

## Fine di un sogno

Vincenzo Meleca

Nei primi giorni dell'aprile 1941 terminava in modo definitivo, dopo una sessantina di anni, la stabile presenza della nostra Marina nel Mar Rosso meridionale.

Era la fine del sogno italiano, iniziato nella prima metà dell'Ottocento, proseguito con i tentativi di penetrazione nel Corno d'Africa (in Eritrea, con l'acquisto della baia di Assab nel 1869 e l'occupazione di Massaua nel 1885, in Somalia con l'acquisto di alcuni terreni costieri attorno agli anni 1869-1880 trasformati nei protettorati di Obbia e Migiurtinia nel 1889) e con il primo, fallito, assalto agli altipiani etiopici (iniziato nel 1895 e concluso con la tragica sconfitta di Adua del 1896) e concluso con l'estromissione dall'area del basso Mar Rosso dell'Impero Ottomano nel 1912 ed infine con la conquista dell'Impero Abissino (1935-36).

La Regia Marina aveva fatto la sua parte, basti ricordare le numerose spedizioni esplorative ed idrografiche di fine '800, lo sbarco a Massaua del 1885, lo scontro di Durbo del 1903, la battaglia di Kufida del gennaio 1912, il potenziamento della base navale di Massaua, l'enorme sforzo logistico sostenuto per la guerra d'Abissinia.

La creazione dell'Impero aveva però fatto passare in secondo piano un aspetto fondamentale nel futuro delle nostre Colonie in Africa Orientale: la loro distanza dalla Madre Patria.



Massaua: in primo piano, da sinistra: *Eritrea*, *Tigre* e *Pantera*. In secondo piano, *Sauro* e *Battisti* (fototeca USMM)

Con la nostra entrata in guerra nel giugno 1940, ciò divenne tragicamente evidente, con la conseguenza che Eritrea, Etiopia e Somalia rimasero isolate, non potendo così essere adeguatamente rifornite di uomini, armi e di quant'altro necessario per

condurre una guerra moderna contro la prima potenza mondiale. Ciò causò inevitabilmente la perdita delle nostre Colonie dell’Africa Orientale<sup>1</sup>. Se per terra la nostra resistenza cessò, almeno ufficialmente, nel novembre 1941, per mare il tragico epilogo si realizzò tra il 3 ed il 4 aprile 1941, quando le nostre esigue forze di superficie tentarono un ultimo, disperato attacco alle basi della Royal Navy<sup>2</sup>.

## Le premesse

Siamo alla fine di marzo 1941.

Le notizie che arrivavano a Massaua erano davvero sconcertanti per tutti gli italiani che lì vivevano o combattevano. Le truppe inglesi stavano dilagando nell’ormai ex Africa Orientale Italiana, dalla Somalia all’Etiopia. In Eritrea, la nostra colonia primigenia, era caduto l’ultimo centro di resistenza, Cheren.

L’ammiraglio Bonetti, comandante di Marisupao, si trovò a dover prendere delle decisioni dolorosissime, volendo evitare che la trentina di navi militari e mercantili presenti nei porti di Assab e di Massaua e nel Gubbet Mus Nefit, il grande golfo interno all’isola di Dahlak Kebir, cadessero nelle mani del nemico.

Diede così l’ordine ai mercantili e ad alcune unità della Regia Marina (le torpediniere *Vincenzo Orsini* e *Giovanni Acerbi*<sup>3</sup>, il posamine *Ostia*, le due cannoniere *Porto Corsini* e *Giuseppe Biglieri*, i cinque Mas della 21<sup>a</sup> Flottiglia<sup>4</sup>, la nave cisterna nafta *Niobe* ed alcuni rimorchiatori) di autoaffondarsi<sup>5</sup>.

L’ordine di autoaffondamento non riguardò invece alcune unità adibite a scopi civili od umanitari e cioè le navi cisterna acqua *Bacchiglione*, *Sebeto* e *Sile* il cui compito era di rifornire di acqua potabile le popolazioni civili dell’arcipelago delle Dahlak e della costa dancala, e la nave ospedale *RAMB IV*.

Ad altre unità militari e mercantili, in buone condizioni di efficienza e dotate di grande autonomia, fu invece ordinato di tentare di raggiungere lontane basi alleate o neutrali: ce la fecero le italiane *Eritrea*, *RAMB II* ed *Himalaya* e le tedesche *Coburg* e *Wartenfels*, mentre non ebbe successo il tentativo delle italiane *RAMB I* (affondata il 27 febbraio 1941 dall’incrociatore *Leander*), *India* e *Piave* (autoaffondatesi ad Assab il 1 aprile 1941, dove si erano riparate dopo essere state scoperte dalle navi britanniche che pattugliavano lo stretto di Bab el Mandeb) e le tedesche *Oder* (autoaffondatasi il 24 marzo 1941 per evitare la cattura da parte dello sloop *Shoreham*), *Bertrand Rickmers* (partita da Massaua il 29 marzo 1941 ed autoaffondatasi il 1 aprile 1941 per evitare la cattura da parte del cacciatorpediniere

---

<sup>1</sup> La situazione era tanto nota che con sua circolare n. 2281 del 15 maggio 1939 il viceré d’Etiopia, Principe Amedeo di Savoia, duca d’Aosta avvisava i Governatori ed i Comandanti delle Forze Armate che “...l’Impero deve fronteggiare qualsiasi situazione facendo assegnamento soltanto sulle proprie forze e sui propri mezzi.”

<sup>2</sup> In realtà, l’ultimissimo episodio bellico che vide un’azione di unità della Regia Marina avvenne qualche giorno dopo, tra il 7 e l’8 aprile, quando due anziani Mas, reduci della Prima guerra mondiale, attaccarono l’incrociatore britannico *Capetown*, riuscendo a silurarlo e a danneggiarlo gravemente.

<sup>3</sup> Va tenuto presente che la torpediniere *Giovanni Acerbi*, gemella dell’*Orsini*, essendo stata danneggiata da un bombardamento aereo il 6 agosto 1940 in modo estremamente grave, pur restando in condizioni di galleggiamento, era stata disarmata e considerata non più recuperabile ai fini militari.

<sup>4</sup> Si veda “*Quell’ultimo colpo d’artiglieria della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo*”, Vincenzo Meleca, in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecaartiglio.pdf>.

<sup>5</sup> Si veda “*La Scapa Flow del Mar Rosso*”, Vincenzo Meleca in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecascapaflo.pdf>

*Kandahar*) e *Lichtenfels* partita da Massaua il 1 aprile, ma rientrata il giorno successivo ed autoaffondatasi il 4 aprile 1941.

Alle uniche unità in grado di affrontare missioni a medio o lungo raggio, cioè i tre cacciatorpediniere superstiti della 3<sup>a</sup> squadriglia *Cesare Battisti*, *Daniele Manin* e *Nazario Sauro* (il *Francesco Nullo* era infatti affondato il 21 ottobre 1940 dopo combattimento con il Ct inglese *Kimberley*) ed i tre della 5<sup>a</sup>, *Leone*, *Pantera* e *Tigre*, Bonetti affidò invece il compito di tentare un ultimo, disperato attacco alle forze britanniche.

Cacciatorpediniere Classe <i>Nazario Sauro</i> (sigla di identificazione NL)	
<b>Cantiere</b>	<i>Cesare Battisti</i> : Odero Genova; Impostazione 9 febbraio 1924; Varo 11 dicembre 1926; In servizio 13 aprile 1927; Perdita 3 aprile 1941 <i>Daniele Manin</i> : Quarnaro – Fiume, Impostazione 9 ottobre 1924; Varo 15 giugno 1925; In servizio 1 maggio 1927; Perdita: 3 aprile 1941 <i>Francesco Nullo</i> : Quarnaro – Fiume, Impostazione: 9 ottobre 1924 Varo 14 novembre 1925; In servizio 15 aprile 1927; Perdita 21 ottobre 1940 <i>Nazario Sauro</i> : Odero Genova; Impostazione 9 febbraio 1924; Varo 12 maggio 1925; In servizio 23 aprile 1927; Perdita 3 aprile 1941
<b>Dislocamento</b>	Standard: 1137 t, Normale: 1.353 t, Pieno carico: 1.650 t
<b>Dimensioni</b>	Lunghezza: 90,7 (f.t.) mt.; Larghezza: 9,22 mt.; Immersione: 3,7-3,8 mt.
<b>Apparato motore</b>	3 caldaie Yarrow, 2 gruppi di turbine Parsons, 2 eliche, Potenza: 38.000 HP <sup>6</sup>
<b>Velocità</b>	35 nodi
<b>Combustibile</b>	365 tonn. di nafta
<b>Autonomia</b>	2.600 miglia a 14 nodi, 2000 a 16, 650 a 30
<b>Armamento</b>	2 impianti binati e scudati da 120/45 mm, 2 mitragliere binate A.A. da 40/39 mm, 2 mitragliatrici da 13,2 mm, 6 tubi lanciasiluri da 533 mm., possibilità di imbarcare 52 mine
<b>Equipaggio</b>	156 (10 ufficiali e 146 sottufficiali e comuni) <sup>7</sup>
<b>Note</b>	Le unità di questa classe rappresentano un miglioramento della classe <a href="#">Quintino Sella</a> pur non dimostrandosi di grande robustezza. Nel corso delle prove in mare il Nullo si rivelerà il più veloce della classe con 37.4 nodi e 45000 cavalli. Nel 1933 le unità della classe mutarono il profilo originario della plancia per l'installazione di una voluminosa centrale di tiro e nel 1935 tutte e quattro le unità della classe furono assegnate come "stazionarie" al servizio coloniale in Mar Rosso. Per questo vennero sottoposte ad importanti lavori per la climatizzazione dei locali interni. I lavori comportarono un progressivo appesantimento delle unità che videro ridotta la velocità massima a 31.7 nodi e l'autonomia alla velocità di crociera a 2000 miglia I loro distintivi ottici e motti <sup>8</sup> erano: - <i>Cesare Battisti</i> (BT): "Agere, non loqui" ("Agire, non parlare", "Fatti, non parole") - <i>Daniele Manin</i> (MA): "Foco, spara foco, s'ha da vincere o morir" - <i>Francesco Nullo</i> (NL): "Se combatto di notte il cor m'è duce ed il nome dell'eroe mi da' la luce" - <i>Nazario Sauro</i> (SU): "Constanter ed audacter usque ad metam" ("Costantemente ed audacemente fino alla meta")

<sup>6</sup> Secondo altre fonti 36.000HP (cfr. [http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco\\_Nullo\\_\(cacciatorpediniere\\_1927\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco_Nullo_(cacciatorpediniere_1927)))

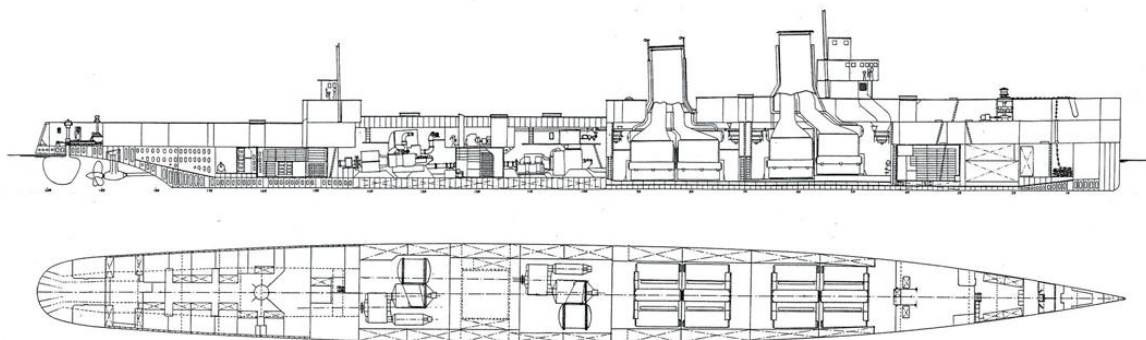
<sup>7</sup> Secondo altre fonti 145 (6 ufficiali e 139 sottufficiali e comuni) (<http://www.warshipsw2.eu/shipsplus.php?language=E&period=2&id=61055>)

<sup>8</sup> La storia dei motti di alcune unità della Regia Marina è riportata dall'articolo Araldica navale militare italiana 1861-1946, in [http://www.socistara.it/notiziari/S.T\\_29.pdf](http://www.socistara.it/notiziari/S.T_29.pdf)

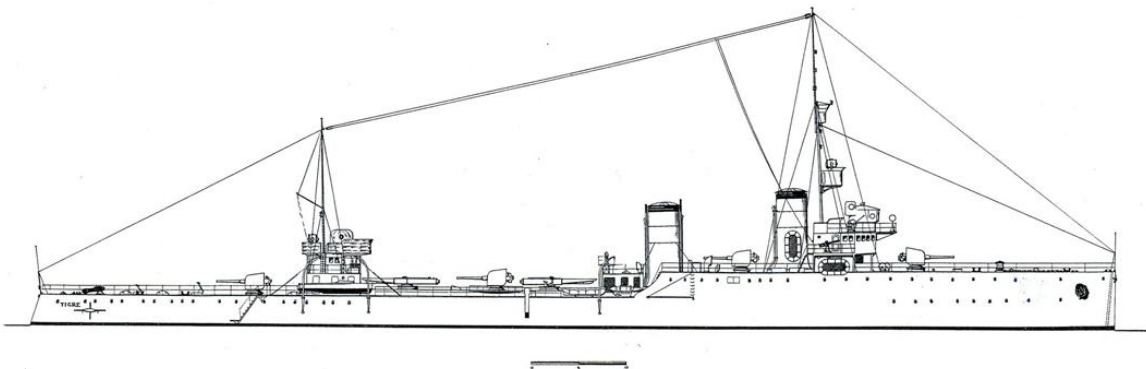
## Il piano

La missione affidata ai sei cacciatorpediniere era in origine quella di effettuare un'azione offensiva contro le unità della Royal Navy e le installazioni portuali di Port Said e Port Sudan, dirigendosi poi verso la costa saudita per autoaffondarsi e consentire agli equipaggi di rifugiarsi in territorio neutrale.

Sulla scorta di informazioni provenienti dalla ricognizione aerea della Luftwaffe nel mese di marzo, fu deciso di modificare il piano, dividendo le forze in due gruppi, con i tre caccia della 3<sup>a</sup> squadriglia, con autonomia compresa tra le 600 e le 700 miglia, a seconda della velocità, che avrebbero attaccato Port Sudan ed i tre della 5<sup>a</sup> squadriglia, con maggiore autonomia, che avrebbero puntato su Suez.

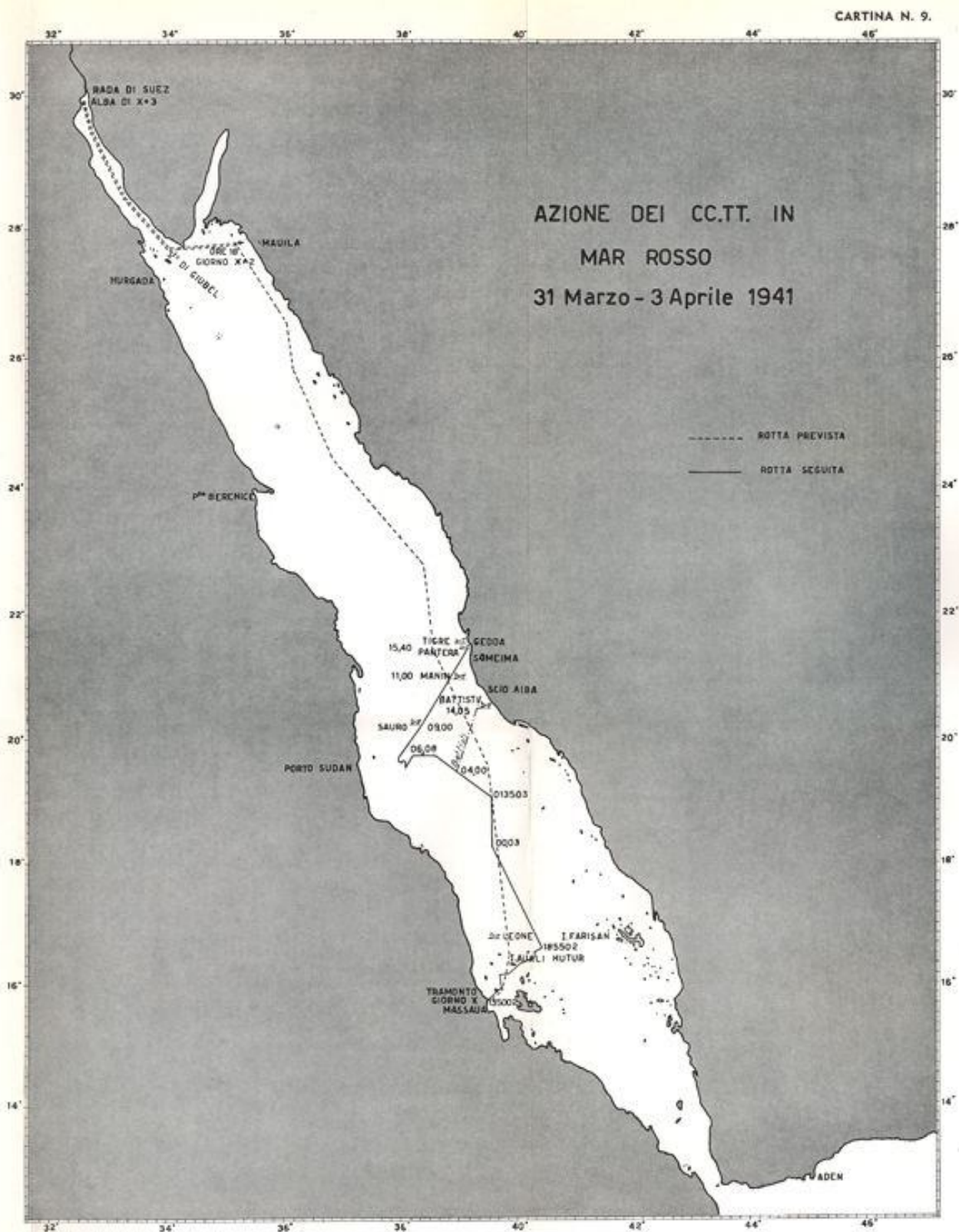


Sezione longitudinale e orizzontale e profilo di un cacciatorpediniere classe "Leone" (1938)



Il profilo dei tre cacciatorpediniere Leone, Pantera e Tigre

Missione evidentemente difficilissima, quasi suicida, verrebbe da dire: in effetti le sei unità erano in condizioni di efficienza abbastanza precarie, la loro autonomia era insufficiente, la durata dell'azione sarebbe stata di oltre due giorni in acque nemiche, con la quasi certezza di essere scoperti dai ricognitori inglesi, senza peraltro poter contare né sulla copertura aerea della nostra Aeronautica, né sulla cooperazione dei bombardieri tedeschi di stanza a Creta che, all'ultimo momento, dichiararono la loro indisponibilità a bombardare Suez, costringendo di conseguenza il Comando delle forze navali italiane del Mar Rosso a rivedere i propri piani.



La rotta dell'ultima missione della 3<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> Squadriglia Cacciatorpediniere  
(da: Le operazioni in Africa Orientale, USMM)

Come accennavamo, le condizioni generali delle sei unità non erano buone, basti ricordare che soltanto alla fine di marzo erano arrivate le piastrine per polverizzatori dei tre cacciatorpediniere classe *Tigre*, consentendo loro di “...migliorare la combustione e a non emettere fumo e scintille anche a velocità superiori ai 22 nodi, che fino ad allora era stata considerata...la velocità critica di quelle unità<sup>9</sup>”.

<b><i>Cacciatorpediniere Classe Leone</i></b> <sup>10</sup>	
<b>Cantiere di costruzione e dati di servizio</b>	<i>Leone</i> : Costruito nel cantiere Gio Ansaldo di Sestri P. (Genova). Impostazione: 23.11.1921 Varo: 1.10.1923 Consegnato: 8.2.1924; In servizio l'11 luglio 1924; Perdita: 1.4.1941; Radiazione: 18.10.1946 <i>Tigre</i> - Costruito nel cantiere Gio Ansaldo di Sestri Ponente (Genova) . In servizio 10 ottobre 1924; Perdita 3 aprile 1941; Radiazione 18.10.1946 <i>Pantera</i> - Costruito nel cantiere Gio Ansaldo di Sestri Ponente (Genova) . In servizio 28 ottobre 1924; Perdita 3 aprile 1941; Radiazione 18.10.1946
<b>Dislocamento</b>	Standard: 1.773 t, normale: 2.003, a pieno carico: 2.203 t <sup>11</sup>
<b>Dimensioni</b>	Lunghezza: 113,41 (f.t.) mt.; Larghezza: 10,36 mt.; Pescaggio 3,28 m, max 3,63 mt.
<b>Apparato motore</b>	4 caldaie Yarrows, 2 gruppi di turbine Parsons, 2 eliche a 3 pale, potenza: 42.000 HP
<b>Velocità</b>	Max 31 nodi (alle prove, Leone 33,73)
<b>Combustibile</b>	506 tonn. di nafta
<b>Autonomia</b>	2.070 miglia a 18 nodi, 1.623 a 20 nodi, 534 a 31 nodi
<b>Armamento</b>	<u>In origine</u> : 4 impianti binati e scudati da 120/45mm Canet-Scheider-Armstrong, 2 impianti singoli da 76/40, 4 mitragliatrici Colt da 6,5mm, 2 impianti trinati lanciasiluri DAAN-Whitehead da 450mm, torpedini da getto e da rimorchio a.s., possibilità di imbarcare mine <u>Dal 1936/38</u> : 4 impianti binati e scudati da 120/45mm Canet-Scheider-Armstrong,, 2 mitragliere da Vickers 40/39mm, 2 impianti binati da 13,2mm, 2 mitragliatrici Colt da 6,5mm, 2 impianti binati lanciasiluri S. Giorgio da 533 mm, torpedini da getto e da rimorchio a.s., possibilità di imbarcare un max di 82 mine Bollo o 70 Vickers (in entrambi i casi, però, con inutilizzazione dell'armamento di coperta)
<b>Equipaggio</b>	204 (10 ufficiali e 194 sottufficiali e comuni)
<b>Note</b>	Costituivano una classe di 5 unità di esploratori leggeri con i nomi di <i>Leone</i> , <i>Pantera</i> , <i>Tigre</i> , <i>Leopardo</i> e <i>Lince</i> (queste ultime due unità mai costruite). Dal 1938 furono classificati cacciatorpediniere. I loro distintivi ottici e motti erano: - <i>Leone</i> (LE): “Quia sum Leo” (“Perché sono Leone”). - <i>Pantera</i> (PA): “Quaerens praedam” (“Cerco la preda”) - <i>Tigre</i> (TI): “Unguibus et faucibus” (“Con le unghie e con i denti”)

Il *Pantera* aveva tre essenziali strumenti di navigazione, la girobussola, la bussola magnetica ed il solcometro, in avaria e pertanto inutilizzabili.

Pessimo era lo scenario operativo, con la Royal Navy presente con forze preponderanti nel Mar Rosso meridionale e nel golfo di Aden<sup>12</sup> e con la Royal Air Force padrona dei cieli.

<sup>9</sup> P.F. Lupinacci e A. Cocchia, *Le operazioni in Africa Orientale*, USMM, Roma, 1961, pag. 112

<sup>10</sup> Fonte principale per i dati è il volume “*Esploratori, Fregate, Corvette ed Avvisi Italiani 1861-1968*” di F. Bargoni, USMM, Roma 1969

<sup>11</sup> Secondo altre fonti il dislocamento era notevolmente superiore e cioè rispettivamente di 2.200 e 2.648 tons (<http://digilander.libero.it/planciacomando/unita/caracaccia.htm>)

<sup>12</sup> La Royal Navy, all'inizio della guerra era presente in zona con la Red Sea Force, al comando del contrammiraglio (Rear Admiral) J L Murray e annoverava, assieme ad alcune unità australiane e neozelandesi, ben 3 incrociatori, il *Leander* (Capt H E Horan) a Port Sudan, il *Carlisle* (Capt G M B Langley) e il *Capetown* ad Aden, la

## L'azione

L'inizio dell'azione fu subito infausto.

I tre Ct della 5<sup>a</sup> Squadriglia, *Leone*, *Pantera* e *Tigre*, al comando del capitano di vascello Andrea Gasparini sul *Pantera*, lasciarono il porto di Massaua nel tardo pomeriggio del 31 marzo, subito dopo il passaggio del solito ricognitore della RAF.

Nel buio della sera, in formazione di fila, con il *Leone* in testa (capitano di fregata Ugucione Scroffa), perchè era l'unica unità con gli strumenti di navigazione in ordine, i tre cacciatorpediniere si misero a 18 nodi, seguendo la rotta di sicurezza che li avrebbe portati fuori dell'arcipelago prima attraverso il cosiddetto Canale di Nord-Est, poi, superata l'isola di Dohul, puntando direttamente a nord.



Il *Leone* in una cartolina degli anni '30 del secolo scorso, quando era ancora classificato esploratore

Poco dopo la mezzanotte, dopo essersi lasciati al traverso di dritta tre delle isole più settentrionali dell'arcipelago, Tanam, Wusta, Isratu e l'isolotto di Awali Hutub, ritenendo di essere oramai fuori delle pericolose acque dell'arcipelago delle Dahlak e di navigare finalmente in acque più profonde, comandanti ed ufficiali di rotta tirarono

---

28<sup>a</sup> Destroyer Division (Cdr W G A Robson, con i cacciatorpediniere di scorta *Kandahar* (Robson), *Khartoum* (Cdr D T Dowler), *Kimberley* (Lt Cdr J S M Richardson) e *Kingston* (Lt Cdr P Somerville) ad Aden, e gli sloops *Yarra*, *Swan*, *Indus*, *Auckland* (Cdr J G Hewitt DSO), *Flamingo* (Cdr J H Huntley), *Shoreham* (Lt Cdr F D Miller), *Cornwallis* (Cdr H C Beauchamp RIN) ad Aden e *Grimby* (Cdr K J D'Arcy) a Port Said. Nei mesi successivi e fino ad aprile 1941 poteva però contare di volta in volta altre unità provenienti dalla Squadra navale dell'Oceano Indiano.

forse un sospiro di sollievo ed i direttori di macchina ebbero l'ordine di aumentare i giri fino a raggiungere i 24 nodi.

All'improvviso sul *Leone* si sente un urto violento e l'unità si arresta con un forte stridore di lamiera. *Pantera* e *Tigre* sfilano invece in velocità a fianco del *Leone* senza subire danni di sorta, poi rallentano e con cautela ritornano verso il gemello oramai immobile, con vie d'acqua nello scafo e con un principio d'incendio nel locale caldaie.

Risultati inutili sia i tentativi di esaurire l'acqua che entrava, sia quelli di domare l'incendio nella caldaia n. 4, la sorte del *Leone* era segnata.

Il Comandante Uguccione Scroffa ed il caposquadriglia Gasparini non poterono che prendere atto della situazione, disponendo per l'autoaffondamento. Furono così aperte tutte le possibili prese a mare, mentre l'equipaggio abbandonava l'unità rifugiandosi sul *Tigre* e sul *Pantera*.

Alle prime luci dell'alba il *Leone* era però ancora a galla, per cui Gasparini dovette prendere una doppia grave decisione: accelerare l'affondamento del *Leone*, sparandogli alcuni colpi di cannone dal *Pantera* e rientrare a Massaua, non potendo più contare sul buio della notte per avvicinarsi il più possibile non scoperti a Port Sudan.



Il cacciatorpediniere *Tigre* (fototeca USMM)

*Pantera* e *Tigre* giunsero a Massaua a mattino inoltrato, sbarcarono l'equipaggio dello sfortunato loro gemello, ma non il comandante Scroffa che chiese ed ottenne di restare a bordo del *Pantera* per partecipare comunque all'azione che in ogni caso fu deciso di tentare.



L'Ammiraglio Bonetti fu così costretto a ritrganizzare la missione, rinunciando ad attaccare Suez e puntando su un unico obiettivo, Port Sudan.

Il giorno successivo, 2 aprile, alle ore 13.00 i due caccia superstiti della 5<sup>a</sup> squadriglia, *Pantera* (capitano di vascello Gasparini, comandante del gruppo navale<sup>13</sup>) e *Tigre* (capitano di fregata Gaetano Tortora), ed un'ora dopo i tre caccia della 3<sup>a</sup>, *Manin* (capitano di fregata Araldo Fadin, capo squadriglia), *Battisti* (capitano di corvetta Riccardo Papino), *Sauro* (capitano di fregata Enrico Moretti degli Adimari), lasciavano Massaua diretti a Port Sudan per la loro ultima missione.

Dicevamo che le condizioni delle unità non erano buone: la conferma arrivò dopo poche ore, con il *Battisti* costretto a rinunciare all'azione a causa di forti perdite d'acqua dalle caldaie, con conseguente riduzione della velocità (raggiungeva a stento i 15 nodi) e dell'autonomia.

Constatata l'impossibilità di raggiungere od anche soltanto avvicinarsi a Port Sudan, alle 03.15 del 3 aprile l'anziano caccia esce di formazione e si dirige verso la non lontana costa araba, nei pressi della località di Scio Aiba (Shu`Aiba)<sup>14</sup>.

Lì, dopo aver sbarcato il personale e tutto il materiale ritenuto necessario, verso le 09.00 furono aperti i kingston e tutte le possibili prese a mare ed aperture nello scafo, di modo che l'unità affondò rapidamente in 50 metri di fondale<sup>15</sup>.

Torneremo più oltre sulla sorte dell'equipaggio.



Il cacciatorpediniere *Battisti*

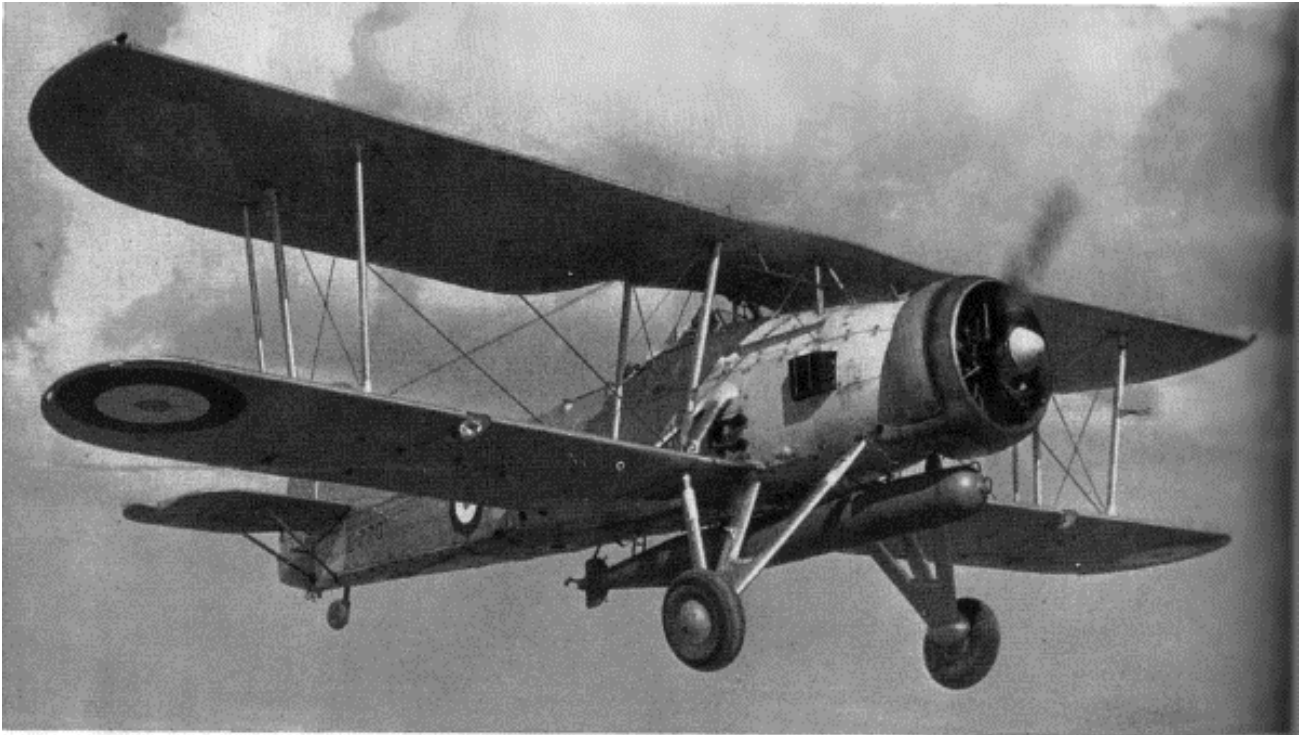
Le quattro unità superstiti, sotto continua sorveglianza di ricognitori britannici<sup>16</sup>, proseguirono in due gruppi verso Port Sudan, per riunirsi alle 06.30 ad una trentina di miglia dall'obiettivo.

---

<sup>13</sup> Come già detto, sul *Pantera* aveva voluto imbarcarsi anche l'ex comandante del *Leone*. Non era invece a bordo il comandante titolare del *Pantera*, capitano di fregata Aloisi, sbarcato nel frattempo ufficialmente per motivi di salute ma probabilmente in quanto gli era stato affidato il compito di organizzare la resistenza italiana in Africa Orientale.

<sup>14</sup> La località, chiamata anche Shoiba, si trova a 20° 42' di latitudine Nord e a 039° 25' di longitudine est, nella regione della Makkah

<sup>15</sup> Le Operazioni in Africa Orientale, cit.



Un aerosilurante Fairey Swordfish

Forse a qualcuno dei nostri marinai a quel punto venne l'idea di riuscire nell'intento di infliggere finalmente duri danni alla Royal Navy, ma era solo un'illusione: alle 06.55<sup>17</sup> arrivò il temuto attacco, non dal mare, ma dall'aria: ad ondate successive, una settantina di bombardieri leggeri Bristol Blenheim<sup>18</sup> della Royal Air Force ed una dozzina di aerosiluranti Fairey Swordfish<sup>19</sup> dei Naval Air Squadrons 813° e 824°, temporaneamente dislocati a Port Sudan, dalla base di Abu Sueir in Egitto cominciarono ad attaccare i quattro cacciatorpediniere, costringendoli ad una serie di manovre evasive.

---

<sup>16</sup> Probabilmente si trattava di Vickers Wellesley, che, dimostratosi non valido come bombardiere, venne comunque impiegato come ricognitore nello scacchiere dell'Africa Orientale dagli Squadrons 14, 47 e 223. Come ricognitore, infatti, con una tangenza di 10 000 metri, era quasi irraggiungibile dai nostri caccia.

<sup>17</sup> Secondo fonti britanniche, alle 06.15

<sup>18</sup> Il Bristol Blenheim bombardiere leggero bimotores. Aveva queste caratteristiche: lunghezza 12,98 m, apertura alare 17,17 m, altezza 3,00 m, superficie alare 43,57 m<sup>2</sup>, peso: a vuoto 4.211 kg (9 823 lb), max 6.804 kg. Con i suoi due motori Bristol Mercury XV con una potenza di 905 hp al decollo (995 hp a 2.000 m) le prestazioni erano: velocità max 428 km/h (di crociera 354 km/h), autonomia 2.350 km, tangenza 6.700 m. L'armamento offensivo consisteva in 600 kg di bombe, quello difensivo in 5 mitragliatrici Browning calibro 7,7 mm. Il velivolo non era in grado di competere con i caccia tedeschi, per cui fu ritirato dal teatro europeo e dal Mediterraneo nel 1942.

<sup>19</sup> Il Fairey Swordfish era un biplano aerosilurante imbarcato, in grado però di operare anche da basi a terra, progettato specificamente per attacchi ad unità navali. Con un equipaggio di 3 (talvolta solo 2) uomini, aveva fatto il primo volo il 17 aprile 1934 ed era entrato in servizio nel 1936. Prodotto in 2392 esemplari, aveva queste caratteristiche: lunghezza 11,12 m, apertura alare 13,92 m, altezza 3,93 m, superficie alare 56,39 m<sup>2</sup>, peso: a vuoto 2.132 kg; max al decollo 3.406 kg; il motore era un radiale Bristol Pegasus IIIM.3 o XXX da 750 hp, che dava al velivolo una velocità max di 222 km/h ed un'autonomia di 1.658 km. L'armamento offensivo consisteva in un siluro Mk XII da 457 mm e 760 kg oppure in 680 kg di bombe od una mina, quello difensivo in due mitragliatrici Vickers Mk 2 da 7,7mm. Tra i principali successi di questo tipo di aereo si devono citare l'affondamento di tre corazzate italiane nel porto di Taranto nel 1940 e della corazzata *Bismarck* nel maggio 1941

Poco dopo le 7 del mattino ad una vedetta del *Pantera* parve di intravedere nella foschia del mattino la sagoma di una grossa unità, forse un incrociatore, e poco dopo, a poppa di questa, le sagome di altre due non meglio identificate.

Il Comandante della formazione italiana, capitano di vascello Gasperini, decise a questo punto di rinunciare ad attaccare Port Sudan e di impegnare invece in combattimento le unità avversarie, della cui presenza in zona in quelle ore, peraltro, non si è certi.

In compenso continuavano gli attacchi aerei, favoriti dalla vicinanza delle loro basi da cui potevano rifornirsi con facilità ed in tempi ridotti di munizioni e carburante.

I nostri cacciatorpediniere stavano via via riducendo le loro capacità difensive, sia per una serie di avarie alle armi sia per il progressivo esaurimento delle munizioni.

Accortisi della riduzione del fuoco contraereo, i velivoli britannici, che fino ad allora si erano mantenuti comunque a quote relativamente alte (ciò che aveva causato una notevole imprecisione degli attacchi, tanto che nessun danno reale era stato inflitto alle navi italiane) cominciarono ad attaccare a quote sempre più basse, finchè alle 08.00 una bomba colpì la plancia del *Manin* ferendo vari marinai, tra cui il comandante Fadin.



Il *Manin* in una cartolina degli anni '30 del secolo scorso

Per altre tre ore l'unità riuscì a resistere agli attacchi aerei, dimostrando una capacità di manovra e di difesa a dire poco straordinarie, e danneggiando con le sue mitragliere antiaeree almeno un paio di bombardieri inglesi. Poi, alle 11.00 circa inquadro da due bombe da 224 che colpirono l'unità a poppa e a centro nave,

causando una falla nello scafo e gravi danni all'apparato motore e rendendo così non più governabile il *Manin*.

Vista la situazione e constatato che il *Manin* era in via di affondamento, il comandante Fadin diede l'ordine di abbandono nave, che fu fatto in modo ordinato pur sotto il fuoco di proiettili e bombe inglesi, non prima di aver fatto collocare delle cariche esplosive.

Poichè il caccia non si decideva ad affondare, Fadin chiese al suo secondo, il tenente di vascello Armando Crisciani, al direttore di macchina Rodolfo Batagelj ed il sottocapo silurista Ulderico Sacchetto di ritornare sull'unità, verificare perchè le cariche esplosive non avessero prodotto l'effetto sperato e, se possibile, aprire i kingston per accelerare l'affondamento. Mentre i tre erano a bordo, alle 12.00 arrivò un'altra ondata di bombardieri che centrarono ancora il *Manin*, spezzandolo in due tronconi e colandolo a picco con i tre coraggiosi e sfortunati militari<sup>20</sup>.

Alcuni superstiti vennero raccolti da navi inglesi alcuni giorni dopo.

Circa un'ora dopo che le prime bombe avevano danneggiato il *Manin*, toccò al *Sauro* essere colpito. Alle 09.00 di quell'infausto 3 aprile, infatti, varie bombe colpirono a poppa il caccia, causando rapidamente un incendio che, con tutta probabilità, causò l'esplosione di una vicina riserverta di munizioni e l'apertura di una falla nello scafo, tanto che l'unità affondò mezzo minuto dopo.



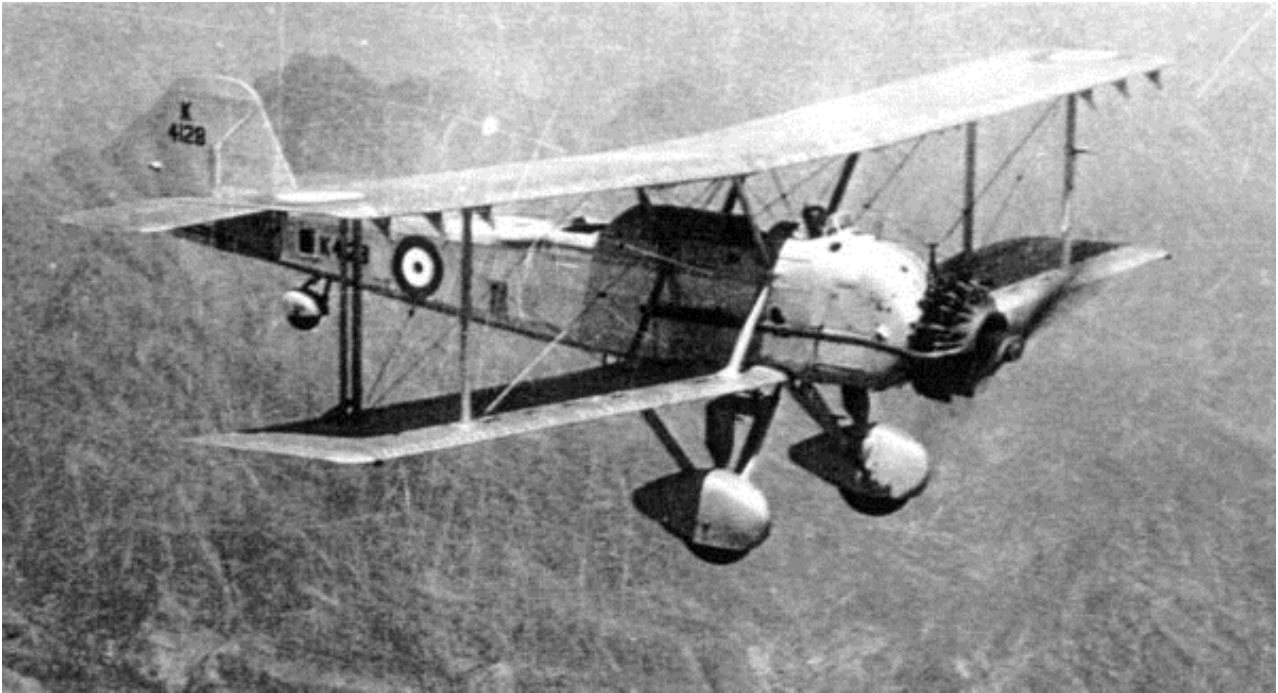
Il bombardiere leggero Bristol Blenheim IV (da: <http://ww2today.com>)

Il Comandante del gruppo cacciatorpediniere, Gasparini, probabilmente anche per aver constatato che non vi erano unità navali nemiche, decise a questo punto di

<sup>20</sup> Tutti e tre furono insigniti di medaglia d'oro al valore militare. In calce alle presenti note riportiamo le motivazioni riprese dal sito della Marina Militare <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/>

tentare di raggiungere la costa saudita per avere modo di decidere se tentare ancora un attacco notturno<sup>21</sup> oppure rinunciare definitivamente all'azione ed autoaffondare le unità superstiti dopo aver sbarcato gli equipaggi, accettando l'internamento. A mezzogiorno del 3 aprile, *Pantera* e *Tigre* diressero a levante, giungendo quasi due ore dopo nei pressi di Someina, piccolo villaggio ad una quindicina di chilometri a sud di Gedda.

Qui, però, alle 14.20 furono raggiunti nuovamente dagli aerei della RAF, questa volta Vickers Vincent, probabilmente del 47° Squadron<sup>22</sup>.



Un Vickers Vincent (da: <http://8squadron.co.uk>)

I nostri due cacciatorpediniere, alla fonda per consentire lo sbarco di uomini e materiali, erano diventati facili bersagli, per cui Gasparini prese l'unica decisione possibile in quei frangenti, quella di accelerare lo sbarco e di autoaffondare le unità, cosa che avvenne comunque con una certa lentezza.

In effetti risulta che il *Pantera* doveva essere ancora a galla, se, secondo le stesse dichiarazioni del comandante Gasparini, alle 18.00 circa fu prima cannoneggiato e quindi colpito a prua con un siluro dal cacciatorpediniere *Kingston* ed ancora alle 18.40 bombardato dagli aerei della RAF che lo colpirono, causando un principio di incendio in coperta.

Solo all'alba del giorno successivo si ebbe la certezza dell'affondamento, con il *Pantera* poggiato su un fondale di una ventina di metri, tanto che spuntavano ancora

---

<sup>21</sup> Gasparini ipotizzava di attaccare una tra le basi britanniche di Al Kuseir, Hurgada o Akaba

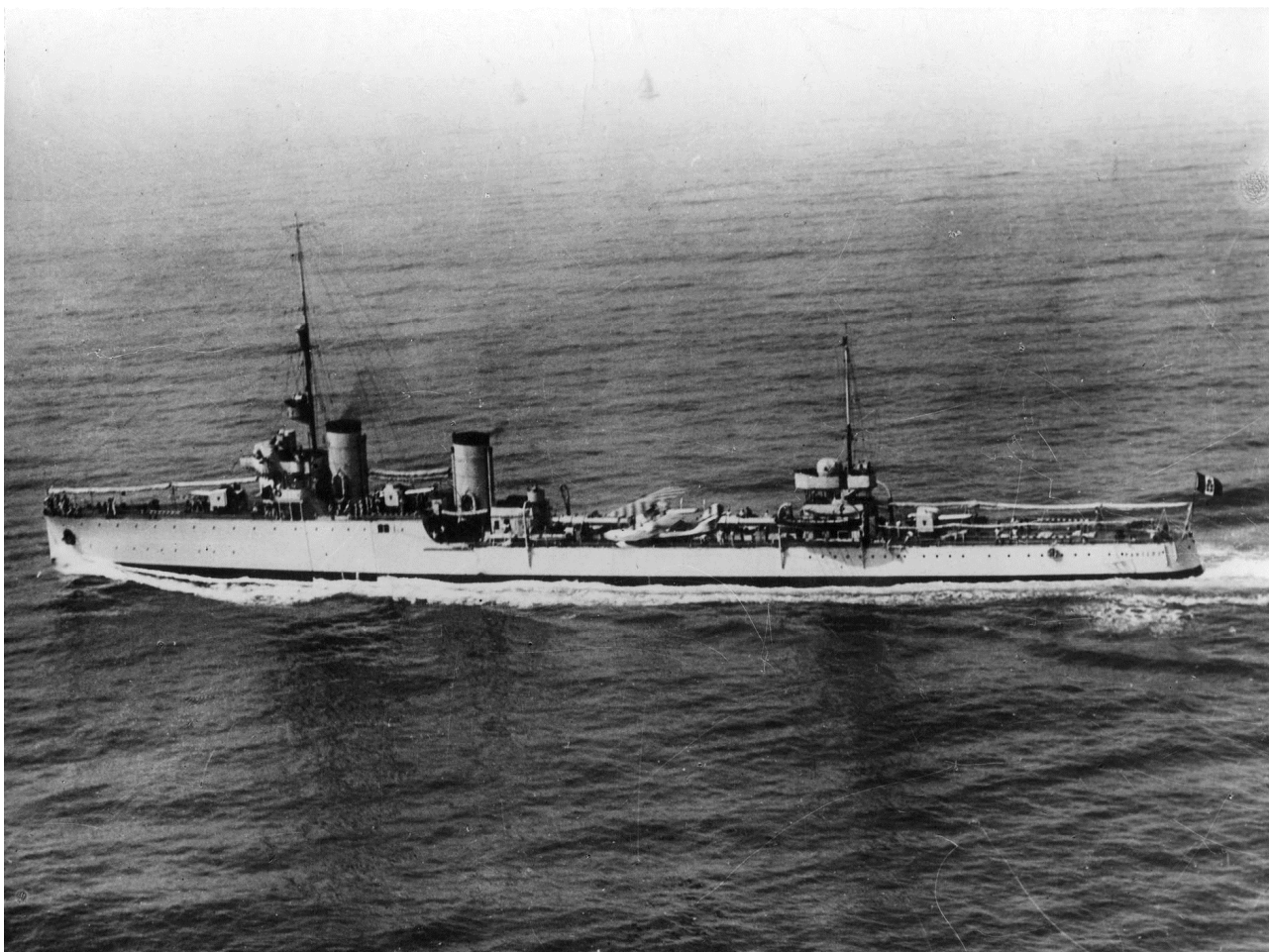
<sup>22</sup> Il Vincent era un bombardiere leggero, variante del Vickers Wildebeest. Monomotore biplano, era oramai superato e le unità della RAF che ancora lo utilizzavano furono quelle destinate a teatri operativi dove non vi era alcuna minaccia aerea avversaria. La probabilità che fossero del 47° Squadron è dovuta al fatto che questo reparto operava dalla base sudanese di Gordons Tree (15°34'48"N - 032°33'11"E), decisamente più vicina alle nostre navi rispetto all'altra unità che all'epoca utilizzava il Vincent, e cioè l'8° Squadron, con base a Khormaksar (Aden) (12°49'46"N - 045°01'44"E)

l'alberatura e la parte superiore del fumaiolo anteriore, mentre il *Tigre* era sparito su un fondale più profondo, dopo essersi capovolto.

Le notizie di quell'ultima azione delle nostre navi arrivarono in Italia lo stesso 3 aprile 1941, confermate due giorni dopo dalla nostra Legazione diplomatica a Gedda al Ministero degli Affari Esteri e da questi allo Stato Maggiore della Regia Marina ed al Ministero dell'Aeronautica<sup>23</sup>.

La Regia Marina finiva così di essere presente nel Mar Rosso.

L'8 aprile 1941 Massaua cadde e l'11 aprile il presidente Roosevelt dichiarò il Mar Rosso navigabile per le navi statunitensi.



Il cacciatorpediniere *Pantera*: notare l'idro Macchi M 18 che lo affianca in volo ravvicinato (fototeca USMM)

### **La sorte degli equipaggi superstiti**

Cominciamo da quelli del *Battisti*.

Dopo aver verificato che il caccia stava effettivamente affondando, cosa che avvenne attorno alle 14.00 del 3 aprile, l'equipaggio sbarcò su una spiaggia deserta della costa

---

<sup>23</sup> Si veda il telespresso del Ministero degli Affari Esteri n. 32/001984 del 5 aprile 1941. Nel messaggio a mano n. 2067 dello stesso 5 aprile, indirizzato a Maripers dall'ammiraglio Arturo Riccardi, Capo di Stato Maggiore della Marina, si afferma che i naufraghi giunti a Gedda erano 601. Entrambi i documenti sono conservati presso l'Ufficio Storico della Marina.

saudita e raggiunte solo una settimana dopo -e con molte difficoltà, dovute essenzialmente alla scarsità d'acqua- un piccolo villaggio nei pressi di Scio Aiba.

Furono successivamente internati ad Abu Sa'ad, un'isoletta sabbiosa a circa un miglio e mezzo dalla costa ed otto da Gedda, dove vennero poi raggiunti dai naufraghi di altre tre unità, *Manin*, *Pantera* e *Tigre*.

Drammatica fu invece la sorte dei naufraghi del *Manin*, che, dopo aver abbandonato l'unità in affondamento (che, come abbiamo raccontato, fu poi affondata dai bombardieri inglesi in posizione stimata 20°33'N-030°17'E), si trovavano a bordo di un certo numero di lance e zatterini di salvataggio<sup>24</sup>. Il vento e le correnti divisero le piccole imbarcazioni: alcune di esse, con una sessantina di uomini ed il tenente del Genio Navale Guglielmo Ottonello, furono soccorse dallo sloop *Flamingo* il 4 aprile, che ne raccolse altri, con il comandante Fadin, il successivo 6 aprile<sup>25</sup>.

Una, la lancia IA 463<sup>26</sup>, presa prima della partenza da Massaua dalla nave cisterna *Giove*<sup>27</sup> per incrementare le scialuppe di salvataggio del *Manin*, arrivò sulla costa araba con 42 superstiti (dei 60 inizialmente imbarcati) solo dopo un'odissea durata una settimana.

Tra di loro non vi era il bulukbaschi Mohammed Ibrahim Faruk<sup>28</sup>, deceduto dopo aver rinunciato a salire sulla lancia per consentire ad un marinaio ferito di rimanervi a bordo.

---

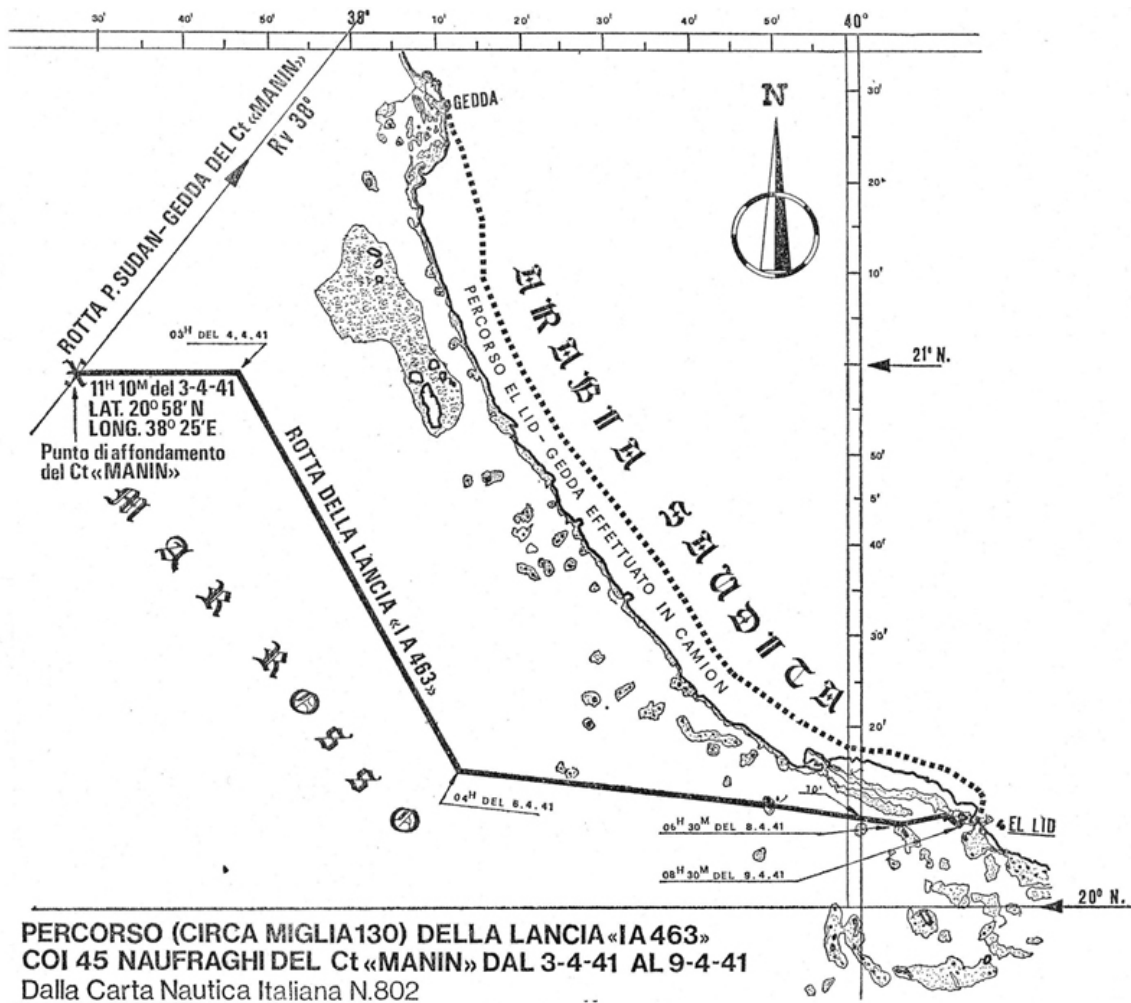
<sup>24</sup> Secondo la relazione del capitano di vascello Gasparini del 14 aprile 1941, i naufraghi del *Manin* trovarono posto su due lance e 17 zatterini di salvataggio. Il loro arrivo sulle coste arabe fu confermato al Ministero della Marina dal telegramma n. 120012 giunto dal Ministero degli Affari Esteri, che girò una comunicazione radio della nostra legazione a Gedda dell'11 aprile 1941.

<sup>25</sup> Furono 42 i superstiti sui sessanta della lancia di Fadin recuperata dal *Flamingo*. La conferma arrivò a Supermarina l'8 aprile 1941 proveniente da Berlino, che aveva intercettato una comunicazione dell'Ammiragliato britannico ai suoi addetti navali a Madrid ed Istanbul (si vedano i messaggi a mano indirizzati a Maripers nn. 2971 e 3563, rispettivamente del 7 e 28 maggio 1941, conservati presso l'Ufficio Storico della Marina). Il *Flamingo* (distintivo ottico L18, poi U18) era stato impostato nei cantieri Yarrow di Scotson il 26 maggio 1938, varato il 18 aprile 1939, entrato in servizio il 3 novembre 1939. Sopravvissuto alla guerra, fu radiato nel 1958 e trasferito il 21 gennaio 1959 alla Marina tedesca, che lo ribattezzò *Graf Spee*. Apparteneva alla classe *Black Swan*, una serie di moderne unità di scorta antisommergibili, che avevano queste caratteristiche. Dislocamento: 1.250 t. (successivamente 1.350); Lunghezza 91,29 m; Larghezza 11,43 m (11,73 m dopo modifiche). Immersione: 3,4 m. L'apparato motore era basato su due turbine con 3.600 Hp di potenza (4.300 dopo modifiche) che gli consentivano una velocità di 19 nodi ed un'autonomia di 13.900 km a 12 nodi. Equipaggio: 180 (poi 192). L'armamento consisteva in 3 torrette binate da 102 mm, 4 mitragliere antiaeree Pom-Pom e 4 mitragliatrici da 12,7 mm (sostituite successivamente da 6 impianti binati Oerlikon da 20 mm).

<sup>26</sup> La storia delle vicissitudini di questo gruppo di naufraghi è stata raccontata da Fabio Gnetti in "*Ultima missione in Mar Rosso - L'odissea dei naufraghi della lancia IA-463*", Mursia, 1979. Il libro contiene anche la relazione del capitano di vascello Araldo Fadin, comandante del *Manin*.

<sup>27</sup> La *Giove* era una nave cisterna nafta, costruita nei Cantieri Navali Riuniti di Palermo e varata nel 1916 per la Società armatrice Garibaldi, ma utilizzata dalle Ferrovie dello Stato. Di 5.211 tonnellate di stazza lorda. Requisita dalla Regia Marina nel 1939, sembra che sia stata armata, a seconda delle fonti, con due cannoni da 120/45. Fu autoaffondata nel Gubbet (per altre fonti, a Massaua) il 4 aprile 1941 (e non l'8, come riportato dal Comandante Schiaffino), ma successivamente recuperata dagli inglesi il 20 giugno 1941 e rimessa in servizio per il MoWT nel 1942 con il nome di *Empire Trophy*. Il 2 settembre 1944 dal Golfo Persico arrivò a Bombay con problemi alle caldaie, per cui venne messa in disarmo e ed infine demolita sul posto nel marzo 1947.

<sup>28</sup> Tutto quello che si sa di questo sottufficiale (il grado di bulucbaschi -o buluk-baschi o bulucbaschi- era un grado militare delle Truppe coloniali italiane grosso modo equivalente al grado di sergente (equivalenza impropria secondo Gabriele Zorzetto, "*Uniformi e insegne delle truppe coloniali italiane 1885-1943*." Studio Emme, Vicenza, 2003) di cui non è certo neppure il cognome (i siti della Marina Militare e del Quirinale dedicati alle Medaglie d'oro al valore militare lo citano come Farag, trascrizione alquanto improbabile per un eritreo) lo si deve all'accurato lavoro di Valeria Isacchini "*Il Bulukbaschi della Regia Marina Ibrahim Farag Mohammed, MOVIM*", in Rivista Marittima, novembre 2011. Va doverosamente evidenziato che fu uno dei due soli ascari delle forze armate italiane a ricevere la più alta decorazione.



Il percorso della lancia IA 463 (da: Ultima missione in Mar Rosso)

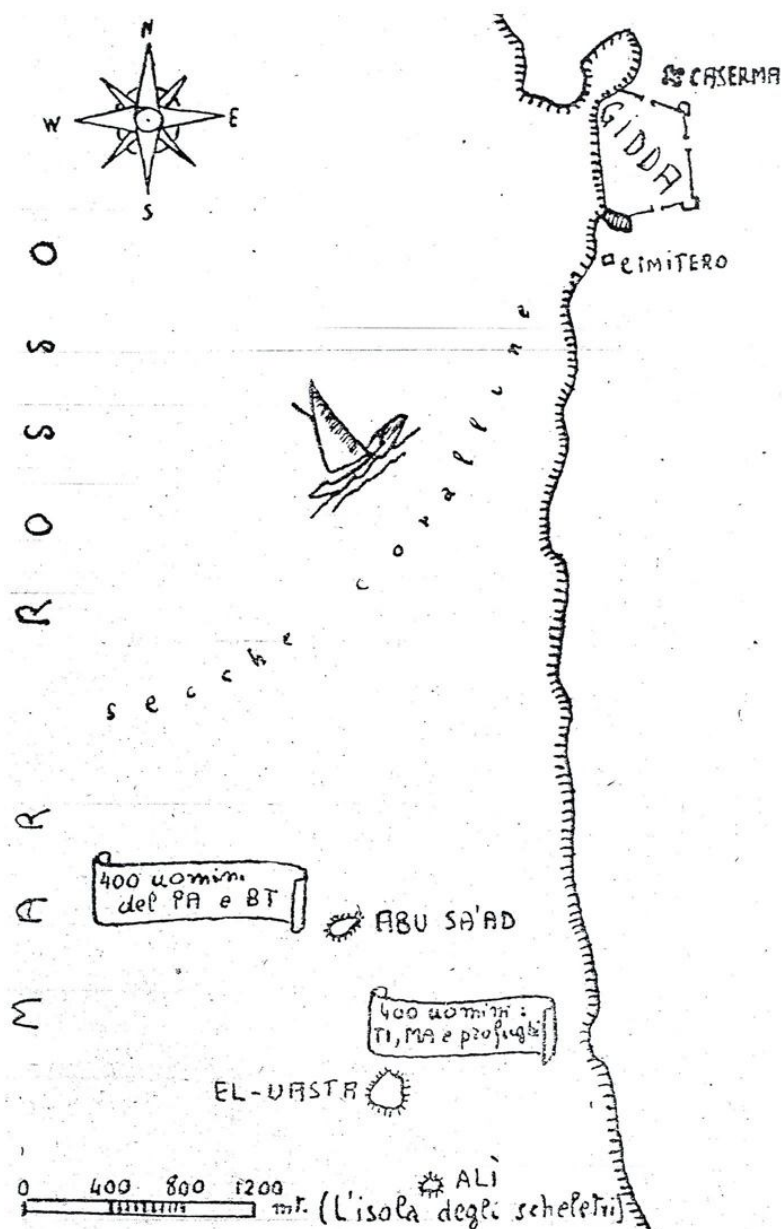
Tutti i superstiti, tra i quali il C.V. Andrea Gasparini, i sottotenenti di vascello Ireneo Sala e Fabio Gnetti furono internati nel campo di El Wasta (oggi chiamato Jazirat al Wusta), un'isolotto poco distante da Gedda (coordinate 21°24'02"N-039°09'62"E)<sup>29</sup>. Furono soltanto 95 su 173 gli uomini dell'equipaggio del *Sauro* (affondato in posizione stimata 20°00'N-030°00'E) che si salvarono dall'affondamento (alla settantina colati a picco con l'unità se ne aggiunsero altri, deceduti successivamente)<sup>30</sup>. I superstiti furono salvati in due diversi momenti dal piroscafo britannico *Velho*<sup>31</sup>.

<sup>29</sup> Nei concitati momenti della battaglia, aerei inglesi bombardarono nel tardo pomeriggio del 3 aprile anche una loro nave mercantile, la *Stentor*, che era ancorata nella rada antistante Gedda. Si veda il documento prot. n. 7554 del 16 aprile 1941 del Reparto informazioni della Regia Marina, sez. IV, conservato presso l'Ufficio Storico della Marina.

<sup>30</sup> 9 ufficiali, 12 sottufficiali, 73 marinai, 1 ascaro, come risulta dalla relazione del comandante Moretti degli Adimari riportata dal S.Capo Francesco Finiguerra (si veda il documento n. 1254 conservato presso l'Ufficio Storico della Marina)

<sup>31</sup> Il *Velho* era un cargo britannico dalla lunga e variegata storia, costruito da Smith's Dock Co. a North Shields sulla Tyne, n. costr. 776, 1098 tsl, varato il 14.9.1905 e consegnato nel novembre 1905 con il nome *Independencia* all'armatore argentino Lloyd Bahia Blanca S.a.N.V.; nel 1909 passato alla Marina Mercante Argentina S.a.N.; nel 1918,





Le due isolette dove furono internati i superstiti degli equipaggi  
(da: "Epilogo in Mar Rosso", di Ennio Giunchi)

In quanto agli equipaggi del *Pantera* e del *Tigre*, anche essi furono internati El Wasta. e ad Abu Sa'ad, un altro isolotto poco più a nord.

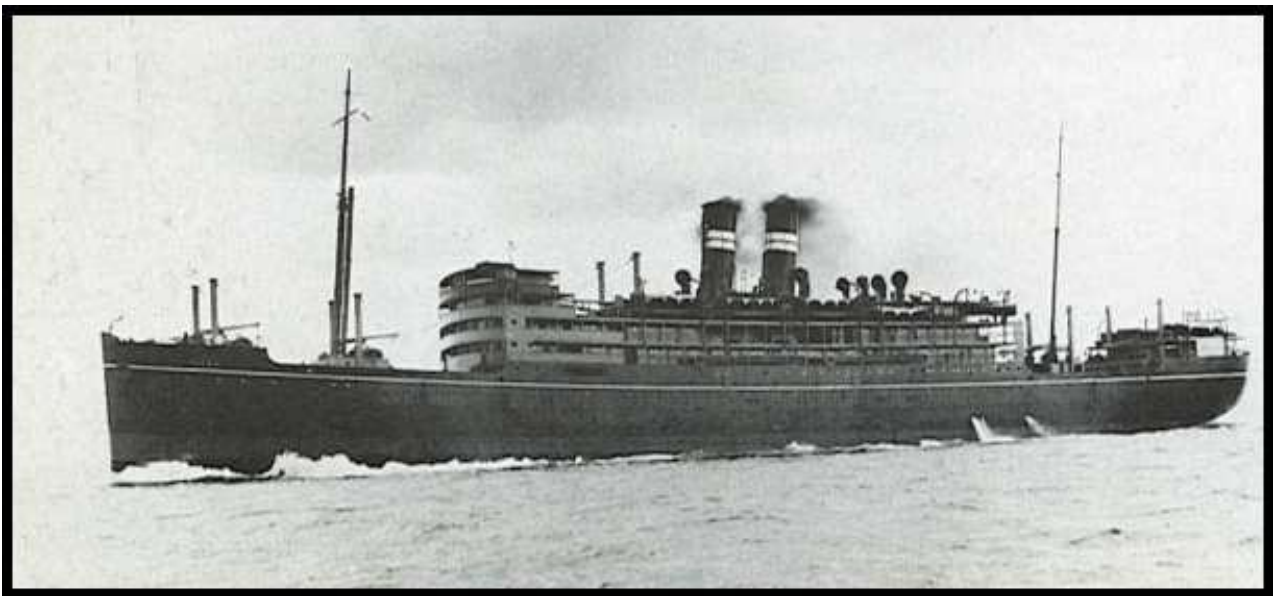
Gli italiani salvati da unità britanniche divennero ovviamente prigionieri di guerra e come tali furono rinchiusi nei vari campi di prigionia inglesi in Kenia o India fino alla

---

con lo stesso nome al Service Maritime du Protécorat du Maroc, Casablanca, da loro ribattezzato nel 1921 *Chellah*; nel 1922 cambia di nuovo nome e proprietà, diventando *Goncalo Velho* per la Cia de Navegação Carregadores Açoreanos di Ponta Delgada (Azzorre); quindi, nel 1928, nome accorciato in *Velho* prima per Luke, Thomas & Co. Ltd di Londra poi per Cowasjee, Dinshaw & Bros sempre di Londra. Demolito a Hong Kong dal 16 febbraio 1957. Durante la seconda guerra mondiale viene utilizzato per trasporto materiali dall'Oceano Indiano all'Egitto, sia facendo parte di convogli "BN", sia navigando da solo, come accadde in quei primi giorni di aprile 1941. Le informazioni sono state tratte dal sito <http://www.convoyweb.org.uk/hague/index.html>, al quale non sarei arrivato se non mi fosse stato segnalato da Francesco De Domenico.

fine del conflitto (almeno per coloro che non aderirono al Regno del Sud). Destino differente per gli internati in Arabia Saudita. Essi infatti rientrarono in Italia nell'ambito di uno scambio con prigionieri di guerra britannici, avvenuto il 21 marzo 1943 a Mersin in Turchia<sup>32</sup>, sul quale vale la pena spendere qualche parola<sup>33</sup>.

Lo scambio fu frutto della mediazione turca effettuata tra il giugno 1942 e l'inizio del 1943 e si concluse il 20 e 21 marzo 1943 nel porto turco di Mersin, dove arrivarono 788 italiani e tedeschi provenienti dai campi di internamento delle isolette di Abu Sa'ad, dove erano internati gli equipaggi del *Pantera* e del *Battisti* e di El Wasta, che ospitavano gli equipaggi del *Tigre* e del *Manin* (il numero del personale dei quattro caccia doveva essere tra i 500 ed i 600 uomini), nonchè un certo numero di altri militari e civili italiani riusciti ad abbandonare l'Eritrea prima della caduta di Asmara e Massaua<sup>34</sup> ed alcune decine di tedeschi, forse equipaggi di navi mercantili<sup>35</sup>. Tutti giunsero a Mersin a bordo di un piroscafo inglese, il *Talma*<sup>36</sup>, che li aveva imbarcati a Gedda.



Il trasporto truppe *Talma* con il quale furono trasferiti gli internati italo-tedeschi a Mersin (da: <http://www.merchantnavyofficers.com>)

<sup>32</sup> La località si trova sulla costa meridionale della Turchia, a circa 120 chilometri a Nord di Cipro

<sup>33</sup> Una descrizione dello scambio è contenuta in Epilogo in Mar rosso, cit. pagg. 216 e segg. e in Ultima missione in Mar Rosso, cit., pagg. 101 e segg.

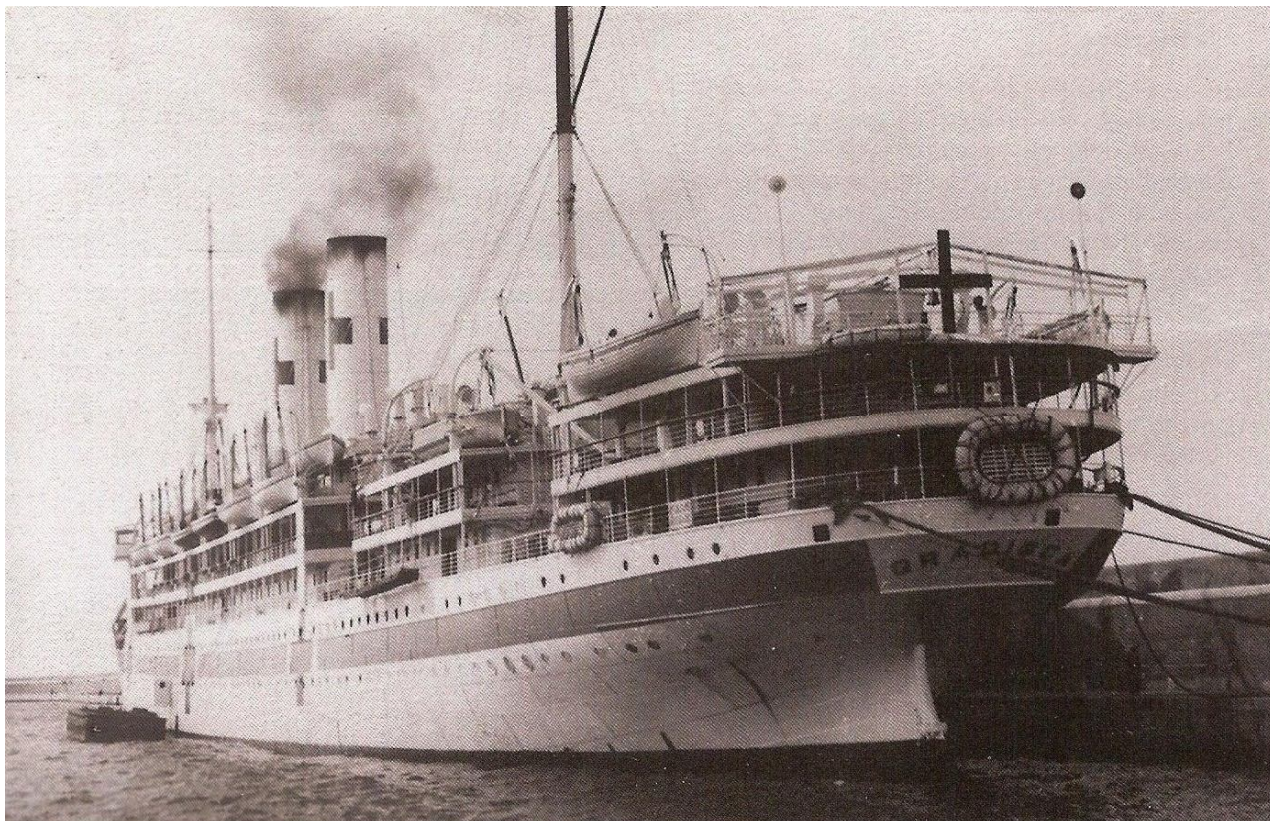
<sup>34</sup> Illuminante a tal proposito la lettera del capitano di corvetta Carlo Albini, che narra la fuga sua, di altri due ufficiali, di un sottufficiale e di tre marinai. I sette, con l'autorizzazione dell'ammiraglio Bonetti, lasciarono Massaua a bordo di un motoscafo, raggiungendo prima Cufida, sulla costa araba e quindi, via terra, Gedda. Si veda il documento del reparto Informazione, uff. IV n. 28155 del 26 maggio 1941 che, censurando la lettera, la trasmetteva a Maripers.

<sup>35</sup> Gli equipaggi di guerra ufficiali di *Pantera* e *Tigre* erano di 206 ciascuno, quello del *Battisti* di 155, per un totale di 567, ma il numero effettivamente scambiato fu di 788. La differenza di 221 sembra alquanto più numerosa dei 'pochi civili italiani e alcuni marinai tedeschi' di cui si parla nei documenti britannici, tuttavia è anche possibile che le tre navi italiane avessero a bordo equipaggi in sovrannumero durante la loro ultima missione. I britannici aggiunsero per buona misura anche 25 marinai tedeschi.

<sup>36</sup> Il *Talma* (e non *Thalma*, come lo chiama Fabio Gnetti nel suo libro) in tempo di guerra fu utilizzato come trasporto truppe e personale. Varata il 14 giugno 1923 e completata il 13 settembre di quello stesso anno nel cantiere R & W Hawthorn Leslie & Co Ltd, Hebburn, stazzava 10.000 tsl. e poteva raggiungere una velocità di crociera di 12 nodi. Prima della guerra era una nave passeggeri che poteva imbarcare 60 passeggeri in 1<sup>a</sup> classe, 74 in 2<sup>a</sup> e 3.136 in 3<sup>a</sup>, con un equipaggio di 220 persone.

Nella rada di Mersin avvenne il trasbordo, con gli 838 prigionieri di guerra inglesi, australiani e sudafricani, arrivati sulla nave ospedale *Gradisca* che, con una procedura alquanto complessa, furono portati da chiatte sul *Talma* e gli italiani e tedeschi, dagli stessi natanti, sulla nave ospedale<sup>37</sup>.

Tutti i militari italiani e britannici tornarono a combattere, essendo lo scambio avvenuto al di fuori delle regole previste dall'art. 74 della Convenzione di Ginevra del 1929 ( che, in caso di scambio di prigionieri, impone il divieto di loro impiego in servizi militari attivi)<sup>38</sup>.



La nave ospedale *Gradisca*, che riportò in Italia gli internati italo-tedeschi  
(da: <http://it.wikipedia.org>)

<sup>37</sup> La *Gradisca* era stata costruita nei cantieri Stephens & Sons di Glasgow per il Royal Holland Lloyd. Impostata nel 1912, varata il 20 maggio 1913 e completata il successivo 8 ottobre, entrò in servizio come nave passeggeri il 5 novembre 1913 con il nome di *Gelria*, potendo trasportare 1520 passeggeri (250 in prima classe, 230 in seconda, 140 in terza e 900 emigranti, successivamente ridotti a 197 in prima classe, 136 in seconda ed 854 in terza. Dopo varie traversie (fu anche silurata durante la prima guerra mondiale), nel 1935 la nave venne acquistata dalla Società Anonima di Navigazione Lloyd Triestino di Trieste e ribattezzata *Gradisca*. Pochi mesi dopo, tra il giugno e l'ottobre 1935 fu una delle sei navi passeggeri (le altre erano *Vienna*, *Aquileia*, *Helouan*, *California* e *Cesarea*) noleggiate e poi requisite come "navi trasporto infermi" dalla Regia Marina prima per aggiungersi alle due già impiegate (*Urania* e *Tevere*) per il trasporto dei feriti e dei malati tra le truppe inviate in Africa Orientale, in preparazione della Guerra d'Abissinia e successivamente, tra il 1937 ed il 1939, con gli stessi compiti, durante la Guerra di Spagna. Nel maggio 1940, la *Gradisca* venne nuovamente requisita dalla Regia Marina, ed in giugno fu iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato come "nave ospedale", dotata di 760 posti letto. Dopo innumerevoli missioni, l'11 settembre 1943 fu catturata dalle truppe tedesche ed incorporata nella Kriegsmarine. Sopravvissuta al conflitto, il 23 gennaio 1946 si incagliò nei pressi dell'isolotto di Gaudo. Recuperata fu però avviata alla demolizione nel 1949. Le caratteristiche principali della *Gradisca* erano: dislocamento. 13868 t.; lunghezza: 170,68 m; larghezza: 20,05 m; apparato motore: 6 caldaie a vapore a quadrupla espansione con potenza di 11.050 hp; 2 eliche; velocità: 17.5 nodi

<sup>38</sup> David Miller "Mercy Ships. The Untold Story of Prisoner-of-War Exchanges in World War II" (Continuum, 2008), citato da Francesco De Domenico in <http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=31279>.

## Le medaglie d'oro alla memoria

Durante tutta l'azione, numerosi furono gli atti di eroismo, ricordati con la concessione della più alta onorificenza al valor militare. A nostra volta vogliamo ricordare le persone che ne furono insignite "alla Memoria" citandole una per una

**Armando CRISCIANI**  
Tenente di vascello (cpl)



Ufficiale in seconda di Cacciatorpediniere dislocato in mari lontani dalla Patria, prendeva parte al disperato tentativo di attacco a base navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che la danneggiavano gravemente fino a renderla inerme relitto in fiamme.

Durante disperate ore di lotta coadiuvava efficacemente il Comandante gravemente ferito ed abbandonava tra gli ultimi la nave. Assillato dal timore che l'ordine di affondare la nave non avesse ancora esecuzione, tornava a bordo - malgrado il mitragliamento di aerei che la sorvolavano - per affrettarne la fine e scompariva in mare con essa nel generoso tentativo.

Esempio di elevate virtù militari e profondo senso del dovere.

Mar Rosso, 3 aprile 1941

**Rodolfo BATAGELJ**  
Capitano del Genio Navale (D.M.)



Direttore di macchina di Ct. dislocato in mari lontani dalla Patria, prendeva parte al disperato tentativo di attacco a Base Navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che la danneggiavano gravemente fino a renderla inerme relitto in mare.

Durante disperate ore di lotta, assicurava il perfetto funzionamento delle motrici ed abbandonava tra gli ultimi la nave. Assillato dal timore che l'ordine di affondare la nave non avesse ancora esecuzione, tornava a bordo - malgrado il mitragliamento di aerei che la sorvolavano - per affrettarne la fine e scompariva in mare con essa nel generoso tentativo.

Esempio di elevate virtù militari e profondo senso del dovere.

Mar Rosso, 3 aprile 1941

## Ulderico SACCHETTO

Sottocapo silurista



Imbarcato su Cacciatorpediniere dislocato in mari lontani dalla Patria, prendeva parte al tentativo di attacco a Base Navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che la danneggiavano gravemente, fino a renderla inerme relitto in preda alle fiamme.

Durante le disperate ore di lotta restava serenamente al proprio posto di combattimento ed abbandonava fra gli ultimi la Nave. Essendosi reso necessario provvedere affinché l'ordine di affondare l'unità avesse rapida esecuzione, si offriva volontariamente per ricondurre a bordo con un battellino il proprio Ufficiale in seconda ed il Direttore di Macchina e, salito con essi sul bastimento - malgrado intenso mitragliamento di aerei incrocianti a bassa quota - per affrettarne la fine, scompariva in mare con la Nave, nel generoso tentativo.

Esempio di alte virtù militari e di elevatissimo sentimento del dovere.

Mar Rosso, 3 aprile 1941

## Ibrahim FARAG MOHAMMED

Buluc Basci di coperta



Imbarcato da pochi giorni su Cacciatorpediniere, prendeva parte, distinguendosi per bravura, al disperato tentativo di attacco a Base Navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che ne causavano l'affondamento.

Trovatosi naufrago su imbarcazione a remi con oltre sessanta superstiti, rinunciava al proprio posto per assicurare l'altrui salvezza, restando per l'intera notte aggrappato fuori bordo. Esaurito dallo sforzo, anziché chiedere il cambio, si allontanava dall'imbarcazione dopo aver ringraziato il Comandante ed affrontava sicura morte, dando luminoso esempio di virtù militare, di spirito di sacrificio e di abnegazione.

Mar Rosso, 4 aprile 1941

## Ringraziamenti

Articoli come questo acquistano a mio parere valore solo se suffragati da informazioni il più possibile dettagliate e confortate da conferme. Come in altre occasioni, mi sento in dovere di ringraziare pubblicamente l'Ufficio Storico della Marina, in particolare nelle persone del suo Direttore, capitano di vascello Francesco Loriga, del 1° maresciallo Vincenzo Fiorillo e della signora Marina Pagano, nonché Francesco De Domenico, profondo conoscitore della storia delle navi di tutto il mondo e lo Studio fotografico Mascheroni per l'elaborazione delle immagini. Per l'attenta revisione un ringraziamento particolare a Valeria Isacchini.

## Bibliografia

- Bargoni F., *“Esploratori, Fregate, Corvette ed Avvisi Italiani 1861-1968”* USMM, Roma, 1969
- Cernuschi Enrico, Brescia Maurizio, Bagnasco Erminio, *“Le navi ospedale italiane 1935-1945”*, Albertelli, 2010
- Di Gropello Gustavo, *“Araldica navale militare italiana 1861-1946”*, in [http://www.socistara.it/notiziari/S.T\\_29.pdf](http://www.socistara.it/notiziari/S.T_29.pdf)
- Dupuis Dobrillo, *“La flotta bianca: le navi ospedale italiane nel secondo conflitto mondiale”*, Milano, Mursia, 1978
- Formicola Carmela, *“L'ultimo sopravvissuto – Un marinaio barese naufrago del Manin”*, ne La Gazzetta del Mezzogiorno, 19 giugno 1941
- Gnetti Fabio, *“Ultima missione in Mar Rosso - L'odissea della lancia IA 463”*, Mursia, Milano 1979
- Giunchi Ennio, *“Epilogo in Mar Rosso”*, Edizioni Europee, Milano, 1949
- Isacchini Valeria, *“Il Bulukbasci della Regia Marina Ibrahim Farag Mohammed, MOVIM”*, in Rivista Marittima, novembre 2011
- Lupinacci P.F. e Cocchia A., *“Le operazioni in Africa Orientale”*, USMM, Roma, 1961
- Meleca Vincenzo, *“La Scapa Flow del Mar Rosso”*, in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecascapaflow.pdf>
- Meleca Vincenzo, *“Quell'ultimo colpo d'artiglieria della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo”*, in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecaartiglieria.pdf>
- Meleca Vincenzo, *“Storie di uomini, di navi e di guerra nel Mar delle Dahlak”*, Greco & Greco, 2012
- Miller David *“Mercy Ships. The Untold Story of Prisoner-of-War Exchanges in World War II”*, Continuum, 2008
- Moore, B. e K. Fedorowich, *“The British Empire and Its Italian Prisoners of War, 1940-1947”*, Palgrave Macmillan, London, 2002.