno sbandamento fatale?

La pratica del Bassich, la capacità di quei rudi chirurghi, le infinite previdenze furono coronate dal più vivo successo. Il 15 aprile, dopo vari tentativi, la nave si sollevò da sola. Poi si riadagiò lentamente, come un malato incapace. Nuove ansie, nuovi e disperati tentativi. Un secondo sollevamento, un altro ripiombare sul letto di morte del grande ferito. Finalmente verso la fine di aprile la *Cesare Battisti* emerse diritta, ancora enorme, fasciata, corrosa, ma capace di reggersi, capace di tenere il mare.

Fu data, con ambizione più che mai legittima, la notizia al Duce, che si complimentò: il lavoro italiano aveva dato a lui, maestro di ogni volere, una soddisfazione di più. Un grosso rimorchiatore d'alto mare, l'*Ursus*, il cui equipaggio aveva collaborato a tante imprese, fu incaricato di trainare da Massaua il piroscafo riguadagnato. La lenta e difficile navigazione, attraverso il Mar Rosso, il Mediterraneo avverso e l'Adriatico, si è felicemente conclusa oggi.

Un telegramma al Capo

La nave, rassettata completamente e rafforzata nelle sue strutture, è giunta stamane a Pola, accolta con entusiasmo e commoventi acclamazioni della popolazione e delle autorità. La *Cesare Battisti*, dal bel nome simbolico, troneggia, senza respiro, nel mezzo del porto, idealmente viva e possente. L'abbiamo visitata. E' soltanto a vederla che si può comprendere il miracolo di questa vittoria, vittoria di volontà, di tenacia, di ardimento, d'ingegno. Era, al cospetto di ditte straniere che non avevano lesinato di proclamare pazza l'impresa, una questione d'onore. Perciò non si sono avuti limiti nel sacrificio, anche materiale.

Commovente è stato l'incontro degli operai con i tecnici e gli specialisti della ditta Orsi. Accompagnare quel malato era impresa rischiosa e piena di ansie. Ma i suoi infermieri non hanno voluto rinunciarvi. Accampati a bordo di un piroscafo paralizzato in ogni servizio, senza cabine, senza porte, fasciato, senza forza, che gettava un sottile filo di fumo da

una macchina installata per manovrare il timone durante la traversata, tenuto per mano da un rimorchiatore che non poteva guidarlo contro le correnti e salvarlo contro l'eventualità di una tempesta, tutto ciò significava e diceva l'amore di umili cuori per la propria fatica, l'ambizione per il proprio ardimento. Questo recupero è sembrato una impresa patriottica. Ne aveva tutto lo splendore squillante nel tricolore alto su tanta rovina.

La notizia dell'arrivo della *Cesare Battisti* a Pola è stata comunicata al Duce per desiderio unanime di tutti gli operai. E il nome del Duce è stato invocato nell'adunata che, dopo tanta fatica, ha riunito a simposio fraterno capi, ingegneri, operai, la mente e il braccio, con quella comunità di spiriti che oggi è il segreto e la poesia di ogni vittoria e che mette il lauro dei poeti sulla fronte bruciata dell'operaio.

Giovanni Cenzato

Corriere della Sera 27 luglio 1938 (cortesia di Adolfo Orsi jr.)

Per chi volesse approfondire...

AA.VV., "Piroscifo Cesare Battisti", (consultabile su:

<http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=42396>)

Cancila, Orazio, "I Florio: Storia di una dinastia imprenditoriale siciliana", Bompiani, 2008

Cenzato Giovanni, "Come fu recuperata la Cesare Battisti", da "Il Corriere della Sera", 27 luglio 1938

Manicardi Nunzia, "La Maserati di Adolfo Orsi", Il Fiorino, 2002

Pedriali Ferdinando, "L'Aeronautica Italiana nelle guerre coloniali, Guerra Etiopica 1935-36", Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, 1997

"Il recupero del Cesare Battisti", (consultabile su:

<http://www.gretaemme.it/index.php/259-il-recupero-del-cesare-battisti>)

"Racconto storico: ricordi di un viaggio del 1936" (consultabile su:

https://www.viaggierracconti.it/dettaglio_viaggio.asp?id_viaggio=62)

"Salvataggi Eccezionali - Come fu recuperata la Cesare Battisti", da Il Giornale Italiano, 12 ottobre 1938 (consultabile su : <https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/83864609>).