



28 novembre 1942

Oceano Indiano

L’AFFONDAMENTO

DEL

“NOVA SCOTIA”

D O S S I E R

Nel ricordo di Caldiron Luigi Gino

L’AFFONDAMENTO DEL “NOVA SCOTIA”

a cura del nipote Fiorenzo Zampieri

La piccola grande storia dell'affondamento di un piroscafo britannico nell'Oceano Indiano meridionale causato da un sommergibile tedesco durante la II^a Guerra Mondiale che provocò la scomparsa di diverse centinaia di italiani prigionieri reduci dall'Eritrea e dall'Etiopia Italiane durante il trasferimento verso i campi di concentramento inglesi del Sudafrica.

Fra quei poveretti vi era anche il nonno Caldiron Luigi Gino, più volte nominato nei racconti dei sopravvissuti che ne testimoniarono la rassegnazione della fine affidata al volere del Signore.

I FATTI

15/16 novembre 1942

Da qualche giorno, nel porto di Massaua in Eritrea, era alla fonda il piroscafo britannico Nova Scotia. La nave, di 6976 tonnellate, costruita per il trasporto passeggeri, era stata varata nel 1926 e convertita a trasporto truppe nel 1941. Ora eseguiva la tratta Aden – Sudafrica per il trasporto, oltre che delle truppe britanniche, anche di prigionieri di guerra, ed aveva già effettuato, a questo scopo, diversi viaggi al largo delle coste dell’Africa sud orientale. In quei giorni stava imbarcando soldati italiani e tedeschi, rastrellati in Etiopia ed Eritrea, assieme a prigionieri civili, fra i quali, sembra, anche alcune donne, e diverse centinaia di soldati sudafricani ed inglesi. Gli italiani, che erano in numero di 769, in massima parte erano reduci degli equipaggi delle navi come la Tevere, la Colombo, la Mazzini che erano state autoaffondate prima dell’occupazione della colonia italiana. Gli altri erano civili che venivano deportati, per motivi diversi, nei campi di concentramento in Sudafrica. In tutto, compreso l’equipaggio, si contavano circa 1200 persone.

Il 16 novembre la Nova Scotia salpò verso Port Elizabeth nel Sudafrica.



SS NOVA SCOTIA

28 novembre 1942

La mattina presto di quel giorno la Nova Scotia stava transitando al largo della costa del Natal, e per sera avrebbe avvistato la città di Durban, dalla quale distava circa 244 chilometri.. Procedeva prudentemente a zig-zag per il fatto che era stata segnalata, in quelle acque, la presenza di sommergibili tedeschi. Ed infatti l'U-Boot 177 tedesco, comandato dal capitano di corvetta Robert Gysae, avvistandola al proprio periscopio si propose di intercettarla, probabilmente credendola un cargo mercantile, per affondarla.



Capitano di corvetta Robert Gysae



L' U-Boot 177

Il sommergibile lanciò tre siluri alla distanza di 380 metri, due dei quali andarono a segno. Qualche secondo dopo con boato tremendo sul lato sinistro della nave si aprì una voragine, sotto il pelo dell'acqua, all'altezza delle macchine. Erano le 7.07. La tragedia ebbe inizio. Le fiamme dalle stive si propagarono nei corridoi, nei boccaporti, sui ponti di prua. Le esplosioni si susseguivano. La gente, terrorizzata, correva impazzita senza meta. Morti e feriti ovunque. Grida, imprecazioni, ed invocazioni di aiuto si sovrapponevano. Era il si salvi chi può. La nave con la fiancata squarciata cominciò ad inabissarsi

di prua. Fu dato l'ordine di abbandonare la nave. Furono freneticamente scese in mare grosse zattere, ferendo ed uccidendo altri disgraziati. Molti riuscirono così ad allontanarsi dal piroscampo che affondava. Dopo appena sette minuti la poppa della nave luccicava al sole, fortemente inclinata, inabissandosi di prua, con altri poveretti che si ammassavano senza speranza sul ponte poppiero, attendendo la fine. Nel mare reso oleoso dalla nafta fuoriuscita dai serbatoi della nave, si dibattevano i superstiti, aggrappati a qualsiasi cosa li potesse sostenere. Ancora pochi secondi ed il piroscampo si inabissò per sempre.



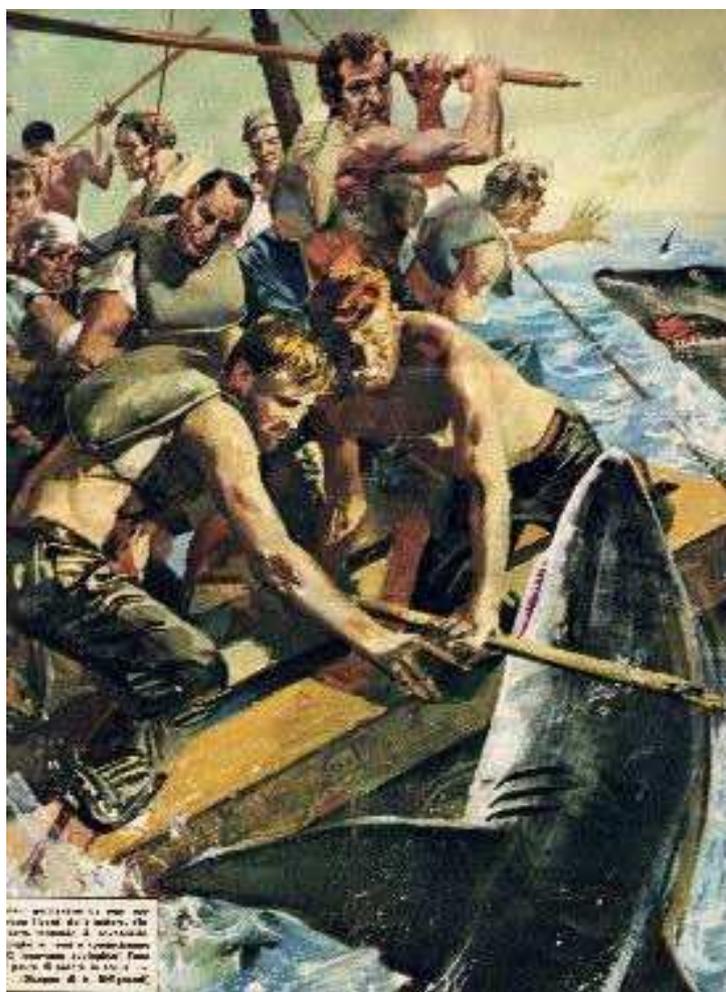
Dalla Domenica del Corriere del 25 novembre 1962

L' U Boot tedesco riemerge dopo aver silurato la Nova Scotia

Il comandante tedesco diede l'ordine di emergere e con stupore si accorse della moltitudine di naufraghi che chiedevano aiuto tra i flutti ed allora colse l'evidenza di non aver colpito un cargo ma una nave passeggeri. Comprese anche che molti di loro erano italiani. Riuscì a far salire, sul sommergibile, due di loro e sentendo, in quel momento, la necessità di giustificarsi per quanto

aveva fatto, ribadì di aver creduto di colpire una nave inglese e non una nave piena di prigionieri suoi alleati. Immediatamente quindi, contrariamente a quanto disponevano gli ordini della marina tedesca in quei frangenti, lanciò un dispaccio radio a Berlino perché invitasse forze navali neutrali presenti in zona (portoghesi) a soccorrere i naufraghi. Poi diede l'ordine di allontanarsi (l'U-Boat 177 finirà la sua missione il 6 febbraio 1944, colpito da bombe di profondità da un aereo USA; morirono 50 membri dell'equipaggio e 15 furono i sopravvissuti). Il mare era pieno dei resti del naufragio: casse, travi, derrate alimentari, e cadaveri tragicamente mutilati dalle esplosioni e dal fuoco. Fra tanta rovina galleggiavano quattro grandi zatteroni colmi di superstiti e una moltitudine di uomini immersi nell'oceano, con la testa a pelo d'acqua, aggrappati a qualsiasi cosa. Tutti erano unti di nafta, che bruciava loro gli occhi, che li induceva al vomito continuo ed estenuante.

Piano piano il moto ondoso allontanò gli uni dagli altri disseminandoli nell'immensità dell'oceano. Il mare era tranquillo e la giornata volse a sera rapidamente. Scesa la notte, improvvisamente il mare si fece grosso aumentando sempre più i marosi. I naufraghi aggrappati alle loro zattere con la forza della disperazione, erano violentemente costretti dal moto del mare a salire e scendere, investiti da onde poderose, che facevano perdere la presa ai più deboli ed ai più stanchi, mietendo di conseguenza ancora molte altre vittime. Continuò così per tutta la notte del 28 e per l'intero giorno successivo senza che alcun soccorso si facesse avanti, facendo scomparire tra i flutti altri poveretti.



Dalla Domenica del Corriere del 16 dicembre 1962
I superstiti della Nova Scotia lottano contro gli squali

Intanto alla richiesta di aiuto sollecitata dal comandante dell'U-Boat tedesco rispose il cacciatorpediniere portoghese Alfonso de Albuquerque, al comando del capitano José Augusto Guerriero de Brito.

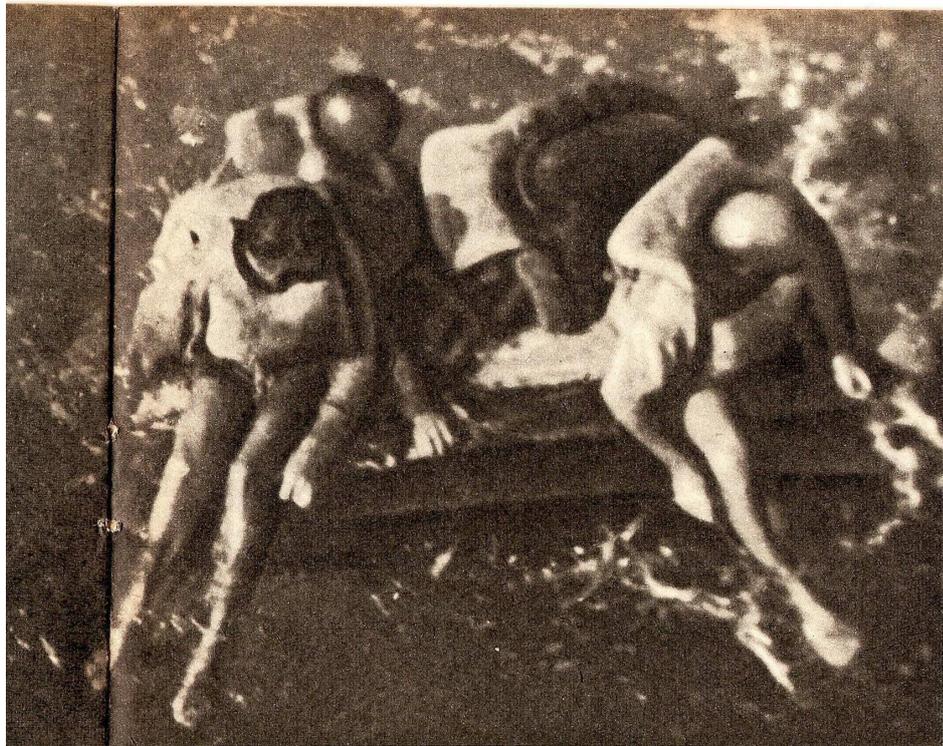


L'«Afonso de Albuquerque», la nave da guerra lusitana che portò soccorso ai naufraghi del « Nova Scotia », ha terminato la sua carriera il 18 dicembre '61 nella rada di Marmugao durante le operazioni indiane per l'annessione di Goa.

Il capitano si adoperò immediatamente per giungere al più presto sul luogo del disastro, dando la posizione anche ad una nave da guerra britannica che però proseguì imperterrita sulla sua rotta.

Il 30 novembre, alle 5, 45 della mattina, finalmente, i naufraghi furono avvistati e cominciò la frenetica ricerca dei superstiti che si prolungò per tutta la notte.

Riuscirono a far salire sul cacciatorpediniere portoghese 117 italiani e 64 fra sudafricani ed inglesi. In tutto, quindi, furono 181 i superstiti dei 1200 di partenza; 651 furono i nostri connazionali spariti nell'oceano. E' stato stimato che almeno un quarto dei scomparsi sono stati divorati dagli squali. Il recupero dei naufraghi evidenziò anche, a dire del capitano portoghese, il fatto che nella tragedia lo spirito di sopravvivenza fece sì che i naufraghi lottarono fra di loro per riunirsi sulle zattere secondo la loro nazionalità, che continuò anche una volta che erano saliti a bordo sani e salvi.



Nafraghi del Nova Scotia



Su uno zatterone del « Nova Scotia » i naufraghi sembrano impazziti dalla gioia. I loro disperati segnali sono stati visti dalla nave portoghese. Lo zatterone è inclinato perchè un bidone di galleggiamento foratosi ha imbarcato acqua.

dalla Domenica del Corriere



dal settimanale Tempo 31 gennaio 1953
marinai portoghesi traggono dal mare
un italiano



Una lancia dell'« Afonso de Albuquerque » raccoglie i naufraghi del « Nova Scotia »,
alcuni dei quali vennero salvati 50 chilometri a sud del punto di affondamento.

dalla Domenica del Corriere
una lancia portoghese raccoglie i
naufraghi

Il cacciatorpediniere Alfonso de Albuquerque, carico dei superstiti, attraccò nel porto della città di Lourenco Marquez (ora Maputo) nel Mozambico portoghese dove il comandante, nonostante le pressioni del comando britannico, tratterrà i reduci italiani che saranno curati negli ospedali di quella città neutrale, mentre i soldati inglesi e boeri saranno avviati verso il Sudafrica.

I nostri naufraghi saranno peraltro aiutati in maniera significativa anche dal locale Vice Consolato d'Italia. Alcuni di loro, avranno così l'aiuto indispensabile per ottenere il rimpatrio, superando tutte le difficoltà contingenti. Molti altri si sono integrati nella nuova situazione trovando anche la possibilità di lavorare.

Sulla costa del Natal e precisamente sulle spiagge di Zinkwazi, il mare restituì i corpi straziati di almeno 120 annegati che pietosamente furono raccolti e posti in tre fosse comuni del cimitero per prigionieri di guerra in località Hillary di Porto Durban, Sudafrica. Assieme a loro furono sepolti nello stesso cimitero gli

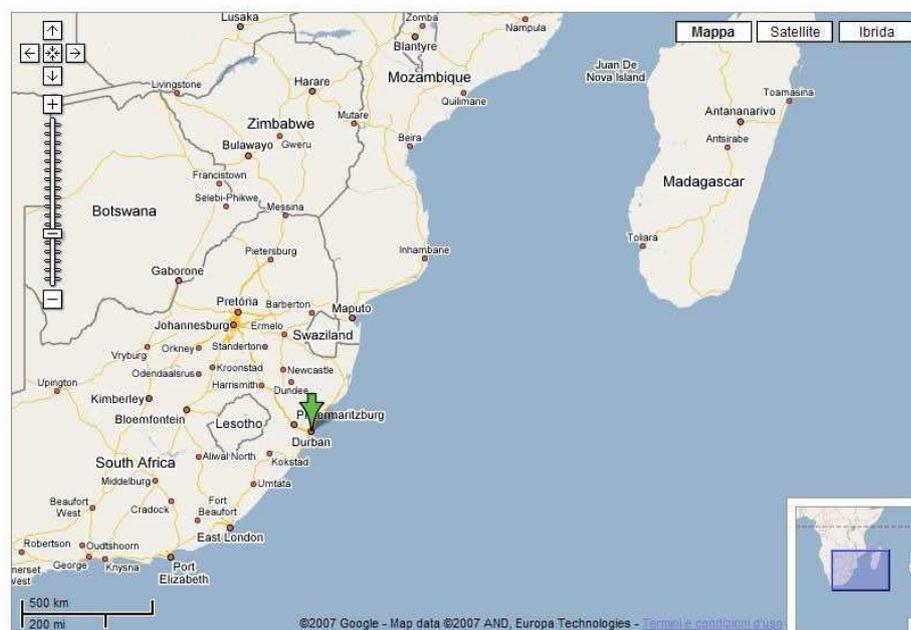
altri superstiti deceduti successivamente per malattia a Zonderwater, il grande campo della città o nei campi esterni.



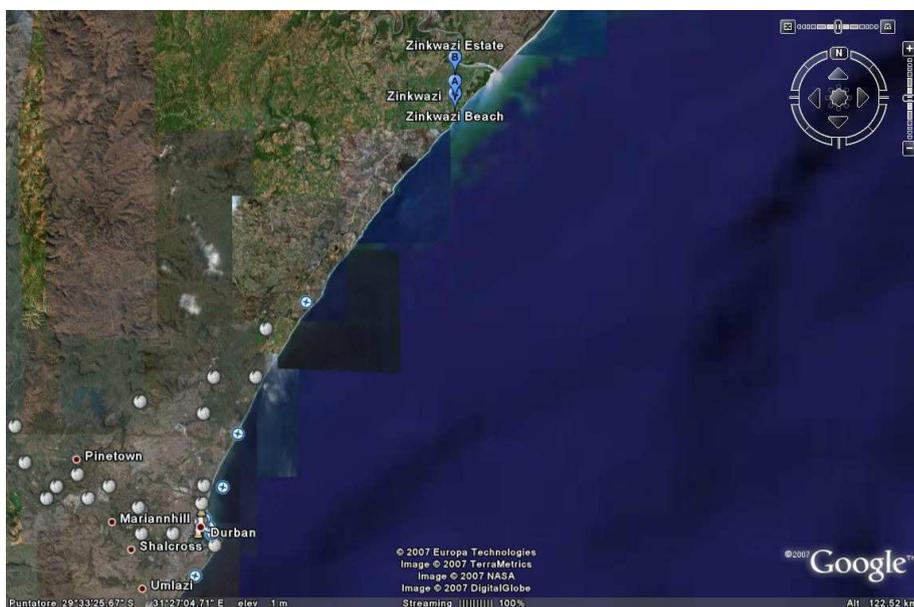
Alcuni superstiti del Nova Scotia in Mozambico

Nel 1982, a cura dei superstiti viventi dell'affondamento della Nova Scotia, che vivevano ancora nel Mozambico, è stata donata una nuova grande tomba comune di forma circolare sormontata da una stele con una colonna spezzata, che riporta una iscrizione in italiano ed inglese che dice: *alla memoria dei figli dell'Italia che sono periti nell'affondamento della SS Nuova Scozia XXVIII-XI-MCMXLII. I superstiti riparati in Mozambico.* Nel tempo sono stati riesumati i resti di altri superstiti della tragedia sepolti in altri luoghi per riunirli nella nuova tomba comune di Hillary.

Nei primi di novembre di ogni anno, il Consolato D'Italia a Durban, a Hillary, organizza la celebrazione di una Messa a ricordo di quei caduti affinché non venga perduta la memoria di questi nostri martiri.



Cartina dell’Africa sud-orientale con indicata la città di Durban



La spiaggia di Zinkwazi dove si raccolsero i resti dei naufraghi del Nova Scotia

**LE TESTIMONIANZE
DI ALCUNI
SUPERSTITI**

Direttamente dal racconto di un sopravvissuto fa seguito l'articolo pubblicato sulla "Domenica del Corriere" n. 47 del 25 novembre 1962.

A ripensarci mi vengono i brividi

Un racconto simile fa impressione anche a distanza di vent'anni

Un nostro compagno di lavoro, Carlo Dominione, si è lasciato finalmente convincere a raccontare una spaventosa avventura da lui vissuta durante l'ultima guerra.

Il 28 novembre 1942, alle ore 7.07 il dottor Gino Caldiron e Luigi Butturini erano con me in una cabina comando del piroscafo britannico "Nova Scotia" che ci portava, prigionieri, nel Sud Africa, quando entrò il cap. Romney, comandante inglese del campo di Dekamerè che veniva trasferito a Fort Victoria, vicino alle famose cascate. A bordo erano 769 prigionieri italiani, e alcune centinaia di boeri rimasti feriti ad El Alamein; compresi i militari di guardia e l'equipaggio, 1200 persone. Eravamo al largo della costa del Natal, navigando prudenzialmente a zig zag perché in quelle acque erano stati segnalati dei sommergibili tedeschi.

Avevamo lasciato Massaua il 15; il 19 ad Aden fu sbarcato un nostro compagno colto da appendicite. Dei prigionieri italiani, la maggior parte proveniva dagli equipaggi di navi che la guerra aveva bloccato in Eritrea, come il "Tevere", il "Colombo", il "Mazzini", poi autoaffondati prima della occupazione. Altri, come civili che per un motivo o l'altro non erano graditi agli occupanti.

Al tramonto saremo a Durban – disse subito il comandante Romney. – Date disposizioni perché lo sbarco avvenga nel massimo ordine. Mi raccomando marciate come vi ha insegnato a fare Mussolini...

Non terminò la frase; l'esplosione ci scaraventò a terra.

Ecco l'U Boot

Tre siluri, un solo schianto come se un gigantesco maglio fosse calato sulla nave; una voragine a sinistra all'altezza delle macchine; torrenti di nafta che dilagano sull'oceano, fiamme che esplodono dal basso, serpeggiano per le stive, i corridoi, dai boccaporti, avvolgono i ponti a prua. Distruzione e morte; urla di feriti, gente che corre non sa dove, invocazioni, grida, pianti, bestemmie. Mi trovai nel corridoio: all'estremità verso prua balenarono le prime fiamme; avevo perso un sandalo, buttai l'altro e corsi verso la scala che portava al ponte superiore. Sul secondo gradino trovai un salvagente abbandonato; l'indossai e mi cacciai nel formicaio impazzito. Cercavo anch'io una lancia. Correvo in salita: il "Nova Scotia" era tutta inclinata a sinistra, l'acqua raggiungeva la prima passeggiata. Udi una voce che mi chiamava. Era Butturini.

- Carlo qui c'è un posto.

Stavano calando la prima lancia di dritta; c'era ancora un posticino all'estrema poppa. M'accucciai accanto all'amico. I paranchi erano in fuori, le carrucole cigolarono per un'istante, poi uno strappo e il cavo poppiero si ruppe; la grossa imbarcazione volò con il suo carico trattenuta dal cavo di poppa. Non esitai, mi volsi di scatto gridando "Butturini lanciati" e mi tuffai. Un'onda mi prese di sbieco, gettandomi contro la carena; la nafta mi aveva accecato, alzai un braccio e m'aggrappai ad una cima che pendeva inerte. In quell'istante, mentre tentavo di pulirmi gli occhi col dorso della mano libera, lo zatterino entrò nella mia vita di naufrago.

Dall'alto i più animosi ne buttavano a decine mentre le grosse zattere, spezzati i cavi, scendevano lungo gli scivoli sollevando alti spruzzi, uccidendo quanti si trovavano sulla loro traiettoria. La morte continuava a mietere; ma ciascuno pensava a sopravvivere. Con quattro bracciate raggiunsi lo zatterino (un metro e mezzo per ottanta di travetti incrociati, con maniglie di canapa intorno) e nuotai spingendolo finché mi sentii stremato. Quando mi volsi ansando; il "Nova Scotia" era a cento metri da me; la poppa alta con le eliche scintillanti al sole:

affondava di prua e la murata di poppa era un groviglio di uomini. Come un rullar sordo di tamburi, mi giungevano le urla, le invocazioni. Poi un gorgoglio forte, un sibilo rauco e anche quell'ultimo ridotto sparì. Sul primo atto del dramma era sceso il sipario liquido dell'oceano. Erano le 7.14. Sette minuti erano trascorsi e cominciavano le ore dell'agonia.

Altri mi raggiunsero, tra cui il tenente Gallard, un rodesiano che parlava italiano. Ben presto fummo in dieci attaccati alle maniglie dello zatterino. C'era anche Bruno Trebbi. A venti metri da noi, l'"U-Boot" affondatore. Un ufficiale stava cinematografando l'affondamento. Sulla torretta il comandante, il volto incorniciato da una folta barba nera. Si udiva il ronzio degli accumulatori che si ricaricavano. Poi il comandante portò un fischietto alle labbra: due sibili ed un ordine ad alta voce. Fu Trebbi a capirne il significato: "Ragazzi – urlò – ci mitragliano". Due marinai s'erano diretti alla mitragliatrice di prua, per scappucciarla. Fu un attimo: e il grido "Italia! Italia!" si levò da quelle poche centinaia di superstiti. Vicino a me Gallard si unì al coro, cantando "La donna è mobile..". Trebbi urlò qualcosa in tedesco. Il comandante gridò un ordine: dal sottomarino vennero lanciate delle gomene e tirati a bordo due di noi. I minuti trascorsero lenti, in gran silenzio: poi il tedesco gridò qualcosa, che Trebbi Tradusse: "Dice di aver lanciato l'S.O.S. dobbiamo cercare di restare uniti il più possibile. Verranno a salvarci.

Ad uno a uno

L'"U-Boot" di lì a poco s'immerse. Attorno a noi i segni della morte: travi e casse, arance e pane, corpi dai volti violacei. Quattro grandi zatteroni erano gremiti; a decine attorno le piccole zattere, contornate da teste a pelo d'acqua. La nafta aveva patinato i corpi, bruciava le congiuntive, provocando vomiti continui ed estenuanti. Poi le correnti ci dispersero. Trebbi se ne era andato e non l'ho più rivisto. Anche Delmo Bignami, che mi aveva raggiunto a nuoto, mi

aveva lasciato per cercare una sistemazione migliore. Pure di lui non ho saputo più nulla. Uno dei tanti spariti nell'immensità dell'oceano.

Le ore, fino al tardo pomeriggio, trascorsero tranquille; il mare era calmo. Sembrava che lo spettro della morte fosse svanito. Si parlava poco e le rare parole erano di speranza. Poi, all'improvviso, un marittimo anziano, calvo, proprio alla mia destra, ebbe un gemito; le mani avevano lasciato l'appiglio e il suo corpo fluttuava all'indietro tenuto a galla dal salvagente. Gli tastai il polso. Più nulla. Ci guardammo in silenzio; non passò molto e, quando già il sole era tramontato e l'acqua s'incupiva di ombre e di freddo, un altro cominciò a borbottare parole sconnesse, la testa piegata su una spalla. Un gorgoglio rauco gli usciva dalle labbra chiuse. Lo sollevammo per le ascelle; mi cadde addosso inerte. Lo abbandonammo, ma continuò a seguirci sulla scia della zattera alla deriva.

La notte tropicale scese fulminea, trapuntata di stelle e da una esile fetta di luna che laminava d'argento l'acqua. Ci trovammo di sorpresa in sette; un altro se ne era andato, sfilandosi il salvagente, imitato nel giro di un'ora da altri due. La pazzia. Come si poteva sperare? Appoggiai la fronte al legno della zattera, chiusi gli occhi e piansi. Sentivo il respiro forte dei miei compagni, udivo i loro lamenti, le invocazioni. Gli stessi loro pensieri mi battevano ossessionati nel cervello: era la fine!

"Pater noster qui es in coelis..."..."Panem nostrum quotidianum..."..."Ave Maria..."..."Sancta Maria, Mater Dei...": un altro zatterino si era accostato al nostro. Ellero recitava il Rosario e i suoi compagni rispondevano, sotto la grande navata del cielo, aggrappati a quelle poche tavole incrociate. Lo chiamai; Ellero mi rispose con un gesto della mano, e con la sua solita voce serena e buona: "Pregate,... pregate anche voi... solo Dio ci può aiutare". Furono le sue ultime parole. Poi il mare cominciò ad ingrossare e le onde ci dispersero.

Quel breve attimo di pace non durò a lungo: eravamo rimasti in cinque e ci davamo il cambio a turno: due stesi sullo zatterino, gli altri in acqua. Era poco,

ma serviva a stendere le gambe rattappite dal freddo. Ad un tratto un'ondata ci capovolse, rotolammo; sentii uno spigolo strapparmi un fianco. Riacciuffai la zattera non so come; anche gli altri ci erano riusciti. Ma bastò quello perché la follia riesplodesse. In due s'azzuffavano accusandosi a vicenda di essersi rubato il salvagente, uno aveva afferrato l'altro per il collo e gli gravava addosso con tutto il peso; l'altro picchiava sul volto dell'assalitore; cercammo di separarli; si formò un groviglio; un'ondata ci coperse, lo zatterino s'inalberò rovesciandosi nuovamente. Riemersi sputando acqua e sangue, una gomitata m'aveva spaccato un labbro; nuotai disperatamente verso lo zatterino già lontano alcuni metri. Poco oltre un altro nuotava trascinando qualcosa; colui che era stato assalito, non ne aveva per molto. Lo stendemmo sulla zattera; perdeva sangue da un largo squarcio alla gola; il risvolto in corda del salvagente gliela aveva segata. Si lamentava, debolmente, ansimando.

Eravamo rimasti in due con quel moribondo. Il mare s'era fatto sempre più grosso; salivamo e scendevamo tra pareti d'acqua che parevano le mura di un carcere spaventoso. Ad un tratto frustate di fuoco ci colpirono alle gambe, al torace. Le meduse: l'acqua ne era iridescente. Ce le strappavamo di dosso urlando, ed altre si avvinghiavano bruciando come piombo liquido. Per fortuna quel tormento durò pochi minuti.

L'alba s'annunciò livida; attorno a noi solo un mare bianco di spume ribollenti; sulla zattera un cadavere. Lo spingemmo in acqua. Io e Salvatore, un ciabattino siciliano, eravamo gli unici sopravvissuti di quella notte di terrore. Ci stendemmo sullo zatterino e ci addormentammo. Quando riemergemmo da quel torpore il sole era alto su di noi; passò un aereo, ma fu una apparizione rapida. Ciò ci confortò, qualcuno sapeva di noi. Poi il cielo si coperse e piovve. Ci mettemmo supini e lasciammo che l'acqua ci scorresse sul volto, lavandoci le ferite, attenuando il bruciore degli occhi. Dalle labbra riarse e rotte l'acqua filtrava in bocca dissetandoci. Passò un'ora, poi il cielo ridiventò sereno. E fu allora, mentre lo zatterino era su una cresta d'onda, che alzando il capo vidi un fumo all'orizzonte. Scrollai Salvatore; "Una nave!" gridai. Mi guardò senza

capire. Lo buttai in acqua. “Tieni lo zatterino – urlai – che ci monto sopra in piedi”. Riuscii a rizzarmi su quelle traballanti tavole, poi ricaddi in acqua. Ma era stato sufficiente: all’orizzonte c’era una nave.

Anche Salvatore aveva visto: là in fondo era la vita. Non ci dicemmo nulla; lui afferrò lo zatterino con una mano e lo trascinò nuotando; io lo spingevo. Per quanto nuotammo? Ad ogni bracciata la nave s’ingrandiva sempre più. Eravamo forse a mezzo miglio e la sagoma s’intravedeva chiara – un grosso cacciatorpediniere – quando lo vedemmo accostare, allontanarsi, sparire.

La faccio finita!

L’ultimo urlo ci morì in gola. Salvatore mi guardò piangendo: “Basta, la faccio finita anch’io”, mormorò e con le mani armeggiò attorno ai legacci del salvagente. “Stupido! – gli urlai. – Se non la pianti ti do due sberle!”, e gli annodai il legaccio che aveva sciolto. “Perché morire? Non siamo forse ancora vivi? Dobbiamo vivere, capisci? – io continuavo a ripetere. – Aspettiamo domani. Finora non siamo morti, l’hai vista la nave, era lì! Vedrai che tornerà”.

Salvatore mi ascoltava con gli occhi lucidi, ansante; col capo faceva di sì. E continuai a parlare perché sentivo che così facendo rassicuravo me stesso.

Capivo che era follia sperare, ma una voce in me sussurrava: “Figliolo mio, non temere. Ci sono io. Sono la tua mamma. Vuoi che ti abbandoni proprio in questo istante? No, non morirai. Vedi, aspetto che tu ritorni, che tu porti sulla mia tomba quel fiore, che attendo da tanto tempo”.

Il miracolo

E quella voce, dalla nota accorta cadenza, si vestiva di altre parole; mi parlava dell’infanzia, di anni di tristezze, di tante piccole gioie e cari ricordi. “ Oh, mamma – mormoravo con la testa appoggiata al legno della zattera – lo so che

mi sei vicina, che non mi abbandonerai. Non voglio morire prima di aver pianto sulla tua tomba, ma dove troverò la forza per resistere?”. E pregavo e piangevo, mentre cercavo d’illudere Salvatore ad aver fiducia.

Ed il miracolo venne, quando il sole stava per la seconda volta tramontando. La nave rispuntò, ingiganti, puntando proprio verso di noi. Poi si fermò a circa un miglio: e le forze, la volontà di vivere tornarono in noi. Disperatamente ci rimettemmo a nuotare spingendo quel ballonzolante zatterino. Dieci, cento, trecento metri. Ci fermammo esausti. Mi strappai la camicia; salì in piedi sul legno e sventolai quel ciencio urlando. Vedemmo una lancia puntare verso di noi; un marinaio che accennava con un remo; ma l’urlo continuò disperato finchè le nostre mani non afferrarono altre mani.

Davanti a noi era la sagoma dello “Afonso de Albuquerque”; sulla fiancata una grande scritta bianca “Portugal” e vidi i colori, verde e rosso, della bandiera lusitana. Sulla lancia ci strapparono i pochi indumenti fradici che indossavamo e ci scolammo senza accorgercene una fiaschetta di “aguardiente”.

Quando pochi minuti dopo fummo sottobordo dell’”Albuquerque”, Salvatore ed io salimmo la scaletta nudi come ci avevano fatto le nostre mamme. Eravamo nati una seconda volta.

Con noi furono salvi altri 117 italiani e 64 tra sudafricani e inglesi. In tutto 183 dei 1200 del “Nova Scotia”; 650 nostri compagni erano spariti, per sempre, tra le verdi acque dell’Oceano Indiano.

Carlo Dominione

Sul n. 50 della Domenica del Corriere del 16 dicembre 1962 il seguito del racconto aggiunge nuovi particolari.

L'assalto dei pescecani

Una ingiallita pagina di guerra – uno dei tanti episodi di distruzione e di eroismo – quale è quella tornata a colorarsi d'umanità nella palpitante rievocazione dell'affondamento della “Nova Scotia”, apparsa sul n. 47 della “Domenica del Corriere” non poteva suscitare commozione, rinnovando dolorosi ricordi e angosce attese soprattutto in chi più direttamente ne fu colpito. Una generazione è passata, eppure ancora sono in molti coloro che disperatamente si aggrappano, come fecero gli stessi naufraghi, alla zattera della speranza. Le molte lettere giunte alla nostra direzione avranno una risposta diretta. Ma per accontentare anche coloro che vogliono avere un quadro più ampio e completo di quella tragica vicenda, Carlo Dominione, che fu uno dei primi naufraghi ad essere salvato, rievocherà qui l'incontro con gli altri superstiti a bordo dell'”Albuquerque”, i loro drammatici racconti, l'ansiosa “conta” la fraterna assistenza dei marinai portoghesi e, finalmente, lo sbarco sulla rada di Lorenzo Marques.

A bordo dell'”Albuquerque”

30 novembre 1942: ore 6,00

L'alba dopo una notte insonne. L'oceano è increspato, nel cielo mille boccoli rosati. A mezzo miglio ballonzolano tre zatteroni. Ieri sera, dopo aver indossato una tuta unta di grasso, sono andato a cercare i miei compagni di sventura. Ci siamo contati: 31 italiani e una ventina degli altri. Lo sgomento era nei nostri cuori. Nessuno ha toccato cibo; abbiamo vuotato non so quante pentole di caffè e tè. I portoghesi hanno fatto l'impossibile; a tutti hanno dato un indumento, ci

hanno medicati, hanno tentato di tirarci su di morale con la grappa; ci hanno ceduto le loro cuccette. Ma nessuno si è coricato; siamo rimasti in coperta, sferzati dal vento, incuranti del freddo, gli occhi sbarrati sull'oceano.

Un ufficiale ci aveva detto degli zatteroni avvistati quando ormai era scuro. Li hanno tenuti sotto sorveglianza, illuminandoli a tratti con una fotoelettrica.

Ore 6,30

Due lance a motore sono state calate e si dirigono verso gli zatteroni. Sulle coffe, sui punti più alti del caccia sono sparpagliati i trenta guardiamarina che compiono l'ultimo viaggio di istruzione prima di prendere l'imbarco. Scrutano l'oceano con i cannocchiali. Ogni tanto si sentono delle grida: hanno avvistato qualcosa.

Ore 7,00

Torna una delle lance; un'altra ventina di naufraghi è a bordo. Ne riconosco alcuni: Carcasci, Tesconi, Freschi, Giusti, Giuseppe Lombardi, il mio conterraneo Mario Andreoli.

Ore 7,30

Vengo accompagnato dal comandante della nave, capitano di vascello José Guerriero de Brito, che mi ha fatto chiamare. Per prima cosa mi riveste da capo a piedi. Poi mi narra del nostro salvataggio. Quando il comandante dell'U Boat lanciò l'S.O.S. in cifrario per non essere localizzato (e l'appello dalla Germania fu ritrasmesso a Lisbona) l'"Afonso de Albuquerque" stava entrando nella baia di Delagoa, al termine del lungo periplo africano. L'ordine da lui ricevuto era

perentorio: invertire subito la rotta, raggiungere il punto del naufragio, portare a Lorenzo Marques i superstiti.

Da mezzogiorno di ieri, il comandante de Brito sta rastrellando l'oceano con metodo scientifico. Su una carta nautica ha tracciato un rettangolo largo 5 miglia e lungo un centinaio: fa la spola in continuazione dall'uno all'altro dei lati maggiori. Solo così può avere la certezza di salvare chi è ancora vivo. Sopraggiunge il vicecomandante, capitano di corvetta Flavio de Oliveira e Souza. Porta notizie confortanti: dai tre zatteroni e da altri relitti sono stati recuperati 65 italiani e 38 britannici. In totale 96 dei nostri: sono delle briciole. Le ricerche continuano, per trovare soprattutto un quarto zatterone.

Ore 10,00

L'Albuquerque non ha più un posto libero. Trovo naufraghi dappertutto. Ci si abbraccia: anche con coloro che fino a ieri erano i nostri custodi. M'imbatto in De Pizzoli; è concitato: "il pittore è salvo... - grida - è giù...". Corro sottocoperta e trovo Lorenzo Bucci, l'amico carissimo, steso sul pavimento della mensa sottufficiali. E' sfinito. Non ha quasi più voce. Gli fanno inghiottire caffè caldo e aguardiente. Mi inginocchio accanto a lui. Bucci è un paesaggista, molto efficace nel colore; ma pennelli e tavolozza non lo hanno salvato dalla deportazione. E' avvolto in una coperta. Lentamente riprende forza. Si guarda attorno e scruta i volti dei presenti. Nel suo sguardo leggo la stessa angoscia che è nel mio cuore.

" In quanti siamo di noi?", chiede.

" Un centinaio circa... ", rispondo.

" Caldiron... il professor Caridi, Mario Tinti, Griffi...Mario Barbieri?...".

Ad ogni nome scuoto la testa.

" Povero Caldiron... - mormora. - Gli dissi di buttarsi in acqua, non ne volle sapere: "cosa vuole, mi rispose, è la volontà del Signore...".

“ Era il suo destino come di tutti gli altri – replico. – Noi invece dovevamo salvarci...”.

“ Io debbo ringraziare Edward – aggiunge subito – uno dei timonieri del “Nova Scotia””. Eravamo in otto, con lui. Ci siamo salvati in quattro. Eccolo là, è un colosso.

Il timoniere è in piedi in un angolo; con la testa raggiunge quasi il soffitto; il suo torace è enorme. Anni addietro ha navigato su una nostra “carretta” e parla uno stentato italiano.

“noi, non morti su croce...” dice, addentando una pagnotta.

Bucci s’è rianimato; si tira su, appoggiandosi con le spalle ad una colonnina.

“ Quel demonio – esclama – non so dove ha trovato tanta energia. Eravamo in quattro aggrappati ad una tavola, quando sopraggiunse lui a nuoto rimorchiandone un’altra. Tirò fuori il coltello. Credemmo ci volesse ammazzare ed invece ci chiese le cinghie dei pantaloni. “ Legare... legare...”, urlava. Prese le due travi, le mise in croce, poi cominciò a legarle con le cinghie. Si sarà tuffato una decina di volte; risaliva e stringeva, scompariva di nuovo e serrava le due tavole. In pochi minuti la nostra “croce” fu pronta, ed ha tenuto fino in fondo. Intanto erano giunti altri tre: ci ha allora distribuito sulle quattro braccia, per equilibrare il peso...”.

Edward ascolta annuendo, mentre si scola un barattolo di birra.

“ Loro una trave morire... - dice. – Io una trave morire... legare travi, noi vivi...”.

“ Durante la prima notte – continua Bucci – quattro di noi se ne sono andati uno alla volta, in silenzio...”.

“ Troppi morti, porca guerra...”.

Sbotta Edward.

“ Ormai non speravo più – sussurra il pittore – Pensavo di morire anch’io su quella croce...”.

“ Ed invece continuerai a imbrattar tele...”, esclama De Pizziol. Ridiamo. E’ la prima volta dopo tante ore d’incubo.

Ore 12,00

Hanno salvato "Pascà", un marittimo del "Mazzini". Era seduto a poppa di una lancia semiaffondata. Per 53 ore è rimasto in quella posizione, senza muoversi, solo. Viene issato a bordo; cade in ginocchio, si curva e bacia la tolda. Poi sviene.

Ore 12,30

Il rancio, ma pochi ne approfittano. Siamo in molti ad avere la gola bruciata dalla nafta. Non riusciamo ad inghiottire. Con il comandante Vagliani, l'ingegnere Moffa, Adone Cuscini e il giovane Mancuso ne approfittiamo per una ennesima "conta". Stendiamo un elenco: siamo in 103. ma manca sempre uno zatterone. Non si sa dove si sia cacciato.

Ore 13,30

Da un'ora navighiamo a tutta velocità. Il mare s'è ingrossato: bisogna trovare lo zatterone, prima che sia troppo tardi. Finalmente viene avvistato a babordo.

Ore 13,45

Gli ultimi superstiti mettono piede a bordo: 16 italiani e un sudafricano. Uno dei nostri, un carabiniere siciliano, è privo di sensi. Un pesceccane gli ha asportato il calcagno sinistro. E' esangue. Con degli stracci gli hanno serrato la gamba al di sopra della caviglia. Il piede è gonfio, la ferita orribile. E' gravissimo. Tra gli ultimi è anche Ignazio Cimino, palermitano, vecchio

compagno di prigionia, fuggito non so quante volte e ripreso proprio alla vigilia della partenza.

Ore 14,00

I pescecani, ecco un nuovo argomento che si insinua nei racconti. Cosa stranissima, noi degli zatterini non ne abbiamo visti. Hanno invece seguito le grosse zattere. Le hanno anche attaccate. Il racconto di Cimino è impressionante.

“ Quando avvenne il siluramento, – narra – ero in coperta, vicino all’ingresso della stiva-dormitorio. L’esplosione mi scaraventò sul fondo. Mi rialzai illeso, ma attorno a me erano in parecchi i feriti gravi che urlavano. Feci in tempo a risalire di corsa la scala che questa crollò. Stavano lanciando uno zatterone: mi tuffai e fui il primo a salirvi sopra. Altri mi raggiunsero. Presi un remo e li incitai a vogare con me per allontanarci dalla nave che stava affondando rapidamente. Facemmo appena in tempo; quando il “Nova Scotia” s’inabissò, sentimmo uno strattone; per un’istante la zattera vorticò, ma resistette. A dieci metri da noi una lancia carica di inglesi e due piccole zattere furono risucchiate dal gorgo. Sparirono.

“ Eravamo in 17 – continua Ignazio e intorno tutti lo ascoltano trattenendo il fiato – quando ci raggiunse il carabiniere; l’acqua era limpida e la vedemmo in trasparenza rossa di sangue. Uno squalo lo aveva addentato al piede. Lo issammo, stracciammo una camicia e gli legammo la gamba per arrestare l’emorragia. Poi lo mettemmo al centro, seduto, con il piede in acqua. Era l’unico disinfettante che avevamo. Fu forse per quel sangue che subito dall’inizio fummo seguiti dai pescecani. Ci sfrecciavano intorno; vedevamo le loro pinne triangolari e quelle orribili bocche quando si rivoltavano. Ma per tutto il 28 e 29 non ci diedero fastidio. All’alba del 30 ci accorgemmo che uno di noi, un professore di matematica dell’Asmara, era morto durante la notte. Da un giorno tremava e si lamentava debolmente. Che potevamo fare? Gli frugammo

nella giacca per sapere come si chiamava, perché lo si conosceva solo come “il professore”. Non aveva nessun documento. Allora decidemmo di buttarlo in acqua.

“ Dio che scempio – Cimino si copre con le mani gli occhi ed è scosso dai singhiozzi. – L’acqua si arrossò, spumeggiando, percossa da quei corpi verdastri. Quanti erano? Fu l’inizio della battaglia. Guizzavano da ogni parte, addentavano i bordi della zattera, molto bassa dato il carico, s’incuneavano sotto tentando di rovesciarla. Demmo di piglio ai remi e cominciammo a battere. Non avevamo altro. Un remo si spezzò nelle fauci di uno di quei mostri. Ci tenevamo avvinghiati l’uno all’altro per paura di cadere in acqua. Ogni tanto smettevano, poi tornavano alla carica. E noi a battere, disperatamente. Si è andati avanti così fino a quando sono arrivate le lance; anche i portoghesi hanno dovuto difendersi”.

Ore 16,00

La “conta” è definitivamente chiusa. Ci siamo salvati in 119; i britannici sono 64. c’è anche il tenente Gallard, quello della “Donna è mobile...”. Lo trovo seduto accanto ad un boccaporto. Si congratula con me; poi con flemma mi dice:

“ Mi faccia avere un elenco completo degli italiani salvati e tenetevi pronti perché ci stanno portando a Durban. Lei mi risponderà per tutti...”.

“ Un corno! – rispondo – qui comandano i portoghesi. Il capitano de Brito m’ha detto di aver ricevuto l’ordine di portarci a Lorenzo Marques...”.

“ Voi siete prigionieri di guerra – insiste il rhodesiano – e sono io che do gli ordini a voi...”.

A stento, Vagliani e io, riusciamo a frenare la voglia matta di alcuni dei nostri di dargli una lezione. Giungono anche degli ufficiali portoghesi. Poco dopo il comandante de Brito ci rassicura. Vi debbo portare a Lorenzo Marques dove sbarcherete. E’ vero, da Durban, per radio mi hanno ordinato di portarvi là. Ma

noi siamo neutrali. L'Albuquerque è terra portoghese e qui vigono le nostre leggi, soprattutto quelle dell'onore e del cuore...".

Ore 17,00

L'oceano ribolle. Le onde spazzano la coperta. L'acqua e i medicinali scarseggiano. Non si può più sperare. L'Albuquerque drizza la prora a nord, verso Lorenzo Marques. Abbiamo il cuore in una morsa.

Addio, compagni dilette, amici di prigionia e di sventura. Per voi è una sola, immensa lastra oceanica. Domani noi sbarcheremo in un porto sconosciuto; ricominceremo a vivere; conosceremo altre genti, forse impareremo un'altra lingua. Un giorno questa maledetta guerra finirà, torneremo nelle nostre case. Gli anni voleranno via: e tante voci, tanti volti si veleranno della nebbia del tempo. Ma di voi, fratelli più sfortunati, non ci scorderemo mai. Voi continuerete a vivere in noi, vivrete nei nostri figli ai quali un giorno narrando di voi, del vostro sacrificio, potremo ripetere col Poeta: " Chi per la Patria muore, vissuto è assai".

Carlo Dominione



L'autore dell'articolo, secondo da destra, dopo il salvataggio.

Il racconto di un altro sopravvissuto pubblicato sul "Il Tempo" n. 5 del 31 gennaio 1953.

Sul rottame fatto a croce quattro naufraghi volevano lasciarsi morire

È l'alba. Navighiamo da dodici giorni in un mare mosso, ma sicuro da ogni insidia. Soltanto ieri ho notato una certa inquietudine fra l'equipaggio e i sudafricani; verso sera hanno persino eseguito una prova d'allarme. Ho chiesto il perché dell'agitazione. "Andiamo verso il cimitero delle navi. Tutte a picco, davanti a Lourenco Marques". Un gruppo di sommergibili tedeschi, che gli inglesi non sono mai riusciti a localizzare, terrorizza queste acque. Da due notti siamo autorizzati a dormire sopracoperta. Si viaggia a luci spente e chi tenta di accendere una sigaretta rischia di ricevere una fucilata dai soldati di guardia. Piove da oltre una settimana; i nostri vestiti sono fradici.

È sempre l'alba. Accanto a me un soldato sudafricano scherza con la bambina che abbiamo a bordo. La solleva, la sporge fuori dalla nave: "Ti butto, ti butto". La piccola urla, agita le gambe, piange di paura. Sono le 6,07: un colpo sordo, tremendo, al centro della nave. La "Nova Scotia" ha un sussulto, trema sotto il tritolo del siluro tedesco, si piega a destra, si raddrizza, cede sulla sinistra, si raddrizza di nuovo e prosegue per inerzia, per altri duecento metri, col centro fracassato.

In uno spaventoso minuto ho conosciuto la paura, la disperazione, la pazzia, la rassegnazione, la vita, la morte. Con gli altri sono stato gettato più volte contro i parapetti della nave. Grida si levano tra il densissimo fumo, il fuoco ci impedisce di vederci l'un l'altro. Come ho fatto a trovare la scaletta che porta alla parte superiore, riservata agli ufficiali inglesi e sudafricani? Sull'ultimo gradino mi fermo di colpo. A gambe larghe, con la pistola spianata, il comandante della nave spara contro tutti coloro che stanno tentando di raggiungere la lancia di salvataggio riservata agli ufficiali inglesi. Un solo italiano è riuscito a sistemarsi:

lo riconosco, è il dottor Cariddi, direttore della maternità dell'Asmara. Mi vede, mi chiama. Ma la pistola del capitano mi fa troppa paura. Scendo nuovamente la scala, torno nell'inferno.

Dopo un minuto riesco a salire in coperta. Mi urtano, mi passano a fianco urlando, maledicendo. Qualcuno si è già buttato in acqua, un soldato dall'alto si sta calando attraverso un tubo di scarico. Vedo il fianco della nave e l'uomo che scende verso il mare che brucia. Grappoli umani si agitano intorno a uno zatterone, riescono a staccarlo, precipitano in acqua con lui, ma la corsa trova un ostacolo: il soldato che sta scivolando lungo il tubo. Un'asse dello zatterone gli stacca la testa; il corpo resiste qualche secondo, poi si rovescia, inghiottito dall'oceano.

La nave sta percorrendo gli ultimi metri. Mi lancio; toccando l'acqua il salvagente mi colpisce la mascella quasi stordendomi. Fiammelle viola punteggiano l'acqua che, a causa della nafta, si è fatta tranquilla. La nave, a pochi metri, si sta fermando, brulicante di gente che urla, che corre senza meta, che ha paura di lanciarsi, già condannata a morire assieme. Su un boccaporto, a malapena, distinguo il dottor Caldiron, un veneto, direttore di un'agenzia commerciale dell'Asmara.

“ Dottore, per carità, venga giù, si butti ”.

“ *Cossa volo, xe la volontà del Signor!* ”.

Allarga le braccia, alza la testa. Quando eravamo partiti da Massaua mi aveva detto: “ Questo è l'ultimo viaggio. Moriremo tutti. Lo sento che moriremo tutti. *Xe l'ultimo* “. Quelle parole mi tolgono, quasi, la forza di reagire. Volto il capo e annaspando tra le fiammelle viola, cerco di allontanarmi il più possibile dalla nave. Attorno a me, centinaia di teste appaiono e scompaiono, dirette alle quattro o cinque zattere che avevano potuto essere staccate dalla “Nova Scotia”. Ma chi arriva per primo non vuole che altri, aggrappandosi, metta a repentaglio la sua vita. Più volte il remo di un marinaio si abbatte su quelle teste. L'istinto di conservazione è una forza brutta. Meno carica è una zattera e maggiori sono, per chi la occupa, le probabilità di salvarsi. Ecco, ora sono

passati cinque minuti, tutti gridano. Insieme. La “Nova Scotia” si sta inabissando. La poppa si alza; centinaia di nere formiche si addensano attorno alle eliche. Vicino c'è una lancia degli ufficiali inglesi: scompare la poppa della nave, la segue anche la lancia, verso gli abissi. Qualcuno si è dimenticato di staccare il cavo.

L'oceano è immenso. Mi sento esausto, ma non voglio morire a colpi di remo. Cerco, con gli altri, un rottame. Ma perché gridano ancora? Una sagoma nera è uscita dall'acqua: il sottomarino tedesco. Escono tre uomini e corrono alle mitragliere. Dieci, cento cinquecento bocche gridano che siamo italiani, che siamo prigionieri. Viene lanciato un cavo al quale si aggrappano due naufraghi. Salgono a bordo. Noi, in acqua, tremanti dal freddo, attendiamo. Poco dopo ecco il comandante. È un ufficiale giovane con una lunga barba nera. Parla attraverso il megafono in italiano stentato: “Perdonatemi. Io non ho affondato i prigionieri, ho sparato contro una nave inglese. Perdonatemi. Non posso aiutarvi. Ma non vi abbandono: avvertirò i portoghesi. Fatevi coraggio, resistete”. Poi un comando in tedesco e i quattro rientrano. Il sommergibile si inabissa. Non lo rivedremo più.

Che ore saranno? Da questo momento per sessanta ore, ogni minuto mi porrò la stessa domanda. Sessanta ore. Il mio orologio è fermo alle 6,07: quando la nave ha ricevuto il siluro devo aver picchiato contro qualcosa e il vetro si è rotto. Batterò coi denti, per il freddo, ogni minuto delle sessanta ore.

Il mio salvagente sta afflosciandosi; annaspo verso una grossa asse attorno alla quale sono aggrappati dodici o tredici italiani. C'è un posto anche per me su quel relitto di nave lungo un metro, largo sessanta centimetri, alto trenta. Posso guardarmi un poco: nero di olio; coperto da un paio di pantaloncini e dalla giacca di un pigiama. Non conosco nessuno dei miei compagni. Attorno su altri relitti forse cinquecento persone galleggiano in mezzo chilometro.

I pescecani! Sono arrivati verso sera. File di pinne passano a poca distanza. Accanto a me un giovanotto bruno grida, poi scompare inghiottito. Sale subito dopo una macchia rossa. In silenzio ci guardiamo, ognuno sperando che sia

l'altro, la prossima vittima. Per cinque, sei volte la morte arriva ad alleggerire il carico del rottame. Quando più tardi, ci contiamo siamo in otto. Il mare è rosso. Anche il giorno ormai sta per morire. Arriva verso di noi un uomo seduto sull'acqua. È un siciliano che ha trovato un'asse e si è messo sopra. Dietro, col busto fuori, un altro rema con le braccia. È un sudafricano, uno dei due timonieri della "Nova Scotia", un ragazzo enorme. Ci raggiunge: "Legare, legare insieme due legni. Altrimenti annegare tutti. Fare croce. Mare grosso, ora. Affogare se non unire due legni". Il siciliano scende dal rottame. Siamo nove italiani e un "nemico". Il sudafricano sfila un grosso coltello. Capisce d'averci fatto paura e dice: "Io non volere uccidere. Volere salvare anche voi. Aiutarmi". Ma dove ha preso tanta energia? Si tuffa, riaffiora, passa da uno all'altro, esegue con rapidità l'operazione, annoda le cinghie, riunisce i due rottami a croce. Li lega, si rituffa, riappare, scompare di nuovo, sembra proprio un delfino. Noi, quasi assenti, seguiamo le sue mosse. Alla fine il relitto tiene il mare con maggior stabilità. Il giovane timoniere sudafricano sorride contento.

La notte e tante stelle sull'oceano. Alcuni zatteroni, all'orizzonte, illuminati dalle torce a sfregamento testimoniano che altri, con noi, stanno lottando contro il tempo, contro la morte, contro il freddo, contro la voglia di finirla. Di notte si tace. Soltanto il ritmo dei nostri denti che battono per il freddo. Uno dice di avere bisogno di riposare. Lo issiamo sul relitto ma un'onda, poco dopo, se lo porta via e non grida nemmeno. Più tardi un altro chiede di salire. Si terrà stretto, dice. Resisterà. Se restasse in acqua, dice, si lascerebbe andare tra poco.

Resta sul relitto forse mezz'ora: un'onda arriva, lunghissima e lo risucchia. Siamo rimasti di nuovo in otto. Com'è interminabile la notte. Le luci delle zattere si fanno sempre più piccole. Molti altri relitti sono scomparsi, portati via dalle onde coi loro carichi di superstiti.

È ancora l'alba. Il sudafricano vuole ospitarci a casa sua, quando sbarcheremo. I tedeschi hanno promesso di salvarci ma lui dice che sono più in pericolo di noi. Verranno i portoghesi? Le nostre gambe si sono fatte pesanti, le dita non

hanno più la forza di sorreggerci. Ogni tanto qualcuno perde i sensi. Pronto, il sudafricano si tuffa e lo recupera. Siamo in acqua da ventiquattrore, quando si ha sete ci si butta per un attimo. Un sorso salato. Siamo in otto, ma prima di mezzogiorno ne mancheranno altri due. Sono impazziti: gridano, ci prendono a pugni, ci mordono. Vogliono essere salvati, vogliono ucciderci perché non li salviamo, “perché li vogliamo far morire”. Uno alla volta si staccano dal relitto. “Vai a salvarli” urliamo al sudafricano, ma lui scuote la testa. “Lasciare morire. Meglio morire subito”. Due uomini se ne vanno nell’oceano. Chi erano? Siamo rimasti in sei. Mi domando se sarò io la prossima vittima di questa estenuante attesa. Ci guardiamo battendo sempre i denti. E ognuno incomincia a raccontare la propria vita, a far conoscere agli altri cinque i propri figli, la propria moglie, il proprio paese. Gelo in acqua, caldo tremendo sul capo. Il sole di mezzogiorno, il sole d’Africa picchia sulla testa. Ogni tanto, un tuffo. Sotto le membra rattrappite dal freddo.

I pesciolini maledetti. Migliaia, milioni di pesciolini, sotto di noi, come spilli. Si attaccano alla pelle, succhiano. In tutto il corpo un tremendo, insopportabile prurito. E poi le meduse. Arrivano con le loro lunghe code che si avvinghiano alle gambe. Il coltello del sudafricano lavora, per ore, attorno alle nostre gambe: dove si è fermato il braccio della medusa rimane un segno bluastro che dà bruciore. Poi le meduse se ne vanno.

Siamo stati dimenticati dal mondo. Due miliardi di uomini, mormora il sudafricano, non sanno salvare sei naufraghi. Il “nemico” ci spiega perché, il giorno prima, non eravamo stati uccisi dai pescicani: “Voi coperti di nafta. Non cibo prelibato”. E ride vedendoci, per un momento, distratti.

Quando è sera per la seconda volta uno dice che dobbiamo morire tutti insieme come fratelli. “Lasciamo il legno, abbracciamoci e che sia finita. Perché ritardare la morte? Perché resistere inutilmente?”. Ma il sudafricano grida: “A destra, una nave!” è un cacciatorpediniere inglese. Siamo salvi. Salvi. Urliamo. Il sudafricano mi strappa una manica del pigiama, la agita. La nave è vicinissima: ai parapetti si vedono allineati i marinai. Ecco, ora la nave è ferma. Ci caricherà,

penso. I marinai ci indicano fra di loro... Le eliche, vorticando, fanno quasi capovolgere il relitto. Siamo per affondare. Chiudo gli occhi e mi aggrappo con tutte le forze. Quando li riapro, la nave è lontana. Non si sono fermati, hanno proseguito la corsa verso un porto sicuro. Ci hanno lasciati ancora soli in mezzo al mare. Nell'aria si perdono gli ultimi, tremendi insulti del sudafricano.

“Adesso muoio. Me ne vado; non ce la faccio più. Sono sicuro di andare in paradiso. Se tornate in Italia salutate i miei figli, ma non dite che ho sofferto così tanto.” È il bolognese, quello che, ieri sera, voleva che morissimo tutti insieme. Calmo, quasi staccato ormai ci parla di un viaggio che compirà da solo. “Ora mi stacco”. Resisterà invece tutta la notte. All'alba, si lascerà andare dopo averci salutati tutti, uno per uno, tranquillamente.

È la seconda notte in acqua. Nessuna luce, ora, all'orizzonte. Dove sono le zattere? Dove sono gli altri? Tutti morti? Tutti salvi? Dove siamo noi? Lontani, vicini alla costa? Perché resistiamo? Perché continuiamo a rimanere aggrappati a queste due assi?

“Questa è la nostra croce”. Aveva detto il bolognese. “Moriamo come Gesù”. E parlava del paradiso guardando le assi incrociate del relitto. Cerco di non pensare a nulla. Alle prime luci della terza alba, quando il bolognese si stacca dal relitto va verso la morte quasi sorridendo, ci accorgiamo che un altro, veneto, credo, si è abbandonato con il capo contro il legno. Il siciliano lo scuote: “Svegliati. Non è il posto più adatto per dormire. Ehi!”. L'altro non risponde. Il sudafricano si avvicina, lo guarda, gli apre le palpebre. “Morto” dice.

Siamo rimasti in quattro. Il morto ha le dita incastrate nel legno. Occorre staccarlo ma non si riesce. Ci sforziamo ma le dita resistono: si sono inserite nella spaccatura dell'asse, si sono gonfiate. “Voltatevi” grida il sudafricano, ma i nostri occhi guardano quelle dita bianche e stecchite. A un tratto luccica il coltello del sudafricano. Uno, due, tre, quattro colpi. Il morto si stacca, affonda.

Gli inglesi ci rivolevano

A mezzogiorno mi sono confessato. I miei compagni, il siciliano, un genovese e il sudafricano, non parlano. Si sentono sempre i denti battere. C'è un silenzio tremendo. Siamo ormai rassegnati. Mi sono confessato. I miei tre compagni hanno ascoltato, o forse non hanno ascoltato, le mie confessioni.

Ci guardiamo con compassione; nessuno ha però il coraggio di proporre per primo quello che ognuno ha nella mente. Lasciarci morire. Alle sette del mattino avevamo visto un' aereo e il fumo di una nave, ma entrambi erano scomparsi subito. Bisognava proprio lasciarci morire.

Il sole è ancora a picco sulle nostre teste, dev'essere già passato mezzogiorno. Che cosa aspettiamo? Perché aspettiamo?

"Avion! Avion! Avion!" urla il sudafricano. Ma dove li sente o li vede questi aerei? È impazzito anche lui. Lo guardiamo e gli mostriamo i denti. "Denti! Denti! Denti!". Gli vogliamo far capire che il rumore che sente è quello dei nostri denti che battono.

Una sagoma nera appare a un centinaio di metri di distanza. È una nave che si dirige verso di noi. E allora tutti e quattro ci buttiamo, impazziti, sopra il relitto a croce. Rimaniamo miracolosamente in bilico. Urliamo, piangiamo, ci abbracciamo. Ma dove erano nascoste le forze che ci sorreggono ora? La nave è vicina: cala una lancia. Siamo salvi. Ho baciato fino a svenire la barba di un marinaio portoghese che mi sollevava per le ascelle. Gonfio d'acqua, sfibrato, sento, infine, il duro legno della tolda della nave. Non so pensare a nulla. Qualcuno mi fa bere mezzo litro di grappa. Quando mi sveglio, forse dieci ore dopo, c'è sulla mia testa quella del capitano: "Gli inglesi volevano che vi consegnassi a loro. Ho risposto che il pescatore sono io e che i pesci li porto a casa mia".

Siamo gli ultimi quattro dei centodiciannove italiani e diciannove sudafricani salvati dalla nave portoghese *Afonso de Albuquerque* che da due giorni ci stava cercando a 162 miglia dalla costa.

Lorenzo Bucci

Dalla rivista Selezione del Reader's Digest del settembre 1965 un altro reportage sulla tragedia della Nova Scotia.

TRAGEDIA SULL'OCEANO

L'affondamento della nave da carico e passeggeri Nova Scotia, nel 1942, superò in orrore tutte le tragedie del mare. Silurata da un sommergibile tedesco nell'Oceano Indiano a sudovest del Madagascar, la nave stracarica affondò prima che potesse esser messa in mare una sola lancia di salvataggio. Centinaia di prigionieri di guerra italiani, di truppe sudafricane e d'uomini di equipaggio inglesi si dibatterono tra le onde, facile preda dei pescicani che infestano quelle acque. La censura di guerra ha tenuto finora segreti i particolari di questa atroce sciagura.

Il 17 settembre 1942 il sommergibile tedesco U-177 partì da Kiel per una missione che sarebbe risultata fatale. Lo comandava il Kapitanleutnant Robert Gysae, di 31 anni, noto come un ufficiale freddo, implacabile, ligio al dovere. Il suo compito era di doppiare il Capo di Buona Speranza, infliggendo durante la rotta quanti più danni poteva, e quindi attaccare il naviglio alleato nelle acque dell'Oceano Indiano fino allora sicure. La mattina del 28 novembre l'U-177 era in agguato al largo di Durban, l'attivo porto della costa orientale sudafricana che serviva ai rifornimenti alleati. Poco dopo il levar del sole Gysae scorse un puntolino all'orizzonte: un mercantile che procedeva verso il sommergibile senza sospettare di nulla. Quest'ultimo, un'unità che dislocava 1600 tonnellate, s'immerse e attese.

Quindici giorni prima, mentre l'U-177 stava doppiando il Capo di Buona Speranza, il vecchio mercantile *Nova Scotia* era alla fonda nella rada di Massaua, in Eritrea, 5000 miglia più a nord. Costruita nel 1926 per la linea Liverpool – Halifax, questa nave di 6796 tonnellate era stata assegnata dal Ministero dei Trasporti di Guerra della Gran Bretagna alle rotte dell'Africa

Orientale. Trasportava a Suez truppe del Sud Africa per la campagna dell'Africa Settentrionale: nel viaggio di ritorno imbarcava prigionieri di guerra italiani destinati ad ovviare alla penuria di manodopera nel Sud Africa.

Dopo una dozzina di viaggi senza incidenti e senza che fosse stata notata l'attività di sommergibili nella zona, le precauzioni erano poche. La *Nova Scotia* non viaggiava in convoglio e non aveva protezione aerea o navale. Disponeva soltanto di cannoni da quattro pollici a poppa e di due pezzi antiaerei sul ponte.

IL 14 novembre la *Nova Scotia* salpò da Massaua gremita di prigionieri di guerra italiani e di internati civili il cui numero è stato variamente valutato tra 780 e 1000. Nei 13 giorni di navigazione fino all'Oceano Indiano e attraverso il Canale di Mozambico non accadde nulla di particolare. Il sabato mattina 28 novembre la nave era di nuovo in pieno oceano. Il mare era calmo, il cielo sereno. Le lancette dell'orologio di bordo erano vicine alle 9.12. l'incursore tedesco era pronto. Alle 9.12 in punto la *Nova Scotia* giunse a 300 metri dal sommergibile. Gysae dette ordine di lanciare i tre siluri di prua.

A fondo in sei minuti

D'improvviso, in rapida sequenza, tre violente esplosioni scossero il mercantile. La *Nova Scotia* ondeggiò paurosamente poi s'inclinò sul fianco sinistro. Alcuni serbatoi di nafta presero fuoco, avvolgendo in un mare di fiamme la zona centrale della nave e il ponte. In coperta la confusione era indescrivibile. Centinaia di prigionieri italiani si assiepavano lungo i parapetti senz'averne il coraggio di gettarsi in acqua e ostruendo il passaggio a quelli che volevano farlo. Uomini orribilmente ustionati correvano come impazziti, urlando per il dolore. Assurdamente un uomo si affannava a cercare la sua dentiera che l'esplosione gli aveva fatto saltare dalla bocca.

Un tarchiato e anziano marinaio italiano era seduto contro il parapetto a fumare la pipa quando avvenne l'esplosione. S'alzò e si guardò intorno con calma. Poi prese una cima. Ne legò un capo intorno alla vita e l'altro al parapetto. Aveva

deciso: preferiva una morte rapida. Il cuoco di bordo ebbe la stessa idea: salì in coperta, si guardò intorno e poi rientrò all'interno della nave in fiamme.

Alcuni uomini dell'equipaggio cercarono freneticamente di calare in acqua le tre imbarcazioni di salvataggio di dritta, (quelle sulla sinistra erano state fatte a pezzi dallo scoppio). Una fu infine liberata, ma rovesciò in mare i suoi occupanti quando un paranco si spezzò. La lancia penzolò nel vuoto finché il cavo del paranco all'altro capo fu tagliato e l'imbarcazione piombò in mare riempiendosi subito d'acqua.

All'interno della nave, J. N. Herman, un avvocato che aveva prestato servizio nell'Africa del Nord nell'artiglieria da campo sudafricana, era nella sua cuccetta quando avvenne la prima esplosione. Nella cabina c'erano con lui altri due uomini. Herman corse alla porta sperando di riuscire a salire in coperta. Una fiumana di nafta in fiamme, simile a un torrente di lava, gli veniva incontro ed egli richiuse di colpo la porta. I suoi compagni di cabina riuscirono a sgusciar fuori dal piccolo oblò. Herman, con il giubbotto di salvataggio su una spalla, cercò di seguirli, ma rimase incastrato. Con uno sforzo rientrò nella cabina, mise il giubbotto su una cuccetta lì accanto, quindi s'infilò di nuovo nell'oblò, uscì all'esterno, allungando dentro una mano per afferrare il giubbotto prima di lasciarsi cadere in acqua.

Erano trascorsi cinque minuti e alla *Nova Scotia* rimaneva un solo minuto di vita. Decine di uomini erano ancora accalcati contro il parapetto di poppa. Quando la prua si sollevò negli ultimi secondi di vita della nave, dieci o dodici uomini s'afferrarono all'elica ferma e furono trascinati a fondo nel grande vortice.

Ora il mare deserto era costellato di uomini doloranti e neri di nafta. Per questi miseri relitti umani cominciò allora la lunga tormentosa lotta per la salvezza, una lotta che per la grande maggioranza sarebbe finita con la morte. Una ventina di naufraghi, tra cui il comandante della *Nova Scotia*, capitano Hender, lottavano attorno a quell'ultima imbarcazione piena d'acqua. Un giovane marinaio inglese domandò che probabilità avessero di salvarsi. "Nessuna, temo" rispose il

comandante. Per quanto lo riguarda personalmente, l'ipotesi era giusta. Gravemente ustionato, probabilmente morì poco dopo.

“Fatevi coraggio!”

Allorchè l'U-177 emerse, la *Nova Scotia* era scomparsa. Il comandante Gysae scese dalla torretta sulla coperta del sommergibile per osservare la tragedia di cui era stato l'autore. Il suo compito immediato era d'identificare la nave colata a picco.

Cominciò col parlare in inglese attraverso il megafono. Gli giunsero in risposta grida di “Italia! Italiani!”. Alcuni naufraghi sollevarono il braccio nel saluto fascista. D'improvviso, Gysae si rese conto di quel che aveva fatto: aveva affondato una nave carica di suoi alleati! Profondamente turbato, risolse di prendere a bordo due superstiti – era il massimo che potesse imbarcare sul suo sommergibile – e venne lanciata una cima. Un giovane cameriere di bordo l'afferrò. Fu issato sulla coperta del sommergibile e, qualche minuto dopo, fu seguito da un vecchio marinaio italiano. Dopo qualche mese, sarebbero stati sbarcati sani e salvi nella nuova base dell'U-177 a Bordeaux, in Francia. Prima d'allontanarsi Gysae gridò: “Mi duole moltissimo. Avviserò per radio Berlino e vi saranno inviati soccorsi. Fatevi coraggio!”.

Sarebbe stato un suicidio per Gysae chiedere immediatamente aiuti. Era a sole poche decine di miglia dalla costa del Sud Africa e aerei nemici sarebbero accorsi a bombardarlo nel giro di pochi minuti. Perciò si diresse al largo per un'ora; poi, contravvenendo ai regolamenti, emerse e chiese per radio a Berlino d'inviare soccorsi ai naufraghi.

Pescicani!

Centinaia di uomini che si dibattevano in mare annegarono nel giro di pochi minuti. Altri lottarono finché persero le forze. Altri ancora furono soffocati dalla

viscida nafta. Alla fine della prima ora l'acme dell'orrore era superato. In seguito la morte avrebbe scelto le sue vittime con maggior cura e, per molti aspetti, la loro fine sarebbe stata ben più atroce.

La speranza di salvezza per i naufraghi che avevano superato quella prima ora stava in un pezzo di legno o in qualsiasi altro rottame cui potessero aggrapparsi. Il sergente Lorenzo Bucci, un italiano piccolo ed emotivo, riuscì a raggiungere un portellone di stiva a cui erano aggrappati altri dieci o dodici italiani. Al cader della notte Bucci e gli altri che erano saliti su quella zattera di fortuna furono testimoni d'un dramma raccapricciante. Ogni tanto un naufrago isolato che nuotava nelle vicinanze alzava improvvisamente le braccia, urlava e scompariva. Poco dopo, una macchia rossa colorava l'acqua. Erano arrivati i pescicani: e ora la morte, nella sua forma più atroce, faceva da padrona. Nemmeno nell'Oceano Indiano, che è una delle zone più infestate dai pescicani, si era mai visto un attacco di squali di quell'entità.

I naufraghi, in acqua, lottavano ferocemente per conquistare un posto sui relitti. Due uomini neri di nafta, un sudafricano ed un siciliano, che si tenevano agalla su un'asse di legno, cercavano d'avvicinarsi all'improvvisata zattera di Bucci, vogando disperatamente con le braccia. Bucci e i suoi compagni fecero capire chiaramente che non volevano altri con loro: erano già in condizioni quanto mai precarie. Il sudafricano tirò fuori un coltello. "Non voglio ammazzarvi" disse. "Al contrario, cerco di salvarvi. E' più facile che ci salviamo, se stiamo uniti". L'ostilità si dileguò. Il sudafricano si tolse la cintura e legò il suo asse di legno al portellone di stiva.

I nuovi arrivati spiegarono come mai fossero fuggiti ai pescicani. "Con tutta questa nafta addosso dobbiamo essere ben poco appetitosi" disse il sudafricano. Ogni tanto uno degli uomini allentava la presa e veniva trascinato via dalle onde. Il sudafricano, ch'era un forte nuotatore, lo riportava in salvo. Durante la lunga notte un italiano esausto chiese agli altri il permesso di salire sull'asse di legno per riposarsi. Non ci furono obiezioni. Un'ondata spazzò

l'asse e quel naufrago scomparve. Un altro prese il suo posto. Mezz'ora dopo, un'altra ondata spazzò l'asse di legno e anche il secondo scomparve.

“Buongiorno..”

James Latham, nostromo della *Nova Scotia*, si era gettato in mare subito dopo l'esplosione. Una scaletta di legno galleggiava nelle vicinanze. Latham vi salì, si tolse la cintura, legò con questa i ginocchi alla scaletta stessa e vi si sdraiò sopra, infilando le braccia tra un piolo e l'altro al disopra della testa. Col passare delle ore si addormentò e svegliandosi si trovò a fissare il cielo stellato. Avvertendo un movimento sotto di sé, guardò attraverso i pioli della scaletta e vide la sagoma fosforescente d'un pescecane che lo seguiva. Poi lo squalo scomparve e Latham si riappisolò.

Spuntata l'alba, cominciò a vogare con le mani senza saper bene perché o dove. A un certo punto passò vicino a un relitto su cui erano sei italiani e un suo amico, John Halligan, un dispensiere. Latham sollevò il capo, lo chinò leggermente e pronunciò un cortese buongiorno come se salutasse un conoscente che in una bella giornata passeggiasse su ponte di coperta. A dispetto delle circostanze, gli uomini sul relitto non poterono fare a meno di sorridere. Poi Latham si allontanò, vogando.

Le speranze svaniscono

Nonostante le frequenti zuffe che quasi sempre finivano in modo letale, non mancarono gli atti di generosità. Oliviero Freschi, un ex albergatore italiano di Decamerè, in Eritrea, era riuscito a salire su una piccola zattera di fortuna con altri naufraghi. “Eravamo in 28” raccontò poi. “Tutti prigionieri italiani tranne un maggiore inglese. La zattera non poteva portare più di una ventina di persone e minacciava continuamente di ribaltarsi. L'ufficiale inglese capì subito che sarebbe stato il primo a doversene andare e si aggrappò alle travi gridando: “Ho

due bambini, non mandatemi via!”), ci fu qualche mormorio tra i prigionieri, ma nessuno ebbe l’animo di allontanarlo. Si salvò con noi”.

Dopo essersi gettato in mare, Herman, l’avvocato, nuotò fino a un rottame che poteva sostenere a mala pena una persona. A poco a poco la corrente lo spinse verso una grossa zattera di fortuna che, gremita d’italiani, galleggiava a stento. Herman vi salì. “Avrebbero potuto benissimo gettarmi in acqua” disse in seguito. Subito dopo si accostò un altro piccolo rottame con due uomini a bordo, di cui uno orribilmente ustionato. Herman legò il rottame a fianco della grossa zattera e più tardi tirò su quest’ultima l’ustionato.

La domenica, all’imbrunire, le speranze salirono alle stelle sulla zattera di Herman. Fu avvistata una nave all’orizzonte. Mentre mani volenterose, lo sorreggevano per le gambe, Herman, in piedi, si mise a sventolare una camicia, ma non ci fu alcun segno che dalla nave li avessero visti e poco dopo questa scomparve all’orizzonte. Le speranze crollarono. Parecchie volte durante la notte la nave fu avvistata di nuovo, ma ogni volta si allontanò.

Portoghesi in aiuto

Quando a Berlino giunse il dispaccio radio dell’U-117, fu inviata all’ambasciata tedesca a Madrid una richiesta di soccorso con istruzione di trasmetterla all’ambasciata tedesca a Lisbona. Questa doveva informare il governo portoghese – il Portogallo era un Paese neutrale – e chiedergli d’inviare soccorsi da Mozambico, la colonia portoghese dell’Africa Orientale che era la località più vicina al punto in cui era affondata la *Nova Scotia*.

La nave scuola portoghese *Alfonso de Albuquerque*, una fregata di 1400 tonnellate, aveva fatto scalo il giorno prima a Lorenzo Marques, capitale della colonia portoghese. Contava di rimanere in porto un giorno o due soltanto, perciò aveva provveduto a rifornirsi subito e i suoi serbatoi d’acqua e di nafta erano pieni. Questa circostanza si dimostrò d’importanza vitale per i superstiti della *Nova Scotia*.

Alle 21 del sabato, 12 ore dopo il siluramento della *Nova Scotia*, giunse un messaggio nel locale radio della fregata. Il comandante, capitano José Augusto Guerriero De Brito, fu subito mandato a chiamare in un ristorante della città. Nel momento in cui saliva a bordo dell'*Albuquerque* gli fu consegnato un dispaccio: PROCEDETE IMMEDIATAMENTE TUTTA FORZA PER RACCOGLIERE SUPERSTITI NAVE AFFONDATA ORE 9 ODIERNE LATITUDINE 28° 30" S, LONGITUDINE 33° E, 180 MIGLIA A SUD DI LORENZO MARQUES.

Alle 2.30 di domenica l'*Albuquerque* salpò. A causa della corrente il capitano De Brito sapeva che con tutta probabilità avrebbe incontrato i naufraghi molte miglia a sud del punto in cui la *Nova Scotia* era affondata. Alle 6 era nella zona delle ricerche e collocò vedette nei punti strategici della nave. Ma soltanto alle 13.12 fu avvistato il primo naufrago. La voce di un ufficiale sul ponte di comando rimbombò attraverso gli altoparlanti: " Relitto tre miglia a nordest". L'*Albuquerque* vi si diresse a tutta forza, attraverso il mare agitato. Fu calata una biscagliina lungo il fianco della nave, ma quasi tutti i 18 uomini sul relitto erano talmente deboli che bisognò issarli a braccia.

In coperta furono tolti ai naufraghi gli abiti neri di nafta e fu dato loro un bicchierino di *aguardiente*, un rozzo brandy portoghese molto alcolico. Poi i marinai portoghesi li condussero alle docce, fecero loro dei bagnoli agli occhi dolorosamente gonfi e infiammati e praticarono iniezioni ai superstiti il cui polso era molto debole.

Una decisione dolorosa

I rimanenti relitti d'una certa mole erano stati avvistati, ma le vedette avevano scorto anche decine di naufraghi isolati aggrappati ai rottami. De Brito dovette prendere una dolorosissima decisione. Per il momento non si sarebbe curato delle più grosse zattere di fortuna, perché gli uomini che vi stavano sopra erano in condizioni migliori ed era più facile che potessero salvarsi. Bisognava soccorrere per primi quelli che avevano minori probabilità di salvezza. Quindi gli

uomini sulle grosse zattere videro scomparire la nave e credettero d'aver perso ogni speranza.

Entro la sera di domenica l'*Albuquerque* aveva tratto in salvo 122 persone. Il sole tramontò alle 18, e alle 19,30 De Brito fece rientrare per la notte le due imbarcazioni di salvataggio e la sua unica lancia a motore. Ma le ricerche continuarono con i fasci di luce di due grandi proiettori che sciabolavano il mare nell'oscurità. Alla mezzanotte erano stati salvati altri sei superstiti; quindi le ricerche furono sospese per il resto della notte.

Il mattino dopo alle 9.50 fu avvistata di nuovo una delle grosse zattere di fortuna. Quando era stata avvistata il giorno prima aveva a bordo 15 uomini; ora ce n'erano 12. L'*Albuquerque* li trasse in salvo.

A quel punto una vedetta scorse l'ultima grossa zattera di fortuna su cui sventolava una camicia azzurra come una patetica richiesta di soccorso. Allo stesso tempo un'altra vedetta scorse un piccolo rottame su cui si tenevano due esseri umani. Quali salvare per primi? Questa volta, con il mare che s'ingrossava di minuto in minuto, De Brito si disse che l'*Albuquerque* doveva pensare prima ai naufraghi che erano in numero maggiore e raccolse i 17 uomini a bordo della grossa zattera.

Alle 13.20 i due superstiti sul piccolo rottame, un italiano ed un inglese, furono avvistati di nuovo. Quando qualche ora prima l'*Albuquerque* si era allontanato da loro per andare a raccogliere gli uomini della grossa zattera, l'italiano s'era perso d'animo e si era gettato in mare. L'inglese gli era andato dietro e l'aveva riportato sul rottame.

A bordo della nave che li aveva soccorsi l'italiano ringraziò con grandi effusioni il suo salvatore, ma questi rispose freddamente: "In acqua eravamo due esseri umani che lottavano per sopravvivere. Ora io sono di nuovo un inglese e voi un italiano, cioè nemici". E con questo volse le spalle e si allontanò.

Il capitano De Brito dovette prendere un'altra ardua decisione alle 16 di quel giorno. S'avvicinava una violenta burrasca e la speranza di salvare qualche altro naufrago sembrava molto vaga. Inoltre egli aveva la responsabilità di far

ricoverare in ospedale al più presto possibile alcune decine di persone in gravi condizioni. Con 183 superstiti a bordo, si diresse in porto. Alle 10 del martedì l'*Albuquerque* arrivò a Lorenzo Marques. Molti dei naufraghi si erano abbastanza ristabiliti per poter scendere a terra con le proprie gambe, ma alcune decine dovettero essere trasportati in barella. Per parecchie settimane il mare continuò a gettare sulle spiagge vicino a Durban i cadaveri delle vittime.

Epilogo

I 14 superstiti dell'equipaggio della *Nova Scotia*, che contava 114 uomini, erano liberi di partire non appena fossero stati in condizione di viaggiare e non fecero altro che prendere il treno per Durban. Ma i sudafricani, come belligeranti erano soggetti all'internamento. Naturalmente tutti volevano fuggire e i portoghesi non li ostacolarono granché. I fuggitivi si fecero portare in tassi alla vicina frontiera del Transvaal e la varcarono tranquillamente, riconquistando la libertà.

Circondati da territorio nemico, gl'italiani non avevano dove andare. Con il piccolo sussidio che ricevevano dal governo italiano, si stabilirono nella città, dove conducevano una vita piacevole, facendo qualche lavoro per arrotondare il bilancio. Per quasi tutti, il ritorno in Patria ebbe inizio soltanto nel 1946: parecchi erano stati dati per morti dalle mogli e dai parenti. Alcuni, soddisfatti della vita che conducevano nella colonia, rimasero a Lorenzo Marques e vi sono tuttora.

Il comandante dell'*Albuquerque*, capitano De Brito, ora vice-ammiraglio a riposo, vive a Lisbona. Il Kapitanleutnant Gysae adesso è capitano e fa parte del personale navale addetto al Ministero della Difesa della Germania Occidentale a Bonn.

L'*Albuquerque*, la nave soccorritrice, ha avuto un triste destino. Trovata a sostenere un combattimento senza speranza contro alcune motosiluranti, fu affondata dal suo stesso equipaggio al largo di Goa nel dicembre del 1961, quando l'India attaccò quella colonia portoghese.

Dott. Ing. Vitale MOFFA

A "LA MIA GUERRA"

ROMA

10 marzo 1990

Il 28 novembre 1942, all'uscita del Canale del Mozambico, venne affondata, da un sottomarino tedesco la nave ausiliaria "Nova Scotia", che trasportava militari sud africani, di rientro dal Nord Africa e settecentosessantotto italiani, con la qualifica di prigionieri civili, raccolti in più retate fatte in Eritrea, con lo scopo di sfollare la città dell'Asmara e procurare mano d'opera nelle colonie inglesi della Rhodesia.

Degli italiani, circa trecento erano marittimi di navi affondate nel porto di Massaua ed il rimanente cittadini italiani residenti in A. O. I. per lavoro privato e per lo Stato.

I superstiti italiani salvati dal naufragio furono 122, di cui 119 raccolti dalla nave scuola portoghese "Alfonso de Albuquerque" di stanza a Lorenzo Marques, ora Maputo, due raccolti dal sottomarino tedesco ed uno che, stremato di forze, fu raccolto, dopo una settimana sulla spiaggia del Natal.

Fu una grande perdita perché con l'affondamento perirono circa 200 italiani laureati: medici, ingegneri, architetti e dottori vari, che in A. O. i: si erano trasferiti per esercitare la propria professione.

Il sottoscritto infatti, era stato assunto dalla Italstrade ed addetto ai lavori del tronco Dussìè-Assab.

Appena a terra, ancora sotto l'impressionante spettacolo, penso di fermare, con questo racconto, le immagini della tragedia che distrusse tante vite; tragedia che poteva essere evitata con qualche segnale della Croce Rossa.

Questo racconto fu pubblicato sul 1° numero della rivista "AZZURRO", che viene stampata in Sud Africa nella doppia lingua.

Credo di poter dare, con l'invio di una copia, il suo contributo, onorando così la memoria di tante vite distrutte.

Firmato: Vitale Moffa

Dalla documentazione conservata nel Fondo Rai – La mia guerra, fasc. 4266

La tragedia della “Nova Scotia” nel racconto di un sopravvissuto Di Vitale Moffa

La seconda guerra mondiale. Per alcuni fu subito un tragico errore. Per molti soltanto una generosa illusione, nella convinzione di servire la Patria. Comunque, una serie di pagine dolorose legate insieme dal filo del destino. Un destino beffardo e crudele, come nel caso della “Nova Scotia”. Il comandante del sommergibile tedesco, che prima saluta sul ponte la nave che affonda, fiero del suo successo, e pochi attimi dopo si dispera perché realizza di aver condannato al naufragio degli alleati prigionieri; è emblematico di come la volontà e l'eroismo degli uomini siano poca cosa contro i tiri della sorte.

Presentiamo questo documento di un sopravvissuto come testimonianza di vicende che non si possono e non si devono dimenticare. L'abbiamo di proposito voluto lasciare così com'è stato scritto allora: con i suoi anacronismi e, forse, anche con un pizzico di retorica d'altri tempi, ma traboccante della bellezza di sentimenti puri e sinceri a confronto con una prova delle più dure.

Di mese in mese, vivendo con il sussidio che ci arriva da qualche parte, ma che nessuno vuole legalizzare per paura di un domani difficile, con le nostre preoccupazioni diarie, siamo arrivati in attivamente alla prima decade di novembre.

Quello che più ci impressiona e più ci preoccupa sono le retate, di cui noi civili siamo stati finora immuni. Da qualche giorno, infatti, si parla di una retata

generale. Gli alleati hanno bisogno di evacuare gente dall'Eritrea per alleggerire la sorveglianza e per far posto ai loro evacuati dall'Egitto.

Approfittando di navi che rientrano scariche dal nord Africa, dove hanno depositato il loro carico prezioso di uomini e materiale, viene organizzato lo sfollamento. Si raccolgono uomini dappertutto; per strada, in casa, di notte, in qualsiasi ora del giorno. Quello che a loro interessa è liberare la città di persone a loro inutili.

I camions carichi vengono indirizzati ai campi di concentramento ed all'ora dei pasti ci si trasferisce da un campo all'altro. Si dorme dove capita, naturalmente, per terra con la testa sulla valigia. Sballottati dappertutto, si arriva al campo di raccolta di Decamerè. Lì si ha l'impressione che siamo degli indesiderabili; nessuno, infatti, ci vuole ricevere. Dietro le nostre proteste e dopo esserci abbrustoliti all'ultimo sole eritreo, ci fanno entrare in un capannone, dove, ancora protestando, ci danno qualcosa da mettere finalmente in bocca. Dovrebbe essere una zuppa di carne, ma di carne non c'è nemmeno l'ombra.

Nel campo eritreo c'è un gran daffare per catalogarci: si diventa un numero. Per pochi giorni siamo ospiti del campo, quanto basta per non poterci organizzare come i nostri che ci hanno preceduti. Giungono altri e ciò serve per rompere la monotonia di quei giorni.

Operai e professionisti vivono la loro vita in comune e questo fatto porta qualcuno alla conclusione che siamo tutti uguali. Qualcuno tende a dimostrare la propria superiorità. Hanno però ragione i primi; infatti, non si fa distinzione di casta e di credo e la vita è uguale per tutti.

Nei giorni 14 e 15 di novembre si capisce che la partenza è prossima. Movimento insolito, chiamate per fotografie e per dare le proprie generalità. Molti sono con nome falso, sperando in una possibilità di salvarsi dal peggio. E' inutile, non sanno quello che li aspetta e potranno diventare dispersi. Il 16 mattina si parte da Decamerè. Siamo collocati su camions e su ognuno vengono fatte salire quattro sentinelle armate. Siamo ben guardati e non resta altro che chiudersi in se stessi e pensare ai propri familiari, alla propria attività

che resta sospesa, alla nuova avventura che ci aspetta. Rivedremo di nuovo l'Eritrea? Torneremo o ci perderemo per strada?

In mezzo a questo turbinio di idee, i camions rombano sotto il sole sulla strada Decamerè-Massaua. Nel mentre si gira un film; la pellicola rimarrà nella storia, alcuni di noi la potremo vedere, altri non la vedranno. Da lontano saremo una folla che si sposta, gli alleati diranno quello che vogliono, perché per loro siamo solo dei numeri, tanti capi da trasportare, secondo loro, in Rhodesia.

A Massaua ci si unisce al gruppo che arriva da Asmara e a quello prelevato sul posto. Ci contano: uno, due, tre, ...cento, ...duecento, ...settecentosessantotto. Qualcuno arriva in ritardo per riempire qualche posto vuoto.

Movimento insolito, pare che uno si sia buttato in mare, pensando forse ad una disperata fuga. E' ripescato e viene messo in gabbia, forse morirà lì chiuso, forse si salverà, nessuno sa niente, perché da questo momento quello che ad ognuno interessa è il proprio io.

Le idee si affollano nella mente di ognuno, si accavallano in una danza fantastica. L'ultimo pensiero, però, è per quel lembo di terra Eritrea che era nostro fino a qualche anno fa e che ora si allontana con tutti i nostri ricordi, i nostri sudori.

Massaua, che con la sua banchina brulicante di gente e zeppa di viveri ci aveva accolti festosamente qualche anno addietro, adesso è muta e forse, anche lei come noi, pensa al suo triste destino.

Massaua..., tu che come vedetta ci venisti incontro al nostro arrivo, tu che avevi dietro di te una terra piena di braccia italiane in lavoro continuo, ti dobbiamo lasciare, ci portano via e nessuno sa se un giorno ritornerà.

Terra d'Africa...Nostra Africa..., quanti ricordi e quanti sudori... Ti salutiamo tutti, andiamo via, ma il nostro cuore è con te.

Sulla “Nova Scotia”

Sulla “Nova Scotia” ci si sistema subito, i nostri bagagli sono pochi, qualcuno non ne ha, è a torso nudo e va cercando qualche camicia da amici, perché, preso sul lavoro, non ha potuto recarsi a casa per fornirsi di un po' di roba personale. Uno sguardo alla nave per la presentazione. E' una nave pista di 16 mila tonnellate, la cui vernice grigia di guerra nasconde l'età. A poppa c'è il solito cannone con il solito guardiano che la nostra fantasia chiama “Capitan Cocoricò”.

Eppure, in tanta desolazione, queste cose ci divertono.

Siamo stivati ed il nostro giaciglio è sotto il tavolo; qualcuno ha trovato il deposito delle amache marinare e se ne impadronisce perché pensa che potrà dormire meglio. L'illusione dura pochissimo, perché, scoperto, è costretto a restituire tutto. Qualcuno lavora in cucina, si adatta a fare il cameriere, il fornaio, o l'attendente di qualche ufficiale. Unico scopo è di poter trovare qualcosa da mangiare nei rifiuti delle pietanze. Il nostro rancio sa solo di grasso, carote, patate, patate e carote lessate.

Ci presentiamo. Siamo noi: un duecento laureati, un quattrocento marittimi scampati alla furia della guerra che affondò le navi a Massaua, professionisti, commercianti e operai.

Di sera ci si proibisce di fumare in coperta e nella stiva non si può per via della respirazione che diventa difficoltosa. Ci guida un capitano rhodesiano che è sempre ubriaco, mentre a nostro contatto diretto sta un tenente, anch'egli rhodesiano, ex impiegato di banca, che forse da borghese passava la vita a riempire moduli ed ora, con una grandissima responsabilità, è diventato facilmente irritabile.

Sulla nave, oltre a noi, si trovano circa trecento soldati sudafricani che, mezzo fracassati dalla guerra del deserto, se ne ritornano a casa per riposare un po'. Nei loro occhi vi è un po' di amarezza in conseguenza delle ultime vittoriose

giornate del nostro schieramento, in avanzata continua. Il resto è equipaggio. In tutto, siamo circa millecentosettanta uomini.

A bordo vi sono alcune donne, mogli di ufficiali, e tra esse una di discendenza italiana, nata a Durban e moglie di un ufficiale sudafricano, morto all'Asmara. Ritorna a casa con una bambina di 10 anni circa, dopo aver sofferto ed aver ottenuto con chi sa quali sforzi il suo premio.

La vita a bordo non si può dire sia monotona. Vi è qualche imprevisto, cosa questa che mantiene attenti. A turno facciamo il servizio di pulizia e la nostra maggiore attenzione va al pavimento, che la notte ci serve da giaciglio. Alle nove del mattino, fatta la pulizia, c'è la conta. Tutti in fila in coperta con il nostro salvagente, amico inseparabile, compagno caro nella nostra avventura. Quando non è sulle spalle, ci serve da sedile...

Ci conforta il fatto che le cose in Africa vanno discretamente e molti sognano fermamente il loro ritorno in Africa. Qualcuno pensa ancora alla vendetta che farà su colui che lo ha denunciato e si ascoltano le notizie "Radio Fante", che di tanto in tanto giungono anche a noi, non si sa per quale strada.

I nostri carcerieri, che sanno la nostra nazionalità, ci invitano a cantare. Forse nella loro mente pensano che noi, italiani, dobbiamo essere per forza tenori o baritoni. Alla meno peggio si imbastisce un coro. Cominciano pochi e con timidezza... Si canta. Si capisce dalle prime note che è il "Coro dei Lombardi". Tutti lo conoscono e danno il loro contributo. Loro sono contenti e noi sfoghiamo il nostro sconforto con quel canto. Credo che nessuno di noi lo abbia mai cantato prima con tanto sentimento come in quel momento. Quel canto, che a scuola ci diceva poco o nulla, in quel momento assume un ruolo importantissimo per la nostra esistenza, e da noi è apprezzato in tutta la sua monumentalità. Credono forse di udire "O sole mio" o qualcosa d'altro? Stanno udendo un inno vibrante di italianità e lo devono applaudire.

Durante il giorno vi è un gran da fare per le vaccinazioni, che il tempo ristretto ha impedito di fare prima della partenza. Trasferimento da una stiva all'altra e questa volta non per numero, ma per nome: questo ci dà un po' di personalità.

Nuovi amici di stiva e di tavolo. Si ritrova qualche amico vecchio, lasciato qualche giorno prima. Nuova sistemazione. Le giornate si susseguono con calma mentre la nave segue il suo corso a zig-zag. Qualcuno legge, qualcuno gioca, i più giovani vanno in cerca di mangiare e si accontentano di sbucciare patate e carote per mettere in bocca qualche carota cruda.

Giorno dietro giorno, usciamo dal canale del Mozambico. Siamo al 27 sera. Movimento insolito, qualche nave vedetta passa e fa segnali. Contrariamente al solito, siamo chiamati in coperta per esercitazioni di salvataggio.

Il timore di una tragedia appare evidente sul viso di tutti. Si prevede qualche disgrazia. Ci si innervosisce e nessuno parla perché preferisce chiudersi nel suo guscio. Si immagina e si riflette. La notte non si dorme tranquilli. La stanchezza prende gli incoscienti, i timorosi preferiscono prendere l'umidità in coperta, e qualche goccia d'acqua.

Sono le 9 del mattino del 28 novembre. Rivista a bordo sotto un po' di sole che ha spazzato le nuvole e la pioggia. La preoccupazione affiora sul viso degli ufficiali che ci accompagnano; noi siamo più tranquilli perché ci troviamo in coperta ed un tuffo è più facile farlo. Il silenzio e l'immobilità generale sembra che annunzino la tragedia.

Il naufragio

28 novembre – ore 9, 45. Due colpi, uno dopo l'altro, scuotono la nave. Dal fumaiolo escono fiamme miste a vapori. La nave è stata colpita in pieno nella sala macchine. Nessun panico: ognuno è consapevole di ciò che deve fare; responsabile solo delle proprie azioni, agisce indipendente dagli altri; i più paurosi si buttano in mare. La nave intanto si inclina e le fiamme l'avvolgono da prua a poppa. Non c'è più tempo da perdere. I nostri bravi marinai intanto si prodigano, diretti da qualche comandante italiano, a tagliare i cavi delle quattro scialuppe disponibili, che cascano in mare e si schiantano sulle acque; le carrucole non funzionano perché arrugginite.

E' la volta delle zattere, che vengono gettate in mare una ad una. Ognuno, in balia di sé stesso, cerca la via migliore.

Siamo già in molti in acqua, altri sono attaccati ai parapetti in ferro, indecisi se buttarsi o no. Chi può prevedere la strada più sicura? La nave continua a galleggiare, pur ferita nel fianco, o affonda? I naufraghi saranno raccolti o verranno travolti dalle onde?

Pochi istanti ancora ed un sottomarino tedesco affiora alla superficie. Ne esce un giovane ufficiale con barba fluente, ne deve essere il comandante. Altri ufficiali lo seguono e si dispongono in fila per rendere gli onori militari alla nave che affonda.

Qualche istante, una prua e nulla più.

In mezzo ad una macchia d'olio, alcuni stretti alle zattere, altri nuotando, hanno davanti agli occhi la visione degli amici che, inebetiti, privi di qualsiasi iniziativa, sono rimasti stretti stretti alle barre della nave, rifiutando di gettarsi in acqua. Per loro la tragedia si è già conclusa; ed il loro libro già si è chiuso per sempre. Per gli altri, in mare, si apre un nuovo capitolo.

Dopo una momentanea sistemazione si grida, con una voce sola: "SIAMO ITALIANI". Il comandante del sottomarino si mette le mani in testa e ci incoraggia a stare calmi. Due naufraghi sono raccolti a bordo. Nessuno ha saputo più niente di loro. Si saranno salvato o saranno affondati?

Mentre il sottomarino si allontana, portando con sé l'ultima nostra speranza, ci preoccupiamo di acquistare un po' di calma in mezzo a quella tragedia. L'olio intanto ci avvolge tutti con una patina spessa e sembra quasi, costringendoci a tenere le palpebre chiuse, che ci voglia impedire di vedere la tragedia. Ma la tragedia, con tutta la sua forza, è lì che si fa sentire con le grida disperate di aiuto.

Grappoli umani, aggrappati a piccole zattere o relitti, galleggiano senza speranza su un mare che di ora in ora diventa più agitato.

Qualche ardito nuotatore si spinge da una zattera all'altra per trovare un posto migliore, e non si accorge che spreca energie che forse gli possono essere di

immensa utilità dosandole opportunamente. Qualcuno invece se ne sta calmo all'orlo di una zattera, chiedendo solo un po' di corda, a cui si aggrappa, galleggiando. Intanto la morte continua a raccogliere le sue vittime. Mesi di campo di concentramento, stato febbrile provocato dalle iniezioni e dalle vaccinazioni fatte pochi giorni prima, denutrizione e preoccupazioni sentimentali aiutano la strage. Ogni morto è un posto vuoto, un salvagente in più da disporre. Qualche imprecazione, qualche preghiera, una litigata e poi il silenzio. Qualche parola ci fa capire che siamo vicini ad una persona conosciuta, che al momento si presenta ai nostri occhi, tenuti aperti con due dita, in un ammasso di olio.

Il numero si assottiglia sempre e tutti pensano che dovrà anche arrivare la propria ora.

Un apparecchio sorvola la zona della tragedia, ma poi segue il proprio cammino. Dopo si saprà che era un apparecchio della linea Durban – Madagascar.

Quantunque la stagione sia ottima, il mare mosso e la temperatura bassa, dovuta al vento costante del sud, ci fanno sentire un po' di freddo. Si stabilisce un po' di calma e a mano a mano che ci adattiamo al nostro stato si avvicina la notte. La preoccupazione di salvarci la pelle non ci fa pensare alla solitudine e all'abbandono, perché il soccorso deve arrivare. Siamo a 40 miglia da Durban e la nave sarebbe dovuta arrivare nel pomeriggio.

La notte si dilegua alle prime luci dell'alba. La patina oleosa che avvolge i nostri corpi ci difende dall'attacco dei pescicani, che si nutrono dei cadaveri che ci circondano. Sono dei nostri compagni meno fortunati di noi. Un altro giorno si presenta con una nuova speranza, ma intanto le fila continuano ad assottigliarsi. La strage, intensa sul principio, ora va diminuendo, attaccando i meno forti di spirito. Prima uno... poi l'altro..., poi toccherà anche a me... In questa incertezza si vive aspettando quello che ci porta il minuto successivo.

La morte di un amico non ci impressiona più. In tali momenti ciascuno vive gli ultimi istanti di un condannato a morte. Sicuri di morire, con la mente vuota, ci si

astiene da qualsiasi considerazione. Abituati a veder morire persone al nostro lato, siamo diventati insensibili.

Il vento e le correnti spingono i nostri relitti da tutte le parti, sparpagliandoci; la solitudine aumenta e la speranza va perdendosi.

Verso sera qualcosa appare all'orizzonte. Sarà la nave della salvezza?... Tutti cominciano a gridare, dopo aver spalancato gli occhi incollati dall'olio; si spera che il nostro grido giunga alla nave. Saranno miglia che ci separano, ma la speranza ce la fa vedere più vicina, quasi a toccarla con le mani.

La seconda notte si avvicina, la nave si va illuminando, sembra un castello incantato. Una roccaforte in mezzo al mare, la roccaforte a cui si aggrappa il nostro desiderio di salvezza. Nessuno riposa: la tensione aumenta con il tempo. Momenti di scoraggiamento e di speranza si alternano, perché la nave si avvicina e si allontana frequentemente.

Sarà forse la speranza della salvezza a risvegliare in noi l'amore per la vita?

Il mare diventa cattivo, le onde spazzano la zattera, buttandoci in mare, ma poi tutti, raccogliendo quel filo di forze che ancora ci rimane, ci spingiamo disperatamente di nuovo verso il relitto.

In questo alternarsi di momenti tragici mi addormento, mi assopisco, forse per le fatiche e sogno. Un'altra onda mi ributta in mare, svegliandomi. Risalgo e racconto. – all'unico compagno della zattera – che avevo trovato un amico in bicicletta che, pedalando disperatamente sul mare, mi invitava a mangiare un piatto di spaghetti ad una trattoria che si vedeva da lontano. Il mio collega ha fame come me e mi invita a riprendere le trattative con il mio amico. Non so e non ho mai capito se il suo era il ragionamento di una persona convinta. Forse sono già i segni di squilibrio mentale, forse sono i preludi della morte?

La nave si fa più vicina e si riallontana di nuovo. L'approssimarsi suggerisce di gettarci in acqua, ma il buon senso ce lo vieta, ed è bene, perché qualcuno che precedentemente l'aveva fatto non è arrivato a destinazione: stremato dalla fatica, è stato vinto dall'oceano.

Si pensa di fare una vela con le nostre camicie e di remare con le mani, ma non ne abbiamo più la forza. Ed il vento, poi, ci spingerà nella direzione giusta? Ormai si rinuncia a tutto.

La notte passa, più paurosa della precedente. Si ha il timore, infatti, di non essere visti dalla nave salvatrice. Perdendo questa opportunità, ogni speranza diventerebbe vana. In questi ossessionanti momenti si aggiunge alla depressione morale la stanchezza fisica. Si vivono ore tremende, momenti pericolosi per la nostra esistenza. Siamo qualcosa che un nulla può annientare per sempre.

L'alba del terzo giorno arriva e con essa si rinforza la speranza, perché il "Castello delle mille e una notte" si avvicina sempre più a noi. Eccolo visibile. Adesso, a gran fatica per i nostri occhi, si distinguono perfino i colori della bandiera dipinti sul fianco: sono rosso e verde. Con un po' di fantasia si confonde lo stemma centrale col bianco e si grida che è una nave italiana.

Di che nazionalità sia, non importa, l'importante è salvare la pelle.

Ancora una volta si allontana ed io mi assopisco per la stanchezza. E' circa mezzogiorno, il sole è tornato forte nel cielo e la stanchezza è più forte di noi. Un suono di campanella mi sveglia. E' la campanella di bordo, faccio per sedermi sulla zattera per vedere, ma due marinai mi fanno capriolare sulla scialuppa. Sono sfinito, ancora un minuto... e...

Issata la scialuppa a bordo, sono sorretto da due marinai. Sono due cadetti della marina portoghese che parlano un italiano corretto. Sono un automa nelle loro mani. Vengo denudato degli ultimi stracci, come per cancellare in me gli ultimi ricordi di una grande tragedia e vengo portato alle docce. Il mio organismo non ha la forza di reggersi in piedi, dopo le 52 ore di naufragio, ed un marinaio, sorreggendomi, mi lava alla meglio per tirare via la patina d'olio che ricopre il mio corpo e nasconde qualche probabile ferita. Se anche non riesce a lavarmi bene, la frizione dell'acqua calda riattiva un po' la circolazione del mio sangue, quasi paralizzato. Un senso di tepore mi fa riacquistare un po' di forza. Condotta all'infermeria, sono esaminato minuziosamente. Non ho nulla

di preoccupante. Il mio stato suggerisce però al medico di trattenermi in infermeria. I quattro letti sono occupati, mi si destina il posto vuoto a terra. Il fatto di appoggiare sul solido e di essere avvolto e protetto da una coperta mi ridà la forza per riordinare le idee.

Ritorno alla vita

Chiedo prima di tutto un bagno in vasca, che mi viene concesso. Con tutte le mie forze muovo i primi passi. Trovo qualche conoscente, chiedo informazioni di amici. La risposta è avvilente. La tragedia ha risvegliato in ciascuno di noi quel senso egoistico che nella nostra vita normale cerchiamo di coprire. Ci si riavvicina, si fanno considerazioni, ci si ambienta di nuovo. Siamo finalmente salvi e questo è l'importante, liberi da ogni incubo di campi di concentramento. Una sola cosa ci preoccupa. Cosa avverrà di noi? E' una preoccupazione passeggera, che finisce nel nulla. Ormai nudi, aspettiamo la nuova destinazione. E' un ritorno alla vita che ci solleva lo spirito e ci riempie di gioia. Si dimentica il passato. Qualche ricordo di tanto in tanto ci intristisce, ma il mondo che ci circonda ci rimette in allegria.

Vestiti da marinai, con coperte o con lenzuola sulle spalle, giriamo sulla tolda della nave da guerra portoghese "Alfonso de Albuquerque" come tanti fantasmi, fantasmi della paura, ma ci tocchiamo con soddisfazione perché siamo viventi. Il mare ha lavato il passato e la vita si riapre ai nostri occhi.

Qualcuno si interessa di classificarci, catalogarci, cosa che ci dà ancora l'impressione di essere in un campo di concentramento. Viene voglia di gridare "BBBASTA"... No, questa volta, è un connazionale che cerca di elencare gli scampati per comunicare poi notizie alle rispettive famiglie.

Ci danno da mangiare. E' un piatto schiettamente nazionale portoghese, "bacçalà albardado", in italiano si chiamerebbe bacçalà fritto. E' meraviglioso ma non si riesce a spingerlo attraverso l'esofago, forse si sarà chiuso per sempre, non avendo lavorato per due giorni; o è stato ostruito dalle sostanze

oleose ingerite? Ricorro ad uno stratagemma: ingerisco il boccone con l'aiuto del liquido di una tazzina, di cui non sento il sapore ma che più tardi mi dicono che era grappa. La digestione viene riattivata a poco a poco e con un po' di sforzo tutto si normalizza. Ci si comincia a riabitua a tenere il nostro corpo verticalmente.

Bighellonando per la nave si trova qualche amico, si scambia qualche opinione con lui e si fanno delle considerazioni; talvolta sono amare, e si resta muti, o sono rosee e il nostro volto per qualche momento si illumina.

Mi imbatto in un mucchio di stracci e tra essi ritrovo i miei pantaloni, che avevo lasciati al momento del salvataggio. Mi ricordo che nella cintura avevo nascosto dei biglietti da cinquanta lire, sottratti alla solita perquisizione nemica, perquisizione fatta al solo scopo di soddisfare il desiderio soldatesco di trovare qualche cosa, qualche oggetto ricordo. Nascosti nella cintura sono lì. Li conto: uno... due... sei, ci sono tutti. Meno male, so che non mi servono a niente, ma saranno un ricordo da portare con me per tutta la vita. Qualcosa che un giorno mostrerò ai nipoti e mi servirà di pretesto per iniziare un racconto. Triste, interessante, che racconterò come un sogno vissuto, qualcosa di lontano, che si perde nei flutti di un oceano.

Da un primo conteggio risultiamo centodiciannove ed una cinquantina di inglesi, sudafricani e mariani della nave.

Circa mille i morti, di cui più di seicento italiani. La perdita è enorme, anche perché il carico era prezioso. In un colpo solo sono spariti circa 200 professionisti: direttori di banche, medici, chirurghi, avvocati, ingegneri, architetti e alti funzionari di governo. Accanto a loro sono andati via anche gli umili operai che hanno con il loro sudore impastato il pietrisco delle strade per permettere il passaggio dei rifornimenti per i lontani centri, e i marinai delle tante navi affondate a Massaua, che aiutarono a trasportare tali rifornimenti dall'Italia. Tutti avevano contribuito a fare un impero grande; tutto è scomparso in un dolo colpo.

Ogni tanto si torna alla realtà e si abbandonano tali pensieri. Questa volta è un insolito movimento. A bordo nessuno sa cosa succede. Quelli che si possono muovere corrono sul ponte e poi vengono a riferire. Una nave da guerra sudafricana è apparsa all'orizzonte a chiedere al comandante della "Alfonso de Albuquerque" di dirottare verso Durban, dove musica e festeggiamenti avrebbero accolto i naufraghi.

Il comandante risponde secco che è deciso di portarci nel Mozambico. L'ordine, infatti, è di sbarcarci a Lourenco Marques. Questa decisione fa zittire il comandante sudafricano, che ripiega alla base.

La nostra ammirazione per il nocchiero ingigantisce e se ne fa un eroe. Il comandante Brito viene portato da noi in palmo di mano.

Nel nostro bighellonare ci si imbatte in qualche inglese. Il contegno è corretto, non vi sono motivi per inscenare delle brighe dopo quello che si è passato. Il tenente che ci accompagnava è lì con noi, seduto ad un tavolo, vicino a lui ci sono la moglie dell'ufficiale italiano, sudafricana di nascita, e qualche naufrago italiano. La signora pare che sia lì per stabilire il contatto fra i due gruppi. L'inglese si sforza di stringere amicizia con noi, offrendo sigarette. Nessuno di noi si preoccupa di quest'atto perché pensa ad altro.

La sera arriva e si va a dormire presto, anche perché il mare diventa cattivo. Verso le 10 vengo svegliato. Pare che un nostro connazionale sia morto. Viene gettato in mare. Colgo l'occasione per occupare il lettino vuoto.

La mattina ci si sveglia prestissimo. I marinai già da un pezzo sono svegli ed hanno rimesso tutto in ordine, ogni cosa a suo posto. Molti di loro sono guardiamarina, bravi cadetti che continueranno un giorno la tradizione dei loro antenati. Vorrei ritrovare quello che parlò italiano, per ringraziarlo della sua gentilezza, ma non mi riesce perché non ricordo il suo volto, quel volto che potrebbe essere quello che mi guarda. Non è lui, è uno simile. Mi offre una sigaretta, l'accetto. Quell'atto ancora una volta mi commuove ed il mio sguardo si spinge sulla costa, che già si profila all'orizzonte. Vedo case sotto palme altissime, ammiro il panorama e mi vien fatto di idealizzare il posto. Che bello.

Mi fisserò, se mi sarà possibile, fra quelle palme. Sono scosso intanto da qualcuno e rientro nella folla.

I preparativi dello sbarco sono quasi finiti. Il medico del porto è a bordo e ci esamina attentamente. Il porto è pieno di gente. Vi è anche qualche connazionale incuriosito. Probabilmente non sa che a bordo vi sono centodiciannove italiani, che parlano la sua lingua e che hanno bisogno di attenzione.

1 dicembre 1942

E' per i portoghesi un giorno di Festa Nazionale, per noi, invece, è il primo giorno di vita. Ci sembra infatti di rinascere. Si sbarca. Chi a piedi, chi in lettiga, chi appoggiato a qualche amico più forte. I camions ci aspettano lì, in ordine, sono camions militari a cui siamo già abituati e non pensiamo che essi invece ci porteranno verso la libertà. I più sani sono indirizzati ad un quartiere di soldati, i meno all'ospedale civile. In un primo momento non si fa distinzione di nazionalità, ma all'arrivo siamo separati per questioni di prudenza. Molti si rifugiano nell'ospedale, ma, quando sanno che gli altri sono liberi, si precipitano fuori a raggiungere i loro compagni. Si fanno nuove conoscenze.

Nel pomeriggio arriva qualche italiano residente, che, venuto a conoscenza del fatto, si è precipitato a visitarci. Gli chiediamo qualcosa di cui abbiamo urgente bisogno; va e ritorna per accontentarci.

Il giorno dopo, essendo stato comunicato ufficialmente alle autorità italiane il nostro arrivo, il Console e i suoi impiegati vengono a farci visita. E lì anche il Console tedesco, nostro alleato.

L'entusiasmo è tanto forte che si canta "Giovinezza". Gli inglesi brontolano. Vola qualche imprecazione, i rapporti diventano tesi. L'arrivo del Console inglese non porta altre novità, se non quella di allontanare i suoi, eliminando il pericolo di noie.

Passa qualche giorno e arrivano i primi doni. Una volta è il pigiama, che sostituisce il lenzuolo che serviva per coprirci nelle nostre brevi passeggiate all'aria libera; poi è il dentifricio con lo spazzolino, le pantofole, il rasoio per la barba, sigarette e quanto altro richiesto da noi. Il Console fa il possibile per accontentarci in tutto, chiedendo aiuto agli italiani residenti più benestanti.

Qualcuno, passeggiando, involontariamente si avvicina alla porta, la sentinella portoghese, a gesti, gli fa capire che può, se vuole, uscire. Solo in quell'istante capisce cosa vuol dire libertà. Deve rinunciare anche adesso, perché è in pigiama e pantofole. Al ritorno del Console si fa notare la cosa e ci viene fornita una sahariana, fatta espressamente per noi. Il contatto col mondo civile tarda qualche giorno, ma è sicuro. Abbiamo atteso tanto e ci assoggettiamo all'ultima attesa.

La divisa ci fa tutti uguali e ci affratella ancora di più. Si esce in gruppi. Gli italiani ci riconoscono subito e si stringono relazioni. I portoghesi anche, ma sono un po' freddi con noi. Passa qualche giorno e scopriamo il perché. Gli alleati hanno sparso la voce che noi siamo ex prigionieri civili, sfollati dalle carceri eritree per far posto ad altri. I soldati portoghesi vengono a conoscenza del fatto e si prodigano, avendoci conosciuti, a far sì che questa macchia scompaia per sempre.

E' la nostra salvezza e si familiarizza con tutti. Le donne, vedendoci fermi davanti ai carrettini della frutta che girano per la città, ci offrono di scegliere quello che vogliamo. Sanno infatti che le nostre possibilità non ci permettono tali lussi. Per noi è la vita. Si mangia a sazietà e si vive tra persone comprensibili. La vita ci appare meravigliosa perché ognuno di noi pensa al passato e si ritiene felicissimo del nuovo stato, anche se in tasca vi è solo qualche scudo, e non si pensa al domani. Tutto ci appare bello, anche le cose più insignificanti.

Qualche giorno dopo arriva una notizia: un naufrago su una zattera, esattamente dopo una settimana, è stato sbattuto sulla spiaggia di Durban. Siamo così arrivati a 122. Per gli altri non c'è più speranza.

La immane tragedia volge alla fine, ma per noi resta un fatto. Tanti nostri connazionali sono morti, tanti ricordi sono sepolti nell'Oceano Indiano. Forse il tutto si poteva evitare. Molti, infatti, passati i giorni tempestosi, si domandano, raggiunta la calma: perché gli inglesi trasportavano dei civili evacuati dall'Eritrea, con una nave ausiliare armata e con soldati a bordo? Usando le convenzioni internazionali si sarebbe potuto evitare la tragedia? E perché non hanno provveduto, evitando così tutta la colpa al sottomarino tedesco, che francamente era ignaro di tutto?

La vita continua

Di giorno in giorno ci rendiamo conto del nostro nuovo stato. Si organizza una commissione per portare un regalo al comandante Brito. E' un piatto d'argento con su una dedica. Il comandante riceve la commissione e accetta, commosso, il regalo. Il giorno dopo fa mostra nella sua saletta di ricevimento, accanto ad un altro offerto dagli inglesi. Le due nazioni, in terra portoghese, erano unite ancora una volta, come nella tragedia.

Il comandante racconta ed il suo racconto va di bocca in bocca. A noi interessa come una favola può interessare un ragazzino. La similitudine non è azzardata perché noi abbiamo cominciato una nuova vita, avendo seppellito il nostro passato in fondo all'oceano. Apprendiamo così che dobbiamo la nostra salvezza al sottomarino tedesco. Al momento dell'affondamento, infatti, la nave non fece in tempo a trasmettere la posizione giusta. Il sottomarino tedesco, invece, seppe dare tutte le informazioni, compresa quella che tra i naufraghi vi erano degli italiani. Berlino ricevette la notizia e si mise in comunicazione con Roma, che a sua volta comunicò l'accaduto a Lisbona. Da lì partì l'ordine per l'"Alfonso de Albuquerque", che arrivò a mezzanotte del 28 novembre. Il comandante mandò in giro la ronda per raccogliere tutti i marinai e salpò con l'equipaggio incompleto. Seguendo un itinerario prestabilito e studiato in base alla posizione e al vento, stabilì su una carta di navigazione un rettangolo da

perlustrare. Il rastrellamento cominciò all'arrivo sul posto e la nave, andando a zig-zag, raccolse i superstiti.

Egli è soddisfatto del lavoro ed è convinto di avere fatto il possibile per la raccolta dei naufraghi. Infatti, non poteva essere altrimenti. Tutto il rettangolo è stato perlustrato minuziosamente ed il pomeriggio del giorno seguente, finita la missione, diede ordine di rientrare a Lourenco Marques.

Gli ufficiali della Marina Mercantile Italiana di stanza a Massaua si congratulano con lui per il bel lavoro fatto e per l'attivo lavoro dei marinai portoghesi, che, prodigandosi fino all'inverosimile, hanno dato tutto se stessi per il buon esito dell'impresa.

Ci si sistema pian piano. Gli inglesi alla spicciolata se ne partono per il Sud Africa. Noi, italiani, ci sistemiamo in case, in pensioni e viviamo da rifugiati, attendendo sempre, di giorno in giorno, qualche notizia che ci possa interessare. Intanto gli avvenimenti italiani precipitano e la situazione diventa critica.

Il Console non sa dove attaccarsi per rispondere alle nostre richieste. Abbiamo bisogno di tutto e di essere assistiti, perché, con tutta la nostra buona volontà, ci è vietato di lavorare. Qualcuno riesce ad entrare in qualche ditta, ma la ditta è minacciata di chiusura se non licenzia il volenteroso.

A braccia conserte, si assiste inoperosi agli avvenimenti, ma conserviamo la nostra calma e tutto ci sembra interessante e ci serve per mantenere in attività la nostra mente.

Arriva l'Armistizio a complicare ancora più la nostra vita. Litigate tra connazionali di idee differenti, espulsione del Console, dichiaratosi per la Repubblica. Passiamo tutti, seduta stante, sotto il controllo della polizia portoghese.

Intanto si apprende che alcuni corpi mutilati sono giunti sulla spiaggia orientale dell'Africa, nei pressi di Durban. Dicono che sono di italiani periti nel naufragio.

Ci si priva di quella sigaretta, che è la nostra compagna nell'ozio, si evita di comprare un paio di scarpe per risparmiare e si riesce a raccogliere circa

diecimila scudi. Servono per un monumentino da costruire nel cimitero di Durban, dove sono sepolte circa 120 salme di italiani. Il monumento rappresenta una colonna spezzata, travolta dalle onde.

La polizia lavora per il nostro rimpatrio. Precedono i vecchi, gli ammalati, seguono gli indesiderabili, classificati tali dalla Polizia, infine partono i desiderosi di tornare a casa. Alcuni restano perché hanno trovato lavoro e sperano nell'avvenire. Ancora una volta si attaccano a questa terra d'Africa, da cui potevano essere scacciati per sempre. Sentinelle avanzate, guardano il mare infido, che, come un' immenso sarcofago, raccoglie le spoglie di qualche amico caro che l'Africa aveva fatto conoscere.

Ogni tanto la mente cade lì. Si torna ai momenti tragici e tutto sembra oggi più bello. La vita sta continuando...

Vitale Moffa

Dal :Mai Tacli N. 5/6-1982

MORTE AL LARGO DI DURBAN

Verso la fine del 1942, la nave da trasporto inglese “Nova Scotia” fu silurata da un sommergibile tedesco nell’Oceano Indiano. La nave, che trasportava militari sudafricani, prigionieri di guerra italiani ed un equipaggio inglese, affondò in pochi minuti, prima ancora che le scialuppe di salvataggio fossero lanciate in mare. Per le centinaia di vite umane rimaste in balia delle acque, infestate di pescicani, iniziò una orribile lotta per la sopravvivenza che non trova casi analoghi negli archivi delle tragedie in mare.

Il 17 settembre 1942, il sottomarino tedesco U-177 salpò dalla base di Kiel per una missione fatale. Al comando: il capitano Robert Gysae, di 31 anni, conosciuto come un freddo, fedele e zelante ufficiale. Gli ordini: dirigere il suo sottomarino intorno al Capo di Buona Speranza, infliggere il maggior numero di danni lungo la rotta e poi dare la caccia al naviglio Alleato nelle semipericolose acque dell’Oceano Indiano.

La mattina del 28 novembre, l’U-177 era in perlustrazione al largo di Durban, un attivo Porto Alleato. Subito dopo l’alba, Gysae individuò un punto all’orizzonte: una nave da trasporto si dirigeva verso il sottomarino. Il “predatore” di 1.600 tonno s’immerse ed aspettò...

Due settimane prima, quando l’U-177 doppiava il Capo di Buona Speranza, la veneranda nave da trasporto della Furness Withy “Nova Scotia” era all’ancora nel piccolo porto corallifero di Massaua a 5.000 miglia più a Nord.

Costruita nel 1926 per la rotta Liverpool-Halifax, la “Nova Scotia”, unità di 6.796 tonno fu assegnata dal Ministero della Difesa Britannico al trasporto truppe in Africa Orientale: dal Sud Africa per Suez, in appoggio della campagna in Nord Africa e nei viaggi di ritorno era adibita al trasporto di prigionieri italiani per il Sud Africa. Dopo una dozzina di viaggi senza incorrere in pericoli, anche le misure di sicurezza a bordo erano scarse. Non esisteva alcun convoglio per la “Nova Scotia”, come pure non aveva alcuna protezione sia aerea che navale. A

poppa era montato un solo cannone da 4 pollici ed era dotata di due mitragliere anti-aerei sul ponte.

Il 14 novembre la Nova Scotia salpò da Massaua carica di prigionieri ed internati civili italiani, all'incirca dai 780 ai 1.000. Dopo tredici giorni di navigazione senza incidenti, lasciato l'Oceano Indiano entrò nel Canale del Mozambico. La mattina del sabato, 28 novembre, era nuovamente in mare aperto. Il mare era calmo, la giornata limpida. Le sfere del cronometro di bordo segnavano le 9.12 antimeridiane, il "predatore" tedesco era in agguato. Esattamente alle 9.12 a.m. la "Nova Scotia" si trovava a soli 1.000 piedi dal sottomarino.

Gysae diede ordine di lanciare i tre siluri di prora... Immediatamente, l'una dopo l'altra tre violente esplosioni schiantarono l'unità...

Soccorso ai naufraghi

Quando il messaggio radio dell'U-177 fu ricevuto a Berlino, un SOS cifrato fu trasmesso all'Ambasciata Tedesca a Madrid, con istruzioni di ritrasmettere il messaggio all'Ambasciata Tedesca a Lisbona, che a sua volta ebbe il compito di informare il Governo Portoghese - paese neutrale - e richiedere assistenza ed aiuto per i superstiti dal Mozambico, colonia portoghese in Africa Orientale, essendo più vicino al punto di affondamento del Nova Scotia.

La Fregata e nave scuola della marina portoghese "Alfonso de Albuquerque", di 1.400 ton., era all'ancora nel Porto di Lorenço Marques dal giorno precedente. Dovendo sostare in detto porto soltanto uno o due giorni, l'unità fu immediatamente rifornita di viveri, acqua e nafta. Questo fatto fu di vitale importanza per i naufraghi del Nova Scotia.

Alle 9 del pomeriggio di sabato, cioè 12 ore dopo il siluramento, un messaggio raggiunse la stazione radio di bordo. Il Capitano José Augusto Guerriero de Brito fu immediatamente informato in un ristorante della città. Raggiunse immediatamente la sua unità, dove prese visione del seguente messaggio:

“Procedere immediatamente avanti tutta per raccogliere superstiti. Nave affondata 9.00 a.m. oggi latitudine 28°30' S. longitudine 33° E. - 180 miglia a sud Lorenço Marques”.

Alle 2.30 della mattina di domenica, l'Albuquerque salpò da Lorenço Marques. Tenendo in considerazione la corrente, il Capitano de Brito intuì che i naufraghi li avrebbe trovati a più miglia a Sud del punto dove la Nova Scotia era affondata.

Alle 6 di mattina l'Albuquerque era in perlustrazione nell'area e il Comandante ordinò una attenta vigilanza da più punti della nave. Soltanto alle 1.12 pomeridiane, furono avvistati i primi naufraghi. Un ufficiale di coperta annunciò con il megafono: “zattera a tre miglia Nord-Est”. L'Albuquerque si diresse a tutta forza verso il punto. Una scala di corda fu calata lungo la fiancata della nave, ma quasi tutti gli occupanti della zattera erano sfiniti e dovettero essere aiutati a salire a bordo dell'Albuquerque.

I superstiti furono spogliati dei loro vestiti inzuppati di nafta e poi venne dato loro da bere un bicchiere di “aguardente”, un tipico brandy portoghese. Dopo una doccia per sgrassarli dalla nafta, vennero medicati gli occhi gonfi ed infiammati e quelli che presentavano pulsazioni deboli ricoverati in infermeria di bordo.

Furono individuate due zattere più grandi e dozzine di naufraghi solitari spersi nel mare. De Brito dovette adottare una decisione drastica: soccorrere i naufraghi più in difficoltà, come prima cosa, a scapito di quelli sulle zattere più grandi, che sebbene il numero delle vite umane era superiore, erano meglio sistemati ed avevano più opportunità di salvarsi. Questi videro la “nave della salvezza” allontanarsi da loro e ai più venne meno la speranza di essere salvati. Prima di domenica notte, l'Albuquerque aveva già salvato 122 naufraghi. Il sole tramontò alle 6 pomeridiane e per le 7.30 p.m. de Brito ordinò il rientro delle due scialuppe messe in mare e della barca a motore per la notte. Comunque, la ricerca di superstiti continuò con l'aiuto di due riflettori di bordo. Entro la mezzanotte altri sei naufraghi furono issati a bordo.

Alle 9.50 della mattina seguente, fu avvistata nuovamente una delle zattere più grandi. Il giorno precedente, quando la zattera fu avvistata conteneva 15 persone, ora soltanto 12 naufraghi furono salvati dall'Albuquerque. Anche la seconda zattera fu avvistata: una camicia azzurra era stata issata a foggia di bandiera per individuare l'imbarcazione. Contemporaneamente, una zattera più piccola con due occupanti fu avvistata. Quale delle due soccorrere prima?

Questa volta, anche considerando l'avvicinarsi di cattivo tempo, de Brito decise, di salvare prima il gruppo maggiore di naufraghi e 17 persone furono aiutate a bordo.

Alle 1.20 pomeridiane anche la zattera più piccola fu avvistata sulla quale erano un inglese e un italiano i quali a loro volta furono salvati dall'Albuquerque.

Alle 4 del pomeriggio, il Capitano de Brito dovette nuovamente prendere un'altra decisione drastica. Le condizioni del tempo peggioravano e la speranza di trovare nuovi naufraghi sembrava svanire. Inoltre, dozzine di naufraghi, già messi in salvo, bisognavano di cure ospedaliere, de Brito decise di rientrare in Porto con a bordo 183 naufraghi. Martedì mattina alle 10 l'Albuquerque raggiunse Lorenço Marques. Molti dei naufraghi erano in condizioni di sbarcare da soli, mentre altri furono sbarcati in barella.

Per settimane e settimane corpi mutilati e irriconoscibili di quelli che persero le loro vite in acqua continuarono ad affiorare sulle spiagge. di Durban.

Epilogo

Dei 114 membri di equipaggio del Nova Scotia soltanto 14 sopravvissero e furono liberi di lasciare il Mozambico via treno per Durban, una volta in grado di viaggiare.

I militari sudafricani, avrebbero dovuto essere internati, ma furono lasciati liberi dalle Autorità Portoghesi ed attraversarono il confine con il Transvaal.

Gli italiani non avevano altri paesi dove rifugiarsi, essendo il Mozambico circondato da territori nemici dell'Italia, quindi decisero di rimanere nella colonia

portoghese, ottenendo un modesto aiuto dal Governo e lavoro in città. Per molti di loro il ritorno in Patria non avvenne che prima del 1946: la più parte fu considerata dispersa o perita durante l'affondamento della Nova Scotia dai loro familiari. Alcuni decisero di rimanere in Lorenço Marques anche dopo la fine delle ostilità.

Il Capitano de Brito, nel 1965, era Vice-Ammiraglio in pensione, e risiedeva a Lisbona.

Il Comandante Gysae era al Ministero della Marina, col il grado di Capitano, a Bonn dalla fine della guerra.

L'Albuquerque, la "nave della salvezza", fece una brutta fine. Nel dicembre 1961, al largo di Goa, l'unità fu affondata dal suo equipaggio per un incidente.

Dal: Mai Tacli N. 4-1990

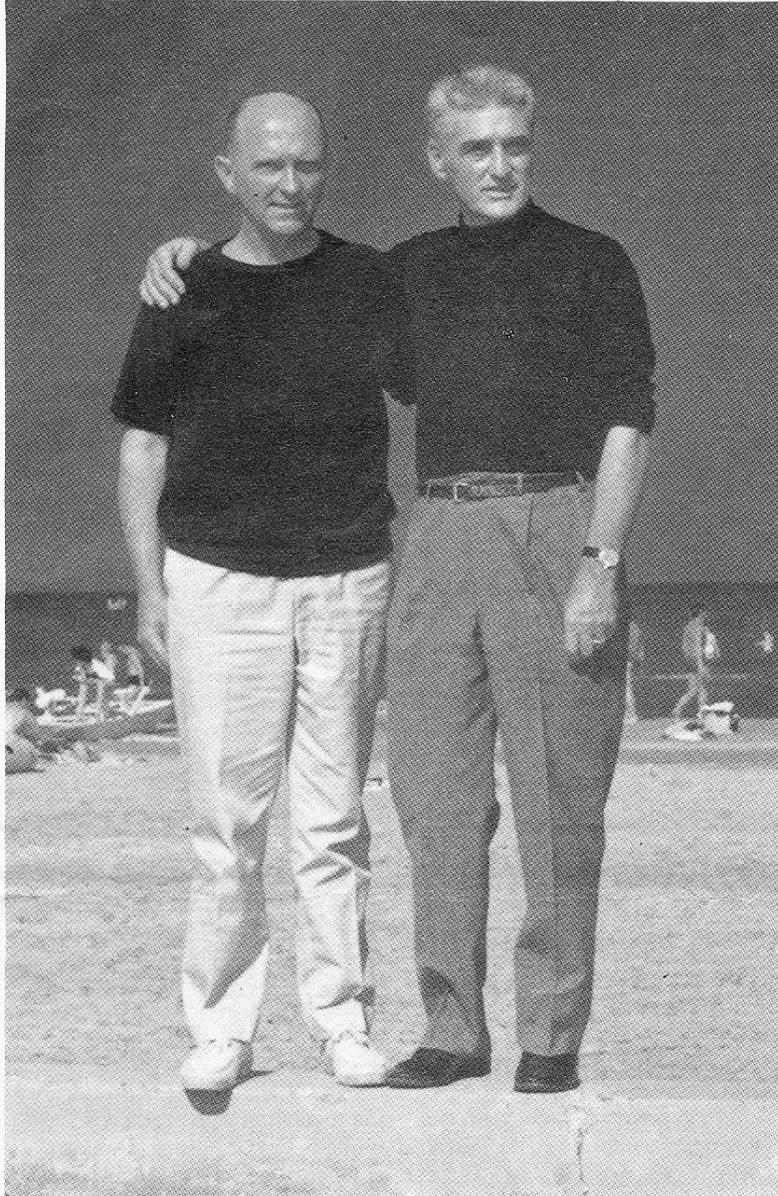
IL NAUFRAGO E L'AMMIRAGLIO

Risalgono a edizioni che ormai si possono classificare antiche gli articoli apparsi sul Mai Tacli a proposito del tragico affondamento del "Nova Scotia". Quell'affondamento che noi, ancora laggiù, sentimmo particolarmente, perché tutti conoscevamo qualcuno degli scomparsi o dei superstiti. E ci stringemmo attorno ai parenti che in Asmara, in Decamerè e in altri centri dell'Eritrea li piangevano. Esattamente, tali articoli risalgono al N.4 del luglio-agosto 1982 e al N.2 del marzo-aprile 1983. Il che, naturalmente non vuole dire che il ricordo di quel drammatico episodio non ci accompagna e commuova tuttora.

Specialmente oggi che sono andato a trovare, qui a Forlì dove abito e dove abita, Oliviero Freschi, classe 1907, uno dei superstiti.

Mi ci sono recato non per riparlare di quei tre siluri dell'U-Boot 177 tedesco che colpirono la vecchia nave inglese, né per dire delle successive terribili 48 ore degli scampati e dell'intervento provvidenziale della fregata portoghese "Albuquerque" ma perché la storia di Oliviero Freschi ha un risvolto che direi unico. Tanto che un mio particolare e ampio servizio sulla Gazzetta di Forlì ha riscosso molta attenzione.

Nel 1946 il romagnolo Freschi rientrò a Forlì, subito spostandosi a Milano Marittima ove aprì un albergo. È noto a tutti che le spiagge dell' Adriatico sono molto frequentate dai tedeschi, un'affluenza che ingigantì l'idea di Oliviero Freschi, idea che gli mulinava in capo da tantissimo tempo: voleva conoscere il comandante del sottomarino nemico. Si diede da fare per anni, ma inutilmente, finché (e di anni ne erano trascorsi una ventina) il mensile Selezione, riparlando di quel siluramento del 28 novembre 1942, citò il nome del comandante dell'U-Boot 177: Kapitanleutenant Robert Gysae. Così fu più facile per l'affondato trovare l'affondatore. E Oliviero Freschi gli scrisse invitandolo quale ospite nel proprio albergo di Milano Marittima.



L'ammiraglio Robert Gysae (a sinistra) insieme a Oliviero Freschi a Milano Marittima

Ci sarebbe stato da scommettere che il comandante Gysae (nel frattempo diventato Flottillen Admiral), pur ringraziando, non avrebbe accettato l'invito. Invece lo accettò e la foto qui pubblicata lo testimonia. In effetti il comportamento dell'ufficiale tedesco, subito dopo l'azione e il rapido

affondamento del “Nova Scotia” era stato più dell’uomo che del soldato. Robert Gysae aveva infatti immediatamente inviato dispaccio radio a Berlino perché invitasse forze navali neutrali più prossime al luogo dell’inabissamento, cioè quelle portoghesi, a disporre urgenti soccorsi. E perfino raccolse a bordo della sua unità sottomarina due naufraghi, un giovane cameriere di bordo inglese e un marinaio italiano. Non avrebbe potuto accoglierne di più sull’U-Boot.

Sulle rive dell’Adriatico, nel settembre 1967, i due si strinsero la mano, divennero amici e progettarono altri incontri, che cose da raccontarsi ne avrebbero avute tante. Incontri che purtroppo non si realizzarono perché l’Ammiraglio Robert Gysae decedeva per malattia qualche anno dopo. Ma anno dopo anno, il 28 novembre, Freschi riceveva un telegramma dalla Germania. Mittente Robert Gysae. Auguri e complimenti per lo scampato pericolo nell’anniversario di quel tragico evento. Quando il telegramma non arrivò più Freschi capì. In una lettera l’Ammiraglio gli aveva detto di essere gravemente ammalato.

Così che lui, pratico romagnolo, di poche parole, sospese l’invio in Germania del solito prosciutto di Parma. Mi è parso giusto, bello, quasi doveroso, raccontare l’epilogo di una storia di uomini, uno siluratore, l’altro silurato, che si sono voluti guardare in faccia, capirsi, stringersi la mano. Mi è parso anche di sentire la voce di Oliviero Freschi, rivolta al tedesco, dire;” Qua la mano, Ammiraglio!”.

Cesare Alfieri



L'Ammiraglio Robert Gysae

Lettere inviate a Maria Pia Pezzoli da compagni di sventura in ricordo del marito Giovanni Ellero perito nell'affondamento della Nova Scotia

RICORDO DI GIOVANNI ELLERO

Lorenzo Marques 28 marzo 1943

Distinta Signora,

ho avuto tramite il nostro Consolato il messaggio che mi ha inviato a mezzo Croce Rossa Internazionale e la ringrazio tanto per gli auguri che mi fa.

Mi sono subito recato al Consolato ed ho fatto rispondere a Croce Rossa di Lorenzo Marques – La prego scusarmi se non Le ho scritto subito, ci ho pensato molte volte, ma devo confessarle che mi è sempre mancato il coraggio doverle comunicare una notizia così triste – Le racconto così in breve come si sono svolte le cose di quel pauroso naufragio – Pochi minuti prima del disastro stavo in compagnia di Suo marito, e ci stavo spesso durante il giorno, perché era per me un piacere conversare con Lui avendo subito dai primi giorni apprezzato le Sue alte qualità di mente e di cuore – Al momento del disastro l'ho visto e l'ho anche chiamato, mi ha risposto “coraggio” ma poi ad un altro sbandamento della nave io mi sono lanciato in acqua – e da quel momento non l'ho più visto perché un po' a nuoto, per allontanarmi dalla nave che stava per colare a picco, un po' trasportato dalla corrente, mi sono trovato al largo solo, lontano dal gruppo dove si trovavano molti naufraghi aggrappati ad alcune zattere ed a molti altri zatterini di salvataggio – Io, dopo otto ore circa ho trovato un tavolone e sopra questo ho passato la notte e l'altro giorno ancora poi sono stato tratto in salvo dalla nave portoghese accorsa in nostro aiuto.

Dopo le prime ore mi sono occupato e preoccupato della sorte di Suo marito ed ho saputo da un suo amico, Carlo Dominione, corrispondente dell'ex Corriere Eritreo, che il Dottore, alla sera alle 20 (il naufragio è avvenuto alle ore 9,24 del mattino) stava con altri aggrappato ad uno zatterino, era in Lui una calma

assoluta, incitava i compagni a resistere e quel che più mi ha colpito il cuore, il povero Dottore pregava, pregava trasmettendo così questo sentimento anche agli altri – poi è sopraggiunta la notte, il mare si è agitato, forse trasportati da correnti diverse ci siamo allargati e da quel momento per molti e molti è avvenuto l'irreparabile.

Mentre le scrivo ho il cuore gonfio di dolore e la prego volermi perdonare la brutalità con la quale le comunico queste cose, sento però che è mio doloroso dovere farlo - .

Devotissimo

Carlo Formai

Lourenco Marques 11 giugno 1943

Gentile Signora Ellero,

ho saputo dal signor Formai del vostro desiderio di avere qualche particolare circa la fine del vostro Sposo e, malgrado non abbia molto da aggiungere a quanto in proposito ne scrissi già a mia moglie, tuttavia mi faccio dovere ripetervi e completarvi quel poco che so.

Nei brevi mesi di vita trascorsi assieme al Campo di Decamerè, fra me e il buon Dott. Ellero si erano stabiliti rapporti di ottimo cameratismo e di calda simpatia: fu quindi con vera gioia che Lo ritrovai a bordo nella mia stessa stiva. Passammo lunghe ore assieme in un gruppo formato quasi sempre da noi due, Caldiron, Bignami, Tinti, Ottavi e Silvestro. Io non so e non posso tesservi l'elogio della Sua figura, né oso dirvi quale e quanto fosse il contributo morale ch'Egli apportava alla nostra compagnia: trovo ogni frase insufficiente ed ogni aggettivo inadeguato. Voi, che ben Lo conosceste, potete immaginarvelo. Alla vigilia della tragedia, onde disporci in ordine alfabetico per lo sbarco, ci divisero: la mattina di poi avvenne il siluramento e solo nel tardo pomeriggio il vento e le correnti ci riunirono in un gruppo assai numeroso. Neri di nafta, già tutti provati

dalla fatica, in lotta continua col mare agitato che ci voleva strappare ai piccoli relitti ai quali eravamo aggrappati, stemmo alcun tempo nel gruppo senza riconoscerci. Poi la Sua voce si elevò, serena, sicura e dolce per invitare tutti a una preghiera: ci riconoscemmo e fu un grido di gioia, seguito da un'incrociarsi affannoso di domande sulla sorte di tanti altri amici, alcuni dei quali erano appunto nel gruppo con noi. Lui era solo: due assi sotto le ascelle, un salvagente sotto la nuca, tentava di star coricato sul dorso il più a lungo possibile, tentando di tener appoggiati i piedi sul prolungamento dei due assi. Rincuorava tutti, aveva parole di Fede sublime, e pregava, e pregava, pregava: "...Gesù, Giuseppe, Maria..." Invitava tutti a far sforzi per rimanere uniti, a non lasciarsi portare né dal vento né dalle correnti...ma le forze di molti non rispondevano più, e di ora in ora il numero dei morti cresceva. Fino a mezzanotte resistemmo bene: dopo, ebbimo tutti periodi di assopimento, ed io non conservo lucido il ricordo del tempo trascorso dalla mezzanotte a giorno. All'alba rinvenni del tutto e mi guardai intorno: ero solo! Al sorgere del sole si unì a me un altro "isolato" insieme al quale tribolai fino al tramonto, quando fummo raccolti, ai limiti ormai di ogni possibile resistenza. A bordo della nave salvatrice, appena rimessomi un pochino, andai subito alla ricerca di Lui: fra i salvati non c'era e nessuno aveva Sue notizie. La nave incrociò ancora nelle acque della tragedia fino all'indomani sera, raccolse qualche rarissimo disperso ma di Lui, più nulla! Purtroppo non si possono neanche alimentare illusioni: la nostra posizione in mare, lontani dalla costa, i mezzi di ausilio consistenti in minuscole zatterine e relitti o rottami di legno, la mancanza d'acqua e di viveri (con che spasimo si apriva la bocca e si tirava fuori la lingua, la notte, nel tentativo di raccogliere qualche goccia di quella pioggia che, quasi incessantemente, cadde per lunghe ore dal cielo come un supplizio di Tantalò!), le energie di ognuno ormai privatissime, non permettono assolutamente di poter pensare al miracolo. Si può affermare che, dei morti in mare, la quasi totalità spirò nell'incoscienza. Fin che le forze assistevano, si lottava, ci si teneva aggrappati, ci si aiutava, ci si incoraggiava; e quando le forze cedevano

subentrava l'incoscienza, l'insensibilità, l'inazione: la testa reclinava, un'ondata strappava dalla zattera o dal rottame, ed era la fine. Questo, Signora, ritengo sia quel tutto che vi possa interessare e di mia conoscenza, vi resti, col ricordo di Lui, l'orgoglio e la certezza di una condotta superba e degna solo di Se stesso fino alla fine, fino al limite delle possibilità umane.

Ho partecipato e partecipo al vostro dolore e conserverò il ricordo della sua amicizia come uno dei doni più belli che mi abbia prodigata la vita. Accettate i sensi del mio profondo rispetto e della mia leale devozione.

Angelo Zolisi



Maria Pia Pezzoli e Giovanni Battista Ellero

Dalla redazione di Cadutipolizia.it Fabrizio Gregorutti)

PRIGIONIERI

(di Fabrizio Gregorutti)

- L'Agente PAI Antonio Broccolo -

Migliaia di agenti di Polizia e della Polizia dell'Africa Italiana caddero prigionieri del nemico durante la Seconda Guerra Mondiale e centinaia morirono durante la detenzione.

Di malattia nei campi di prigionia Alleati, di maltrattamenti stenti ed esecuzione sommarie nei campi tedeschi, fucilati o gettati nelle foibe dai partigiani jugoslavi.

Ma c'è una storia di prigionia che è ignota, la storia dell'Agente della PAI Antonio Broccolo, scomparso insieme ad altre centinaia di prigionieri e di soldati Alleati nell'affondamento della nave "Nova Scotia". I giorni di dicembre del 1942 furono atroci sulla spiaggia di Zinkwazi, sulla costa della regione sudafricana del Natal. Le onde dell'Oceano Indiano per giorni riportarono a riva i resti, atrocemente mutilati dagli squali e decomposti dalla lunga permanenza in acqua, di almeno 120 esseri umani. Era tutto ciò che restava degli uomini che un tempo erano stati il carico della RMS "Nova Scotia", un tempo un piroscafo di lusso della Marina Mercantile britannica, ma che, allo scoppio della guerra era diventato un trasporto truppe militari. Nel novembre 1942 il "Nova Scotia" aveva raccolto nel porto di Aden, all'epoca colonia britannica oltre settecento prigionieri di guerra italiani rastrellati nei campi di prigionia dell'Africa Orientale. Erano marinai della Regia Marina catturati nella base navale italiana di Massaua, in Eritrea al momento dell'invasione britannica del 1941, ma anche civili italiani, soldati del Regio Esercito e agenti della Polizia dell'Africa Italiana. Uno di loro era la guardia Antonio Broccolo, catturato dagli inglesi nell'ex Impero Italiano d'Etiopia e, come gli altri suoi compagni di sventura, deportato

verso il porto sudafricano di Durban, dove gli italiani sarebbero stati assegnati ad altri campi di prigionia. Probabilmente molti dei prigionieri presero questo trasferimento con favore. Il Sudafrica avrebbe significato il lavoro in qualche piantagione, un ottimo diversivo rispetto all'inazione forzata nei campi POW (Prisoners of War) del Kenia e dell'Etiopia. La navigazione proseguì tranquilla, mentre la "Nova Scotia" scendeva verso sud, lungo la costa africana. In quei giorni il problema più difficile per i prigionieri italiani probabilmente fu l'afa soffocante nelle stive dove erano rinchiusi e da dove i soldati inglesi e sudafricani che facevano loro da scorta, li facevano uscire per circa un'ora al giorno per far loro respirare un po' d'aria fresca.

Poi accadde...

I sottomarini tedeschi ed italiani dallo scoppio della guerra battevano le rotte delle navi mercantili e militari Alleate negli Oceani Atlantico ed Indiano, affondando letteralmente centinaia di unità navali nemiche. Erano marinai valorosi, duri e decisi e per la maggior parte dei combattenti leali. Uno di loro era il capitano di corvetta Robert Gysae, comandante del sommergibile U177 della Marina da Guerra tedesca, uno degli ufficiali più decorati nella storia. Con la sua unità percorreva le rotte dell'Oceano Indiano meridionale alla ricerca di navi nemiche da affondare e, poco dopo l'alba del 28 Novembre 1942 la vide, al largo della costa del Mozambico, all'epoca colonia appartenente al neutrale Portogallo. Immagino l'eccitazione della caccia a bordo dell'U177 mentre il comandante Gysae ed il proprio secondo ufficiale consultavano febbrilmente gli annuari navali in loro possesso, sino a che riconobbero in una pagina dell'annuario la sagoma della "Nova Scotia". Nave britannica, priva di qualsiasi insegna...un legittimo obiettivo militare legittimo, probabilmente un mercantile con truppe o materie prime proveniente dall'India. Gysae ordinò il lancio di tre siluri, che alle 7,07 colpirono la fiancata sinistra del "Nova Scotia", provocando uno squarcio terribile all'altezza della sala macchine, condannando a morte la nave ed i suoi passeggeri poi scomparve nelle profondità oceaniche, dopo

avere avvisato Berlino del proprio successo ed avere invitato i propri superiori ad informare i neutrali portoghesi di quanto accaduto perché potessero soccorrere i naufraghi. Era un soldato, non un assassino. Sicuramente furono le stive le prime a finire allagate e con esse il loro carico umano. Immagino lo spaventoso muggito di orrore proveniente da coloro che non avevano avuto la fortuna di morire al momento dell'impatto dei siluri, ma che vissero quegli spaventosi momenti mentre l'acqua entrava impetuosa all'interno. Sicuramente alcuni dei soldati della scorta inglese e sudafricani accorsero per aprire le stive e per permettere ai prigionieri italiani di fuggire. Dopotutto erano uomini come loro e non potevano permettere che altri esseri umani morissero in questo modo orribile. Il "Nova Scotia" si inabissò alle 7,14, appena sette minuti dopo essere stato silurato, trascinando con sé sul fondo dell'Oceano centinaia di prigionieri e decine di soldati Alleati in un unico grido di orrore. Quanti italiani si salvarono grazie al coraggio dei militari della loro scorta e quanti inglesi e sudafricani morirono nel salvarli, compiendo il loro Dovero di Uomini e di Soldati, solo Dio può saperlo. I naufraghi rimasero per oltre un giorno e mezzo in balia delle onde del mare, su quattro zattere, e su alcuni canotti di salvataggio, aggrappati ai relitti, ricoperti di nafta, devastati dalla sete, con profonde ferite riportate nell'affondamento. I più deboli, gravemente feriti e stremati furono inghiottiti dal mare. Solo verso il tramonto del 29 Novembre i naufraghi vennero salvati dal cacciatorpediniere portoghese "Alfonso de Albuquerque" al comando del capitano José Augusto Guerreiro de Britto. Nell'affondamento del "Nova Scotia" morirono 652 prigionieri italiani, oltre 200 tra marinai e soldati britannici e sudafricani e cinque passeggeri. Solo 117 italiani e 64 britannici sopravvissero. Alcuni dei corpi di questi sventurati vennero trasportati a riva dalle onde nei giorni successivi sulla spiaggia di Zinkwazi che da allora nella lingua locale venne ribattezzata "Itys Bay", la baia degli italiani. I corpi irriconoscibili di quegli uomini vennero sepolti dalle mani pietose di altri prigionieri italiani nel cimitero di guerra del campo di Hillary. Forse tra loro c'era anche l'agente della PAI Antonio Broccolo, o forse no.

Forse è ancora laggiù sul fondo del Canale del Mozambico, insieme a tutti gli altri, italiani e britannici, amici e nemici, che morirono con lui in quella orribile mattina del 1942, terzo anno della guerra più disastrosa nella storia dell'umanità.

Ma nel campo di Hillary , sopra il sepolcro di quei 120 sventurati sepolti in terra consacrata, c'è un piccolo umile monumento dedicato dai prigionieri italiani del campo ai compatrioti scomparsi.

Rappresenta una colonna spezzata che sorge dalle onde del mare.

E' il simbolo del sacrificio di Antonio e dei suoi 651 fratelli.

L'omaggio di Italiani ad altri Italiani.

Dal MAI TACLI' del settembre-ottobre 1993, pagina 1 e seguenti

Oltre 50 anni fa: la tragedia del Nova Scotia!

Dopo 11 giorni un italiano giunse barcollando sulla spiaggia sudafricana

Riportiamo da "La voce", organo di informazione della comunità italiana in Sud Africa del 6-12-1990 il seguente articolo.

Abbiamo riportato integralmente questa rievocazione che più che un racconto è una dettagliata cronistoria. Vorremmo sapere, se possibile, il nome e se ancora vivo, l'indirizzo di quell'italiano che dopo 11 giorni dalla tragedia riuscì a raggiungere la spiaggia del Sud Africa.

Ritorniamo su questo triste episodio di guerra, su questo tragico errore che tanta sofferenza causò ai nostri compatrioti, ora che la squisita cortesia del Generale Gian Adelio Maletti, ci ha permesso di avere un dettagliato racconto dell'accaduto.

Ci inchiniamo alla memoria dei nostri connazionali e dei nostri prigionieri che hanno perduto la vita così miseramente e comprendiamo la richiesta del Sig. S. Divano, uno dei sopravvissuti a quell'inferno, il cui orrore lo ha accompagnato per tutta la vita.

Da una pubblicazione, "South Africa at war" del Generale J. Martin e del Colonnello Neil D. Orpen, traduciamo:

Nonostante le ricerche degli osservatori, il sottomarino tedesco U-177, che aveva silurato diverse altre navi a sud-est di Lorenzo Marques, non fu localizzato e alle 9,12 del mattino di sabato 28 novembre 1942, l'U-Boat piazzava tre siluri nella nave da trasporto Nova Scotia, a soli 19 km ad est della baia di Santa Lucia.

Diversi contenitori di petrolio della nave presero fuoco, avvolgendo nelle fiamme il ponte e la sezione centrale, mentre l'U-Boat emergeva in superficie.

Molti si gettarono in mare e lo stesso U-177 ne raccolse due fra i sopravvissuti. Il capitano di corvetta tedesco Robert Gysae scopri con orrore che essi erano italiani, due dei 765 internati e prigionieri di guerra imbarcati a Massaua, da dove la nave era partita il 14 novembre, con a bordo 134 soldati sudafricani oltre all'equipaggio inglese e agli italiani.

Ci furono scene di follia tra i passeggeri in preda al panico, molti dei quali erano orribilmente ustionati. L'equipaggio riuscì a malapena a lanciare in mare tre battelli di salvataggio che erano rimasti intatti e in 6 minuti il Nova Scotia affondò.

Gysae l'aveva preso per un mercantile armato e si era diretto verso est per sfuggire ad ogni rischio, tentando di contattare Berlino. Riuscì a trasmettere la sua segnalazione solo a metà del pomeriggio, per riportare quanto era accaduto. C'erano ancora 400 sopravvissuti, dichiarò, sui battelli e relitti, ma Berlino brevemente ordinò di continuare le operazioni: "Fare la guerra prima di tutto", gli fu detto, e il 30 novembre affondò il Liandaff Castle, presso Oro Point.

Nel frattempo, il numero di sopravvissuti del Nova Scotia, soffocati dall'olio, attaccati dagli squali, o annegati, continuava ad assottigliarsi. Berlino, aveva trasmesso una richiesta di aiuto al Portogallo, neutrale, via Madrid. Quando ancora nessuno sopravvissuto aveva potuto raggiungere le coste o potesse essere avvistato dagli aerei, l'"avviso coloniale" Alfonso de Albuquerque, alla fonda a Lorenzo Marques, ricevette, alle 9 del mattino del sabato, 12 ore dopo l'affondamento, l'ordine di partire a tutta velocità per il luogo del disastro, a 288 km, al largo di Lorenzo Marques. Il suo comandante, il Capitano José Augusto Guerriero de Brito, fu urgentemente richiamato da un ristorante e alle 2,30 del mattino di domenica salpò le ancore nella disperata corsa alla ricerca di sopravvissuti, il primo dei quali fu avvistato appena dopo l'una del pomeriggio. Prima del calar della sera aveva raccolto 122 naufraghi e continuò le ricerche in un mare che diveniva tempestoso, fino a raccogliere 183 italiani, che il mattino seguente furono depositati a Lorenzo Marques.

Dei 114 inglesi dell'equipaggio, ne sopravvissero 14 e partirono in treno per Durban. I sudafricani, considerati soldati belligeranti, furono internati, ma fu chiuso un occhio sulla loro fuga verso il Transvaal.

Gli italiani che sopravvissero rimasero in pace in Mozambico. Le ricerche continuarono e il 3 dicembre furono avvistati una trentina di corpi presso Unkomass, ma solo l'8 dicembre un sopravvissuto italiano del Nova Scotia pose piede barcollando sulla spiaggia a 16 km a nord di Unfizini, 11 giorni dopo che la nave era stata affondata. Un capitano che era sulla stessa zattera si era sparato e due sottotenenti erano caduti in mare. Due sudafricani su un'altra zattera erano stati persi di vista durante una tempesta nella notte del 5 o del 6 dicembre.

In tutto, 250 corpi furono trasportati dalla corrente a sud-ovest e furono raccolti presso Durban.

Nel giorno in cui l'ultimo italiano raggiunse la spiaggia, un sottomarino alla superficie fu avvistato e il 14 dicembre l'U-177 spese la sua ultima torpedine, silurando la nave inglese Sawahloento, davanti a Durban. Prima della fine del mese giunse nelle acque sudafricane il sottomarino italiano "Ammiraglio Cagni", che il 29 novembre affondò la nave greca Argo, a soli 88 km dalla punta del Capo di Buona Speranza.

Dal sito [www. bbc.co.uk/ww2 peopleswar/stories/](http://www.bbc.co.uk/ww2/peopleswar/stories/)

LA TESTIMONIANZA DI UN SUPERSTITE INGLESE

I served in the Royal Navy from July 1940 to February 1946 as the convoy signalman (serving in the merchant ship made commodore of the convoy).

In November 1942 in SS Nova Scotia, we were returning to Durban, South Africa from Port Tewfik, Egypt (via the Red Sea) alone. In Massawa Eritrea we collected about 800 civilians and 1200 South African soldiers (as guards). The voyage was uneventful until we were within about 24 hours of Durban, South East of Lourenco Marques on November 28th. It was 9am and I was off watch and just starting to clean up our bit of the mess deck "crash!" and a second later "crash!" two tinfish. From out of the alleyway and up the nearest ladder (water already pouring down) up to the bridge to do anything that might need doing (nothing did) and to the main deck to get the life rafts overboard. After a few minutes I decided it was time to abandon ship. Instead of a drop of 10 to 15 feet I stepped into the ocean and struck out away from the ship. She went down after I had swum about 10-15 yards and I was sucked under. I came up through a thick oil slick and saw a large life raft about 50 yards away.

Though the sea was unbroken there was a heavy swell and so I could only see the raft every now and then. I must have stopped thinking as reaching the raft was not happening. Then came night, twelve hours as I was in the sub-tropics. Time must have passed but I have no real memories as to what happened. Then daylight and I seemed to be no nearer or further away from the raft. My swimming strokes were no more than pawing at the sea. No thoughts of anything, complete exhaustion, but a very powerful thought. I was about a yard above the sea looking down at the hulk which was me, saying "let go you silly

*****"

I must have almost reached the raft without knowing and a sailor saw me and pulled me on board. I didn't know. Sometime later I realised that I was no longer struggling and came back to life.

Two days later we were picked up by a Portuguese warship and taken into Lourenco Marques, then by train (3 nights and 2 days) to Durban to carry on with a more uneventful life at sea.

As told to the staff of Chesterfield Library

Traduzione

Ho servito nella Royal Navy dal luglio del 1940 al febbraio 1946 come "signalman" di convoglio.

Nel mese di novembre del 1942 ero a bordo della SS Nuova Scozia e stavamo ritornando a Durban, Sudafrica, da Port Tewfik in Egitto (via mar rosso).

In Massaua, Eritrea, abbiamo raccolto circa 800 civili e 1200 soldati sudafricani (come guardie a protezione della nave). Il viaggio era stato tranquillo fino a che non eravamo a circa 24 ore da Durban, sud-est di Lourenco Marques, il 28 novembre.

Erano le 9 a.m. ed avevo appena cominciato a pulire la piattaforma quando sentii un primo "crash!", seguito subito da un secondo "crash!".

Allora sono corso attraverso il corridoio fino alla scaletta più vicina (con l'acqua che già si rovesciava giù nelle stive) fino al ponte per rendermi utile (purtroppo non c'era molto da fare) per poi andare alla piattaforma principale per calare le scialuppe di salvataggio fuori bordo.

Dopo alcuni minuti fu deciso che era necessario abbandonare la nave.

Decisi allora di gettarmi direttamente nell'oceano. Ho nuotato per circa 10-15 yarde per poi essere risucchiato verso il fondo. Sono riemerso, però, aiutato da

una spessa chiazza di nafta ed ho visto una grande zattera di salvataggio a circa 50 yarde da me.

Poichè il mare era grosso riuscivo a vedere la zattera soltanto di tanto in tanto. Non riuscivo a raggiungere la zattera e pensavo di non farcela. Dodici ore dopo è calata la notte tropicale. Il tempo passava ma non ho memoria di quanto è accaduto in quel frattempo. Tornata che fu la luce del giorno mi è sembrato di essere sempre alla stessa distanza dalla zattera. Le mie bracciate erano ormai non più che delle manate maldestre al mare.

Nessun pensiero mi passava più per la mente, ero all'esaurimento completo.

Senza rendermi conto però ad un certo momento mi sono avvicinato alla zattera e un marinaio che mi ha visto mi ha tirato a bordo.

Non ricordo nulla di quei momenti. Solo successivamente mi sono reso conto che non stavo più lottando ed allora sono ritornato alla vita cosciente di essere salvo.

Non più di due giorni dopo siamo stati recuperati da una nave da guerra portoghese e siamo stati trasferiti in Lourenco Marques, per poi continuare il viaggio in treno (3 notti e 2 giorni) verso Durban.

Testimonianza resa al personale della biblioteca de Chesterfield

Dal sito Internet:

www.tekkieraces.co.za/springbok/2008/inhoud/pieter_snyman_e.pdf

e tradotto dall'inglese.

“ALLA DERIVA IN MEZZO AL MARE”

Questo è il racconto di Pieter Johannes Jacobus (Pieter) Snyman, un altro dei pochi sopravvissuti al naufragio della Nova Scotia. Egli nacque in Sudafrica il 6 aprile 1919. Trasferitosi con la famiglia a Johannesburg a causa della depressione economica, allo scoppio della seconda guerra mondiale si arruolò nell'esercito con l'entusiasmo giovanile che lo caratterizzava. Dopo alterne vicende di guerra giunse finalmente il momento di tornare a casa...

...alcune settimane più tardi, Pieter fu informato di aver ottenuto un passaggio per andare a casa. A Suez si imbarcò sulla Nova Scotia, una nave diretta verso la sua patria. A Massawa, dalla nave, sbarcarono delle truppe americane facendo posto a prigionieri di guerra italiani. Non avendo altro da fare che tollerare il caldo soffocante, un giorno, Pieter, decise, per divertire i suoi amici, di tuffarsi in mare dalla seconda piattaforma della nave. Fu quando stava per accingersi a ripetere la bravura e stava per raggiungere la corda che ciondolava sul fianco della nave per la risalita che s'accorse del grande squalo pronto ad assalirlo. Subito afferrò la corda sfuggendo per un niente alle terribili mascelle. Quel giorno decise di non tuffarsi più. Ma le sue schermaglie con gli squali non sarebbero finite quel giorno. La Nova Scotia solcò il mare, verso sud, per diciotto giorni. Di notte i prigionieri italiani cantavano delle canzoni così piene di malinconia che infondevano a Pieter la voglia struggente di essere a casa. Il dondolare della nave lo faceva spesso pensare ai suoi amici. Dei tre compagni di viaggio provenienti dal Sud Africa era l'unico che stava ritornando a casa. Il 28 novembre 1942 era il diciottesimo giorno di viaggio su un mare capriccioso e turbolento. La Nova Scotia stava navigando a zig-zag per cercare di sfuggire ad

un possibile attacco da parte di qualche sommergibile tedesco che si sapeva essere in quelle acque. La superficie dell'oceano era caratterizzata dalla spuma delle onde provocate dal mare mosso. Era difficile poter individuare la presenza di un periscopio. Ma l'U-177 si stava preparando da molto tempo a questo incontro. Alle 9 a.m. in punto, era lì ad aspettare, a solo 300 metri di distanza, appena sotto la superficie. Il suo comandante, capitano di corvetta, Robert Gysae, stava guardando la nave avvicinarsi. Durban era a circa 250 chilometri ed il porto più vicino era la città portoghese di Lourenço Marques, in Mozambico, a soli 80 chilometri. La Nova Scotia stava andando verso la morte. Nulla faceva presagire la tragedia. Tutto era all'insegna della tranquillità. All'improvviso però questa fu squassata dallo scoppio della prima torpedine, seguita immediatamente dalla deflagrazione della seconda e della terza torpedine. Pieter, in quel momento, era appena salito in coperta proveniente dalla stiva. Le improvvise esplosioni lo scaraventarono violentemente da un lato all'altro del ponte, riuscendo alla fine ad afferrarsi ad un parapetto in ferro della nave. La carcassa della nave dopo aver sbandato una prima volta cominciò a sollevarsi a babordo. Fu il caos immediato. Dall'interno della nave, immediatamente dopo le esplosioni, provenivano urla di disperazione e di dolore. Ormai anche il ponte era preda delle fiamme. Cento italiani si ammassavano contro i corrimani, impauriti e timorosi di saltare in mare impedendo così agli altri di tentare la fuga. Le vittime bruciate dal fuoco correvano impazzite attraverso il ponte. I motori della nave avevano cessato di funzionare e tonnellate di acqua stavano affluendo nelle stive mentre la maggior parte delle scialuppe di salvataggio erano andate distrutte. Molti che erano caduti in mare subito scomparirono. Pieter valutava la situazione: la sua sola speranza era di riuscire a trovare un giubbotto di salvataggio prima di tentare la fuga in mare. Percorrendo un fianco della nave ne trovò uno. Vestito soltanto di un pantaloncino kaki e del giubbotto si tuffò dalla piattaforma superiore nell'agitato Oceano Indiano. Nuotò sott'acqua finché glielo consentì la sua resistenza emergendo poi in un mare ricoperto da un olio scuro ed appiccicoso

dovuto alla fuoriuscita della nafta dai serbatoi della nave. Trovò una zattera costruita con i fusti dell'olio e travi di legno. Ormai la nave stava affondando velocemente. Era visibile soltanto una parte del ponte, ricolma di gente. Nessuna di quelle persone che stavano colando a picco con la nave si sarebbe potuta salvare. Nella stiva della nave altra gente stava lottando con l'acqua per trovare una via d'uscita. Quelli presenti sul ponte, ormai in posizione verticale, erano gelati dal terrore. Avevano, ovviamente, accettato l'inevitabile... "ed allora, come se stesse attendendo il segnale, il mare emise un suono spaventoso e quando il gorgo gigantesco si richiuse grandi onde avvolsero i naufraghi che lottavano fra i flutti". Poi il silenzio. Pieter: " Davanti a me una scena crudele di umana angoscia. Circondati da un oceano vigoroso, con le onde che colpivano le figure umane indifese. Intorno a loro i relitti, pezzi di legno, pezzi di portelli, resti di zattere. Cercavano tra i fronti d'onda spaventosi qualcosa a cui aggrapparsi. Uno per uno scomparvero alla vista". Pieter trovando sulla sua zattera una lunga corda ne lanciò una sua estremità verso un gruppo di naufraghi che lottavano tra le onde. Alcuni erano già troppo sfiniti per cogliere l'occasione. Una volta di più Pieter si tuffò nell'acqua per portare quegli uomini sulla zattera. Alla fine riuscirono a salire a bordo due sudafricani e quindici italiani, dopodiché lui si autonominò, afferrando un remo e senza che nessuno si opponesse, capitano del vascello! Inaspettatamente la zattera fu urtata dallo scafo del U-177 che stava emergendo per accertarsi del risultato del siluramento. Non ci fu un atteggiamento ostile da parte dell'unità germanica, anzi, prima che il sommergibile sparisse nuovamente sotto le onde, furono presi a bordo due italiani (alleati dei tedeschi). Ancora una volta si ripresentò una situazione di solitudine. Ad intervalli più o meno lunghi qualcuno di quelli aggrappati alle zattere annegava. La zattera aveva troppi uomini a bordo ed era per questo parzialmente sommersa. Se qualche altro naufrago fosse arrivato poteva significare la morte di tutti. Alcuni erano aggrappati ai bordi. Altri si arresero rapidamente ponendo le mani unite in un gesto di preghiera prima di affondare. La morte, però, stava apparendo minacciosa in lontananza sotto

un'altra forma. Un naufrago improvvisamente si mise ad urlare sfrenatamente e subito comparvero delle bolle di sangue in superficie. Squali! I due sudafricani della zattera stavano temendo questo. "Nella storia dell'Oceano Indiano mai vi fu un attacco di squali bianchi come questo". E' come se un branco di mangia-uomini fosse comparso dal nulla. Il mare stava assumendo gradualmente un aspetto sempre più violento e flutti giganteschi rombavano sopra i diciassette poveri naufraghi. Passarono la notte senza dormire. Il vento tagliente continuava a frustare i sopravvissuti provocando l'incessante rollio della imbarcazione di fortuna. Di tanto in tanto gli sventurati cambiavano di posizione. Quelli che si trovavano sui bordi andavano verso il centro e viceversa. Molto spesso uno squalo si avvicinava minaccioso alla zattera. Arrivò il giorno e con esso un senso di speranza. Ma l'oceano circostante non aveva davvero niente di incoraggiante. La maggior parte dei naufraghi non era ormai più visibile. Alcune delle zattere vicine non avevano più nessuno aggrappato ad esse. E gli squali stavano ancora lì a circondarli. Il secondo giorno fu presa una decisione temeraria. Furono rimossi i rivestimenti in sughero dei giubbetti per formare una specie di vela rudimentale. Così almeno il vento li avrebbe diretti in una precisa direzione. Nel corso della seconda notte gli occhi esausti dalla stanchezza cercavano comunque un segnale luminoso qualsiasi. Un segnale effettivamente fu avvistato ed era ad una distanza di circa quindici-venti chilometri. Quando sparì fu come se fosse stata loro tolta ogni speranza di dosso. Il combattimento contro un nemico visibile è abbastanza difficile ma quello contro un nemico invisibile assume un aspetto oltremodo ansioso. Le emozioni dominavano gli uomini. Erano diciassette uomini senz'acqua e cibo. A causa delle difficili condizioni alcuni cominciavano ad avere le allucinazioni, altri balbettavano qualcosa senza alcuna coerenza ed altri si abbandonavano alle imprecazioni. Altri ancora cadevano in uno stato di coma. Non c'era da meravigliarsi. Le loro lingue erano gonfie, le labbra screpolate, i loro occhi arrossati dalle condizioni atmosferiche e dal petrolio. Al terzo giorno la maggior parte di loro avevano ceduto alla morte. Pieter stava resistendo ed a un certo momento chiese ad

uno degli italiani che ancora era in grado di ragionare di aiutarlo a mettersi in piedi sulla zattera. Voleva dare un ultimo sguardo attraverso le onde. Poteva ancora esserci un po' di speranza. Dopo parecchi tentativi i due finalmente vi riuscirono e Pieter poté dare un'occhiata attraverso l'oceano. Fissò l'orizzonte incredulo più di una volta. E' mai possibile? Una croce? Una croce che si muove? Chissà per quale motivo gli vennero in mente, in quel momento, le parole di una canzone che aveva imparato in gioventù:

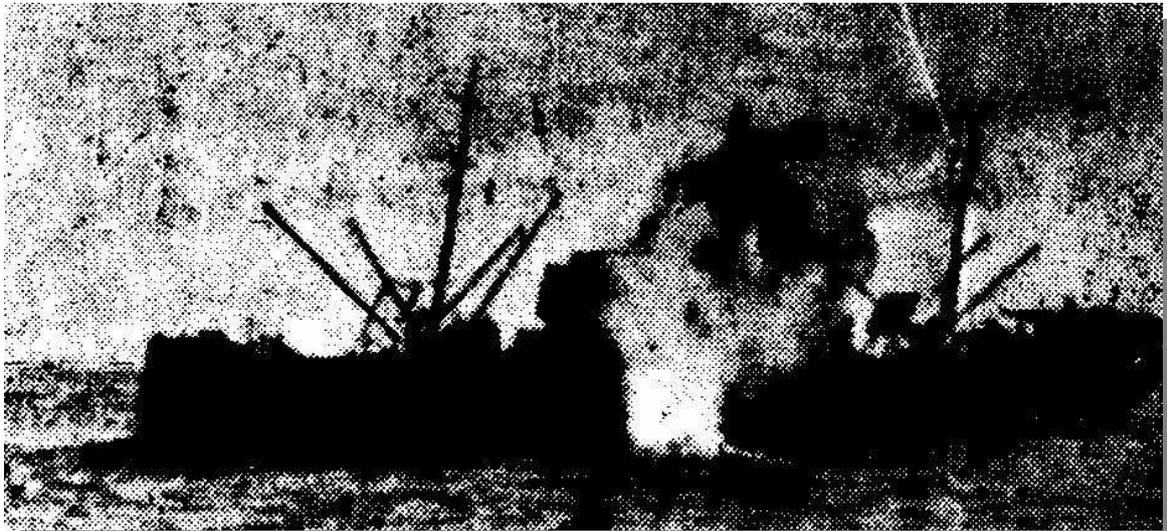
Su una collina lontana era dritta in piedi una vecchia croce.

L'emblema della sofferenza e della vergogna.

Ed io amo quella vecchia croce, per la quale i più cari ed i migliori del mondo sono stati uccisi da dannati peccatori.

La croce diventò più visibile. Erano gli alberi radiofonici di una nave! Poi, come un angelo misericordioso, la grande nave, beccheggiando, si fermò gettando le corde ai naufraghi. Quando la squadra di salvataggio si rese conto che erano circondati dagli squali una lancia di salvataggio fu calata in mare. Una volta a bordo, ai superstiti fu offerto del caffè caldo e delle coperte con le quali coprire i propri corpi nudi. Il sogno di quei poveretti si era avverato. Il capitano Augusto Guereiro de Brito con rapidi ordini comandò alla nave, l'Afonso de Albuquerque, di riprendere la rotta verso Lourenço Marques. Dei 1266 passeggeri presenti alla partenza sulla Nova Scotia, soltanto 192 sarebbero arrivati vivi in Mozambico. Centoventi cadaveri sarebbero stati in seguito ritrovati, gettati dai marosi, sulle spiagge di Durban e in fretta e furia recuperati affinché non si divulgasse la notizia della presenza nel mare sudafricano di sommergibili nemici al fine di non creare panico fra la popolazione. I sudafricani sbarcati a Lourenço Marques ricevettero un grande benvenuto ma allo stesso tempo sembrò ci fosse la possibilità che potessero essere internati in qualche campo. Il consolato sudafricano per evitare questo li informò segretamente che se volevano tornare a casa dovevano arrangiarsi in qualche modo. Pieter ed un

suo amico non persero tempo. Trovate due biciclette si misero immediatamente in sella pedalando a piedi nudi in quanto i piedi erano ancora gonfi per la lunga permanenza in acqua da non riuscire a calzare le scarpe. Alla stazione ferroviaria, spaventati per la presenza di funzionari locali, preferirono non prendere altri mezzi. Continuarono perciò il loro cammino, dormendo dove si poteva e superando i posti di guardia borbottando qualcosa in un cattivo portoghese. Il confine distava non meno di 80 chilometri. Camminarono fino allo sfinimento. A pochi chilometri dal confine col Sudafrica finalmente incontrarono un veicolo e lo fermarono per chiedere un passaggio. Fortuna volle che fosse un mezzo noleggiato dal governo sudafricano per trasportare i soldati feriti da un ospedale di Lourenço Marques verso la loro patria. Dopo le necessarie formalità furono fatti salire a bordo e si avviarono finalmente verso casa. A Johannesburg, i famigliari di Pieter erano in attesa spasmodica di avere sue notizie. Erano stati, infatti, informati che Pieter non era più rintracciabile per cui temevano il peggio. Ma intanto Pieter stava già percorrendo la strada in cui era vissuto vedendo in lontananza la sua casa...



Le ultime immagini fotografiche della Nova Scotia scattate
dall'equipaggio dell'U-177

Per completezza segue il testo originale in inglese.

“Driftwood from the sea”

A few weeks later Pieter was informed that he had obtained a pass to go home. At Suez he boarded the *Nova Scotia*, a ship headed home. At Massawa, American troops disembarked and Italian prisoners of war were taken aboard. Having little to do except tolerate the sweltering heat of the desert coast, Pieter one day decided to entertain his friends by diving from the second deck of their ship into the water below. It was when he was repeating the feat and reaching for the dangling rope at the side of the ship that he caught sight of a large shark ready to strike out at him.

He grasped at the rope and tore himself away from its jaws. He decided not to dive again that day. But his skirmishes with sharks were far from over.

The *Nova Scotia* ploughed south for eighteen days. At night the Italian prisoners of war sang melancholy songs, which made Pieter long for home. On the rocking ship he would often think of his friends. Of the three companions from South Africa he was the only one to return home. 28 November 1942 The eighteenth day on a moody sea was a boisterous one. The *Nova Scotia* was on a zig zag course to frustrate a possible German submarine attack. The sea-surface was foamy and uneven. It was barely possible to sight a periscope. But the German U-177 had been long in preparing for this encounter. At 9 o' clock it was waiting under the surface, barely 300 meters away. Its commander, Kapitänleutnant Robert Gysae, was watching the approaching ship. Durban was about 250 km away, and the Portuguese harbour city of Lourenço Marques (Mozambique) only 80 km. The *Nova Scotia* was heading for the jaws of death. One moment all was quiet. And then a torpedo tore through the ship with shattering shock. This was followed by another one, and a third. Pieter had just emerged from the hold of the vessel. The sudden explosions swung him off his feet and right across the deck, where he barely succeeded in grabbing the

railings on the other side. The large hulk rolled once and then heaved to the port side. Immediate chaos reigned. Inside the ship secondary explosions followed, and voices yelled wildly. By now the deck was on fire.

Hundred of Italians were pushing against the hand-rails, afraid to jump, but at the same time blocking the way. Agitated victims ran across the deck, their scalded bodies in shock. The engines had ceased and tons of water were streaming into the vessel. Most of the life boats were in tatters. Others fell into the sea and disappeared. Pieter summed up the situation: his only hope was a safety-jacket before trying to escape.

He clambered up the side of the ship and found one. Wearing only a pair of khaki shorts and the jacket he dived from the upper deck into the restless Indian Ocean. He swam under water until his strength almost failed, and surfaced in dark, sticky oil. He found a raft constructed of wood and oil drums.

By now the ship was going under fast. Only a part of the deck, teeming with people, was visible. No-one clutching to the sinking vessel could be saved any more. In the hold of the ship people were fighting the water, attempting to find a way out. Those on deck stood frozen. They had obviously accepted the inevitable. "And then, as if it had been waiting for a sign, the sea uttered a hideous soughing sound, and when the gigantic hole in the ocean closed, large waves enveloped the struggling swimmers. Then silence. Pieter: "Before me was a cruel scene of human anguish. We were surrounded by the mighty ocean, its gluttonous billows battering defenceless human specks. Around us were scattered pieces of wood, doors and rafts. Fearful faces were bobbing in the waves, watching for something to hold on to. One by one they disappeared from sight.

Pieter found a long rope on the raft and hurled its end towards a group of struggling swimmers. Some were already too weak to make use of the opportunity. Once more Pieter dived into the water and started bringing men to the raft. By the time there were two South Africans and fifteen Italians on board,

he was exhausted. He nevertheless grabbed an oar and without further ado declared himself captain of the vessel!

The raft was unexpectedly pushed off the hull of the U-177 which was surfacing, endeavouring to ascertain which ship had been torpedoed. There was no attack, but two Italians (German allies) were taken aboard before the submarine hastily disappeared under the waves.

Loneliness once more. Men were still drowning at regular intervals. The raft had too many men aboard and everyone was partially submerged. Any one new arrival would lead to everybody's death. Some men were clutching to the sides of the raft. Others gave up quickly, throwing up their hands as if in final prayer before they sank.

Death in another form was also looming ominously. A lonely swimmer suddenly yelled wildly as he was pulled down. Bloody bubbles immediately surfaced. Sharks! The Two South Africans had been fearing this.

"In the history of the Indian Ocean there has never again been a shark attack like this one. It was as if a shoal of man-eaters had appeared from nowhere.

The appearance of the sea was gradually getting more violent, and mammoth waves were booming over the seventeen men. Night came without sleep. Cutting winds lashed out and rollers crashed unceasingly. Every now and then the wretched men changed positions. Those on the outside moved to the centre, and then back. Ever so often a five-metre shark threateningly swam near the raft. Day came, and with it a sense of hope. But the surrounding ocean had nothing encouraging to offer. Most of the wreckage was not visible any more. Some of the nearby rafts had no men on them. And the sharks were still circling.

On the second day a rash decision was made. Cork jackets were removed and torn apart to be fashioned into a rough sail. At least the wind would steer them in some direction. In the course of the second night weary eyes searched the sea for some sign of light. One was indeed spotted, about fifteen to twenty kilometres away. When it disappeared it seemed as if all hope followed suit.

Fighting a visible enemy is difficult enough, but this was an anxious gamble with some invisible power. Emotions ran high. Seventeen desperate men without water or food.

Some men started hallucinating on account of unbearable hardship. Some babbled incoherently, others started cursing. Yet others lapsed into a coma. No wonder – their tongues were swollen, their lips cracked, their eyes pools of blood due to the oil and weather conditions.

On day three most of them had surrendered to the reality of death. Pieter was holding out and asked a redhead Italian who was still in his right mind to grab his legs and lift him up. He just wanted to take a last look across the waves. There might yet be some hope. After several trials, the two eventually succeeded, and Pieter had a glimpse across the ocean. He stared in disbelief, and stared yet again. Is it at all possible? A cross? A moving cross? For some reason the words of a song learnt in his youth nestled in his mind:

*On a hill far away stood an old rugged cross,
The emblem of suffering and shame;
And I love that old cross, where the dearest and best
For a world of lost sinners were slain.*

The cross became clearer. The radio masts of a ship! Then, like an angel of mercy, a large vessel rocked to a standstill and ropes were thrown at them. When the crew realised that they were surrounded by sharks, a life-boat was lowered. On board they sank to the floor and was given hot coffee to drink and blankets to wrap themselves in.

But the world had suddenly become a revolving disk. Sleep that everybody had been dreaming of, was gone. Soon afterwards death started taking its toll.

Captain Jose Augusto Guereiro de Brito gave quick orders, and the *Alfonso de Albuquerque* started on its way to Lourenço Marques.

Of the 1266 passengers on the Nova Scotia only 192 would arrive alive in LM. One hundred and twenty dead bodies were washed out on beaches in Durban, and these were removed early in the morning to prevent unnecessary

panic. The South Africans received a great welcome in LM, but they quickly realised that they were sure to be interned. During a party arranged for them by the South African Consul, they were secretly informed that they would have to look after themselves from that moment on.

Pieter and a friend lost no time, found two bicycles somewhere, which they rode barefoot because their feet were still badly swollen. At the railway station they were scared away by officials and eventually slept fitfully in a hut about 15 km outside LM. They started walking at daybreak, their destination the border sixty km away.

They bluffed their way through a few guarded bridges by mumbling a few words in Portuguese. They walked weary kilometres before they stopped a taxi a short distance from the border. Only then did they realize that it was a vehicle hired by the South African government to transport injured soldiers from a hospital in LM.

Swaziland. Nelspruit. Pretoria. Here the necessary formalities were taken care of. And it was time to go home! In Johannesburg a highly-strung Snyman-family were waiting in keen expectation. They had been informed that Pieter was missing, and were now fearing the worst.

And then, during the day, he reached the street where he lived, and caught sight of the old house. He just opened the door and walked in...

Dal bellissimo libro di Tullio Mascellari intitolato "28 novembre 1942 una tragedia in mare", ecco il racconto di un ufficiale di artiglieria sudafricano, Nat Herman, che venne imbarcato a Port Tewfik sulla Nova Scotia per ritornare in Sud Africa in licenza.

La partenza

Il 3 novembre vennero imbarcati a Port Tewfik un migliaio di soldati americani e 60 nursers per essere trasferiti in Eritrea dalla zona di operazioni dell'Africa settentrionale.

Prima di partire, a me e ad altri militari sudafricani, ci dissero che durante il viaggio, avremmo dovuto effettuare un servizio di vigilanza armata ai prigionieri italiani che sarebbero stati imbarcati a Massaua.

In questo porto, dopo lo sbarco degli americani, salirono a bordo circa 750 prigionieri italiani. Tra di loro c'erano dei militari ed anche degli ufficiali ai quali, per separarli dalla truppa, fu data una diversa sistemazione. Questo fatto creò dei malumori tra i militari sudafricani, che videro con ciò, un trattamento privilegiato accordato a dei nemici.

La guerra porta ad avere tali amari risentimenti.

Prima di partire, durante la notte un prigioniero tentò la fuga gettandosi in acqua. Alle guardie fu dato l'ordine di sparare, "ma non per uccidere". Mi chiedo come si potesse fare ciò visto che, in acqua nell'oscurità, spuntava solo la testa del fuggitivo. Quando questo raggiunse la riva fu catturato e riportato a bordo, dove fu rinchiuso in una cella.

La partenza della nave da Massaua avvenne il 14 novembre con destinazione Durban: a bordo c'erano circa 1000 persone, fra prigionieri, militari sudafricani, qualche passeggero e l'equipaggio inglese.

Il viaggio

Il compito assegnato ai militari sudafricani, fare la guardia ai prigionieri italiani, rese il viaggio noioso e monotono.

Nel corso di un'ispezione notai un fucile appoggiato ad una parete senza la presenza della sentinella e i prigionieri che si muovevano nelle vicinanze senza nemmeno guardarlo. Rintracciata la sentinella e chiesto il motivo di questo comportamento inconsueto, mi sentii rispondere che i prigionieri non avevano in mente di tentare la fuga in alto mare, né di tentare di catturare la nave, mi resi conto di condividere pienamente queste giustificazioni e non misi agli arresti la sentinella né feci un rapporto sull'accaduto.

Le esercitazioni di salvataggio venivano fatte con una certa regolarità e ad ognuno era stato assegnato un posto di abbandono-nave. Nel corso dell'espletamento dei miei compiti di sorveglianza non sono stato in grado di valutare se tutte le attrezzature di salvataggio, in caso di affondamento, sarebbero state sufficienti per il numero di persone che c'erano a bordo. Una disposizione veniva continuamente enfatizzata e messa in pratica: nessuno doveva muoversi a bordo senza aver indossato il giubbotto salvagente.

Solamente tre settimane dalla partenza da Port Tewfik (intorno al 24 novembre) furono istituite delle vedette per l'avvistamento di sommergibili. Nulla ci fu detto circa l'eventuale pericolo a cui eravamo esposti in questo particolare momento bellico, né che c'erano stati già degli affondamenti nella zona nella quale si navigava. In questa circostanza, se gli uomini a bordo fossero stati informati circa il reale pericolo che correavano, si sarebbero sentiti più preparati ad affrontare ciò che in seguito si verificò.

La Nova Scotia aveva fatto quel viaggio già una dozzina di volte. Non avendo scorta navale né aerea, la nave poteva contare solo sul proprio armamento antiaereo ed antisommergibile: qualche cannoncino da 4 pollici.

La mattina di sabato 28 novembre tutti erano convinti di essere alla fine del viaggio e che entro 48 ore la nave sarebbe arrivata a Durban.

L'affondamento

Mi stavo riposando in cabina quando udii una fortissima esplosione. Forte della mia esperienza in artiglieria, mi resi conto che si trattava di una cosa molto seria. In un primo momento pensai che la nave avesse urtato una mina. La cabina piombò improvvisamente al buio. Dovevo subito recarmi in coperta, e scartai l'idea di portare con me effetti personali come portafoglio od altro, non avevo il tempo di cercarli.

Così come mi trovavo, in costume da bagno e scalzo, indossai il giubbotto salvagente e tentai di raggiungere in coperta il mio posto di abbandono-nave. La nave era in fiamme, c'era fuoco dappertutto, anche sul mio percorso: ero in trappola, provai il più grande spavento della mia vita. Era stata colpita al centro sul lato sinistro e per fortuna la mia cabina era situata sul lato destro, altrimenti sarei morto all'istante. Tornai indietro e vedendo dei soldati calarsi fuoribordo attraverso gli oblò, raggiunsi la mia cabina per fare altrettanto. Mi tolsi il giubbotto salvagente ed aiutandomi con una corda mi calai in mare attraverso l'oblò. Nel fare questa operazione mi ferii alla schiena ed ho ancora la cicatrice. Una volta in acqua recuperai immediatamente il giubbotto salvagente e lo indossai senza però riuscire ad allacciarlo. La nave era paurosamente inclinata e stava affondando.

Naufrago in mare

Mi allontanai velocemente per evitare di essere trascinato nel risucchio dell'affondamento. La mia unica preoccupazione era di trovare qualcosa che galleggiasse. Nuotai verso ciò che avevo avvistato e per mia fortuna avevo trovato: una zattera, la più piccola di quelle che c'erano in dotazione a bordo. Era poco più grande di una pedana da doccia in legno. Ai lati c'erano delle corde che servivano per tenersi aggrappati. Riuscii a salirci sopra, ma subito

caddi in acqua. Era molto difficile starci sopra in equilibrio, ma dopo qualche tentativo ci riuscii.

Vidi la poppa sollevarsi, apparve il timone e l'elica: la nave stava affondando di prua. Molti naufraghi erano rimasti aggrappati disperatamente e qualcuno, senza salvagente, gridava "non so nuotare". Altri si tuffarono in mare da tutte le direzioni. L'affondamento avvenne in sette od otto minuti, ma a me parvero un'eternità.

Ad un tratto sentii gridare in inglese: "eccolo!", mi voltai e vidi emerge il sommergibile che si muoveva lentamente verso la nave che stava affondando. Non capii se si trattava di un sommergibile tedesco o giapponese. Mi raccontarono, successivamente, che i cannonieri che erano a bordo della Nova Scotia tentarono di usare i cannoni di cui era dotata, nel disperato tentativo di affondarlo, ma la nave era molto inclinata e non riuscirono a fare funzionare le armi.

Il sommergibile si avvicinò e i marinai che erano sul ponte rivolgendosi a me mi chiesero il nome della nave che avevano appena affondato. Fedele alle consegne militari non risposi alla domanda. Temevo che questo mio comportamento avrebbe avuto come ritorsione l'essere preso a bordo del sommergibile e finire in un campo di prigionia in Germania. Invece il sommergibile si allontanò dirigendosi verso un gruppo di naufraghi italiani che immediatamente gridarono "italiano" e fecero il saluto fascista. Ovviamente il comandante si rese conto di aver affondato una nave che aveva a bordo dei prigionieri di guerra italiani, cioè suoi alleati. Vidi che cercò di rassicurarli che non li avrebbe lasciati annegare, ma che li avrebbe aiutati: in quella situazione non capii come avrebbe potuto farlo! Dopo avere fatto ancora un ampio giro intorno il sommergibile mi si avvicinò a circa venticinque yarde. Mi fu nuovamente chiesto il nome della nave e questa volta glielo dissi. In perfetto inglese mi fu chiesto di salire a bordo ma io mi rifiutai. Non sapendo quali erano le intenzioni dei tedeschi, mi tolsi la piastrina di riconoscimento e la attaccai alla

zattera. Avevo timore che se mi avessero preso a bordo con la forza, mi avrebbero identificato ed interrogato per avere informazioni militari.

Nelle vicinanze c'era un italiano aggrappato ad una zattera, che era desideroso di salire a bordo del sommergibile, e nelle condizioni in cui ci trovavamo lo capivo perfettamente. Venne preso a bordo, ma non so proprio quali informazioni di carattere militare abbia potuto fornire. Lo scopo del comandante del sommergibile era quello di identificare e prendere a bordo il comandante della Nova Scotia, ma ciò non gli riuscì. Seppi poi che qualcuno lo aveva visto su una zattera, ma di lui poi non si era saputo più niente. L'U-Boat aveva fretta di allontanarsi dal luogo dell'affondamento perché c'era il rischio di essere localizzato dalle navi o dagli aerei alleati. Nessuno sapeva però che dalla Nova Scotia non era stato inviato alcun messaggio perché la stazione radio era stata danneggiata dalle esplosioni e molto probabilmente il radiotelegrafista era morto.

Il mare era mosso ed io facevo fatica a rimanere sulla zattera. Le correnti mi spinsero vicino ad una grossa zattera stracolma di italiani. Feci in modo di rimanere vicino a quei naufraghi: era meglio morire in compagnia. Più tardi salii a bordo con gli italiani legando la mia zattera alla loro. Mi chiesero subito quando sarebbero arrivati i soccorsi ed io, pur non avendo informazioni precise a riguardo, dissi loro: "presto", e la mia risposta sicuramente li rassicurò.

Dopo un po' di tempo un'altra zattera, identica a quella che avevo da poco lasciato, si avvicinò e i due italiani che la occupavano chiesero, di salire sulla nostra. Furono rifiutati perché non c'era posto. Allora, pur sapendo che nessuno era d'accordo con quello che volevo fare, presi l'iniziativa di legare la loro zattera alla nostra e di far salire uno dei due occupanti e feci capire all'altro che più tardi anche lui sarebbe salito. Il primo che salì a bordo della nostra zattera era gravemente ustionato. Involontariamente, nel fare queste cose con decisione, ero diventato lo skipper della zattera.

Ogni mezz'ora circa mi alzavo in piedi, sorretto da due italiani per evitare di cadere in acqua a causa del mare mosso, per scrutare l'orizzonte nella speranza di vedere del fumo di qualche nave soccorritrice.

I pescicani

Improvvisamente un italiano urlò qualcosa che non capii, ma immediatamente mi resi conto di cosa stava accadendo: eravamo circondati dai pescicani, dei quali se vedevano benissimo le pinne. Chi aveva le gambe in acqua le ritrasse immediatamente per evitare di essere attaccato. Con delle travi di legno gli italiani tentavano di allontanarli dalla zattera, ma essi imperterriti continuavano a girarci intorno e da quel momento, fin quando fummo salvati, non ci abbandonarono mai. I pescicani giravano intorno alla zattera quasi sperando che prima o poi qualcuno sarebbe accaduto in acqua per attaccarlo.

Sulla zattera trovammo un contenitore con viveri di sopravvivenza, acqua e biscotti, che a causa del peso degli occupanti era sommerso dall'acqua. Decidemmo di spostare gran parte degli occupanti in modo da farlo emergere e recuperarlo. Dopo averlo aperto mi fu chiesto di provvedere al razionamento dei viveri. Non sapendo quanto tempo saremmo rimasti in attesa dei soccorsi, decisi di razionare principalmente l'acqua: un terzo di bicchiere a testa. Trovammo anche dei biscotti ma erano ammuffiti e deteriorati. Qualche italiano ed io stesso decidemmo di mangiarli ugualmente, ma dovemmo desistere perché erano proprio marci. Al calare dell'oscurità c'era solo la nostra zattera, le altre erano scomparse.

Il giorno successivo il mare si ingrossò sempre di più e rimanere a bordo della zattera era assai difficile a causa dei sobbalzi provocati dalle onde. Ci sembrava di trovarci nel mezzo di un ciclone. Improvvisamente il mare si calmò e ci rendemmo conto che malgrado tutto eravamo incolumi. Improvvisamente udii un urlo: qualcuno aveva visto un enorme pescecane lungo forse sei o sette metri che con un colpo di coda avrebbe senz'altro potuto rovesciare la nostra

zattera. La sua presenza aveva fatto allontanare gli squali più piccoli. Poco dopo per nostra fortuna si allontanò.

Il salvataggio

Nel pomeriggio avvistammo una nave. Alzando i remi, sui quali avevamo messo delle camicie, cercammo di attirare la loro attenzione, ma purtroppo le correnti ci spingevano in direzione opposta. Inoltre il movimento delle onde, che ci sollevavano e ci abbassavano, rendeva difficile l'avvistamento da parte dell'equipaggio. Verso il tramonto si vedeva ancora la nave che probabilmente stava raccogliendo i naufraghi. Avvistammo anche un aereo che sorvolava la zona, ma data l'alta quota a cui volava, non ci videro. Al calar dell'oscurità vedevamo nettamente la nave tutta illuminata ed anche la lancia a motore che raccoglieva i naufraghi. Le operazioni di recupero erano facilitate da riflettori che da bordo illuminavano lo specchio d'acqua antistante la nave. Noi non eravamo stati avvistati. Verso la mezzanotte le ricerche vennero sospese a causa dell'oscurità e vedemmo la nave allontanarsi. Per noi si prospettava un'altra notte in mare.

L'italiano ustionato che era stato preso a bordo che si trovava vicino a me, si aggravò e nel volgere di qualche ora morì. Dopo esserci consultati, decidemmo che la cosa migliore da fare fosse gettare il corpo in mare. I pescicani lo fecero a pezzi e lo divorarono in poco tempo.

Verso le 10 avvistammo nuovamente la nave che si muoveva lentamente verso di noi perché, supponevo, stesse raccogliendo dei naufraghi. Improvvisamente, senza un motivo apparente, si allontanò e gli italiani che erano sulla zattera cominciarono ad imprecare sentendosi abbandonati, ma io ero certo del contrario. Continuummo a fare dei segnali per attirare la loro attenzione. Finalmente si avvicinò e cominciarono a recuperarci. Era la cannoniera portoghese Alfonso de Albuquerque, nave-scuola.

Per la seconda volta, prima di salire a bordo, mi tolsi la piastrina di riconoscimento e questa volta la gettai in mare. Non volevo essere identificato una volta a bordo perché temevo che la mia sorte sarebbe stata quella di essere internato in qualche campo di prigionia.

Verso le quattro del pomeriggio il comandante dell'Albuquerque fu costretto a prendere la decisione di interrompere le ricerche per i seguenti motivi: si stava avvicinando un fortunale, aveva raccolto circa 183 persone e molte di loro necessitavano di urgenti cure mediche; inoltre non si vedevano più naufraghi nei dintorni.

Una volta a bordo feci rapidamente un calcolo approssimativo: 42 dei 134 sudafricani che erano a bordo della Nova Scotia erano stati salvati (me compreso) ed inoltre più di cento italiani e una donna, ma circa 750 persone avevano perso la vita.

L'equipaggio portoghese si comportò in maniera eccellente con tutti i naufraghi e il giorno successivo arrivammo a Lourenco Marques.

Sempre dal medesimo libro di Macellari, ancora altri racconti.

Il caporale Geroge Kennaugh, 36 anni all'epoca, imbarcato sulla nave a Tewfik stava andando in licenza a Johannesburg, meritatamente, dopo essere rimasto ustionato saltando in aria su una mina nei pressi di El Alamein. Anche lui aveva il compito di alternarsi nei turni di guardia ai prigionieri. Ecco il suo racconto.

Avevo finito il mio turno di guardia e dopo un bagno in piscina, stavo sonnecchiando pigramente sul bordo in costume da bagno. Faceva molto caldo ed il cielo era sereno.

Venni svegliato bruscamente dalle esplosioni. Il mio primo pensiero fu di andare a prendere, sottocoperta nel mio alloggio, i soldi che avevo vinto a poker giorni prima, ma mi resi conto che non avrei fatto in tempo. I siluri avevano colpito la nave nel centro, sul lato sinistro all'altezza della sala macchine e i serbatoi di carburante si erano incendiati. Le fiamme si erano propagate velocemente anche sul ponte di coperta, che era diventato un manicomio, con centinaia di persone urlanti che si ammassavano ai parapetti.

Tre lance di salvataggio sul lato sinistro erano state spazzate via dall'esplosione. Vidi dei membri dell'equipaggio intenti a calare in mare le tre lance di salvataggio del lato destro. Ci riuscirono con due di esse, ma con la terza le cose andarono male in quanto si ruppe un cavo e tutti gli occupanti finirono in acqua, e la lancia dopo aver ondeggiato per un po' di tempo cadde in mare ed affondò.

Ero attaccato al parapetto mentre la nave si inclinava paurosamente. Dopo pochi minuti dall'esplosione, circa sette, la nave cominciò ad affondare. Mi gettai in acqua e cercai di allontanarmi per non essere risucchiato. Mi accorsi di essere bagnato di nafta e dovetti fare molti sforzi per cercare di non farmela arrivare nei polmoni. C'era nelle vicinanze un remo della lancia di salvataggio che era affondata, mi ci aggrappai e poco dopo arrivò un sudafricano che mi disse di essere ferito all'altezza dello stomaco.

A circa 400 yarde da me vidi emergere il sommergibile in mezzo a numerosi naufraghi galleggianti. Alcuni membri dell'equipaggio da ponte fotografavano la scena, ma ne vidi anche altri che si accingevano a scoprire le mitragliatrici con il palese intento di usarle contro di noi. Improvvisamente ad un cenno del comandante, anche lui sul ponte, rimisero tutto a posto.

Ad un certo punto io e il mio compagno, ci accorgemmo con orrore di essere circondati dai pescicani. Cercammo di allontanarli. "Non posso continuare così, ora mi lascio andare, non ce la faccio più" diceva il mio compagno mentre io cercavo di esortarlo a resistere e a combattere. Mi resi conto però che era determinato a lasciarsi andare ed allora gli chiesi di lasciarmi il suo giubbotto di salvataggio. Mentre stava slacciarlo lo sentii urlare e vidi che l'acqua intorno a lui si tingeva di rosso: un pescecane gli aveva staccato di netto un piede, poi non lo vidi più.

Mi raggiunse poco dopo un sudafricano aggrappato ad un enorme bidone ed insieme ci avvicinammo ad una grossa zattera sulla quale c'erano degli italiani. Cercammo di salire a bordo ma fummo rigettati in acqua. Il sudafricano mi suggerì allora di valermi della mia autorità di guardia e di ordinare a quei prigionieri di farci salire sulla zattera. Gli dissi che in quella circostanza non mi avrebbero sicuramente obbedito. Allora egli passò all'azione. Era molto robusto ed usando una torcia, che galleggiava nelle vicinanze, come una clava, gettò in acqua degli italiani e prendemmo il loro posto sulla zattera. Subito dopo però fece risalire quelli che aveva gettato in mare. In questa zattera successivamente presero posto 22 sudafricani ed alcuni inglesi membri dell'equipaggio.

Sai era fatto buio ed io accesi la torcia tenendola bene in vista con la segreta speranza che sarebbe stata vista da qualche nave di passaggio. Il giorno che era passato era stato tremendo, ma la notte si preannunciava peggiore.

Era impossibile dormire perché eravamo sballottati e continuamente bagnati dalle onde. Ero intontito dalla stanchezza e non mi rendevo conto del tempo

che trascorreva. Due uomini morirono e gettammo in mare i loro corpi. I pescicani immediatamente li fecero a pezzi e divorarono.

La mattina del lunedì avvistai la nave soccorritrice, l'Albuquerque. Successivamente venni a sapere che già dal pomeriggio della domenica aveva iniziato il salvataggio dei naufraghi.

Dopo aver trascorso 40 ore in mare, venni portato a bordo della nave. Ero completamente inebetito dalla stanchezza e non mi rendevo conto di nulla, ero come un automa. A me e agli altri ci venne dato del caffè caldo, del brandy e delle coperte. La nave continuò le ricerche e il giorno dopo arrivammo a Lourenco Marques.

Un sopravvissuto, Tiker Brass, che si trovava su una zattera ove c'erano degli italiani e degli inglesi, racconta:

Eravamo circa in venti a bordo della zattera in cui mi trovavo e a causa del sovraffollamento, la tensione e lo stress erano molto alti. Ad un certo punto udii che gli italiani dicevano fra di loro: "gli inglesi se ne devono andare". Ci fu una lotta tremenda e furono invece gli italiani ad essere gettati in acqua. Alcuni galleggiavano con il giubbotto salvagente, altri aggrappati a dei rottami. Dopo un po' di tempo le correnti li sospinsero lontano da noi e non li vidi più. In quei frangenti sopravvivere era ciò che contava di più e per questo eravamo disposti a tutto.

Al calar delle tenebre i pescicani avevano circondato la nostra zattera e ne vedevamo distintamente le pinne. Si udivano in lontananza le urla strazianti di coloro che venivano attaccati.

Il pomeriggio della domenica l'Albuquerque si fermò vicino alla nostra zattera. Alla vista della nave sulla zattera ci fu una grande eccitazione, ma c'era anche il

timore che ci potesse abbandonare. Invece da bordo fu calata una lancia e noi tutti fummo portati a bordo della nave.

Il caporale Andrew Biccard, appartenente ai Cape Town Highlanderd, testimonia:

Avvicinandomi a nuoto ad una zattera, ove si trovavano due prigionieri italiani, con l'intento di salirvi a bordo, venni da questi malamente respinto perché non c'era posto per tre persone. Ma quando i due naufraghi si accorsero che al mio collo pendeva il rosario mariano, immediatamente mi trassero a bordo, facendomi spazio, in quanto si sentirono uniti a me dalla comune fede cattolica.

Dal SUNDAY TRIBUNE del 25 novembre 2007, pagina 17

DOPO AVER SILURATO I PRIGIONIERI IL CAPITANO DELL'U-BOAT DISSE: "SPIACENTE".

Fra tre giorni il Sudafrica commemorerà il sessantacinquesimo anniversario del disastro marittimo più grande mai avvenuto nel suo mare: l'affondamento della nave trasporto truppe Nova Scotia avvenuto durante la seconda guerra mondiale al largo del litorale KwaZulu nella regione del Natal per mezzo di un sottomarino tedesco.

Rodney Hartman racconta la terribile tragedia che si è conclusa con gli squali all'assalto dei superstiti.

Alle ore 6 e 12 minuti antimeridiane di sabato 28 novembre 1942 il Kapitänleutnant Robert Gysae, comandante del sommergibile tedesco U-177 avvistava il fumo fuoriuscente dal fumaiolo di una nave. In quel momento era a circa 20 miglia nautiche a nord-est del Capo di Santa Lucia situato sul litorale dello Zululand e a circa 120 miglia dalla città di Durban in Sudafrica. La sua prima identificazione della nave fu: "nave passeggeri di medie dimensioni, rilevamento a 27 gradi".

Alle 8 e 31 minuti, Gysae riconrolla la nave in avvicinamento con il periscopio dell'U-boat. Ora l'identificazione della nave assume caratteristiche completamente diverse diventando un "incrociatore ausiliario nemico pesantemente armato e camuffato da nave passeggeri".

La Nova Scotia non apparteneva assolutamente a quelle specie di vascelli. Era invece un piccolo cargo di 6796 tonnellate, costruito nei cantieri di Liverpool, adibito durante la seconda guerra mondiale al servizio di trasporto truppe alleate, armato per l'occasione con un solo cannoncino da 101 mm montato a poppa e due contraeree poste ai lati del ponte. Da poco meno di tre settimane

era partita in navigazione solitaria dal nord Africa, senza alcuna scorta né aerea né navale. L'unica difesa adottata, durante il tragitto, consisteva nel percorrere una rotta a zig-zag.

Gysae era un sommergibilista dotato di carattere freddo anche nei momenti in cui era sotto pressione. Nel 1941 fu decorato con la Croce di Cavaliere per le sue doti di comando e di coraggio. Nel 1942 aveva 31 anni ed era al comando di un nuovo tipo di sommergibile di lungo raggio denominato IXD2. Questo tipo di sommergibile era noto come U-cruiser (incrociatore) proprio per la sua caratteristica di poter affrontare una lunga permanenza in mare. L'U-177 era partito dal porto di Kiel il 17 settembre 1942 con l'ordine di seminare distruzione. Esso faceva parte di una squadriglia di quattro U-cruisers che si avvicinarono al Sudafrica dopo aver solcato l'Oceano Atlantico. Dopo tre settimane di viaggio i quattro sottomarini assassini doppiarono il Capo di Buona Speranza.

I servizi segreti alleati sapevano che “erano là fuori” ma i normali cittadini sudafricani erano ignari di quella minaccia presente proprio davanti alla loro casa. Nei mesi di ottobre e novembre del 1942, un record di 49 navi alleate furono affondate dal nemico in azioni effettuate entro le 1000 miglia di area marittima circostante il Sudafrica. Questi affondamenti non furono resi noti al pubblico.

Il 28 novembre, la Nova Scotia , navigava a tutto vapore attraverso l'Oceano Indiano, avvicinandosi a Durban. Per alcuni dei passeggeri a bordo era finalmente giunto il momento di pensare a casa, dopo più di una settimana di mare.

Mio zio, Alf Pascoe era uno di questi. Aveva 24 anni ed era caporale della 4th SA Field Engineers ed era stato nei due anni precedenti “nel nord” . La sua

unica figlia, mia cugina Joan, aveva tre mesi quando il suo papà partì da Johannesburg per la guerra.

Quel sabato mattina era sul ponte superiore con un amico. “ Sono impaziente di arrivare a casa“, diceva “ non vedo l'ora di vedere mia moglie e la bambina di nuovo!”. Poi si allontanò dicendo che andava nel sotto ponte a fare una doccia.

A bordo della nave c'erano altri 133 soldati sudafricani provenienti da diversi reggimenti che avevano combattuto, il mese prima, nella storica battaglia di El Alamein. Il loro pericoloso contributo di soldati ora stava per finire e, come Pascoe, finalmente stavano facendo ritorno a casa per rivedere i loro cari.

Alle ore 9, Gysae, caratterizzato da una barba ben curata ed un berretto bianco posato a rovescio sulla testa di capelli biondi rasati, traguardava fisso, attraverso il periscopio, la Nova Scotia ormai ad un solo chilometro di distanza. Era sempre convinto che si trattasse di una nave da guerra da dover attaccare e affondare.

Alle 9 e 15 minuti dette l'ordine di fare fuoco. Tre dei siluri presenti nei lancia siluri del sottomarino furono lanciati , con tutto il loro carico letale, verso la nave nemica da una distanza divenuta ormai di soli 380 metri.

Nel frattempo, fumando una sigaretta sul ponte superiore della Nova Scotia, uno dei soldati sudafricani chiedeva ad un uomo dell'equipaggio se conosceva la loro posizione.

Egli rispose puntando lo sguardo a dritta: “quella è la linea costiera dello Zululand”. Contemporaneamente sollevò il braccio per indicarne la direzione. In quel momento vide quello che poteva assomigliare ad una coppia di strisce bianche, ribollenti, sulla superficie del mare, che venivano verso la nave.

Gysae osservava attraverso il periscopio e vide tutte e tre le testate esplosive colpire il bersaglio: la sala motori, il ponte e il resto. Sulla Nova Scotia le fiamme si svilupparono immediatamente propagandosi attraverso i ponti, inghiottendo mezza nave ed il ponte in un istante infernale. Tutti coloro che in quel momento erano nelle stive, sotto i ponti, erano stati colpiti in pieno. Per la maggior parte di essi la morte sicuramente è avvenuta in un lampo.

Il primo siluro colpì i serbatoi di carburante avviando immediatamente un muro di fuoco attraverso i corridoi ed i compartimenti della nave. Allo stesso tempo, furono perdute irrimediabilmente, le tre scialuppe di salvataggio presenti su quel lato.

Sull'altro lato, solo due scialuppe, si sono potute calare correttamente, perché la terza precipitò in mare a causa del tranciamento dei cavi necessari per l'abbassamento in mare.

Sui ponti superiori regnava il caos più totale. Un uomo dell'equipaggio, proveniente dalle stive, vedendo la situazione, scosse la testa e ritornò lentamente sui suoi passi verso l'inferno di fiamme.

Testimoni oculari raccontarono che il tempo impiegato dalla Nova Scotia per scomparire sotto le onde non fu superiore ai cinque, otto minuti.

L'U-177 aveva ottenuto il suo scopo terribile, ma il Kapitänleutnant Gysae aveva fatto un terribile errore: la Nova Scotia non era una nave da guerra ma un inerme trasporto truppe che, in tempo di pace, avrebbe potuto trasportare non più di 100 passeggeri. Ora, invece, c'erano stipate a bordo 1017 persone, delle quali 765 erano italiani prigionieri di guerra degli alleati provenienti dai territori occupati dell'Eritrea italiana per essere internati nei campi di prigionia del Sudafrica.

Tra i passeggeri c'erano anche tre donne ed una bambina di 8 anni. Nella nave era presente , oltre ai sudafricani, un equipaggio britannico composto di 114 uomini. Ai britannici ed ai sudafricani era stato assegnato il compito di sorvegliare i prigionieri italiani.

Una delle donne, sudafricana italiana di nascita proveniente dall'Eritrea, che stava per essere segretamente rimpatriata , come la nave iniziò ad affondare, afferrò la figlia e si gettò in mare. Appena in acqua, sollevò la bambina, vestita con una maglia rossa, adagiandola su una scialuppa di salvataggio. Poi cercò di resistere nuotando vedendo allontanarle a scialuppa sempre più con a bordo quel vestitino rosso che le onde le facevano comparire e scomparire perdendolo in lontananza.

Né la scialuppa di salvataggio né i suoi occupanti furono mai trovati. Né lo sono stati Pascoe e la stragrande maggioranza dei suoi compagni, molti dei quali sono stati preda degli squali, che freneticamente presero d'assalto in un parossistico bisogno di cibo, quei poveri disgraziati perduti nelle nere ed oleose acque del canale di Mozambico. Uomini disperati aggrappati a miserabili relitti furono tirati negli abissi da quei enormi predatori rompendo il silenzio della notte con le loro urla agghiaccianti.

Quando l'U-177 apparve in superficie per indagare sulla sua opera di distruzione, fu subito chiaro di quale terribile errore fu responsabile in quanto dai superstiti si alzarono delle grida di "Italiano! Italiano".

Dalla torretta del sommergibile si sentì un forte annuncio: "Mi dispiacie. Mi dispiace terribilmente. Contatterò Radio Berlino. Arriveranno i soccorsi. Siate coraggiosi!".

Due naufraghi furono raccolti e portati a bordo del sommergibile. Un prigioniero di guerra italiano ed un inserviente inglese.

L'U-Boat trasmise un radio messaggio in codice a Berlino raccontando l'accaduto, il quale successivamente fu trasmesso, via Lisbona, a Lourenço Marques (LM, ora Maputo), in Mozambico, dove fu, finalmente, ricevuto circa 12 ore dopo l'affondamento della Nova Scotia avvenuto 180 miglia più a sud.

Cinque ore più tardi, una fregata portoghese, l'Afonso du Albuquerque, alla fonda nel porto di Lourenço Marques, salpò a tutta forza verso il luogo del disastro. Dopo diversi tentativi falliti, finalmente, ormai almeno 30 ore dopo il siluramento, riuscì a trovare i primi superstiti raccogliendoli a bordo.

Tra i superstiti vi fu la donna che perse la figlia. L'ultimo superstite recuperato fu un uomo che rimase in acqua, nel mare infestato dagli squali, per più di tre giorni.

Dei 134 sudafricani, solo 42 si salvarono.

A Johannesburg, nel frattempo, era in pieno svolgimento la festa organizzata per il rientro dello zio Pascoe di ritorno dal suo impegno militare svolto "nel nord". In attesa del suo ritorno erano, fra gli altri, la moglie, mio padre, la sorella minore.

Ad un certo momento qualcuno bussò alla porta di casa e mia nonna andò ad aprire. Era un postino che portava un telegramma. Mia nonna lo aprì di nascosto e lesse: "disperso in mare, presumibilmente annegato". Mia nonna tenne per sé la notizia per non rovinare la festa in corso ma dopo aver trascorso una terribile notte il giorno dopo rivelò la notizia.

In quel momento nessuno conosceva i particolari della tragedia in quanto le autorità preferivano non divulgare al pubblico i dettagli della tragedia per evitare il diffondersi del panico. Successe però, che diversi giorni dopo il naufragio, venne ritrovato il primo di 120 corpi che uno dopo l'altro furono

trasportati dalle correnti sulle spiagge di Durban svelando così i terribili fatti accaduti. Accadde così che inevitabilmente la popolazione sudafricana apprese con terrore di quanto avveniva al largo delle loro coste.

Nel novembre del 1942, la Nova Scotia, fu una delle 24 navi affondate in quelle acque, ma l'ampiezza della sua tragedia umana la rese insuperata nella storia dei disastri avvenuti nelle acque sudafricane.

Dei suoi 1017 passeggeri, 825 furono i scomparsi.

Tra le tante vicende correlate a questa storia vi è quella di un ufficiale dell'U-177, Hermann Kolditz, che stabilitosi a Durban, dopo la guerra, lavorò per l'Unilever. Più tardi si sarebbe suicidato.

L'U-177, nelle sue missioni, affondò 14 navi alleate, danneggiandone una. Fu colpito a morte il 6 febbraio 1943, da cariche di profondità lanciate da un bombardiere Liberator americano, mentre navigava nel sud Atlantico a ovest delle isole dell'arcipelago di Ascensione.

In quel periodo a bordo non vi era più il comandante Gysae in quanto era stato promosso nel 1943 a Korvettenkapitan , ricevendo la Knight's Cross Oak Leaves. Dopo la guerra ha prestato servizio come addetto navale a Washington. Morì il 26 aprile 1989 all'età di 78 anni.

Per la stesura di questo articolo sono in debito di gratitudine, tra gli altri, a Ian Uys, Bill Bizley, Robert Kennaugh, Capitano CJ Harris, e al mio cugino Joan.

Per completezza segue il testo originale in inglese.

PRISONERS TORPEDOED, THEN THE U-BOAT CAPTAIN SAYS “SORRY”

In three days' time, South Africa will commemorate the 65th anniversary of its single worst maritime disaster, the sinking of the World War 2 troopship Nova Scotia off the KwaZulu-Natal coast by a German Submarine. Rodney Hartman recounts the terrible tragedy which ended as sharks tore into survivors.

At 6.12 am on Saturday, November 28 1942, Kapitänleutnant Robert Gysae, commanding the German submarine U-177, spotted smoke from a ship's funnel. It was 20 nautical miles north-east of Cape St Lucia (Mapelane) off the Zululand coast and about 120 miles from Durban. His initial identification was of “ a medium-sized passenger ship bearing 27 degrees”.

At 8.31 am, Gysae inspected the fast-approaching ship through the U-boat's periscope. He now identified it as “an enemy auxiliary cruiser under camouflage, and heavily armed”.

The Nova Scotia was nothing of the sort. It was a small, Liverpool-built freighter of 6796 tons that had been pressed into service as an Allied troopship. It had a single 101mm gun mounted aft and two anti-aircraft guns flanking the bridge. For nearly three weeks, it had sailed alone from North Africa with no naval escort or air cover. As its only defence, it adopted a zig zag course.

Gysae was said to be a submarine who remained cool under pressure. In 1941 he had been decorated with the Knight's Cross for either leadership or bravery. He was 31 and has command of a new breed of long-range IXD2. Type boats known as U-cruisers. The U-177 had sailed from Kiel harbor on September 17 1942 under orders to sow destruction. It was part of a pack of four U-cruisers

that headed for the bulge of Africa and ploughed south through the Atlantic Ocean. Three weeks into their voyage the four undersea assassins rounded the Cape of Good Hope.

Allied naval intelligence knew they were “out there”, but ordinary South Africans were oblivious to the menace on their front doorstep. In October and November of 1942, a record 49 Allied ships were sunk by enemy action within 1000 miles of the South African coast. News of the mounting count was not made public.

On November 28, the Nova Scotia was steaming steadily south through the Indian Ocean, closing on Durban. For some aboard, home beckoned at last after more than weeks at sea.

My uncle, Alf Pascoe, was one of them. He was 24-year-old corporal in the 4th SA Field Engineers and had been “Up North” for the past two years. His only daughter, my cousin Joan, was three months old when her dad left Johannesburg for war.

On the Saturday morning he was on the upper deck with a friend. “I can’t wait to get home”, he said “I can’t wait to see my wife and little girl again!”

He then announced he was going below decks to take a shower.

There were 133 other South African servicemen aboard representing a variety of regiments in the historic battle of El Alamein the previous month. Their hazardous tour of duty finally over, they, like Pascoe, were returning at last to their loved ones.

At 9am, Gysae, wearing a neat beard and a white cap reversed on his close-cropped blond head, had the Nova Scotia fixed in his periscope sights 1 km

away. He was convinced it was a warship and resolved to attack it. At 9.15 am, he gave the order to fire. Three of the six torpedo tubes were used to propel their lethal contents over a distance now estimated at 380 m.

Smoking a cigarette on the upper deck of the Nova Scotia, one of the South African servicemen asked a British crewman if he knew their position.

The crewman pointed to starboard. "That's the Zululand coast-line". The serviceman's eyes followed his arm. At the instant saw what resembled two white, bubbling tramlines racing across the surface of the ocean towards the ship.

Gysae was watching through the periscope. He observed all three warheads strike their target: engine-room, bridge and for'ard.

On the Nova Scotia, flames shot up through the decks and engulfed the midships and the bridge in an instant inferno. Those below decks, in the holds and bathrooms, took the full brunt of it.

For most of them, death would come literally in a flash. The first torpedo hit the oil bunkers and instantly sent a wall of flaming fuel racing through the compartments and alleyways below. The ship listed heavily to port, losing all three lifeboats on that side.

On the starboard side, only two lifeboats could be launched properly. The third plummeted head first beneath the waves as the lowering ropes broke. There was pandemonium on the upper decks. One crewman emerged from below, took one look, shook his head, and walked back slowly into the flames. Eyewitness accounts put the time it took for the Nova Scotia to sink at between five and eight minutes.

The U-177 had achieved its terrible purpose, but Kapitänleutnant Gysae had made an awful mistake: the Nova Scotia was not a warship but a defenceless transport that in peacetime might have carried 100 passengers. On board now were crammed 1017 people. Of them, 765 were Italian prisoners-of-war being brought from Allied-occupied Eritrea to be interned in POW camps in SA.

Its passengers also included three women and an 8-year-old girl. It was manned by a British crew of 114. The British and the South Africans were assigned duty watching the Italian prisoners.

One of the women, a South African-born Italian being secretly repatriated from Eritrea, grabbed her daughter and jumped into the sea as the ship began to sink. She managed to lift the child, dressed in a red jersey, onto a lifeboat. She then tried to swim after it. The lifeboat drifted further away, the little red jersey bobbing up and down and eventually lost to sight beyond the high, discoloured swell.

Neither the lifeboat nor its occupants were ever found. Nor was Pascoe or the vast majority of his fellow passengers, many of whom were taken by sharks that embarked on a feeding frenzy in the black, oily waters of the Mozambique channel. Desperate men clinging to bits of wreckage were regularly pulled below the surface by the huge predators, only the screams punctuating the silence.

When the U-177 surfaced to survey its handiwork and crewmen emerged to begin uncovering his appalling mistake from the crazed and pleading screams of "Italiano! Italiano!" that rent the air.

Up in the conning tower, he grabbed a loud hailer: "I am sorry. I am terribly sorry. I will radio Berlin. Help will be sent. Be brave!"

Only two of those in the water, one an Italian POW, the other an English cabin boy, were hauled aboard the U-177.

The U-boat's coded radio message to Berlin was relayed via Lisbona to Lourenço Marques (LM, now Maputo) in Mozambique where it was finally received about 12 hours after the Nova Scotia went down 180 miles away to the south.

Five hours later, a Portuguese training frigate, the Afonso du Albuquerque, lying in LM harbor, set out at full speed. After several failed attempts, it eventually found the disaster area nearly 30 hours after the Nova Scotia sank. Among the survivors was the woman who lost her child. The last man it hauled aboard had been in the shark-infested waters for more than three days.

Of the 134 South Africans, 42 were saved.

A family party in full swing in Johannesburg to welcome home my uncle from his tour of duty up North. Among those attending was Pascoe's wife, my father's younger sister.

At some point, my grandmother answered a knock on the door. It was a post office messenger bearing a telegram. My grandmother opened it in private: "Missing at sea, presumed drowned." She kept the news to herself so as not to disturb the happy party. After enduring " a terrible night", she made her shocking disclosure the next day.

At the point, no-one knew the circumstances of the tragedy of the Nova Scotia. Indeed, by all accounts, the authorities did their best to keep details from the public so as not provoke panic. It was many days after the sinking that the first

of 120 bodies began to wash up on the beaches of Durban as the picture began to unfold of the U-boat terror playing out off SA' coastline.

In November 1942, the Nova Scotia was one of 24 ships sunk in these waters, but in the breadth of its human tragedy it remains disaster unsurpassed in SA maritime history.

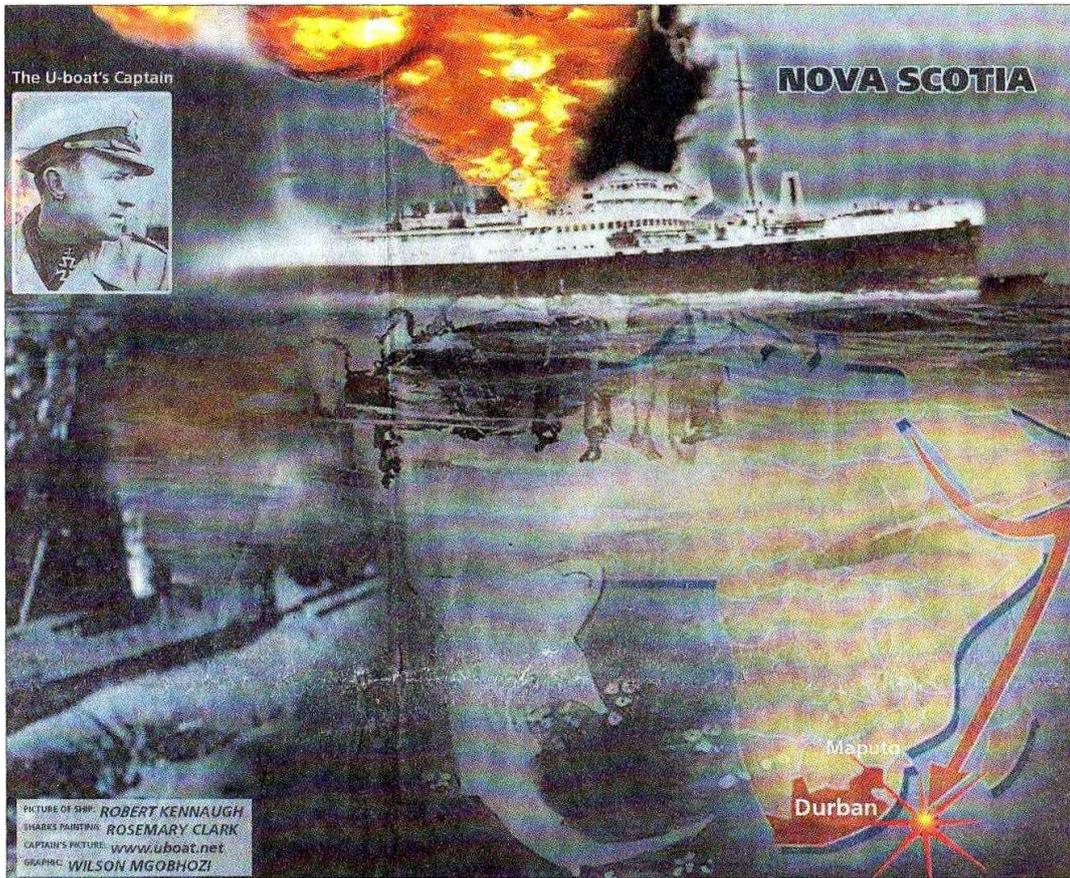
Of its 1017 passengers, 825 were lost.

In one of the many footnotes to this story, an officer from the U-177, Hermann Kolditz, settled in Durban after the war where he worked for Unilever. He would later commit suicide.

The U-177 has sunk 14 Allied ships and damaged another when, on February 6 1944, it was destroyed by depth charges dropped by a US Liberator bomber in the South Atlantic, west of Ascension Island.

By this stage Gysae had moved on. He was promoted to Korvettenkapitan in 1943 and was awarded the Knight's Cross Oak Leaves. After the war, he served as a naval attaché in Washington. He died on April 26 1989, aged 78.

I am indebted to many sources for this article and gratefully acknowledge, among others, Ian Uys, Bill Bizley, the late Robert Kennaugh, Captain CJ Harris, and my cousin Joan.



Riportiamo dal libro di Tullio Mascellani: *28 novembre 1942 una tragedia in mare*, il testo integrale tradotto del giornale di bordo del sommergibile tedesco, fornito dall'Ufficio Storico della Marina Militare.

GIORNALE DI BORDO DELL' U-177

28 novembre 1942

Ore locali

Ore 04.12 – Sul rilevamento 027 avvistate nuvole di fumo. Il nemico si avvicina sempre più rapidamente. La distanza è mantenibile solo a massima velocità. La nave accosta decisamente su rotta 210°. Si tratta di una nave passeggeri di media portata. Velocità 14 nodi.

Ore 06.31 – Immersione per attacco subacqueo. Con il periscopio si riconosce un forte armamento (3 cannoni, molte mitragliatrici, apparecchiatura elettrica di misurazione e direzione tiro), verniciatura militare con scarsa mimetizzazione.

Ore 7.15 – Lancio triplo, siluro I, III, IV (2,3 e 4 metri, lancio a distanza di 380 metri). Osservato tre colpi centrati. Locale macchine, altezza plancia e zona prua. La zona centrale si incendia immediatamente. Successivamente, a causa dell'intenso fumo, non è più possibile osservare con il periscopio. Per mezzo dell'apparecchio acustico, si nota che la nave scorta corazzata ha spento i motori. Non appena la visibilità lo permette, si osserva che la nave è fortemente appoppata. Alzata l'antenna telescopica, non si ascoltano trasmissioni sulle onde di 600 m. si notano colpi indirizzati contro la nostra antenna che ci obbligano ad ammainarla. Sulla coperta si nota una gran confusione di gente con e senza salvagente. La parte centrale e la plancia, la sala radio, le sale

passengeri e le lance di salvataggio sono completamente avvolte dalle fiamme, a causa della forte inclinazione i cannoni non sono più operativi.

Ore 07.26 – Riemergo. Durante lo svuotamento delle zavorre la nave affonda. In mare centinaia di naufraghi alcuni con salvagente, altri su zattere e gommoni. Ho osservato che i mezzi di salvataggio non erano sufficienti. Si cerca di interrogare i naufraghi chiedendo i loro nomi, ma senza risultato in quanto gridavano tutti insieme confusamente. Osservato che in acqua nuotavano solo italiani. Si era già creata una incontrollabile situazione di panico. Per cercare di chiarire la situazione, ci siamo avvicinati ad una singola zattera per prendere a bordo qualche naufrago, da tutte le direzioni si avvicinavano naufraghi. Prendiamo a bordo due naufraghi che avevano raggiunto contemporaneamente la zattera. Entrambi appartengono alla Marina Mercantile Italiana ed hanno dichiarato quanto segue: “ la nave affondata, si trattava della nave inglese scorta corazzata “Nova Scotia” (di 6796 tonnellate); a bordo si trovavano 1000 prigionieri civili italiani in trasferimento da Massaua a Durban via Aden. Equipaggio di 200 inglesi e 80 sudafricani, in gran parte bruciati o annegati”.

Ore 08.00 – Causa pericolo aereo e vicinanza costa ripresa navigazione con rotta 090°

Ore 11.47 – L'ufficiale TLC (telecomunicazioni) ha cercato di inviare messaggio radio al Comando Flotta Sommergibili, senza successo nonostante varie prove di chiamata.

Dalle 12.00 del 27.11 alle 12 del 28.11 percorse: 142 miglia in superficie, 16 miglia in immersione.

Ore 12.08 – Prove di immersione.

Ore 12.30 – Riemergo

Ore 14.30 – Rinnovata chiamata dell'ufficiale TLC "Urgente: appena affondata, in grigliato 8325, nave scorta corazzata Nova Scotia"

Ore 17.38 – L'ufficiale TLC riceve messaggio radio dal Comando Flotta Sommergibili: per il Comandante Gysae: "Continuare operazioni. Le attività di guerra hanno priorità. Nessun tentativo di soccorso".

Giornale di bordo dell'U-177 come riportato dalle fonti sudafricane

"In acqua ci sono centinaia di sopravvissuti che galleggiano con i loro giubbotti salvagente, altri aggrappati a zattere o a canotti di gomma. L'equipaggiamento di sopravvivenza è decisamente insufficiente. Cerco di conoscere il nome della nave chiedendolo ai naufraghi, ma non ci riescono perché tutti urlano. Vedo degli italiani tra i naufraghi. Mi avvicino di più alle zattere e ai naufraghi allo scopo di prenderne uno a bordo per interrogarlo. Molti nuotano per raggiungere il sommergibile, due di essi ci riescono e vengono tratti a bordo. Sono ambedue italiani, uno è un cameriere e l'altro è un marittimo. Qualche mese dopo, a fine missione, verranno sbarcati a Bordeaux. Altri naufraghi cercano di salire a bordo, ma vengono respinti in mare. Dico loro in inglese: "Mi dispiace, mi dispiace tanto...manderò un messaggio radio a Berlino...verranno inviati degli aiuti...abbiate coraggio". Alle 10 lascio la zona perché temo un attacco aereo: infatti due aerei alleati hanno già sorvolato la zona ad alta quota".

Ancora dal libro di Tullio Mascellari.

IL REDUCE D'AFRICA (data sconosciuta)

Una lapide ad Addi Quala rievoca.

Il Nova Scotia affonda: è la bolgia!

Nel novembre 1942, una nave inglese che trasportava prigionieri italiani dall'Eritrea in Sud Africa venne silurata da un sommergibile germanico: ne derivò una delle più orrende tragedie dei mari. Un superstite racconta.

Addi Quala

“Mi trovo ad Addi Quala, una cittadina dell'Eritrea meridionale. Entro nella chiesa cattolica e vi trovo, fra l'altro, una grande lapide, con sotto una interminabile lista di nomi incisa nella pietra. Si tratta di un ricordo delle vittime di uno dei naufragi più orrendi di tutti i tempi, quella della *Nova Scotia*. E chi se ne ricorda? Incredibile a dirsi quella tragedia l'Italia l'ha dimenticata. Me la rievoca, nientemeno, uno dei pochissimi superstiti”.

“Tu?”

“Tu? Ma non c'eravamo conosciuti in Mozambico?”

“Sicuro, parecchi anni fa. Adesso, però, vivo fra l'Italia e l'Eritrea”

“Dire il nome del mio interlocutore, incontrato per caso, non posso, per il ferreo motivo che egli non vuole mettersi in mostra. Ciò che egli mi racconta è infatti troppo atroce, egli afferma, perché da una spaventosa tragedia venga a lui qualsiasi notorietà. Lo chiamerò dunque, il mio interlocutore, Nettuno Marini, visto che di mare, appunto, si tratta”.

Dunque, Eritrea, autunno 1942. La nostra ex colonia si trova da un anno in mano agli inglesi. Prigionieri degli inglesi, molti militari nostri ed anche non pochi internati civili. Buona parte di quei prigionieri, gli inglesi volevano trasferirli in Sud Africa, dove avrebbero potuto gestirli utilmente.

Le nostre navi da guerra che il conflitto aveva bloccato in Eritrea si erano autoaffondate; salvi, invece, gli equipaggi. Donde, appunto, la prigionia. Nettuno Marini faceva parte di uno di quegli equipaggi. E' il 14 novembre 1942, l'imbarco, a Massaua, sul mercantile britannico *Nova Scotia*.

Si trattava di un mercantile qualsiasi, vecchio di sedici anni, già adibito alle rotte tra Gran Bretagna e Canada, è però destinato, durante la guerra, alle rotte dell'Africa Orientale: un compito importante, poiché si trattava, tra l'altro, di rifornire il fronte dell'Africa Settentrionale, il quale nel 1942 si era concentrato ad El Alamein. Nel viaggio di ritorno, i prigionieri, nonché una certa quantità di cittadini britannici.

Quanti italiani a bordo? Nonostante le indagini, il numero esatto non si è mai potuto saperlo: massimo, sul migliaio. Si parte dunque alla volta del Sud Africa, esattamente di Durban. Il *Nova Scotia* era dotato di un certo numero di cannoni, anche antiaerei: si presentava quindi come una nave armata, classico obiettivo di guerra.

“La navigazione si svolgeva regolarmente. Non facevamo parte di alcun convoglio, procedevamo da soli. Usciti dal Mar Rosso sostammo ad Aden dove sbarcammo un nostro commilitone che era stato colto da un attacco di appendicite acuta. La vita a bordo? Noiosa e alquanto penosa: capirai. Oltre mille persone...Ma l'atmosfera della guerra in mare, che io, essendo marinaio, ben conoscevo mancava completamente. Mancava perché nell'Oceano Indiano che mai avremmo potuto incontrare dopo la caduta dell'Africa Orientale Italiana, se non navi alleate? Da qui, appunto, la noia.”

Ma nessuno a bordo della *Nova Scotia* sospettava. E soltanto parecchi anni dopo la guerra certi dettagli sono venuti a galla.

Comincia, la storia, nella città tedesca di Kiel, sul Mar Baltico – altro che Oceano Indiano! - dal cui porto salpa, il 12 settembre 1942, il sommergibile U-177. Lo comanda il Kapitanliutenant Robert Gysae, altamente capace. Sottolineato il particolare della capacità perché a Gysae è stata affidata una missione addirittura fantasmagorica: uscire dal Baltico sfidando fra gli stretti della Danimarca, sgusciare attraverso l'insidiosissimo Mare del Nord e poi percorrere tutto l'Oceano Atlantico da nord a sud fino al Capo di Buona Speranza (cioè fino al Sud Africa) ed infine operare nell'Oceano Indiano, dove, sino a quel momento, sommergibili tedeschi non se n'erano mai visti e dove quindi le navi alleate si sentivano al sicuro.

“Già, al sicuro ci sentivamo anche noi del *Nova Scotia*, anche per questo motivo le giornate passavano lentamente, grigie, neutre – dice Nettuno Marini – e poi, fra l'altro, il mare era calmo, il tempo buono”

Sabato 28 novembre 1942, ore 09, 12

L'U-177 ha avvistato col periscopio il *Nova Scotia*. La nave britannica non si è accorta di nulla. L'U-177 si trova ad appena trecento metri dalla nave nemica, palesemente armata. “Fuori uno! Fuori due! Fuori tre!” Ordina il comandante Gysae. Partono tutti e tre i siluri di prua. Pochi istanti e il *Nova Scotia* viene come sbudellato, nella sua chiglia si sono aperti tre crateri.

“Quei momenti mi sembrarono, non so come dire, un terremoto, un vulcano, anzi la fine del mondo. Molti di noi stramazzerono a pagliolo, cioè caddero come salami. Ma i corpi si ammonticchiavano perché la nave si era inclinata subito, sulla sinistra. Intanto dilagava, a torrenti, la nafta; le prime fiamme si levarono quasi istantaneamente, dilagando a loro volta e invadendo anche i recessi della nave come le cabine, i corridoi, le stive, dove ancora si trovava moltissima gente; immagina tu che orrore, che bolgia!. Io ebbi la fortuna di poter uscire dalla nave attraverso un corridoio non ancora invaso dalle fiamme, ma gli ustionati erano già moltissimi e il loro numero aumentava di continuo. Nn

racconto razionale, sai, mi è proprio difficile farlo. Perché bolgia voleva dire caos di fuoco, di un equilibrio nautico che venne meno istantaneamente data l'enormità degli squarci nella chiglia e, nell'ambito di quella inclinazione, tutti cercavano di arrangiarsi – ma di solo istinto, senza il tempo né il modo di ragionare – per salvare la vita. Si cerca di calare in mare una scialuppa, un cavo si spezza, la scialuppa vola con tutto il suo carico umano. Nessuna scialuppa sopravviverà: soltanto qualche zattera. E intanto la nave va giù. Appena sei minuti – dico: sei minuti – dallo scoppio dei siluri, la nave affonda. Ricordo ancora la sua poppa eretta con le eliche in aria. Qualcuno, sempre d'istinto, a quelle eliche si aggrappò, e, anche se poi finì per mollarle, venne subito risucchiato nell'abisso dalle ottomila tonnellate che sprofondavano.

Continua Marini: “ La pace, finalmente, dopo che il mare aveva spento le fiamme? Oh no, proprio il contrario. Il mare, infatti, si ricopriva di uno strato spesso di nafta, che ci avvelenava. Molti ustionati sopravvivevano, ma in condizioni peggio che atroci. Molti, moltissimi altri cercavano un galleggiante qualsiasi cui aggrapparsi e molto spesso quei tentativi degeneravano in lotte, forse anche mortali.

D'un tratto il sommergibile emerge. Noi naufraghi quel sommergibile lo guardavamo con incertezza, anche perché un marinaio si era subito precipitato verso la mitragliera di prua. Uno di noi che sapeva il tedesco capì e urlò “ci mitragliano!” ma non fecero in tempo perché noi urlammo a nostra volta, figurati con quanta energia nella voce “Italia, Italia, siamo italiani!” anzi, qualcuno, per renderci istantaneamente credibili, sai cosa fece? Sembra pazzesco, nell'ambito della tragedia, dei morti, degli ustionati, del mare coperto di nafta, ma ecco di che cosa è capace il nostro cervello quando si tratta di vita o di morte: cantò quel commilitone “la donna è mobile, qual piuma al vento...”. A sua volta, il comandante Gysae capì al volo. Fece lanciare due gomene e salvò due di noi. Poi urlò che avrebbe lanciato l'SOS. Dopo di che il sommergibile scomparve”.

“mi rendo conto che Nettuno Marini cerca di sintetizzare al massimo, anche perché ogni naufrago potrebbe raccontare la peripezia propria; e, in quella circostanza, sono moltissime le vicende proprie che differiscono da quelle altrui. Per esempio: - c'è uno che galleggia, sì, ma parla poco, poi tace: è morto. – Un altro, seminudo, caccia improvvisamente strane urla di dolore, già, non è ustionato né ferito, ma quanto ad ustionarlo provvede un branco di meduse. – Non manca chi decide di suicidarsi, sfilandosi il salvagente. Io no, io un salvagente lo acchiappai subito dopo le esplosioni e non lo mollai più. Un altro urlo orrendo, ma stavolta non si tratta di meduse: l'acqua si tinge di rosa, uno squalo ha morsicato, ha amputato. Saremmo finiti quasi tutti in bocca agli squali se la presenza di tanta nafta non ci avesse, in qualche modo, protetto”.

Il comandante dell'U-177, ben rendendosi conto della gravità del fatto di avere affondato una nave carica di prigionieri italiani, lanciò effettivamente l'SOS; lo lanciò nonostante i rischi che quel segnale gli comportava. Esso venne ricevuto in Germania. E da Berlino partì un messaggio per l'Ambasciata Tedesca a Madrid, e da qui all'Ambasciata a Lisbona, perché quest'ultima chiedesse al Portogallo, neutrale, di intervenire: l'affondamento del *Nova Scotia* era infatti avvenuto dinanzi alle coste meridionali del Mozambico, allora possedimento portoghese.

Ebbene, nonostante la guerra, le distanze, le fasi intermedie e internazionali, appena dodici ore dopo il siluramento del *Nova Scotia* giunse alla fregata portoghese *Alfonso de Albuquerque*, alla fonda nel porto della capitale mozambicana Lourenço Marques (oggi Maputo), un ordine perentorio per il salvataggio dei naufraghi. Il comandante della nave si trovava al ristorante, in città. Lui si precipitò, provvide a rifornire la nave per una navigazione prevedibilmente lunga, e alle 2, 30 di domenica 29 novembre salpò.

Tredici ore dopo l'avvistamento del primo naufrago e di qualche zattera.

Riprende Nettuno Marini: “Così le cose viste dai portoghesi. Ma per noi andarono in tutt'altro modo. Cioè, anche noi, dopo una tremenda notte passata in mare, avvistammo l'*Albuquerque*. Senonché i portoghesi, giustamente, in un

primo tempo vollero salvare quelli che avevano la minore probabilità di cavarsela, per cui molti di noi, e io ero fra quelli, ad un certo punto videro l'*Albuquerque* sparire, come se certe zattere, dove si trovavano parecchi naufraghi no lo interessassero. Anche io ero su una zattera. Figurati lo sconforto, la disperazione, oltre all'esaurimento e ai danni fisici!

Nossignore, l'*Albuquerque* ricomparve, non credevamo ai nostri occhi, salvò tutti quelli che riuscì a raggiungere. Io quando salii sulla nave portoghese, ero nudo come mi aveva fatto la mamma. Appunto, in un certo senso avevo realizzato il sogno di rivedere la mamma. L'*Albuquerque* sospese le ricerche due giorni e mezzo dopo il nostro affondamento, perché si stava avvicinando uno di quei fortunali che non perdonano”.

La *Nova Scotia*: 115 italiani salvi (più 64 britannici), 700 o 800 italiani fra morti e dispersi: una cifra, quest'ultima, straziante, che riecheggia l'affondamento del *Lusitania* nel 1915. Molte salme vennero sospinte dalle correnti sulle coste africane, altre le si recuperò dall'oceano; gli italiani superstiti provvidero a far seppellire ben 120 di quei corpi in tre apposite tombe, presso Durban (Sud Africa) e a dedicar loro una stele.

Dei superstiti nostri, parecchi, rimasero nel neutrale Mozambico, dove appunto conobbi Marini. E i due salvati dall'U-177? Si fecero, per alcuni mesi, una campagna di guerra sottomarina transoceanica, a bordo del sommergibile, con tanto di nuovi siluramenti. Ma ebbero fortuna. Sbarcarono sani e salvi a Bordeaux, in Francia. Rimpatriarono subito.

Un romanzo? Già ma il *Nova Scotia* diede vita ad un altro romanzo, assai più breve e assai più folle, perché un naufrago italiano, non aiutato da nessuno, riuscì a metter piede, colle sue forze, sulla spiaggia del Sud Africa. Dal momento della catastrofe erano trascorsi...undici giorni!!!

“Altro che film! – conclude Nettuno Marini – ci scapperebbe senz'altro un colossal. Ma bisognerebbe affrettarsi perché noi superstiti, che possiamo raccontare tutto in modo da consentire una sceneggiatura veritiera e completa, ci andiamo rarefacendo”.

“Quanti siete?” Marini è incerto se aprire due mani o una sola”.

Da un rapporto, a suo tempo tenuto segreto, redatto dalla Marina Americana, riporto quanto è stato trascritto delle testimonianze raccolte su interrogazione dai superstiti del sommergibile tedesco U-177, tristemente noto per la grande quantità di navi affondate, riguardanti l'affondamento della Nova Scotia, da essi ritenuto, per ovvi motivi, alla stregua di un "incidente".

Copy No. 46 of 46.
SECRET

Op-16-Z

NAVY DEPARTMENT
OFFICE OF THE CHIEF OF NAVAL OPERATIONS
WASHINGTON
FINAL REPORT - G/Serial 34

REPORT ON THE
INTERROGATION OF SURVIVORS FROM U-177
SUNK 6 FEBRUARY 1944

.....omissis

THE "NOVA SCOTIA" INCIDENT

After sinking the PIERCE BUTLER, U-177 proceeded northwest toward the South African coast and patrolled offshore between Durban and Lourenco Marques. Early one morning, a few days later, a ship was sighted and Gysae closed the potential target. The ship was identified as a British raider and was attacked from periscope depth with a spread of 3 torpedoes, 2 of which found the mark. The ship burst into flame and settled quickly, her gun crews firing

upon U-177 until they were waist deep in water. Some life-belts and rafts were lowered, but a large number of men went over the side of the burning ship, which sank 15 minutes after the torpedoes had hit.

ysae surfaced to interrogate the occupants of life-boats and discovered that the ship had not been a raider, but the British transport, NOVA SCOTIA, carrying 400-500 Italian prisoners of war and civilian internees from Abyssynia to South Africa. Gysae, recognizing the magnitude of his blunder, at once signaled Control, outlining the circumstances of the sinking and urging that the Portuguese authorities at Lourenco Marques be requested to initiate a search for survivors. He then took two Italian civilians aboard the U-boat for the return voyage to Bordeaux and ultimate repatriation to Italy. It was stated that a very great number of Italians were burned to death or drowned, and that the spectacle was made unforgettably gruesome by the mass hysteria which overcame the doomed men. (O.N.I. Note: The British passenger vessel NOVA SCOTIA, of 6776 tons, was torpedoed and sunk about 0900 Z on 28 November 1942 in position 28.30 S. - 33⁰ E. Within 7 hours of the attack the Portuguese East African Government was requested by the German government to search for survivors.)

Prior to disembarkation in Bordeaux at the conclusion of this patrol, every member of the crew of U-177 was ordered to sign a pledge to the effect that the NOVA SCOTIA incident would not be mentioned under any circumstances.

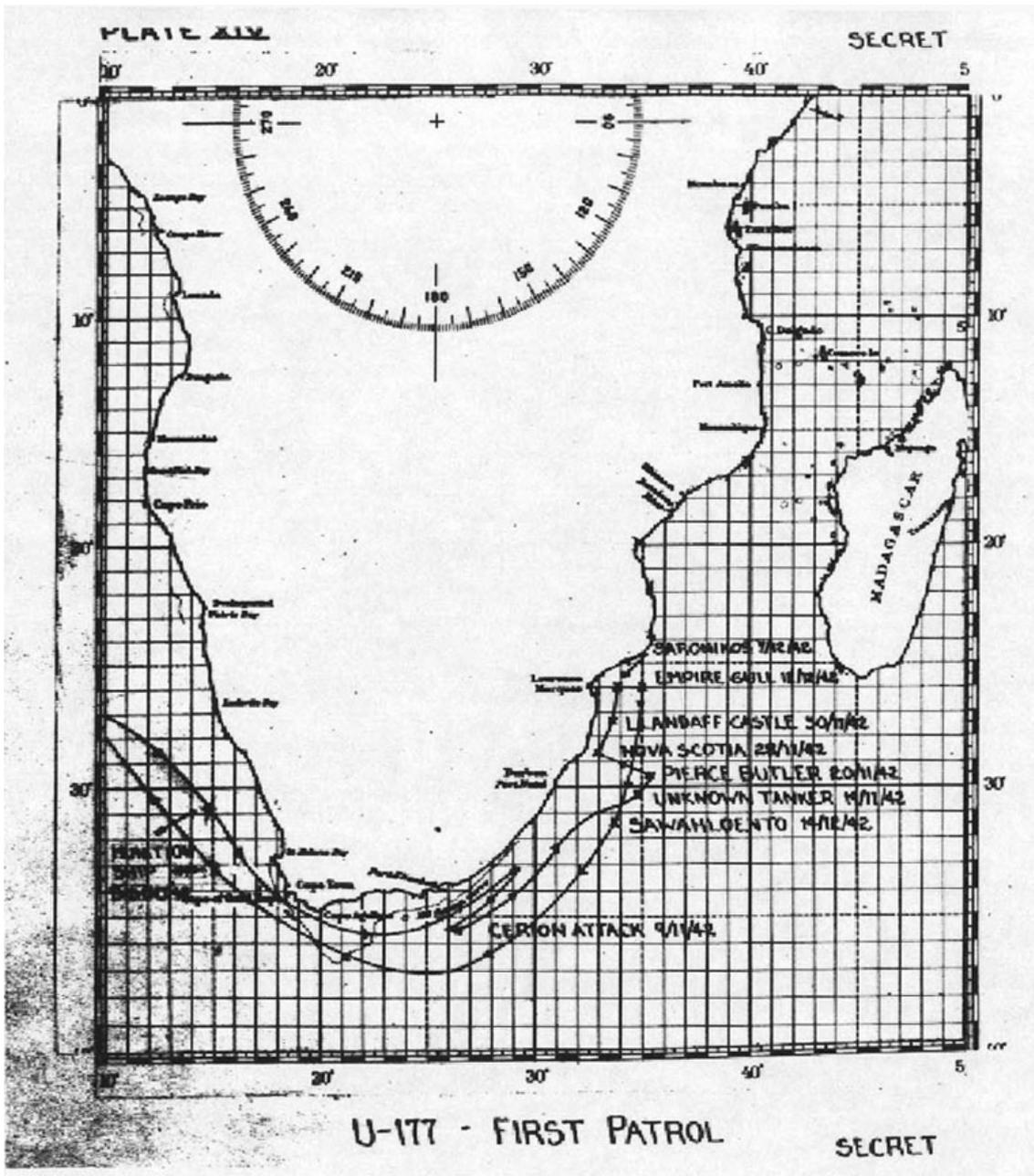
...omissis...

Traduzione:

L' "INCIDENTE" DELLA "NOVA SCOTIA"

Dopo l'affondamento del "PIERCE BUTLER", l'U-177 continuò, rotta a nord-ovest, verso il litorale sudafricano perlustrando in direzione del mare aperto la zona fra Durban e Lourenco Marques. Alcuni giorni dopo, alle prime ore di una mattina, venne avvistata una nave che il comandante Gysae ritenne un potenziale obiettivo. La nave viene identificata come incursore britannico e quindi si decide di attaccarla, a profondità del periscopio, con il lancio di 3 torpedini, 2 dei quali trovarono il bersaglio. Il collasso della nave, a causa dell'incendio della stessa, avviene rapidamente. Alcune scialuppe di salvataggio e zattere vengono gettate in acqua, assieme a tantissimi uomini che si buttano in mare per allontanarsi dalla nave rovente, che affonda in soli 15 minuti, dopo che le torpedini l'avevano colpita. Il comandante Gysae decide di emergere per consultare qualcuno degli occupanti le lance di salvataggio scoprendo così che la nave non era un incursore, ma soltanto un trasporto passeggeri. La Nova Scotia trasportava circa 400-500 prigionieri di guerra italiani ed internati civili provenienti dalla Abyssynia verso il Sudafrica. Gysae, riconoscendo la grandezza del suo errore, immediatamente segnalò agli organi di controllo il fatto descrivendo le circostanze dell'affondamento e sollecitando, allo stesso tempo, che le autorità portoghesi a Lourenco Marques venissero invitate ad iniziare la ricerca dei superstiti. In quel frangente prese a bordo due civili italiani, per il viaggio di ritorno a Bordeaux verso il rimpatrio in Italia. In quella tragedia è stato dichiarato che un numero molto grande di italiani sono morti bruciati o annegati e che lo spettacolo è stato reso particolarmente orribile dall'isterismo totale che ha colto quegli uomini condannati a morire. (Note O.N.I.: la nave passeggeri britannica Nova Scotia, di 6776 tonnellate, è stata silurata il 28 novembre 1942 nella posizione 28.30 S. - 330 E. In 7 ore dell'attacco. Il governo africano orientale portoghese è stato invitato dal governo tedesco a

cercare i superstiti.) Prima dello sbarco in Bordeaux, alla conclusione di questa missione, ad ogni membro della squadra dell' U-177 è stato ordinato di firmare un impegno in maniera che l'incidente della Nuova Scozia non sarebbe citato in alcuna circostanza.



Le missioni del U-177 con indicato il luogo dell'affondamento della Nova Scotia

Quello che segue è stato pubblicato originariamente in:

Natalia, Journal of the Natal Society, N°. 23 & 24, dicembre 1993 e dicembre 1994.

Con il titolo:

U-Boats off Natal

The Local Ocean War, 1942-1944

Di Bill Bizley – 13 settembre 2004

(N.d.A. - di questo documento, in verità molto lungo ed interessante, estrapoliamo, per evidenti motivi, solo quelle parti che interessano i fatti relative all'affondamento della Nova Scotia)

Cinquanta anni dopo gli eventi della seconda guerra mondiale, i partecipanti, gli storici e un pubblico affascinato riseguono con attenzione la cronologia della seconda guerra mondiale. E' stupefacente che da questo ricordo manchino i fatti accaduti nel litorale del Natal (se si può usare questa espressione per una vasta estensione dell'Oceano Indiano.) Quanto vasta è stata la guerra sottomarina fuori del Natal? Perché non è stata segnalata più pubblicamente? Quante navi alleate sono state affondate? Non è stato mai affondato un sottomarino nemico fuori del nostro litorale? Gli U-Boats sono stati visti mai dal continente Natal dagli osservatori dilettanti? Il 'black-out' di Durban ha avuto un effetto su questa guerra navale locale? Era la Nova Scotia (del cui affondamento al largo di St Lucia ha condotto ai più grandi incidenti mortali nella nostra storia marittima) stata oggetto di un'imboscata come conseguenza 'delle informazioni della quinta colonna'?

Non sostengo che il seguente articolo abbia tutte le risposte a queste domande. Con la nostra attenzione attirata sui teatri della guerra in Africa del nord ed in Italia, è stata una grande sorpresa per me capire che le perdite della navi fuori del litorale sudafricano fra 1939 e 1945 non sono state la mezza dozzina che avevo creduto fosse vero, ma più o meno 155 oppure, delle quali 103 sono

state perse nei 13 mesi dello studio presente, il periodo durante il quale gli 'U-Boats erano al largo del Natal . Il mare, sembra, fosse il teatro locale principale di partecipazione del Sudafrica alla guerra. Ma la dissimulazione di questa guerra era allora così efficace (per i motivi buoni e difettosi, come sarà discusso) che il relativo formato e la relativa implicazione militare non è mai stato realmente calcolato....

La storia ha quattro fasi importanti.

Fase 1: da maggio a luglio del 1942, quando il tentativo giapponese di ostacolare l'occupazione alleata del Madagascar produce l'affondamento di una nave e determinano "le mancanze di corrente elettrica" già citate, che risultano la prova più evidente per la popolazione che qualcosa sta accadendo.

Fase 2: vede l'entrata della Germania nella guerra sudafricana in mare. Nel mese di ottobre del 1942, il Gruppe Eisbär (orso polare), costituito da quattro U-Boats e una nave di rifornimento, comincia il loro arduo operato e non ritorna nella Francia occupata fino al natale di quell'anno. Durante la loro campagna, l'U-504 si muove a nord, dove si unisce con tre sottomarini incrociatori. Questa formazione staccatasi dal Eisbär opera sia nel litorale del Natal che nel canale del Mozambico dal 31 ottobre al 4 dicembre. Al largo del Natal affondano dieci navi ed il cargo convertito a trasporto truppe Nova Scotia, il cui decesso provoca il più grande incidente mortale registrato mai in acque sudafricane.

Fase 3: verso la fine di febbraio del 1943 il Natal riceve le attenzioni non gradite del Gruppe Seehund, formato dagli U-160, U-506, U-509 ed U-516, più il trasporto combustibile U-459 disposto a sud dell'isola di Sant'Elena. In questa fase, al largo del Natal, vengono affondate 7 navi alle quali si sommano altre tre imbarcazioni affondate dal sottomarino italiano Leonardo da Vinci a sud est di Durban

Fase 4: questa fase vede il gruppo finale dell' U-Boat proveniente da Lorient che arriva al largo del Natal verso il 17 maggio 1943, per non ritornare in Europa fino ad agosto. Per tutto il loro lungo soggiorno saccheggiano i litorali

per tre mesi, ma colpiscono soltanto cinque navi e perdono uno dei loro membri. Da allora in poi il Comando degli U-Boats decide di non effettuare ulteriori sortite lungo il litorale sudafricano....

Tuttavia, devo notare che nessun giornale di bordo di U-Boat, indica come ricercata per un agguato predeterminato, tramite qualche istruzione ricevuta, nessuna nave fuori del nostro litorale. Se quanto afferma Janie Malherbe è corretto quando ricorda come la Nova Scotia sia stata affondata nel novembre del 1942 per "il risultato delle informazioni da una spia tedesca sudafricana che ha rivelato i suoi atti orribili in un periodico sudafricano sotto uno pseudonimo prudente. ', [10] non trova riscontro nel fatto che il capitano della U-Boat (Gysae) dichiarò di aver giudicato male la Nova Scotia (ha pensato che fosse 'un incrociatore ausiliario ') ..

Rivolgiamo ora l'attenzione verso il Kapitanleutnant Gysae dell' U-177, che ha effettuato i due affondamenti più conosciuti al largo del Natal i quali disastri hanno portato la guerra degli U-Boat alla realtà palpabile per la maggior parte del Nataliani. Alle 6.12 a.m., il 28 novembre, Gysae ha avvistato del fumo ad est del Cape St Lucia e successivamente identificato 'una nave passeggeri di medie dimensioni 'che zigzaga a 14 nodi. Quella era la Nova Scotia, una nave trasporto di 6 796 tonnellate, che sarebbe stata oggetto di uno degli incidenti mortali più grandi fra tutti quelli avvenuti nella storia sudafricana. Non che la parte principale delle vittime fosse sudafricana: stava trasportando 765 italiani, principalmente degli internati civili provenienti dall' Eritrea e soltanto 134 meccanici sudafricani oltre che il suo equipaggio. Il fatto che Gysae, abbia colpito una nave a 400 metri di gittata, popolata principalmente da persone dell'Asse Italo Tedesco, suggerisce ancora una volta che non c'era spionaggio dietro questo attacco portato alla luce del giorno. ...

Per i sudafricani a bordo della Nova Scotia - in vista di un lungo e meritato riposo a casa dopo l'azione 'di Alamein' - la distruzione della nave è stata una tragedia amara.

In primo luogo sono stato colpito da questo quando sono venuto a conoscenza della vicenda della Nova Scotia attraverso la autobiografia del mountaineer Natal, Brian Godbold. [17]

Godbold aveva ottenuto il congedo in anticipo dal corpo in cui era arruolato a Helwan, ma non avendo tutte le sue carte in regola ha dovuto sacrificare la sua probabilità di imbarcarsi immediatamente. Successivamente "la mano della Provvidenza" gli è sembrato che si fosse mostrata quando ha compreso che la nave che aveva perso nel porto di Tewfik era proprio la Nova Scotia. Così è scampato al pericolo di essere uno dei parecchi Nataliani che sono naufragati con la nave - il Mercury, successivamente ha annunciato, fra gli altri, F. W. Brokensha ed il sergente (jock) Payne.

Quando Gysae, 30 miglia al largo di Cape St Lucia, ha colpito la Nova Scotia con tre torpedini a 400 metri di gittata, ha dato il via alla vicenda più documentata di un affondamento nella locale letteratura di guerra.

Corre l'obbligo di raccontare un aneddoto. Ian Uys in "Survivors of Africa's Oceans. What a story!..", è un uomo che scappando velocemente dalla sua cabina per uscire dalla nave scopre che una colonna di olio infuocato gli viene contro, diritta lungo il corridoio. Scappa allora attraverso l'oblò, ma il fuoco lo ferisce al suo didietro procurandogli delle ferite le cui cicatrici porterà per il resto della sua vita. È senza fiato quando si getta in mare, e dopo non molto tempo gli squali cominciano a girare intorno alle barche ed alle zattere. E lì nell'acqua, prigionieri e nemici si trovano improvvisamente sullo stesso piano.

Andrew Biccard corporale, degli highlanders di Città del Capo, ha provato al bordo una zattera molto piccola che aveva a mala pena posto per i due italiani che già la occupavano. Hanno provato a spingerlo via. Allora uno ha notato che aveva un rosario intorno al suo collo. Erano cattolici come lui! Biccard è stato tirato in salvo.

Un interesse storico importante di questa vicenda si trova nelle azioni successive effettuate dal capitano dell' U-Boat. (A questo punto devo interpolare completamente una nota del non specialista quando dico che, guardando una fotografia della Nova Scotia nel libro di Ian Uys, credo che si possa vedere perchè Gysae potrebbe aver identificato questa nave da trasporto di 7000 tonnellate come 'incrociatore ausiliario.' La Nova Scotia aveva migliorato le carenature tipiche della nave passeggeri intorno al suo ponte e al ponte di prua, apparendo considerevolmente più grossa del suo formato reale o della sua modesta conformazione.) Alla domanda su come è funzionato il salvataggio, partito da Lourenco Marques che ha visto lo sloop portoghese Alfonso il de Albuquerque prendere 192 superstiti, qualcuno pensa che non sarebbe mai accaduto se il capitano dell' U-Boat non avesse radiotrasmesso per aiuto. Affermo questo perché ci sono delle illusioni in alcune delle interviste dell' Uys che dicono che ha fatto questo soltanto perché 'ha ricevuto una scossa tremenda quando ha capito di aver silurato una nave di prigionieri di guerra che trasportava dei suoi alleati, in modo che lo si era sentito gridare ripetutamente in inglese: 'sono spiacente. . Sono terribile spiacente. . Radiotrasmetterò Berlino. . L'aiuto sarà trasmesso. . Siate coraggiosi. '.

Naturalmente, per gli uomini che lottano nell'acqua, la lugubre presenza del loro 'assassino ', rappresentante di un U-boat, che circonda la scena del disastro da lui creato, con le armi pronte nel caso di rappresaglia, è fattore non proprio accattivante sentire una voce dietro il megafono, anche se parla inglese perfetto. Ma in effetti le azioni del Gysae sono coerenti con un certo numero di casi segnalati, anche quando i superstiti erano tutti sotto una bandiera alleata. Considerando che era ordinario, apparentemente, che i sommergibili giapponesi mitragliassero i superstiti, c'è soltanto un caso registrato di questo fatto in tutti i 130 circa degli affondamenti da parte di U-Boat fuori del Sudafrica, quello avvenuto al largo dell'isola di Ascensione nel 1944. (in effetti le prove di Nuremberg hanno dimostrato di essere stato l'unico caso nella seconda guerra

mondiale). Dopo la guerra alcuni capitani di U-Boats sono stati cercati dai superstiti per essere ringraziati del sussidio ricevuto....

In effetti i capitani tedeschi al largo del Sudafrica erano stati comandati di non dare più aiuto in conseguenza di un avvenimento riportato in una "red-letter" alla quale a distanza di più di cinquanta anni, dovrebbe essere attribuita grande importanza. Questo avveniva due mesi e mezzo prima dell'affare della Nova Scotia, quando Eisbär per primo è passato a sud dell'Equatore. Il 12 settembre 1942, l'U-156, sotto il capitano Hartenstein, in viaggio verso il Capo, ha visto e silurato la nave passeggeri Laconia. È risultato che ci erano 2 372 passeggeri e truppe a bordo, molti di loro donne. Hartenstein immediatamente ha predisposto il loro salvataggio ed ha preso a bordo molti (infermiera inglese compresa) che fossero meno pronti a testimoniare del loro buon trattamento nelle sue mani. Nel mare agitato ha agganciato a rimorchio le lance di salvataggio del Laconia mentre per tutto il tempo issava una grande bandiera della croce rossa. Improvvisamente dai cieli è comparso 'un liberator 'americano che ha cominciato bombardare l'U-156. L' U-Boat è stato danneggiato e Hartensein non ha avuto altra opzione che quella di sbarcare i suoi nuovi passeggeri, e di tagliate la corda di rimorchio delle lance per immergersi prima che 'il liberator ' potesse ritornare per finirlo.

In conseguenza al fatto l'ammiraglio Doenitz pubblicò un comunicato nel quale scrisse: 'l'avvenimento è prova ',egli disse, 'di quanto disastroso potrebbe essere il mostrare della sensibilità umanitaria verso un tal avversario.' I salvataggi devono cessare: ... da allora in poi i superstiti devono pensare a se stessi.

Nonostante le inchieste, 'nessuno ha scoperto mai dove quel bombardiere avesse la base e se avesse chiesto o ricevuto mai degli ordini in merito' . Ad ogni modo, a causa sua, la lista di scomparsi nell' incidente del Laconia è notevolmente aumentata e meno della metà del relativo complemento raggiunse in salvo la Liberia.

Così quando - come C.J. Harris segnala in: *The Nova Scotia in War at Sea* - l'ordine radiotrasmesso Gysae che aveva affondato una nave (come ha valutato) che trasportava mille internati civili italiani provenienti da Massaua, la risposta prevedibile fu: 'continuare la navigazione. Intraprendere la guerra viene in primo luogo. Nessun tentativo di salvataggio.' Ma ovviamente, come abbiamo visto, il HQ tedesco ha informato i Portoghesi a Lourenco Marques.

Per quanto si conosce della nostra storia sociale locale, l'affondamento della Nova Scotia ha dato la dimostrazione della politica, sconosciuta, di tacitamento della guerra degli U-Boat. I documenti hanno messo in luce positivamente quel silenzio virtuoso. Due giorni prima dell'affondamento, apparve nel Mercuri questo:

Babbo Natale chiama tutti i bambini! Ssssh! Non si parli delle navi....Tutti sanno che tutte le grandi navi sono state requisite dai soldati, dagli aviatori, e supporti di guerra, sul Nord e tutti sanno che i negozi di giocattoli sono vuoti in questo Natale. Quando la guerra è troppo grande Babbo Natale ritornerà a Toyland a Greenacres...

Naturalmente si deve comprendere che, con gli uomini della prima divisione in viaggio a casa dall'Africa del nord, la rilevazione dei particolari del convoglio e dei movimenti di trasporto inviterebbe il pericolo. Ma quella è una cosa diversa dal rifiuto di ammettere che le tragedie di una certa scala stanno accadendo fuori del suo proprio litorale. Il 30 novembre e il 1 dicembre Mercuri segnala circa sette affondamenti al largo di Lourenco Marques. Ma, più vicino a casa, la Nova Scotia ottiene soltanto una breve menzione il 2 dicembre in un articolo poco importante in calce ad una pagina: 'circa 100 superstiti della nave silurata sono stati imbarcati nella nave da guerra Alfonso de Albuquerque proveniente da Lourenco Marques nella mattinata di domenica.' Il 4 dicembre viene corretto a 192 superstiti e l'ammissione è fatta che 'fungenti da scorta per i prigionieri di guerra erano alcuni soldati britannici.' Altrimenti, il Mercury può dare soltanto notizia di questo disastro celato con avvisi funerei di pochi militari e con una

fotografia 'del capitano Herder e Purser Muller del Nova Scotia "dando un sottotitolo con l'imprecisione dovuta, 'annegato in mare per attività nemica'.

.... Nel frattempo, il disastro ben più grande della Nova Scotia non ha ottenuto menzione diretta - tranne, cioè, per una menzione indiretta che potrebbe più non essere soppressa. Così il 7 dicembre: 'un numero enorme di corpi - non della nave Llandaff Castle - è stato trovato lungo il litorale nord e sud negli ultimi giorni. Includono 10 soldati del SA. (evidenzio come la Nova Scotia è allusa come 'non il Llandaff Castle '!) Per tutta la dissimulazione ufficiale, allora, tale prova ha significato che la Nova Scotia è entrata nelle pieghe della coscienza del Natal. Janie Malherbe dice, in Natal port: 'la gente di Durban è rimasta sconvolta dalla consapevolezza della prossimità del pericolo quando non meno di 120 corpi sono stati portati dal mare sulle spiagge della loro città dove fino ad ora si svolgevano le feste.

Dall'originale in inglese, per completezza:

Fifty years after the event, a good deal of reminiscence is evident as participants, historians, and a fascinated public carefully re-follow the chronology of World War II. Amazingly missing from this recollection here in Natal is the War as it came to our own front door (if one may use that expression for a broad reach of the Indian Ocean.) How extensive was the submarine warfare off Natal? Why was it not more publicly reported? How many Allied ships were sunk? Was an enemy submarine ever 'killed' off our coast? Were U-boats ever seen from the Natal mainland by amateur spotters? Did the Durban 'black-out' have any effect on this local naval war? Was the Nova Scotia

(whose sinking off St Lucia led to the largest loss of life in our maritime history) ambushed as a result of 'fifth column' information?

I don't claim that the following article has all the answers to these questions. With our attention drawn to theatres of war in North Africa and Italy, it came as a great surprise to me to learn that the ship losses off the South African coast between 1939 and 1945 were not the half-dozen or so as I had casually believed, but (as C.J. Harris tables it in *War at Sea*) no less than 155.(1) Of that, 103 were lost in the 13 months of the present study, the period during which there were 'U-boats off Natal', and which accounted for some 26 ships off the Natal and Pondoland coasts alone. The sea, it seems, was the major local theatre of South Africa's participation in the war. But the concealment of this warfare was so effective at the time (for reasons good and bad, as will be discussed) that its size and its military implication have never really figured in the cultural aftermath.

The story has four major phases. We start with Phase 1: May to July 1942, when the Japanese attempt to hinder the Allied occupation of Madagascar. They make sorties down to Natal, sink one ship, and bring about the notorious 'black-outs', the most tangible evidence to the population at large that something is going on.

Phase 2 sees the entry of Germany into the South African war at sea. (I am thinking here of a geographically-specific expedition. In 1940, the German raider *Pinguin* has already done damage south of Madagascar.) In October 1942, *Gruppe Eisbär* (Polar Bear), comprising four U-boats and a fuelling vessel, commence their formidable operation off the Cape, and don't return to occupied France until Christmas of that year. During their campaign, U-504 hives off from the pack and moves north, where it is joined by three U-cruisers. This derivative of *Eisbär* plagues both the Natal coast and the Mozambique channel from 31 October to 4 December. Off Natal itself they sink ten vessels

and most notably the converted freighter Nova Scotia, whose demise results in the largest loss of life ever recorded in South African waters.

Then, in late February 1943, comes phase 3, when Natal has the unwelcome attentions of Gruppe Seehund, U-160, U-506, U-509 and U-516, plus fuel-carrying U-459 which is stationed south of St Helena. Seehund only ceases its mauling of coastal shipping - including some seven victims off Natal - when it is recalled on 14 March. A strange tail-end to this phase is the solo exercise in April by the Italian submarine Leonardo da Vinci which sinks, amongst others, three vessels south-east of Durban.

Phase 4 sees the final U-boat gruppe from Lorient arriving off Natal on 17 May 1943, not to return to Europe until August. For all their long stay, the tables have now turned against submarines. They maraud the coasts for three months, but only account for five ships off Natal, and lose one of their members in the attempt. Thereafter, U-boat Command decides against further sorties along the South African coast.

Nevertheless, I must note that no U-boat log, as researched from those vessels operating off our coast, appears to record a predetermined ambush as by instruction. If Janie Malherbe is correct to recall how the Nova Scotia was sunk in November 1942 as 'the result of information from a South African German spy' who later 'unblushingly revealed his horrible deeds in a South African Afrikaans periodical under a prudent pseudonym. . .',^[10] the fact remains that the U-boat captain (Gysae) misjudged the Nova Scotia and its mainly Axis complement of internees (he thought it was an 'auxiliary cruiser') in a way that hardly suggests prior knowledge. For me, a clinching argument lies

in the fact that that succulent bait, the congested roadstead outside Durban, was simply never touched. A dozen years after the war, a U-boat captain was interviewed about this and he apparently answered with surprise, 'They never told us about that. . .[11] So, even if 'they' were the Werz network, they failed to put U-boat Command in touch with such a prime naval location.

Attention now turns to Kapitanleutnant Gysae in U-177, who performed the two most familiar sinkings off Natal, and the two disasters which brought the U-boat war to palpable reality for most Natalians. At 6.12 a.m, on 28 November, Gysae sighted smoke east of Cape St Lucia, and later identified 'a medium-sized passenger ship' zigzagging at 14 knots. This was the ill-fated Nova Scotia, a hired transport of 6 796 tons, whose demise now was to cause the greatest loss of life of any maritime casualty in South African history. Not that the major portion of victims were South African: she was carrying 765 Italians, mostly civil internees from Eritrea, and only 134 South African servicemen in addition to her crew. The fact that Gysae, at 400 metres range, hit .a ship peopled mostly with Axis personnel again suggests that there was no espionage behind this daylight attack. (Incidentally, 14 knots is not quite fast enough to escape a U-boat. Gysae would have struck the 17 000 ton liner California on 15 November, east of Durban, if, after a five hour chase, the passenger ship had not eventually outpaced the submarine's 18 knots.)

For the South Africans on board Nova Scotia - in sight of a long-deserved home welcome after the 'Alamein' action - the destruction of the ship was a bitter tragedy. I was first struck by this when I came upon the Nova Scotia saga in a completely removed context - the autobiography of the Natal mountaineer, Brian Godbold. [17] Godbold had got early release from his corps at Helwan, but found that he did not have all his papers, and so had to sacrifice his chance of an early sailing. Later 'the hand of Providence' seemed to show itself when he learned that the ship he missed at Port Tewfik was none other than Nova Scotia. So he escaped being one of several Natalians who went down with the

ship - the Mercury later gave notices for, amongst others, F. W. Brokensha (of 302 Prince Alfred Street, Pietermaritzburg), and Sergeant (Jock) Payne, educated at Maritzburg College. When Gysae, 30 miles off Cape St Lucia, hit Nova Scotia with three torpedoes at 400 metres range, there began the best-documented sinking saga in the local war literature. One need only recommend the latest amalgamation of accounts by Ian Uys in *Survivors of Africa's Oceans*. What a story! - a man rushes from his cabin to escape the listing ship only to find a pillar of oil-fire coming the other way, straight along the corridor. Squeezing through the porthole, he so injures his back as to keep the scars for the rest of his life. He is winded when he hits the sea, yet not long after notices sharks beginning to mill around the boats and rafts. IS Down in the water, prisoners and their late captors are suddenly equalised.

Corporal Andrew Biccard, of the Cape Town Highlanders, tried to board a tiny raft which barely had room for the two Italians already there. They tried to push him away. Then one noticed he had a rosary around his neck. They were fellow Catholics! Biccard was pulled to safety.

A major historic interest of this saga lies in the subsequent actions of the U-boat captain. (At this point I must interpolate a completely non-specialist note when I say that, gazing at the photograph of Nova Scotia in Ian Uys's book,[20] I believe I can see why Gysae might have identified this 7 000 ton transport ship as an 'auxiliary cruiser.' The Nova Scotia has streamlined passenger-type fairings around her bridge and foredecks, and looks considerably more impressive than her actual size or her humble designation.) There is no question but that the rescue operation, mounted from Lourenco Marques, and which saw the Portuguese sloop Alfonso de Albuquerque pick up 192 survivors, would never have happened if the U-boat captain had not radioed for help. I say this because there is the breath of an implication in some of Uys's interviews that he only did this because he 'received a tremendous shock when he found that he had torpedoed a prisoner-of-war ship carrying his allies' and so was

heard shouting repeatedly in English: 'I am sorry. . . I am terribly sorry. . . I will radio Berlin. . . Help will be sent. . . Be brave. . .'

Of course, for the men struggling in the water, the eerie presence of one's late 'killer', especially of the size of a U-cruiser, circling the disaster-scene of its own creation, its guns manned in case of any retaliation, are factors not likely to endear one to the voice behind the megaphone, even if it does speak perfect English. But in fact Gysae's actions are consistent with a number of reported instances, even when the survivors were all under an Allied flag. Whereas it was commonplace, apparently, for Japanese submarines to machine-gun survivors, there is only one recorded instance of this in all the 130 or so U-boat sinkings off South Africa, off Ascension Island in 1944. (In fact the Nuremburg Trials showed it to be the only case in World War II [22]) After the war not a few survivors sought out U-boat captains to thank them for aid received. Kapitanleutnant Witte, on U-159 of Eisbär, heading home from the Cape in December, was so helpful to his victims on Star of Scotland, supplying and towing their lifeboat, that the American captain went to great lengths to meet him again in 1948.[23] Off Natal, note the case of Louise Moller: 'Survivors describe how the U-boat (U-178) surfaced and they were questioned by an officer with a long black beard who, before making off, indicated various men swimming in the water who should be rescued.' [24] As aerial counter-attack became more efficient, however, such incidents could only diminish. Once aircraft could come up from the horizon in less time than it took a U-boat to submerge, one could no longer afford to have the crew preoccupied up on deck.

In fact the German captains off South Africa had come under restraint not to give more help, and that as a consequence of a 'red-letter' incident which, fifty years later, should be given prominence. This occurred some two and a half months before the Nova Scotia affair, when Eisbär first moved south of the equator. On 12 September 1942, U-156, under Captain Hartenstein, en route to the Cape, saw and torpedoed the passenger liner Laconia. It turned out that

there were 2 372 passengers and troops on board, many of them women. Hartenstein immediately mounted a major rescue operation, and took on board many (including an English nurse) who were later to testify to their good treatment at his hands. In heavy seas he rounded up Laconia's lifeboats and marshalled them ready for towing - all the time showing a large Red Cross banner. Suddenly out of the skies appeared an American 'Liberator' which started to bomb U-156. The U-boat was damaged, and Hartensein had no option but to disembark his new passengers, cut the tow-rope, and submerge before the 'Liberator' could come back and finish him off.

Headquarters policy changed in a moment. Admiral Doenitz issued a communiqué that sounds strange to anyone too fixed on World War II stereotypes. 'The incident is proof', he said, 'of how disastrous it could be to display humane feelings toward such an opponent.' [26] Rescues must cease: one might round up the chief officer of the sunken ship (to put his expertise out of commission for the duration of the war) but thereafter the survivors must look to themselves. 'In spite of the most scathing enquiries', says Uys, 'no-one has ever discovered where that bomber was based or whether or not it asked for and received orders.' [27] At any rate, because of it, the Laconia casualty list greatly increased, and less than half its complement reached Liberia.

So when - as C.J. Harris reports the Nova Scotia in War at Sea - Gysae radioed Command that he had sunk a ship with (as he estimated) 'over a thousand Italian civil internees ex Massawa' on board, the predictable reply came back: 'Continue operating. Waging war comes first. No rescue attempts.' [28] But obviously, as we have seen, the German HQ did inform the Portuguese at Lourenco Marques

So far as our local social history goes, the sinking of the Nova Scotia demonstrated graphically the strange policy of muffling the U-boat war. The papers positively glowed with virtuous silence. Two days before the sinking,

there had appeared this in the Mer Father Christmas calling all children! Sssh!!!! don't talk about ships. . . Everyone knows that all the big Boats have been away taking Soldiers, Airmen and War supplies 'up North' and everyone knows that the shops are short of Toys this Christmas. When the war is over Father Christmas will return to Toyland at Greenacres . . .

Of course one must agree that, with men of the First Division en route home from North Africa, the disclosure of convoy details and shipping movements would invite danger. But that is a different thing from refusing to admit that tragedies of some scale are happening off one's own coast. On 30 November and 1 December the Mercury reports some seven sinkings off Lourenco Marques. But, closer to home, the Nova Scotia only gets a brief mention on 2 December in a small item at the bottom of a page: 'About 100 survivors from a torpedoed vessel have been picked up by the gunboat Alfonso de Albuquerque which left Lourenco Marques on Sunday morning.' On 4 December this is corrected to 192 survivors, and the admission is made that 'acting as escort for prisoners of war were some British soldiers.' Otherwise, the Mercury can only hint at this concealed disaster with a few military funeral notices and a photograph of 'Captain Herder and Purser Muller of the Nova Scotia " sub-titled, with due vagueness, 'Drowned at sea through enemy activity.'

Meanwhile, the far greater disaster of the Nova Scotia got no direct mention - except, that is, for one grisly indirect mention that could no longer be suppressed. Thus on 7 December: 'A huge number of bodies - not from the Llandaff Castle - have been washed up along the North and South Coast within the last few days. They include 10 SA soldiers. (Notice how the Nova Scotia is alluded to as 'not the Llandaff Castle!') For all the official concealment, then, such graphic evidence meant that Nova Scotia entered Natal's folk consciousness. Janie Malherbe says, in Port Natal: 'The people of Durban were shaken into horrified awareness of the closeness of danger when no less than 120 corpses were washed up on their city's hitherto gay holiday beaches. . .'

Dal sito: <http://www.weekendpost.co.za/article.aspx?id=503652>

Maritime disaster was shock to small boy

2009/11/28 – by Bob Richards

MY FATHER, Cpl William (Bill) Charles Richards, was being discharged from the army as he was suffering from post- traumatic stress. He served in the Middle East with the Uitenhage squad of the 2nd Division Engineers. He was due home shortly and we were expecting a telegram informing us when he would be arriving.

Mom, sister Ivy, 7, and I were living in Uitenhage at the time. Mom had bought a soldier's uniform for me to wear when we met dad at the railway station. She had gone to do some shopping for the welcome home party she was planning for his return from the Middle East. We were left with our nanny, Caroline, who was like a second mother to Ivy and me. Before she left she told me that the telegram stating when dad would be home, might arrive. If it did I was to take it to Granny Watkins who had a sweet factory, and lived next door to us in Bains Road, Uitenhage.

I was so excited when it arrived. My daddy was coming home soon, and I could wear my uniform to the station. And contrary to mom's instructions, I decided to open the telegram.

The first telegram read: "Cpl William Charles Richards missing at sea." The second, a few days later: "Cpl William Charles Richards believed drowned." I was four months short of my 10th birthday when I opened the first telegram. A few days later the second telegram arrived.

The British freighter Nova Scotia was a small liner of 6796 tons. She was converted into a troop-carrier and often ferried troops from Durban up the west coast of Africa, bringing Italian prisoners of war back to South Africa. At the time

of her sinking she was carrying 765 Italian prisoners of war, 134 South African and British troops and a crew of 118.

She was returning from the Middle East, when, at about 9.30am on November 28, 1942, the German submarine U-177 put three torpedoes into her and sank her within seven minutes.

In all, 1017 souls were lost – the worst maritime disaster off the South African coast in South African maritime history. Forty-two South African soldiers were rescued after being adrift for 56 hours.

Records show that only 120 bodies were recovered – either by fishing vessels or washed ashore on northern Natal beaches.

The dead were buried in communal graves in the Hillary Cemetery in Durban.

According to an article by Bill Goddard, published in the Weekend Post many years ago, the official log book of the U-177's commander, Senior Lieutenant Robert Gysae, indicates that he came across the Nova Scotia shortly after 6am that morning.

He initially identified the vessel as a “medium-sized passenger ship ... zig-zagging at 14 knots”, but later changed his mind and became convinced she was a “heavily armed and camouflaged auxiliary cruiser”.

Lt Gysae, whose 1600-ton “silent killer” was one of a fleet of German, Italian and Japanese submarines and surface raiders that sank or crippled nearly 300 merchant ships during a blitz on the Cape sea route during the Second World War, reported in his log that he “shadowed” the vessel for nearly three hours before firing three torpedoes from a range of 400m. All three torpedoes were direct hits. This was his description of the scene on surfacing:

“Midships, wireless cabin, passenger quarters and lifeboats are blazing fiercely ... in water there are hundreds of survivors drifting in lifebelts, or on rafts or rubber boats”.

According to Lt Gysae it was only after taking two survivors on board that he discovered they were Italian prisoners of war and that the ship, had, in fact, been a transporter.

The survivors told him the Nova Scotia had been carrying more than 1000 Italians – many of them seamen from the Italian warships Tevere, Colombo and Mazzini, that had been scuttled in a desperate bid to halt the Allied forces' advance on Eritrea.

Lt Gysae, Goddard writes, reported the incident to his headquarters in Germany later that day and received a reply instructing him: "Continue operation. Waging war comes first. No rescue attempt."

German U-boat Commander-in-Chief Admiral Karl Dönitz did, however, report the matter to the neutral Portuguese authorities, who immediately dispatched the sloop Alfonso de Albuquerque from Lourenço Marques.

The Portuguese rescue ship arrived on the scene late the following day to find dozens of survivors clinging desperately to life-rafts, bits of wreckage and other pieces of flotsam.

In his official account of the rescue the master of the Alfonso de Albuquerque described how his crew had to use boat-hooks to beat off sharks in a feeding frenzy. He described the sea as being "red with blood".

Although the rescuers had no idea how many had been killed in the explosion or gone down with the ship, they rescued 192 survivors – 11 of whom later died of their injuries.

One of the survivors, Carlo Dominione, told his rescuers that the Nova Scotia had sunk in about seven minutes after being hit, giving only about 500 men a chance to evacuate. Dominione told his rescuers that he and nine other survivors had managed to get hold of a two- metre piece of wreckage and cling to it.

"We thought we would be rescued when the submarine surfaced after the ship had gone down, but the crew fired machine guns to warn us off as we tried to swim towards it," he said in an official account. Five of the 10 survivors clinging to a piece of wreckage "disappeared during the night".

"We were all suffering from diesel burns and the bluebottles added to our pain."

It is quite amazing how people react when receiving bad news. Mom had been told that Dad had been seen in Durban after the sinking. She even went to at least two clairvoyants to get some assurance that he was in fact alive. Both clairvoyants told her that he had “passed over to the other side”. This left her reasonably satisfied that he was dead and would not, again, be seen in our lifetime.

My opening of the telegram left me scarred for life, as I find it difficult to open my mail, especially if I think the contents may contain sad or bad news. There were no psychologists or counsellors in 1942, at least not that mom knew of, I suppose.

Another unpleasant side of my traumatic experience was the ability I developed in being able to foretell when something sad or tragic is going to happen.

This “feeling” I get never fails, and it scares me.

Traduzione

Il disastro marittimo che è stato uno shock per un giovane ragazzo

Mio padre, caporale William (Bill) Charles Richards, veniva congedato dall'esercito per il fatto che era affetto da stress post-traumatico. Ha servito in Medio Oriente nel “Uitenhage squad of the 2nd Division Engineers”. Era atteso a casa presto e ci aspettavamo un telegramma informandoci quando sarebbe arrivato.

Mamma, sorella Ivy, di anni 7, ed io vivevamo al momento in Uitenhage. Mamma aveva comprato una uniforme da soldato per me da indossare quando ci saremo incontrati con papà alla stazione ferroviaria. Lei stava progettando il benvenuto per il suo ritorno dal Medio Oriente ed era andata a fare shopping per la festa da fare a casa. Siamo stati lasciati con la nostra baby-sitter, Caroline, che era come una seconda madre per Ivy e me. Prima di andarsene mi disse che poteva arrivare il telegramma in cui si affermava che papà stava

per tornare a casa. Se così fosse stato, io ero incaricato di andare a prendere a Watkins la nonna che aveva una fabbrica di dolci, e viveva accanto a noi in Bains Road, Uitenhage.

Ero così eccitato quando è arrivato. Mio padre stava per tornare a casa, e ho indossato la mia uniforme per andare alla stazione. E, contrariamente alle istruzioni di mamma, decisi di aprire il telegramma.

Il telegramma diceva: "Cpl William Charles Richards disperso in mare." Arrivò poi un secondo telegramma, pochi giorni dopo, che diceva: "Cpl William Charles Richards si pensa sia annegato." Mancavano quattro mesi al mio 10 ° compleanno, quando ho aperto il primo telegramma.

La Nova Scotia era un cargo inglese di 6.796 tonnellate che era stato convertito in trasporto truppe, e spesso traghettava da Durban le truppe lungo la costa occidentale dell'Africa, portando nei viaggi di ritorno in Sud Africa i prigionieri di guerra italiani. Al momento del suo affondamento trasportava 765 prigionieri di guerra italiani, 134 tra militari del Sud Africa e truppe britanniche e un equipaggio di 118 persone.

Era di ritorno dal Medio Oriente, quando, verso le 09:30 del 28 novembre 1942, il sottomarino tedesco U-177 la colpì con tre siluri e affondò in soli sette minuti.

In tutto, 1.017 anime sono stati perse - il peggiore disastro marittimo al largo della costa del Sud Africa della sua storia marittima. Quarantadue soldati sudafricani sono stati salvati dopo essere stati alla deriva per 56 ore.

I rapporti scrivono che solo 120 corpi sono stati recuperati - o da pescherecci o sulle spiagge a nord di Natal.

I morti furono sepolti in fosse comuni nel cimitero di Hillary a Durban.

Secondo un articolo di Bill Goddard, pubblicato nel post di fine settimana, molti anni fa, nel giornale di bordo ufficiale del U-177 il comandante, il tenente Robert Senior Gysae, indica che avvistò la Nova Scotia poco dopo 6:00 di quella mattina.

Inizialmente la identificò come una "nave da passeggeri di medie dimensioni ... Con andatura a zig-zag a 14 nodi ", ma poi cambiò idea e si convinse che era un" incrociatore ausiliario pesantemente armato e mimetizzato ".

Il comandante Gysae, "killer silenzioso" di oltre 1.600 tonnellate di natanti affondati, faceva parte di una flotta di sommergibili tedeschi, italiani e giapponesi che affondò o danneggiò quasi 300 navi mercantili nel corso di un blitz sulla rotta del Capo di Buona Speranza durante la Seconda Guerra Mondiale. Riporta nel giornale di bordo che lui "seguì" la nave per quasi tre ore prima di sparare i tre siluri da una distanza di 400m. Tutti e tre i siluri colpirono il bersaglio. Questa fu la sua descrizione della scena quando emerse in superficie:

"Il ponte centrale della nave, la cabina radio, gli alloggi dei passeggeri e le imbarcazioni di salvataggio sono incendiati ... in acqua ci sono centinaia di sopravvissuti alla deriva con i giubbotti di salvataggio o su zattere o barche di gomma ".

Secondo Gysae fu solo dopo aver recuperato e portato a bordo del sommergibile due sopravvissuti, che scoprì che erano prigionieri di guerra italiani e che la nave di fatto era adibita al solo trasporto truppe..

I sopravvissuti gli raccontarono che la Nova Scotia stava trasportando più di 1000 italiani - molti dei quali marinai delle navi da guerra italiane Tevere, Colombo e Mazzini, che si erano autoaffondate nel disperato tentativo di fermare l'avanzare delle forze alleate in Eritrea.

Gysae, scrive Goddard, quel giorno riferì l'accaduto al suo quartier generale in Germania, ricevendo più tardi una risposta che gli diceva: "operazione deve continuare, fare la guerra viene prima. Nessun tentativo di salvataggio. "

Il comandante in capo degli U-boat tedeschi, l'ammiraglio Karl Dönitz fece, però, il deferimento della questione alle autorità neutrali portoghesi, che immediatamente hanno inviato la nave della marina Alfonso de Albuquerque da Lourenço Marques.

L'operazione di salvataggio della nave portoghese arrivò purtroppo il giorno successivo, in ritardo, sulla scena dove trovò decine di superstiti aggrappati disperatamente a zattere di salvataggio, a pezzi di rottami e ad altri pezzi di relitti.

Nel suo resoconto ufficiale del salvataggio il comandante della Alfonso de Albuquerque descrive come il suo equipaggio ha dovuto usare i ganci delle barche per colpire gli squali in frenesia alimentare descrivendo l'aspetto del mare come "rosso di sangue".

Anche se i soccorritori non avevano idea di quanti furono uccisi nelle esplosioni o scomparsi con la nave, furono tratti in salvo 192 sopravvissuti - 11 dei quali morirono poi per le ferite riportate.

Uno dei sopravvissuti, Carlo Dominione, disse ai suoi soccorritori che la Nova Scotia affondò in circa sette minuti dopo essere stata colpita, dando solo a circa 500 uomini la possibilità di evacuare. Dominione disse ai suoi soccorritori che lui e nove altri superstiti erano riusciti a procurarsi un relitto di due metri al quale si aggrapparono.

"Abbiamo pensato che saremmo stati salvati quando il sottomarino emerse dopo che la nave era affondata, ma l'equipaggio sparò con le mitragliatrici per allontanarci appena abbiamo cercato di nuotare verso di esse," disse in un rapporto ufficiale. Cinque dei 10 sopravvissuti aggrappati al relitto "scomparvero durante la notte".

"Siamo stati tutti ustionati dalla nafta e le ferite aumentavano la sofferenza".

E 'abbastanza sorprendente come la gente reagisce quando si ricevono cattive notizie. A Mamma fu detto che papà era stato visto a Durban dopo l'affondamento. In seguito a questo Lei andò da almeno due veggenti per avere la certezza che egli era realmente vivo. Entrambi i chiaroveggenti le dissero che "lui non era più in questo mondo". Questo lasciava ragionevolmente la certezza che era morto e che non avremmo più potuto vederlo.

L'apertura di quel telegramma mi ha lasciato una cicatrice per tutta la vita, tanto che ho ancora difficoltà ad aprire la mia posta, soprattutto se penso che il

al suo interno vi possano essere notizie tristi o cattive. Suppongo che non vi fossero psicologi o consiglieri nel 1942, almeno per quel che la mamma poteva sapere. Un altro lato spiacevole della mia esperienza traumatica è stata la capacità che ho sviluppato di essere in grado di predire quando una cosa triste o tragica sta per accadere.

Questo "mio sentire" non ha mai fallito nelle sue previsioni, e questo mi spaventa.

Per evidenziare, purtroppo, la sfortuna capitata ai passeggeri del Nova Scotia, caduti in mare, riportiamo una breve descrizione dello squalo bianco, caratteristico abitante degli oceani, che costituì la non secondaria causa di morte dei naufraghi aggrappati ai relitti in cerca di salvezza.

LO SQUALO BIANCO

Anche se si trova soprattutto in mare aperto, questo squalo è considerato potenzialmente pericoloso. E' spesso la prima specie che si vede nelle acque che circondano i disastri in pieno oceano. Durante entrambe le guerre mondiali, lo squalo bianco oceanico era la preoccupazione principale degli equipaggi per l'alto numero di navi silurate e per gli aerei caduti in mare. La nave Nova Scotia è stata affondata dalle torpedini lanciate da un sommergibile tedesco al largo del litorale del Sudafrica. Erano a bordo circa 1.000 uomini, dei quali soltanto 192 sono sopravvissuti. Si crede che molti degli scomparsi siano stati vittime dello squalo bianco oceanico in quanto alcuni testimoni oculari li hanno descritti come animati da frenesia di cibo. Nell'avvicinare i naufraghi, gli squali hanno mostrato di non avere alcun timore per l'uomo e molta persistenza nello studiare le azioni delle persone. Date le abitudini opportunistiche della loro alimentazione e le mascelle forti di cui questo squalo è dotato così come la relativa audacia ed imprevedibilità che possiedono quando sono attorno ai naufraghi, questo squalo dovrebbe essere trattato con attenzione estrema. Molti attacchi potenziali sono stati evitati tramite azioni rapide effettuate dai naufraghi come l'urtare gli squali sul muso per evitare che si avvicinino troppo.



I MEZZI NAVALI PROTAGONISTI

U_BOOTE 177 (Type IXD2)

Il sommergibile oceanico tipo "IX", a doppio scafo, derivava da quello dei battelli della serie U81-86 del 1926 e si ispirava, per alcune soluzioni tecniche, al tipo IA del 1936.

Realizzato in sette successive varianti (IXA, B, C, C-40, D1, D2 e D2-42) per un totale di oltre 200 battelli, il tipo IX fu secondo solo al tipo VII per numero di unità costruite e per risultati complessivi ottenuti in campo operativo.

Dotati di buone qualità nautiche e di una elevata autonomia, che già nelle prime varianti raggiungeva le 10500 miglia per arrivare alle 31500 miglia a 10 nodi nelle ultime, i IX furono battelli oceanici per eccellenza della Marina Tedesca, operando prevalentemente lungo le coste degli Stati Uniti, nell'Atlantico meridionale e nell'Oceano Indiano. Il loro caratteristico ponte di coperta largo e piatto e le murate quasi perpendicolari alla superficie, conferivano alle unità una buona attitudine a reggere il mare agitato durante la navigazione in superficie, ma influivano negativamente sul tempo minimo per la rapida immersione che si aggravava per tutte le versioni, sui 35 secondi contro in 25-30 dei tipi VII. Tale tempo risultava tuttavia accettabile e decisamente inferiore a quello necessario alla rapida immersione dei contemporanei sommergibili di pari dislocamento appartenenti ad altre nazioni. La massima profondità operativa fu per tutte le varianti, dell'ordine di 150 metri.

Passando a descrivere la variante D possiamo dire che venne progettata nel 1940, conferendole maggiori dimensioni ed un notevole aumento dell'autonomia e della velocità. Questi modelli vennero equipaggiati con motori diesel di tipo convenzionale ma di maggior potenza, tanto da consentire una velocità massima di 19,2 nodi, ritenuta indispensabile per le operazioni nel Sud Atlantico e nell'Oceano Indiano, per le quali i battelli erano stati progettati.

Il nostro interesse, in questo volume, si concentra, per ovvi motivi, sulla storia e sulle caratteristiche del modello U-177, nel periodo trascorso al comando del Capitano di Corvetta Robert Gysae, per il quale, qui di seguito, forniamo alcuni dati e caratteristiche.

Le operazioni di guerra dell'U-177 nel periodo che ci interessa.

L'U-177 lascia Kiel sotto l'ordine di Robert Gysae il 17 settembre 1942 ed arriva a Bordeaux il 22 gennaio 1943 dopo appena diciotto settimane.

In questo periodo Robert Gysae ha colpito nove navi.

- Il 2 nov. 1942 ha affondato la nave greca *Aegeus* di 4.538 tons.
- Il 9 nov. 1942 ha danneggiato la nave Britannica *Cerion* di 2.588 tons.
- Il 19 nov. 1942 ha affondato la nave Britannica *Scottish Chief* di 7.006 tons.
- Il 20 nov. 1942 ha affondato la nave Americana *Pierce Butler* di 7.191 tons.
- Il 28 nov. 1942 ha affondato la nave Britannica *HMS Nuova Scozia* di 6.796 tons.
- Il 30 nov. 1942 ha affondato la nave Britannica *Llandaff Castle* di 10.799 tons.
- Il 7 dic. 1942 ha affondato la nave greca *Saronikos* di 3.548 tons.
- Il 12 dic. 1942 ha affondato la nave Britannica *Empire Gull* di 6.408 tons.
- Il 14 dic. 1942 ha affondato la nave Tedesca *Sawahloento* di 3.085 tons.

il Comandante Gysae svolse successivamente , con l'U-177 molte altre operazioni, effettuate con successo, per lasciare poi, nell'ottobre del 1943, il comando dell'U-177 ad altri ufficiali.



Kapitänleutnant Robert Gysae

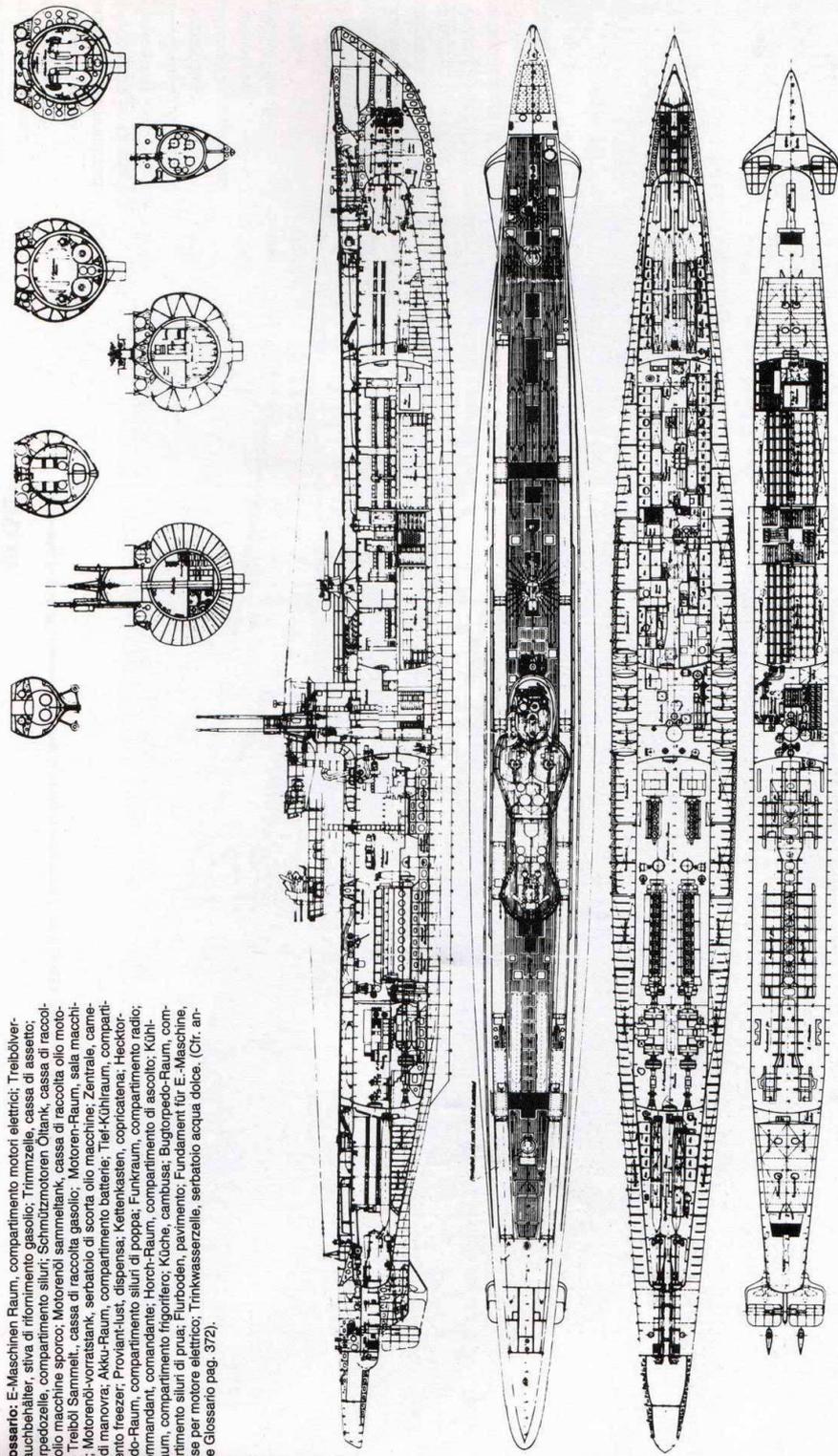
Le caratteristiche principali di questo sommergibile erano le seguenti:

- Dimensioni : lunghezza m 87.6 - larghezza m 7.50 / 4.40 - pescaggio m 5.40 – altezza m 10.20.
- Dislocamento: in superficie tons 1616 – in immersione tons 1804 – totale tons 2150.
- Autonomia: in superficie km 20400 a 10 nodi (km/h 19) – in immersione km 185 a 4 nodi (km/h 7).
- Profondità massima d'immersione m 230 – profondità di crociera m 108.
- Propulsione: 2 motori diesel a 9 cilindri da BHP 2200 ciascuno – 2 generatori elettrici da BHP 580 ciascuno.
- Dotazione combustibile: max tons 441.
- Velocità: in superficie nodi 19.25 – in immersione nodi 7.
- Armamento: tubi di lancio n. 4 x 21” a prua e n. 2 x 21” a poppa - siluri n 22 - n 1 cannone da 105/45 – 1 mitragliera da 37 – 1 mitragliera da 20.
- Equipaggio: n 4 ufficiali – n. 53 sottoposti – in totale max n 63.

L'U-177 , nelle sue missioni di guerra ha affondato, complessivamente, n 14 navi per un totale di 87388 tons. e ha danneggiato n 1 nave per un totale di 2588 tons.

TIPO IXD2, 1943.

Glossario: E-Maschinen Raum, compartimento motori elettrici; Treibölverbrauchsbehälter, silva di rifornimento gasolio; Trimmzelle, cassa di assetto; Torpedozelle, compartimento siluri; Schmitzmotoren Öltank, cassa di raccolta olio macchine scorie; Motorenöl sammeltank, cassa di raccolta olio macchine; Treiböl Sammel-, cassa di raccolta gasolio; Motoren-Raum, sala macchine; Motorenöl-vorratsstank, serbatoio di scorta olio macchine; Zentrale, camera di manovra; Akku-Raum, compartimento batterie; Teil-Kühlraum, compartimento freezer; Proviant-lust, dispensa; Kettenkasten, copricatena; Hecktorpido-Raum, compartimento siluri di poppa; Funkraum, compartimento radio; Kommandant, comandante; Horch-Raum, compartimento di ascolto; Kühl-Raum, compartimento frigorifero; Küche, cambusa; Bugtorpedo-Raum, compartimento siluri di prua; Furboden, pavimento; Fundament für E-Maschine, base per motore elettrico; Trinkwasserzelle, serbatoio acqua dolce. (Cfr. anche Glossario pag. 372).



l'U-Boote 177 fu affondato il 6 febbraio del 1944, nell'Atlantico del sud, ad ovest dell'isola di Ascensione, e più precisamente nella posizione a 10.35 Sud e 23.15 Ovest, colpito da un aereo americano del tipo US Liberator (VB-107/B-3), perdendo 30 uomini dell'equipaggio e 15 superstiti.



LA “SS NOVA SCOTIA”

Il piroscafo “SS Nova Scotia”, di 6976 tonnellate, fu costruito nei cantieri navali di Liverpool e varato nel 1926 destinato al trasporto merci e passeggeri per la Furness Withy Line operante al servizio della Johnston Warren Lines . In origine aveva in dotazione 105 cabine passeggeri e ne poteva ospitare altri 80 in posti di terza classe. Nel gennaio del 1941 la nave venne requisita dalla Marina Britannica per essere destinata al trasporto truppe sulla rotta Aden – Sud Africa.

Nel suo ultimo viaggio, come già ampiamente descritto, avvenuto nel novembre del 1942, trasportava, oltre all’equipaggio, 6 passeggeri, 11 militari artiglieri navali, 134 soldati sudafricani, 765 prigionieri di guerra italiani tra i quali alcuni civili.

Nell’attacco da parte del sommergibile tedesco U-177 persero la vita il oltre al Capitano Alfred Hender, 96 uomini dell’equipaggio, 10 artiglieri navali, 8 militari, 5 passeggeri, 88 soldati sudafricani e 650 prigionieri di guerra italiani. Gli altri furono salvati dalla nave da guerra portoghese “Afonso de Albuquerque” accorsa su segnalazione delle autorità tedesche per soccorrere i naufraghi italiani alleati.

Scomparve praticamente l’intero comando della nave del quale ricordiamo:

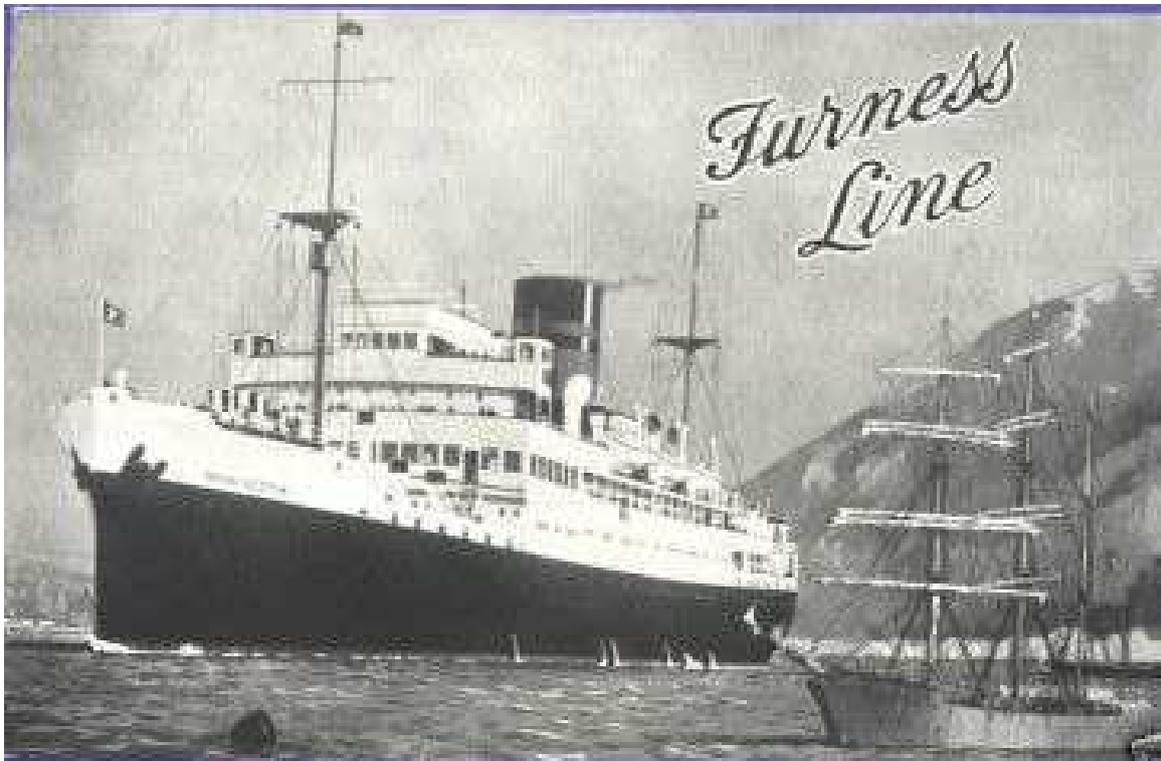
Captain Alfred Hender
Chief Officer James Arnold Warren
2nd Officer Allan Watterson DSC
3rd Officer Arthur Parr Dawkins
Carpenter Herbert Wilkinson
Bosun Charles Augustus Lafite

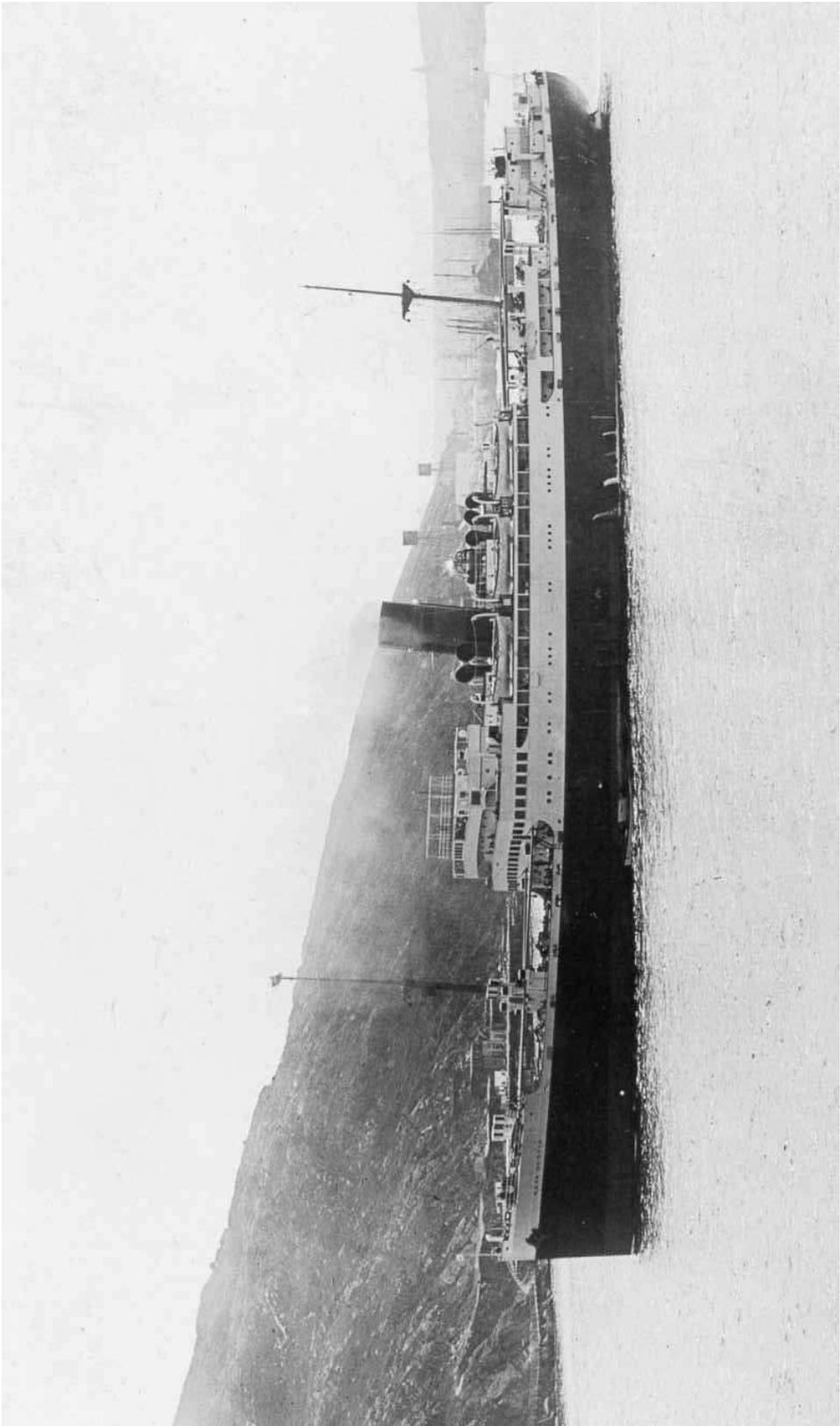
Chief Engineer James Thornquist

2nd Engineer William Allan Raitt
3rd Engineer Felix Joseph Gerrard Reid
4th Engineer Thomas Hewitson
5th Engineer Harry Williams
Electrician Hugo Henneberg

1st Radio Officer Gerald Francis Doyle
2nd Radio Officer Francis Nally
3rd Radio Officer Stanley Clifford Stokes Shelton

Purser James Rutherford Miller
2nd Purser Lawrence Stuart Whitehill
Liaison Officer James Mawdsley





SOUTH AFRICA AND THE WAR AT SEA

IN WORD AND PICTURE

by John H Marsh

H.M. TRANSPORT "NOVA SCOTIA"

South Africa's Greatest Sea Disaster

The loss of 825 lives when the Nova Scotia was torpedoed by a submarine 20 miles north-east of Cape St. Lucia on the Zululand coast on November 28, 1942, made this the worst sea disaster ever known in South African waters. There were only 192 survivors. Many South African soldiers were among those lost.

The Nova Scotia was a small trans-Atlantic liner of 6,796 tons, owned by the Furness Withy group and registered at Liverpool. She was designed normally to accommodate 100 passengers. When reinforcements were urgently needed in the Middle East she was pressed into service along with bigger ships and fitted out as a transport. She carried thousands of troops between the United Kingdom and the Middle East, and between Durban and Suez. On the return journeys she brought large numbers of prisoners-of-war, mainly Italians, for safe-keeping in South Africa.

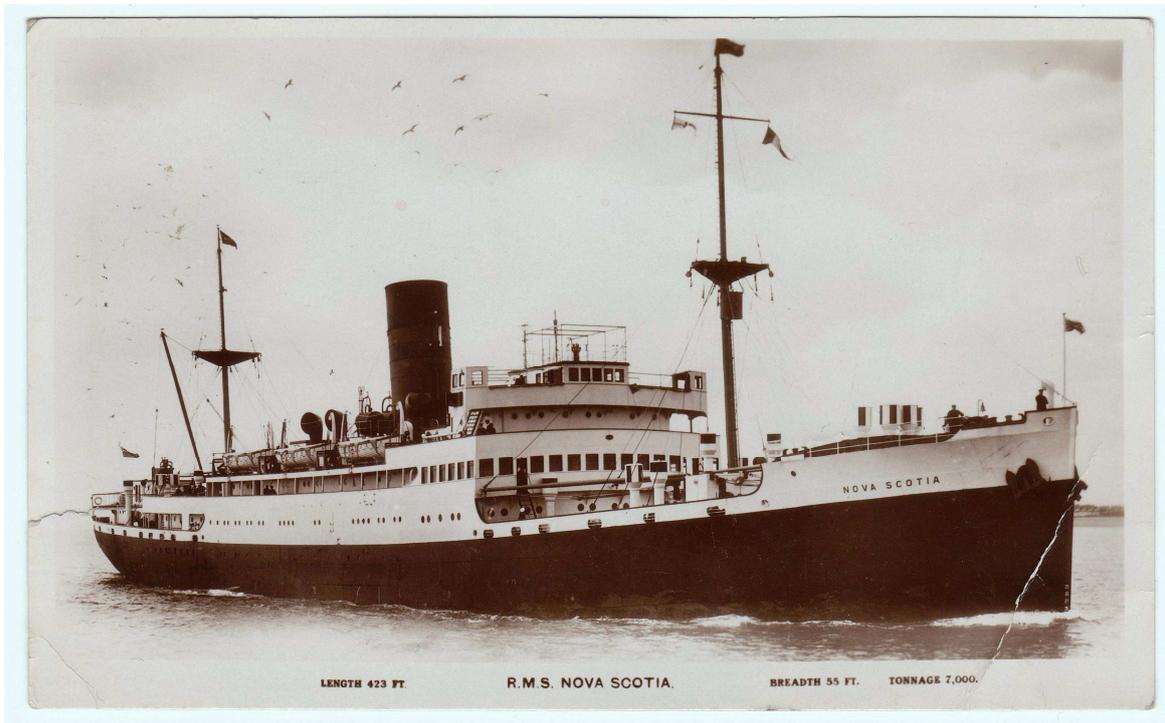
When the Nova Scotia was torpedoed she was within 150 miles of Durban, her destination. She had on board 765 Italian prisoners-of-war from the Middle East, 134 British and South African troops acting as guards, and a crew of 118. She sank in five minutes, and the only life-boat that got away was never found. The Portuguese sloop, Afonso de Albuquerque, reached the scene from Lourenco Marques late the following night, and during that night and the

following day picked up 190 survivors, including one woman, from rafts and wreckage. Many sharks were seen in the vicinity. On the third day the destroyer Inconstant picked up another survivor from a raft, and nearly a fortnight after the disaster another Italian was washed up alive on a raft near Mtumzini on the Zululand coast.

Traduzione

La perdita di 825 vite umane quando la Nova Scotia è stata silurata da un sommergibile a 20 miglia norddest di Cape St. Lucia sul litorale dello Zululand il 28 novembre 1942, ha fatto conoscere questo disastro del mare come il più tragico mai accaduto in acque sudafricane. Ci sono stati soltanto 192 superstiti. Molti furono i soldati sudafricani che sono scomparsi. La Nova Scotia era un piccolo transatlantico di 6.796 tonnellate, posseduto dalla Furness Withy Group e registrato a Liverpool. È stata destinata normalmente per accomodare 100 passeggeri. Quando i rinforzi sono stato necessari urgentemente in Medio Oriente è stata posta in servizio con le navi più grandi ed adattata come trasporto truppe. Ha trasportato migliaia di soldati fra il Regno Unito e Medio Oriente e fra Durban e Suez. Nei viaggi di ritorno ha portato tantissimi prigionieri di guerra, principalmente italiani, verso il Sudafrica. Quando la Nova Scotia è stata silurata era a circa 150 miglia da Durban, la sua destinazione. Aveva a bordo 765 prigionieri di guerra italiani provenienti dal Medio Oriente, 134 britannici e 118 militari sudafricani con mansioni di protezione. E' affondata in cinque minuti e l'unica lancia di salvataggio che ha avuto il tempo di essere calata in mare non è mai stata ritrovata. Lo sloop portoghese, Afonso de Albuquerque, partito da Lourenco Marques, ha raggiunto in ritardo la scena del naufragio, la notte seguente e durante quella notte ed il giorno seguente ha recuperato 190 superstiti, compresa una donna, dalle zattere e dai relitti. Molti

squali sono stati visti nelle vicinanze. Il terzo giorno è stato recuperato un altro superstite da una zattera e quasi una quindicina dopo il disastro un altro italiano è stato trovato vivo su una zattera vicino a Mtumzini sul litorale dello Zululand.





Spilla ricordo della nave RMS Nuova Scozia







Si tratta di una posata originale facente parte delle stoviglie in dotazione alla nave britannica RMS Nova Scotia silurata nella seconda guerra mondiale.

È di metallo placcato argento e misura 4.75 "di lunghezza

L'AFONSO DE ALBUQUERQUE

Le navi a due classi Albuquerque, l'"Afonso de Albuquerque" ed il suo gemello "Bartolomeo Dias", classificati come "Avvisi di 1a classe" sono stati progettati per operare in acque d'oltremare, dove era necessario mantenere una presenza simbolica, anche in vasti possedimenti portoghesi non solo in Africa ma in Asia. La classificazione è stato poi cambiato in fregata. In realtà "avviso", è un termine che può essere fuorviante quando è entrato in servizio nei primi anni '30, erano le due navi più significative della marineria, anche se non hanno nemmeno lontanamente una velocità superiore a 36 nodi. Inizialmente commissionate ai cantieri navali italiani sono state poi costruite nel Regno Unito

Erano al servizio durante la Seconda Guerra Mondiale, dove è stato il leader portoghese nella presenza militare nel mare indiano e anche a Macao. Dopo la fine della guerra, sono stati rimossi quattro cannoni antiaerei da 40mm che sono stati sostituiti con otto cannoni 20 millimetri. Oltre a questo materiale e armamento principale (quattro pezzi di 120mm) sono stati inoltre dotati di due pezzi di 76mm.

L' Albuquerque è stata distrutta in combattimento nel dicembre del 1961 da una forza dell'Unione indiana. Il "Bartolomeo Dias" è stato rinominato Saint Kitts nel 1967 e trasformato in nave di stoccaggio.

Dislocamento standard: 1780 Ton

Dislocamento max.: 2440 Ton.

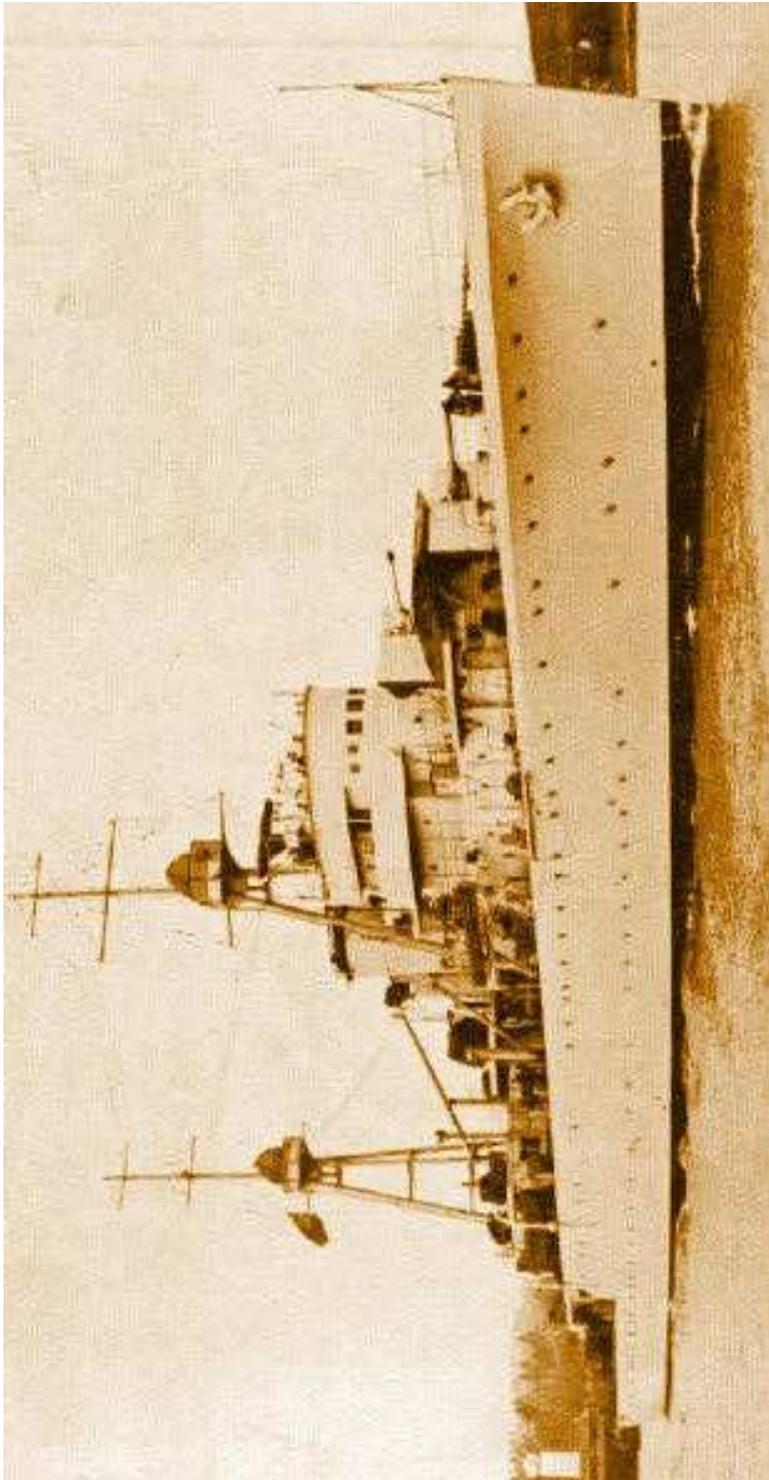
Dimensioni: Lunghezza: 99,6 M - Larghezza: 13.49M

Equipaggio: 189

Propulsione Tipo: turbina a vapore

Caldaie x 2 (Oil) Achillea (0); 2 x turbina accoppiata Parsons (8000cv/hp)

Autonomia: 18 mila km a 10 nodi - Numero di assi: 2 - Velocità max: 20 nodi



Dal volume "Gli italiani nel Mozambico portoghese (1830-1975) di Augusto Massari per l'edizioni L'Harmattan Italia Torino, 2005, estraiamo quanto si racconta della vicenda del Nova Scotia, con riferimento a quanto successe sulla nave portoghese accorsa a salvare i naufraghi del Nova Scotia.

Il soccorso del cacciatorpediniere Afonso De Albuquerque

Quando a Berlino giunse il dispaccio radio dell'U-boot 177, fu inviata all'ambasciata tedesca in Madrid una richiesta di soccorso con istruzioni di trasmetterla all'ambasciata tedesca in Lisbona. Questa doveva informare il Governo portoghese e chiedergli d'inviare i soccorsi, essendo quest'ultimo un Paese neutrale alla guerra. Così avvenne. Il comandante della nave portoghese, capitano Guerriero de Brito, non appena messi in mare, rastrellò l'oceano con metodo scientifico. Su una carta nautica aveva tracciato un rettangolo largo 5 miglia e lungo un centinaio e faceva la spola in continuazione dall'uno all'altro dei lati maggiori; solo così poteva avere la certezza di salvare chi era ancora vivo.

In questo modo riuscì a portare in salvo 119 italiani e 64 tra sudafricani ed inglesi: "i marinai lusitani si prodigarono con abnegazione ed eroismo, affrontando loro stessi la morte pur di strappare alle onde una vita: e non poche volte il corpo a tanta fatica recuperato era ancora tiepido ma orrendamente mutilato dagli squali". Una volta messi in salvo i superstiti sull'"Afonso de Albuquerque", i portoghesi fecero l'impossibile, dando a tutti un indumento (molti infatti erano giunti a bordo come la loro mamma li aveva messi al mondo), medicandoli, tentando di tirar su loro il morale con l'aguardiente, cedendo le loro cuccette; ma nessuno degli italiani riuscì a coricarsi: tutti rimasero in coperta, sferzati dal vento, incuranti del freddo, con gli occhi sbarrati sull'oceano, volgendo lo sguardo all'inconscia ricerca dei loro compagni di prigionia.

Trascriviamo per avere la certezza di continuare a rimanere prossimi alla verità, il rapporto che il comandante De Brito inviò al Governatore Generale della Colonia del Mozambico il primo dicembre, dopo aver terminato le operazioni di salvataggio dei naufraghi:

“AVISO DE 1ª CLASSE “AFONSO DE ALBUQUERQUE” Nr. 452. Para comhecimento de V. Exª tenho de comunicar que em 28 de mês p.p. racebi ordem de Sua V. Exª o Almirante Major General da Armada, para sair urgentemente em procura de naufragos dum navio, que nesse mesmo dia tinha sido torpedeado a 150 milhas ao sul da ponta da Inhaca.

Cumprida a ordem o mais rapidamente que me foi possível, em 29 daquele mes, cerca do meio dia, estava no local que me tinha sido indicado,

pucos momentos deposi foram avistados os primeiros naufragos, distrinuidos por inumerai jangadas dispersas numa larga area, quasi toda ela coperta de nafta e destroços do navio torpedeado.

O quadro que se me apresentou deu-me desde logo uma nitida impressão da tragedia que se tinha desenrolado, pois a maioria das jangadas mal poderiam conter dois naufragos, e, muitos destes apareciam agarrados a pequenos destroços, que osa brigava a estar dentro da agua e quasi todos completamente forrados de espressa camada de nafta.

Iniciei imediatamente a faina de salvamento, que se prolongou ininterruptamente até meio dia de 30 de novembro.

Deposi de un trabalho esgotante em circunstâncias de mar por vezes puco favoráveis, recolheram-se 184 dos nãufragos, dois dos quais faleceram à sua chegada a bordo.

Tratava-se do navio “NOVA SCOTIA”, que do norte se dirigia para a Africa do Sul com tropas inglesas e sul-africanas, prisioneiros e internados italianos, e ainda alguns passageiros entre os quasi 4 senhoras e uma criança, num total de cerca de 1200 pessoas.

Finda a faina de salvamento e convencido que não haveria mais sobreviventes daquela tragédia, na zona de provável dispersão de embarcações e jangadas,

regressi a Lourenço Marques à maxima velocidade possível, pois o estrado de grande parte dos naufragos era grave, erborã não desesperada, e, com os recursos de bordo não era possível prestar-lhes tôda a assistência de que eles careciam.

As 10,00 horas de 1 dezembro corrente, atraquei ao cais de Lourenço Marques, entregando os naufragos "as autoridades da Colnia para serem internados ou não conforme a situação jurídica de cada um", em conformidade com as ordens por mim recebidas de Sua Ex^a o Almirante Major General de Armada.

Junto tenho a honra de remeter a V. Ex^a uma relação nominal provisoria dos naufragos entregues, solicitando que seja rectificadã e me seja enviado um cadastro completo, do que conste: a) numero de naufragos por cada nacionalidade; b) natureza de cada um deles, isto è, se civis, militares ou prisioneiros; c) nomes e postos dos oficiais que porventura haja entre os naufragos.

A BEM DA NAÇÃO, Bordo do referido, em Lourenço Marques, 1 de dezembro de 1942. Guerriero de Brito (Cap. de mar e guerra).

Che tradotto nella nostra lingua dice:

"INCROCIATORE di 1^a CLASSE" AFONSO DE ALBUQUERQUE "n. 452. Per portare a conoscenza di V. Ex^a devo comunicare che il 28 di questo mese. ricevetti ordine dal suo V. Ex^a l'ammiraglio Major generale dell'esercito, di uscire urgentemente in ricerca di una nave, che in questo stesso giorno era stata silurata a 150 miglia a sud della punta "Inhaca".

Compiuto l'ordine il più rapidamente possibile, il 29 di questo mese, circa a mezzo giorno, ero nel luogo che mi era stato indicato, e pochi momenti dopo sono stati scorti i primi naufraghi, distribuiti su innumerevoli zattere disperse un'ampia area, quasi tutta coperta dalla nafta e dai rottami della nave silurata. Il quadro che mi si è presentato mi ha data subito una chiara impressione della tragedia che si era svolta. La maggioranza delle zattere poteva appena contenere due naufraghi, mentre molti erano afferrati a piccoli relitti, altri combattevano nell' acqua e quasi tutti erano completamente ricoperti di nafta. Ho iniziato immediatamente il lavoro di salvataggio, che si è prolungato senza interruzione fino a mezzo giorno del 30 novembre. Dopo un lavoro estenuante, sotto condizioni di mare a volte poco favorevoli, abbiamo raccolto 184 naufraghi, due dei quali sono morti al loro arrivo a bordo. Si trattava della nave "NOVA SCOTIA", che del nord si dirigeva verso l'Africa del Sud con truppe inglesi e Sud-Africane, prigionieri ed internati italiani, ed alcuni passeggeri tra le quali 4 signore ed un figlio, in un totale di circa 1200 persone.

Finito il lavoro di salvataggio e convinti che non ci sarebbero stati più sopravvissuti di questa tragedia, dalla zona dove vi erano disperse barche e zattere, ritornai a Lourenço Marques alla massima velocità possibile, in quanto il quadro di grande parte dei superstiti era grave, sebbene non disperata, e, con le risorse di bordo non era possibile prestare loro tutta l'assistenza di cui avevano bisogno. Alle 10.00 del 1 dicembre, attraccammo al porto di Lourenço Marques, consegnando i naufraghi alle "autorità della Colonia per essere internati o meno a seconda della situazione giuridica di ciascuno", in conformità agli ordini ricevuti da sua Ex^a l'Ammiraglio Maggiore Generale d'Esercito. Ho l'onore di inviare, unita alla presente, a V. Ex^a una relazione nominativa provvisoria dei naufraghi consegnati, sollecitando che essa sia rettificata e che mi sia inviato un elenco completo, consistente: a) numero dei naufraghi per ogni nazionalità; b) natura di ciascuno di loro, se civile, militare o prigioniero; c) nomi e categoria degli ufficiali che nell' occasione erano tra i naufraghi.

Per Il BENE della NAZIONE, scritto a bordo, in Lourenço Marques, 1 dicembre 1942. Guerriero di Brito (Cap. di mare e guerra).

Di rientro verso il porto di Lorenzo Marques, il cacciatorpediniere portoghese ricevette una richiesta, che non soddisfò, proveniente da una nave da guerra britannica che gli sollecitava di dirigersi a Durban.

Lo sbarco a Lorenzo Marques dei 119 naufraghi italiani

Una volta attraccato alla banchina del porto di Lorenzo Marques, ambulanze militari e dell'ospedale Miguel Bombarda, insieme ai primi soccorsi messi in sesto dal "Cuminhos de Ferro de Lourenço Marques (CFLM)" erano ad attendere la nave portoghese con i 183 naufraghi superstiti a bordo, di cui 119 italiani. Di questi, 71 (fra cui 51 italiani e 20 inglesi) furono immediatamente ricoverati presso l'ospedale della città, giacchè riportavano gravi ferite provocate dalle scottature a causa dell'incendio della nave e dai morsi degli squali. Gli altri furono internati presso il quartiere militare di Lorenzo Marques. Si seppe in seguito che più della metà dell'equipaggio e dei passeggeri della Nova Scotia trovò la morte durante l'esplosione della nave dopo il siluramento. Gli altri morirono al momento dell'affondamento o mangiati dai pescecani. Sembra che la nave britannica, raggiunta da due siluri lanciati dall'U-boot 177, fosse affondata nel giro di sette minuti. I due sopravvissuti fatti salire a bordo dell'U-boot 177 furono sbarcati sani e salvi qualche mese dopo nella nuova base del sottomarino germanico, a Bordeaux, in Francia.

Con il loro arrivo, il numero dei rifugiati italiani in Mozambico, era cresciuto enormemente, venendosi a sommare ad altri che per varie ragioni e con mezzi diversi erano riusciti a riparare a Lorenzo Marques.

Dopo aver reso il giusto omaggio ed il dovuto ringraziamento al Portogallo per l'eroica impresa della nave Afonso de Albuquerque, con telegramma dal Ministero degli Esteri in Roma alla Regia Legazione d'Italia in Lisbona, che

diceva: “Manifestate a codesto Governo nostra riconoscenza per salvataggio effettuato da Marina portoghese di 115 (sappiamo in realtà che il giusto numero era 119) connazionali naufraghi del “Nova Scotia” e per assistenza che ai predetti viene data da Autorità Lorenzo Marques”, alle autorità italiane spettò il compito, non facile, di dare adeguata assistenza ai 119 naufraghi. Venne stabilito un sussidio per ciascun naufrago con il quale doveva sostenersi, ovviamente cercando di arrangiarsi per quanto dovesse occorrergli oltre quella cifra. Fu così che molti di essi mettendo a frutto le proprie capacità e l’arte di arrangiarsi che da sempre contraddistingue il popolo italiano, riuscirono a trovare una occupazione e crearsi una posizione. Molti altri rientrarono, in tempi diversi, in Patria.

La fine

L’Afonso de Albuquerque, quando fu chiamato alla sua missione di salvataggio, si trovava per pura casualità attraccato al porto di Lorenzo Marques, dove vi era arrivato il giorno precedente. Esso infatti, proprio in quei giorni aveva fatto una sosta mozambicana durante un viaggio di tirocinio per i nuovi cadetti, nel corso del quale erano stati toccati tutti i porti africani posseduti dal Portogallo.

Quando il cacciatorpediniere portoghese che portò in salvo gli italiani da questa tremenda avventura si apprestava a lasciare la capitale del Mozambico per uscire al largo e navigare fino a Lisbona, quattro rappresentanti italiani a nome dei superstiti del naufragio del Nova Scotia, capeggiati dal giornalista Dominione, si recarono a bordo dell’Afonso de Albuquerque per ringraziare sentitamente il comandante della nave lusitana. In quell’occasione gli italiani consegnarono al comandante Guerriero de Brito, una targa d’argento sulla quale, in lingua italiana, vi era testualmente scritto: “ i naufraghi italiani del Nova Scotia come pegno di riconoscimento all’eccellentissimo signor comandante, ufficiali ed equipaggio dell’Afonso de Albuquerque. Oceano Indiano 20 IX 1942, XX E.F. – Lourenço Marques 10. I. 1943, XX E.F.”.

E' doveroso ricordare che l'Afonso de Albuquerque ebbe un triste destino. Esso fu affondato dal suo stesso equipaggio, nel dicembre del 1961, durante un attacco, al largo del possedimento portoghese di Goa, da parte dell'India, in quanto senza scampo essendo circondato da alcune motosiluranti nemiche.

L' Afonso de Albuquerque - Articolo tratto dal sito :

<http://www.betasom.it/forum>

Avendo ottenuto il permesso dall'A. della più recente pubblicazione che parla di tale nave, mi permetto di stralciarne ampi brani. Una premessa indispensabile per capire:

il 28 novembre 1942 il *Nova Scotia*, mercantile britannico normalmente adibito a trasporto truppe, veniva silurato nel canale di Mozambico dall'U-177 del com.te Gysae. Però in quel momento non trasportava truppe, ma circa 780 prigionieri civili italiani raccattati nel Corno d'Africa, e ovviamente guardie, equipaggio ecc. In totale circa (il circa è d'obbligo, per varie ragioni) 1050 persone. Quando Gysae si accorse di avere silurato civili suoi alleati, avvertì Berlino, che avvertì Madrid, che allertò Lisbona, che allertò Lourenco Marques, capitale della sua colonia del Mozambico.

Fonti (originali) Principali "Utilizzo l'articolo pubblicato da Gomes Ramos, primo tenente dell' Afonso de Albuquerque, su <<Anais do Club Militar Naval>>, 1952, pp. 503–520, *O Afonso de Albuquerque salva naufragos do Nova Scotia*; tale articolo, scritto da un protagonista in prima persona e con funzioni di comando, ritengo possa annullare altre informazioni, che danno la partenza dell'aviso portoghese al mattino, probabilmente per confusione tra le 9 A.M. e le 9 P.M. Altri dati li devo alla disponibilità dello studioso sudafricano Allan Jackson, che mi ha fatto pervenire copia del testo di Ian Uys il "Survivors of Africa's Ocean", Fortress Publ. Ltd., Germiston, (Rep. of South Africa) 1993. curatore del sito www.fad.co.za, che si occupa di approfondire la storia di Durban, nel quale più di una volta si fa riferimento all'affondamento del *Nova Scotia* e al salvataggio ad opera dell' Afonso de Albuquerque.

"L' *Afonso de Albuquerque*, un avviso, come venivano chiamate fin dal XIX

secolo le navi portoghesi da guerra destinate ad essere utilizzate per controllo e pattugliamento nelle colonie. Gli avisos coloniali, trovandosi a dover operare spesso isolati, in territori lontani dalla madrepatria, pur somigliando a cacciatorpediniere per tonnellaggio, avevano una maggiore autonomia. Inoltre, essendo destinati ad operare prevalentemente in climi tropicali, avevano particolari condizioni di climatizzazione e possibilità di refrigerare gli alimenti. L' Afonso de Albuquerque era un aviso di I classe, cioè era un incrociatore leggero, ben armato, con un dislocamento di 2420 tonnellate e una velocità di 21 nodi. Costruita nel 1934, aveva dato il nome alla sua classe di avisos. Il 2 ottobre 1942 l' Albuquerque era partito da Lisbona per una crociera di istruzione per guardiamarina. Come previsto, era arrivato in Mozambico il 27 Novembre, senza avere fatto nessuna tappa intermedia. La sosta a Lourenço Marques doveva essere breve, perciò ci si occupò subito dei necessari rifornimenti , in previsione della successiva partenza. La rapidità degli approvvigionamenti si rivelò poi determinante. Mentre le stive si stavano riempiendo, il capitano e buona parte dei marinai e degli ufficiali erano scesi in città. Non immaginavano che entro poche ore sarebbero stati protagonisti di un generoso, drammatico intervento di salvataggio.

Il capitano José Augusto Guerreiro De Brito interruppe la sua cena per precipitarsi a bordo quando ricevette quel messaggio: <<Procedere immediatamente a tutta velocità a raccogliere sopravvissuti. Nave affondata h. 9 mattino di oggi. Latitudine 28°30' S, longitudine 33° Est – 180 miglia Sud di Lourenço Marques>>.

Alle 2,30 del 29 Novembre, l' Afonso de Albuquerque salpò. De Brito conosceva le correnti e si basava sui dati meteo: sapeva che non avrebbe trovato nessuno alle coordinate che gli avevano indicato, che i naufraghi sarebbero stati spinti dalle onde e dai venti verso sud-ovest. Partendo dal punto dell'affondamento, traccia una rotta parallela alla costa, a una distanza di 8 miglia; inizia a seguire

questa linea ideale in lunghi andirivieni, procedendo gradualmente verso sud – ovest; conta di trovare scialuppe cariche che si dirigono verso terra, troverà invece soprattutto relitti, piccoli canotti, naufraghi isolati dispersi dalle onde. [...]La nave di cui si parlava nel messaggio era il piroscalo Nova Scotia, quel mercantile che già compariva nei “ricordi di viaggio” dell’avisò. Si erano conosciuti anni prima, in Canada.

[...] Quel mattino del 29 novembre, un altro messaggio, proveniente dal BdU, il Comando Sommergibili, raggiunge l’U-177: <<Due avisos portoghesi partiti verso luogo di affondamento Nova Scotia. Non ostacolare>>. Gysae capisce: non gli stanno dicendo ciò che è ovvio, cioè di non ostacolare i soccorsi che lui stesso ha chiamato. Gli stanno dicendo che i soccorsi sono partiti, e che quindi lui e il suo equipaggio possono ancora sentirsi marinai. Lo comunica rapidamente all’equipaggio: quel che si poteva fare è stato fatto. Berlino informa che le navi portoghesi sono due: infatti, al salvataggio partecipò anche, o avrebbe dovuto partecipare, come nave appoggio, un altro avisò, il Gonçaves Zarco, che al momento in cui l’Albuquerque salpò era ancorato al medesimo molo: ma a causa delle cattive condizioni del mare fu impossibile per De Brito mantenere i contatti per radio, perciò dovette ogni tanto affidarsi ai collegamenti telefonici tramite la stazione locale. Lo Zarco non riuscì a raggiungere la zona dove operava l’Albuquerque, tuttavia, a quanto pare, recuperò qualche disperso.

[...] L’isola di Inhaca chiude a Est la grande baia di Lourenço Marques, ed è un punto di riferimento. A partire da lì, da Inhaca, De Brito decise di fare decisamente rotta a Sud, poi, quando i primi raggi del sole di quel 29 Novembre cominciavano ad illuminare di traverso le onde, cominciò a seguire un suo labirinto geometrico, entro il quale sapeva di non perdersi: ampi andirivieni a serpentina.

La corrente andava a Sud-Ovest, il vento spingeva leggermente da Nord-Est.

Josè Augusto Guerreiro De Brito sapeva che dalla sua conoscenza ed esperienza di mare, ma soprattutto da calcoli matematici, dipendeva la vita di centinaia di uomini.

Solo verso mezzogiorno, quando già erano passate circa trenta ore dall'affondamento, l' Afonso de Albuquerque arrivò in zona critica. Ma non si vedeva nulla.

Poi un urlo, chissà chi lo lanciò tra i marinai: "Eccoli!" Erano le 13,12, quando venne avvistato il primo canotto, e dopo pochi minuti una zattera. E poco dopo un' altra a babordo, e poi due relitti verso Sud...

Erano arrivati in zona, ma cominciava per loro la disperazione della scelta: mentre ne recuperavano a Sud, ne avvistavano altri a Nord, follemente aggrappati ai loro pezzi di legno, ai loro relitti.

[...] De Brito doveva scegliere: impossibile, assolutamente impossibile, salvare subito tutti quelli che erano avvistati.

Prima scelta: recuperare quelli che non avevano neanche la possibilità di una tavola o di un relitto minimamente stabile, quelli che il Cielo aveva in qualche modo preservato fino a quel momento, nonostante il freddo, la pazzia, gli squali, le ferite, perché fosse lui, Josè Guerriero De Brito, a decidere per loro. E quindi le scialuppe portoghesi raccolsero per primi gli ultimi degli ultimi, quando potevano: quelli che la vita aveva aggrappato a un remo, a una scheggia di portellone, a un pezzo di trave.

Poi ci fu la possibilità di recuperare due grandi zattere sovraccariche, su una delle quali una sorprendente bandiera azzurra, straccio chissà come recuperato, aveva fatto da utilissima segnalazione per tenerla d'occhio e poi

raggiungerla.

Erano le 13,25, e da quel momento De Brito non ebbe certo più tempo di tenere con regolarità il diario di bordo, che si fa spezzettato, drammatico. Da quel momento, tutti capirono che dovevano starsene sui ponti, a scrutare quell'ambigua distesa di onde, che non sai mai se vuole farti vedere quel che c'è da vedere. Con lunghi meandri, l' Afonso de Albuquerque continuava a battere il mare.

[...] Era il pomeriggio del 30 novembre, il Nova Scotia era affondato al mattino presto del 28 novembre: quanto tempo era passato? Circa sessanta ore, sessanta ore di acqua, di squali, di ondate, di sete, di ferite tormentose. Sull' Afonso della Albuquerque il medico di bordo non ha requie: gli hanno assegnato, oltre a un infermiere e al farmacista, un fuochista e tre guardiamarina per gestire al meglio l'assistenza sanitaria. Non avranno rimorsi: per trentasei ore sputeranno l'anima, ma molte vite continueranno grazie a loro.

[...] Però sono passate sessanta ore, e il comandante De Brito sa che deve prendere una decisione, probabilmente la più sofferta decisione della sua vita: il mare è ormai molto forte, le speranze ulteriori di recupero sono meno che scarse, e a bordo c'è troppa gente tra la vita e la morte. Deve fare i conti con la sua professione, oltre che con i suoi ricordi e rimpianti per il futuro: il mare monta sempre più, ci sono tutti i segni di fortunale in arrivo; le possibilità di trovare altri si vanno facendo esigue, ma pur ci sono. Deve scegliere, e in fretta: o dirigersi verso l'ospedale di Lourenço Marques sperando di salvare chi è stato recuperato, abbandonando quindi eventuali altre vittime; o continuare a pattugliare la zona per salvare altre vite, sperando che la sua squadra medica continui i miracoli che finora ha operato. La scelta è sua.

Alle 16,15 del 30 novembre José Augusto Guerreiro De Brito comunica l'ordine: ricerca interrotta, si torna in porto coi motori al massimo. José Augusto Guerreiro De Brito: bel nome vibrante. Bel carattere, soprattutto. Il suo primo tenente riferisce di un cacciatorpediniere inglese che si accostò a sinistra, mentre stavano dirigendo in porto, e con <<estrema cortesia>> formale

(ma con notevole arroganza sostanziale), invitò l' Afonso de Albuquerque a fare rotta verso Durban, invito che ovviamente De Brito respinse decisamente, continuando a navigare e sistemando anzi gli uomini ai posti di combattimento, dando così ai guardiamarina del suo corso una bella lezione pratica di Diritto Internazionale Marittimo. “

[...]Alle dieci di mattina del 1 dicembre, il porto di Lourenço Marques era ancora più animato di come De Brito l'aveva lasciato qualche sera prima: [...] La voce si era già sparsa: ne avevano recuperati 184.

Ne erano morti circa 750.

[...] La nave era attesa da un destino drammatico, ma glorioso. Nel dicembre 1961 forze armate del governo indiano attaccarono le basi portoghesi ancora presenti in India, la principale delle quali era Goa. La Afonso de Albuquerque si batté per la difesa navale di Goa, che, curiosamente, era stata conquistata al Portogallo nel 1510 proprio da Il suo eponimo, il navigatore Afonso de Albuquerque.

Secondo fonti indiane , l'avisò fu costretto alla resa il 18 dicembre 1961 dal cannoneggiamento della nave indiana INS Betwa, e spinta all'auto-spiaggiamento. Le fonti della marina portoghese confermano sostanzialmente la versione, salvo sottolineare che le fregate indiane che lo attaccarono erano tre, e che la potenza di fuoco era decisamente a sfavore della Albuquerque. E' quindi da smentire la più romantica versione di Uys, secondo cui l'avisò stava in quel momento compiendo un'altra missione di salvataggio, portando cibo all'esausta guarnigione di Goa, operazione per la quale aveva ricevuto autorizzazione, salvo poi subire un proditorio attacco. Oltretutto, il comandante de Brito non fu, come dice Uys, tra i sopravvissuti, per il semplice fatto che non era in quel momento imbarcato sulla Albuquerque (che era comandata nel dicembre 1961 da António da Cunha Aragão, il quale rimase seriamente ferito nell'azione).



*Jose Augusto Guereiro de Brito comandante dell' Afonso de
Albuquerque*



Afonso de Albuquerque
Incrociatore leggero di 2420 tons di dislocamento,
velocità di 21 nodi.



Altra immagine dell'Afonso de Albuquerque

RASSEGNA STAMPA

Una "rassegna stampa" con la quale si riportano alcuni articoli comparsi in riviste e quotidiani di varie epoche riguardanti la tragica fine della Nova Scotia e dei suoi passeggeri.

Un triste cinquantenario "NOVA SCOTIA" - 28 novembre 1942

Due mesi prima cominciarono i rastrellamenti chiamati anche retate. Di notte e di giorno. Per le vie e nelle case. Persino negli uffici, nei pubblici locali, nei ritrovi, sul lavoro. Era passato circa un anno e mezzo ed ormai sembrava sopito odio o rancore.

Il resto è noto e ricordarlo ai superstiti e a noi fa tanto male al cuore. Un male però di "dolore" e di "tristezza". Ma tutto è perdonato nel nome di quel DIO che, primo, perdonò sulla croce.

Laggiù morirono giovinezze

già provate dalla guerra, morirono uomini che lasciarono moglie e figli.

Il destino li fece Eroi.

Ricordiamo e ricordiamoli.

E finché qui vivrà un Italiano egli non dimenticherà questa data: 28 novembre.

Laggiù in Adi Quala sono scolpiti quei 653 nomi ed una fiammella li illumina. E sempre li illuminerà.

Eroi furono il giorno che caddero. Eroi rimarranno nella gloria di Dio per l'eternità (dal settimanale "Il Lavoro" di Asmara del 28.11.1950) F.G.

Risponde Angra

Caro Rodolfo, desidero ringraziarti per le cortesi parole, il gentile sfottò e l'amabile ironia con le quali hai commentato il mio scritto di saluto alla simpatica congrega del Mai Tacli.

Forse hai ragione. Asmara è la sola e Gurgussum l'unica e il mio accostamento con Avellino e Abbiategrosso è blasfemo.

Chiedo venia agli innumerevoli asmarini che, come api operse continuano a produrre miele, anche se qualche volta di castagno, con il quale spalmano i loro ricordi e le loro immagini.

Non è colpa mia se mi sono rimaste nella memoria impressioni diverse.

Ricordo più nitidamente quei miei concittadini sempre intenti ad affilare il pennino per intingerlo, alternativamente nell'ironia, nella satira (talvolta feroce) e nell'umorismo.

Roby, Alce, Corvo, Angra, Ballerio, Gegè Falaschi e, qualche volta anche il mite Mascioli, hanno bersagliato con i loro colpi, più o meno centrati i loro concittadini con alterne vicende.

Ora Alce si è molto addolcito e è passato alla scuola britannica adottando un fair play e un sense of humour degni di David Niven; il Corvo si è ritirato nel nido. È rimasto soltanto Roby ad avere ancora una riserva di dardi al berberè, ma anche lui è un pò restio ad usarli. Pare che l'età porti consiglio.

Anchor'io mi ero adagiato nel mio confortevole nido e avevo riposto i miei ricordi nel cassetto delle cose muffite ed inservibili.

Poi, chissà perchè Mister Elk (alce britannicus) tanto ha fatto da convincermi ad uscirne.

Vorrei solo precisare, caro Rodolfo, che non intendo dire che gli anni trascorsi in Eritrea sono "stupidi e privi di valore". Me ne guardo bene! Dico solo che è la maniera di ricordarli che non mi sconfinerà troppo. In questi ricordi ci sono troppi aggettivi, troppe lenti deformanti.

Ma quegli anni sono quelli della giovinezza e perciò non possono essere stupidi, senza valore, retorici. Questi attributi possono essere applicati dell'uso che se ne fa di quegli anni.

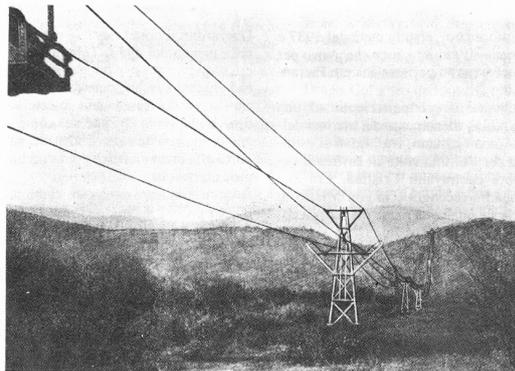
Qual'è la vera storia dell'Eritrea dal 1941 in poi?

Gli occupanti con pochi scrupoli

A cinquant'anni di distanza, si moltiplicano, in questo periodo le ricostruzioni storiche della seconda guerra mondiale. Stampa, radio, TV, analizzano, valutano, studiano cause ed effetti, intervistano i protagonisti, cercano di dare un quadro obiettivo di un avvenimento che ha completamente sconvolto il mondo. Io appartengo, come una larga parte dei lettori del Mai Tacli, a quella generazione che negli anni quaranta portava i pantaloni corti ed ha quindi vissuto intensamente, ma anche marginalmente, il dramma dell'Eritrea occupata. Nella mia mente si accavallano i ricordi e certo potrei scrivere un voluminoso libro su una lunga serie di episodi che mi sono rimasti impressi nella memoria, ma è il quadro d'insieme che mi manca e che mi appare confuso ed incompleto.

Le stesse polemiche sorte in merito alle poco felici fantasie equestri della Dell'Oro circa la "sfilata trionfale" delle truppe britanniche, mi inducono ora a chiedere se qualche asmarino documentato e di buona memoria è in grado di ricostruire dettagliatamente i primi periodi post invasione e quindi di far rivivere a me ed ai miei coetanei quei momenti e, soprattutto, le situazioni e le emozioni che videro interpreti i nostri genitori. Due affermazioni fondamentali credo si possano fare a priori: che la comunità italiana si comportò con una consapevolezza ed una dignità tali da destare ammirazione nello stesso vincitore, e che gli inglesi agirono come occupanti-patroni con pochi scrupoli.

A questo proposito sono in grado di fornire qualche riferimento perchè ebbi modo di documentarmi in occasione della tesi, che diedi sul te-



ma "Problemi giuridici sollevati dall'occupazione britannica in Eritrea nell'ultima guerra mondiale".

Negli anni quaranta il colonialismo era in piena auge e si può ben capire come gli inglesi si prefissarono fin dal primo momento di smantellare una base che minacciava il loro predominio militare/commerciale in Medio Oriente ed in Africa Orientale.

Così da una parte fecero di tutto per allontanare gli italiani, con massicce deportazioni in territori lontani (e qui il pensiero va riverente ai caduti del Nova Scotia), la "benevolenza" per i rimpatri di donne, vecchi e bambini con le famose Navi Bianche, il diniego del visto di rientro a quegli ex prigionieri che, a fine guerra, avevano ancora la famiglia in Eritrea, per finire con le violenze e le uccisioni intimidatorie degli scifita, che, si dice, fossero "coordinati" da quel tristemente famoso maggiore Smith (cui viene attribuita la responsabilità dell'eccidio di Mogadiscio) e da un certo capitano Martin Braus che gli stessi suoi colleghi chiamavano "The King of Scifitas".

glesì di svuotare "legalmente" magazzini e negozi....

Due treni carichi rispettivamente di 1200 ed 800 quintali di talleri di Maria Teresa e di monete da cinque e dieci lire italiane partirono per località ignote. I danni maggiori li procurarono comunque le continue deprecabili aste (vinte per lo più da ditte egiziane, sudanesi ecc.) spesso con l'obbligo per l'aggiudicatario di spianare il terreno a demolizione completa.

Chi ricorda gli oltre cento fabbricati della base navale di Massaua, il distretto e l'infermeria quadrupedi dell'Asmara, i grandi magazzini dell'intendenza di Decamerè, i padiglioni dello stabilimento di Debaroa, la residenza di Tessenei, le stesse belle case cantoniere, fatte saltare con l'esplosivo o depredate di tutto?

Tutto dimostra che gli inglesi si comportarono da veri e propri conquistatori, e lascia supporre che le cose sarebbero drammaticamente peggiorate se il fronte di guerra si fosse avvicinato.

fair play e un sense of humour degni di David Niven; il Corvo si è ritirato nel nido. È rimasto soltanto Roby ad avere ancora una riserva di dardi al berberè, ma anche lui è un pò restio ad usarli. Pare che l'età porti consiglio.

Anch'io mi ero adagiato nel mio confortevole nido e avevo riposto i miei ricordi nel cassetto delle cose muffite ed inservibili.

Poi, chissà perchè Mister Elk (alce britannicus) tanto ha fatto da convincermi ad uscirne.

Vorrei solo precisare, caro Rodolfo, che non intendo dire che gli anni trascorsi in Eritrea sono "stupidi e privi di valore". Me ne guardo bene! Dico solo che è la maniera di ricordarli che non mi sconfinerà troppo. In questi ricordi ci sono troppi aggettivi, troppe lenti deformanti.

Ma quegli anni sono quelli della giovinezza e perciò non possono essere stupidi, senza valore, retorici. Questi attributi possono essere applicati dell'uso che se ne fa di quegli anni.

Ecco, volevo fare questo piccolo chiarimento aggiungendo che sono anch'io grato ai Mai Tacli che mi ha fatto incontrare amici più cari come Spiga, Benini, Caporale e molti altri, quegli amici appunto che mi hanno colorato le giornate.
Ti abbraccio.

ANGELO

Però... senza rancore.

Caro Angelo, ti scrivo anche se ho sempre avuto più confidenza con il volante che con la penna.

Il tuo ultimo amaro, amarissimo sfogo "gli anni dei 13 mesi" non lo condivido proprio e ti faccio un esempio un po' personale per spiegarmi meglio.

Per carburare la mia Abarth in vista di una corsa, sceglievo spesso la strada di Addi Ugri. Arrivavo sul primo curvone in quinta marcia ad ottomila giri motore che rapportati al cambio voleva dire 290 chilometri l'ora.

Oggi, caro Angelo, sono l'unico italiano a non contestare il ministro Ferri, perchè con la vista e i riflessi che mi ri-

alle poco felici fantasie equestri della Dell'Oro circa la "sfilata trionfale" delle truppe britanniche, mi inducono ora a chiedere se qualche asmarino documentato e di buona memoria è in grado di ricostruire dettagliatamente i primi periodi post invasione e quindi di far rivivere a me ed ai miei coetanei quei momenti e, soprattutto, le situazioni e le emozioni che videro interpreti i nostri genitori. Due affermazioni fondamentali credo si possano fare a priori: che la comunità italiana si comportò con una consapevolezza ed una dignità tali da destare ammirazione nello stesso vincitore, e che gli inglesi agirono come occupanti-patroni con pochi scrupoli.

A questo proposito sono in grado di fornire qualche riferimento perchè ebbi modo di documentarmi in occasione della tesi, che diedi sul te-

trovo i 110 chilometri l'ora mi bastano e mi avanzano.

Non sorridere, ho portato un esempio frivolo e sportivo ma ne avrei altri ben più seri persino drammatici da raccontarti, di fatiche, di lavoro, di sentimenti e di amicizie tutti legati a quella terra. Detto questo, come vuoi che non ricordi con nostalgia, nel bene e nel male, i miei trent'anni d'Africa?

Ogni asmarino penso, ha i suoi piccoli o grandi "curvoni di Addi Ugri" anche il cinico, amaro Angelo Granara ne sono certo.

Il tempo leviga i ricordi belli e quelli tristi, come i ciottoli di un fiume rendendoli ugualmente simili e cari.

Perchè non perdonare allora chi fa un pò di confusione?

Se poi per collaborare al Mai Tacli devi sfottere il sottoscritto, De Paoli, Alice, Rampone o Sergio Vigili, sfotti pure caro Angra, personalmente mi diverto moltissimo a leggerti e penso di poter parlare anche a nome di tutti gli altri. Risparmia invece Ciccì Dell'Oro perchè alle belle e gentili signore molto si concede e molto si perdona.

Non sprecare strali intelligenti per Mauro Dallasta, che il geometra Dallasta non vede, non sente, non legge e soprattutto non pensa.

Sempre con simpatia.

Lino Rossi

l'occupazione britannica in Eritrea nell'ultima guerra mondiale".

Negli anni quaranta il colonialismo era in piena auge e si può ben capire come gli inglesi si prefissarono fin dal primo momento di smantellare una base che minacciava il loro predominio militare/commerciale in Medio Oriente ed in Africa Orientale.

Così da una parte fecero di tutto per allontanare gli italiani, con massicce deportazioni in territori lontani (e qui il pensiero va riverente ai caduti del Nova Scotia), la "benevolenza" per i rimpatri di donne, vecchi e bambini con le famose Navi Bianche, il diniego del visto di rientro a quegli ex prigionieri che, a fine guerra, avevano ancora la famiglia in Eritrea, per finire con le violenze e le uccisioni intimidatorie degli scitta, che, si dice, fossero "coordinati" da quel tristemente famoso maggiore Smith (cui viene attribuita la responsabilità dell'eccidio di Mogadiscio) e da un certo capitano Martin Braus che, gli stessi suoi colleghi chiamavano "The King of Scittas".

Dall'altro fu attuata la pressochè totale distruzione del patrimonio industriale, sia militare che civile: le basi di Massaua ed Assab furono completamente smantellate, altrettanto avvenne con cinque basi aeree, la ferrovia Asmara-Biscia sparì dal suolo, i motori della teleferica Asmara-Massaua finirono altrove. Di cinquanta miniere in piena attività, dopo poco tempo ne furono in grado di funzionare solo alcune, sparirono gli impianti petroliferi delle isole Dahlac, i macchinari della Citao, l'intero complesso del cementificio di Gurgussum capace di una produzione giornaliera di circa 1500 quintali di materiale. L'acquedotto Dogali-Massaua fu dissotterrato e venduto, ad Assab svanirono nel nulla il deposito olii minerali, i serbatoi interrati, il pontile di ferro indispensabile anche per l'attività dell'entroterra, mentre i bacini galleggianti andarono a fare bella mostra in Aden e nel Pakistan. Furono venduti il pontile di ferro di Zula, il ponte di ferro sul torrente Carobel e persino i chiusini delle fognie di Asmara e Massaua. La moneta italiana fu sostituita dalla sterlina East Africa, rivalutata di ben cinque volte rispetto al cambio precedente con l'obbligo per i commercianti di non maggiorare i prezzi, e ciò consentì a ditte e militari in-

glesi di svuotare legamente magazzini e negozi....

Due treni carichi rispettivamente di 1200 ed 800 quintali di talleri di Maria Teresa e di monete da cinque e dieci lire italiane partirono per località ignote. I danni maggiori le procurarono comunque le continue deprecabili aste (vinte per lo più da ditte egiziane, sudanesi ecc.) spesso con l'obbligo per l'aggiudicatario di spianare il terreno a demolizione completa.

Chi ricorda gli oltre cento fabbricati della base navale di Massaua, il distretto e l'infermeria quadrupedi dell'Asmara, i grandi magazzini dell'intendenza di Decamerè, i padiglioni dello stabilimento di Debarò, la residenza di Tessenel, le stesse belle case cantoniere, fatte saltare con l'esplosivo o depredate di tutto?

Tutto dimostra che gli inglesi si comportarono da veri e propri conquistatori, e lascia supporre che le cose sarebbero drammaticamente peggiorate se il fronte di guerra si fosse avvicinato.

Non certo per giustificare o minimizzare, ma quella stessa obiettività cui faccio appello mi induce a fare al riguardo una considerazione: ma esistono poi, i bravi e buoni occupanti, rispettosi delle norme internazionali? Salvo rare eccezioni (tipo gli italiani in Eritrea!), la storia, anche recente testimonia proprio il contrario. Fatto tale inciso, ritorno alle premesse del mio articolo: cosa avvenne esattamente all'Asmara ed in Eritrea nel 1941 e negli anni successivi? Quale fu il susseguirsi cronologico dei fatti dopo l'occupazione? Quali situazioni, emozioni, drammi visse giorno dopo giorno la collettività italiana? Chi può documentatamente colmare questa lacuna di noi bambini di allora? Forse Capasso, che dimostra di avere una precisa memoria, forse Tani, che ha mirabilmente esemplificato nel suo articolo "l'arte di arrangiarsi" la capacità creativa e reattiva degli asmarini, forse la prof.ssa Galli, come sempre chiara e convincente? O chi altri? (caro Vella non certo il prof. Del Boca aut similia...) è in grado di dare questo contributo storico?

Il tema è lanciato: a Mai Tacli ed a qualche suo brillante collaboratore il compito di raccogliarlo e di svilupparlo.

Gianfranco Spadoni

a cura di MAHMUD



AFRICA

ieri

Negli abissi di Laurenço-Marques

Il Centro Italiano Trasporti Africa Orientale, più noto come CITAO, aveva sedi e delegazioni nelle più importanti cittadine dell'Eritrea ed Etiopia in virtù degli scambi commerciali che si attuavano principalmente sulle grandi arterie stradali che l'Italia aveva costruito od erano in fase di progettazione e di attuazione.

In Eritrea, a Decamerè, Direttore di quella importante filiale CITAO era il signor Luigi CALDIRON, che all'epoca dell'occupazione britannica venne, come tanti altri funzionari responsabili militarizzati.

In tale veste fu deportato come prigioniero e trasportato, con destinazione, Sud Africa

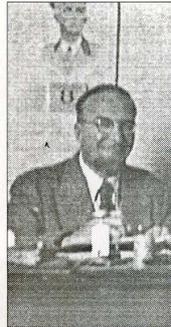


gionia / la pietà dei congiunti e dei concittadini: pose / Asmara.

L'angolazione della foto che proponiamo non consente di leggere il nome del disperso signor Luigi CALDIRON ma promettiamo al figlio Antonio - nostro socio di Padova - di fare ricerche in proposito nei nostri archivi o di dare incarico ai nostri

area di scattare una foto idonea a materializzare il culto dell'amato genitore, fin qui idealmente perseguito.

Nell'aggiungere che sulla lapide lo scomparso figura come Luigi



Luigi CALDIRON

Salme non identificate di militari e civili periti nell'affondamento del "Nova Scotia", 28 novembre 1942.

Gino CALDIRON, informiamo che siamo in possesso dell'elenco completo dei nomi dei 651 civili italiani imbarcati il 15 novembre 1942 sulla nave "Nova Scotia" e destinati a lontani campi di prigionia che mai raggiunsero.

Facevano parte del contingente dei 773 connazionali catturati dal nemico in Eritrea e

Una vita di silenzioso dovere

E' la storia di un ufficiale italiano in periodo bellico, semplice e complessa nello stesso tempo come gli avvenimenti di quel periodo che ha travolto nel suo turbine intere generazioni.

Il capitano Marco Emilio SANTACROCE - come ricaviamo dal "Record Sheet" della VIAF e cioè dal foglio matricolare della Forza Aerea Italiana Volontaria - era nato a Vertova in provincia di Bergamo ed era un ufficiale in servizio permanente effettivo dell'Aeronautica militare in A.O.I.

Proveniva dal Regio Esercito - 1° Regg. Genio - ma dopo un corso di pilotaggio brillantemente superato a Venaria Reale, era stato nominato Pilota Militare con promozioni poi nel rango degli ufficiali effettivi prima a sottotenente e poi, tenente e capitano dell'Arma Aeronautica.

Si era giunti così agli anni "trenta" e maturava così l'idea della Colonia per cui il capitano Marco Emilio SANTACROCE sbarcò a



così che il capitano divenne Comandante di una Compagnia coloniale e con tale qualifica catturato prigioniero di guerra il 6 aprile 1941 ed avviato al Campo di detenzione in Kenya.

Il suo spirito militare mal si adattava, però alla inerte condizione da prigioniero e pertanto aderì alla richiesta di collaborazione fatta dagli "Alleati" e venne dimesso dal Campo ed assegnato al 2° Scaglione V.I.A.F. con prima destinazione Mombasa dove giunse il 18 novembre 1944.

Di lì, con periplo via mare data la ostruzio-

in tale veste il deportato come prigioniero e trasportato, con destinazione Sud Africa, dalla nave "Nova Scotia" che purtroppo il 29 novembre 1942 alle ore 9,12 fu silurata in mare aperto dal sottomarino tedesco U Boat 177, risultando nell'episodio ufficialmente disperso. La pietà dei connazionali pose, a ricordo di quelle vittime, una lapide in Addi Quala con questa iscrizione: "A ricordo / delle vittime disperse e straziate / nelle acque insidiose di Laurengo-Marques / il 28 novembre 1942 / con l'affondamento del "Nova Scotia" / che trasferiva dall'esilio alla pri-

mo di lavoro - di tale ricerche in proposito nei nostri archivi o di dare incarico ai nostri corrispondenti in Eri-



ADDI QUALA - Lapidi a ricordo delle vittime del "Nova Scotia".



ricevato parte del contingente dei 773 connazionali catturati dal nemico in Eritrea e periti per affondamento al largo delle coste africane alle ore 9,15 del 28 novembre 1942. Ne è tuttora annualmente onorata la sacra memoria e rievocato il ricordo nella Cattedrale di Asmara ed in altre Chiese di Eritrea, nell'anniversario della loro morte. Nel corso dei viaggi di suoi Soci in Eritrea l'Anrra li ha sempre onorati e commemorati. Rimane in ogni caso a disposizione per ulteriori dettagli in quanto in possesso dell'elenco completo dei dispersi.

la costa riva della Colonia per cui il capitano **Marco Emilio SANTACROCE** sbarca a Massaua il 21 marzo 1939, venendo assegnato al Comando Superiore Aeronautica di Addis Abeba. Fu esaltante quel periodo di servizio alla Base Aerea della Capitale Etiopica, anche con la minaccia della guerra che divenne però ben presto dura realtà e stravolse anche i normali compiti

giunse il 10 novembre 1944. Di lì, con periplo via mare data la ostruzione del Canale, raggiunse Suez il 30 novembre successivo e venne assegnato alla "2647 Italian Company" presso il 107 M.U. della R.A.F. a Kafaret in Egitto, rimanendovi sino all'11 aprile 1946, data del rimpatrio definitivo. Una storia di sacrificio proprio e familiare: una storia di tanti!



Il capitano Marco Emilio Santacroce



Retro (in alto) e fronte della cartolina

Immagini dal passato

Chissà quali vicende potrebbe narrare, se potesse, questa immagine, di cui si può soltanto affermare che non è stata spedita in quanto priva di bolli - anche se appare, perciò, pleonastica la freccetta che deturpa il bel casco coloniale da ufficiale. Disturba, quel segno, anche perché l'unico bianco della compagnia è Lui sul muletto adatto al suo rango, con a fianco l'addetto alla cavalcatura ed i propri ascari. I nativi intanto discutono, si concertano; i preti copti chiederanno protezione: la battaglia dello Scirè è appena terminata.

La cartolina è edita dalla Divisione CC.NN. "1° febbraio" (5), il cui motto è "Col cuore e col ferro alla meta"; la Legione è la 128ª, il luogo è lo Scirè, una subregione del Tigray Orientale, gli anni sono "i favolosi trenta".

La dicitura sul retro è orgogliosa, "Io in guerra" ed è firmata "A.". Ci induce a perdonare lo sfregio sul casco ed a rivolgere un memore commosso pensiero a quei combattenti che si illusero di far l'Italia più grande con la loro azione e anche il loro supremo sacrificio. Ad essi rendiamo onore e riflettiamo su quanto può - se commentata - una umile cartolina da bancarella.

(g.c.)



IL PASSATO È UN IMMENSO TESORO DI NOVITÀ

(Remy De Gaurmont)

Era la metà di giugno dell'anno del Signore 1943 quando la motonave Vulcania, assieme alla gemella Saturnia, si mosse dalla rada di Massaua facendo rotta per Gibilterra, con il suo carico di donne, bambini, vecchi e invalidi, verso la Patria.

Una grande croce rossa era dipinta sul castello superiore e due sulle fiancate a proteggerla dagli eventuali attacchi aerei o navali.

Prima, ... dove eravamo rimasti? Sì, gli inglesi e le loro truppe di colore indiane, keniane, sudanesi, sudafricane avevano travolto, enormemente superiori in uomini e armamenti, le ultime resistenze degli italiani. La guerra era finita, l'Eritrea era caduta e, subito, cominciarono le epurazioni e mio Padre venne internato nel campo di concentramento di Dekamerè. Venne descritto nella sua scheda segnaletica ora in mie mani, come "da non essere rilasciato. - Propagandista pericoloso antibr Britannico. Da inviare al campo di concentramento di Massaua per essere evacuato con la massima priorità".

Così andavano le cose allora per le persone che amavano la propria Patria.

Mio Padre era "solo" uno degli italiani onesti e scrupolosi che facevano il loro dovere nel nome dell'Italia, delle loro famiglie e dei principi di rettitudine che sempre li avevano guidati.

Il delatore che lo denunciò come "pericoloso" non poteva essere che un pover'uomo frustrato e vendicativo che probabilmente non aveva ricevuto favoritismi da mio Padre nella sua carica di responsabile della

C.I.T.A.O. (Centro Italiano Trasporti Africa Orientale). Gli eventi successivi al suo internamento non ubbidirono alle raccomandazioni di evacuazione prioritaria. Al contrario, gli inglesi lo ritennero elemento prezioso per l'amministrazione e l'organizzazione dei prigionieri, ragione per cui rimase a Dekamerè sino allo smantellamento del campo per essere inviato con l'ultimo contingente di prigionieri, a Port Elisabeth e poi in Kenia.

La Nova Scotia era una nave inglese di 9700 tonnellate armata di due cannoni e quattro mitragliere - trasportava quasi 800 italiani prigionieri di guerra e internati civili e 500 soldati sudafricani che rientravano a casa per trascorrervi le Feste di Natale del 1942.

La nave salpò verso il suo crudele destino la sera del 15 novembre: Iddio volle che a bordo ci fosse anche il mio amato Padre.

Al largo della costa del Natal, il 28 novembre, alle ore 7,07, un sottomarino tedesco lanciò contro le fiancate del Nova Scotia tre siluri e in pochi terribili secondi la nave affondò: vi perirono 651 italiani. Tra i dispersi c'era anche mio Padre.

Il 29 novembre mia Madre ebbe la notizia da un ufficiale scozzese di pelo rosso, baffuto ed in gonnella che tentò invano di consolarla con parole di circostanza. Io non compresi allora che disperso in mare significava morto e così, con l'incoscienza e la mente di un ragazzo che aveva ancora fiducia nella vita, armato del mio giovanile ottimismo, continuai a correre tra i cespugli animati da ali colorate e tra le



Africa orientale italiana (Eritrea), 1940. I fratelli Caldiron "bardati" da figli della lupa, Balilla, avanguardisti e giovani italiane. Chi non ha mai indossato una divisa, scagli la prima pietra...

acacie ombrose, con la mia banda di compagni di giochi.

Ricordo che in quei giorni avevo costruito una gabbia di legno dove tenevo prigionieri e osservavo, con la stupita curiosità degli adolescenti, degli splendidi camaleonti ai quali dovevo fornire insetti per nutrimento.

In Africa corrono strane leggende su questi animali, forse legate al loro straordinario mimetismo e capacità di roteare gli occhi indipendentemente l'uno dall'altro. Le leggende attribuiscono al camaleonte la parte che nella tradizione cri-

stiana si attribuisce al serpente che tentò Eva nel paradiso terrestre.

Ciò non m'impediva certo di intrufolarme qualcuno nelle pieghe o nelle tasche di qualche vestito appeso nell'armadio, per studiarne le capacità mimetiche è così terrorizzando mia Mamma e mia sorella quando veniva da loro bruscamente scoperto. Accadde anzi che il recupero di un camaleonte (Jimmy) all'interno dell'armadio guardaroba, mi fece scoprire un piccolo tesoro di famiglia, ben nascosto in un ripiano in alto, formato dalla riserva di numerosi biglietti da mille lire, di quelli marron con l'effigie di Vittorio Emanuele III e grandi come un tovagliolo, in uso allora.

Africa orientale italiana (Eritrea), 1941. Tutti i Caldiron "allineati e coperti" assieme agli zii sul terrazzino di casa.



Tutti in famiglia sanno che per un mese, io ed i miei amici, mangiammo gelati gratis. Alla conta infatti dei fogli da mille lire, ne mancò uno. Furono guai seri, conditi da rimproveri gravissimi e da qualche sberla volante, ma ne uscii vivo. Erano, accidenti al destino che guida gli eventi, gli ultimi giorni liberi trascorsi su quella terra così amata; lo capii d'improvviso quando cominciarono a scendere dalle ambe nuovi uomini di pelle scura che non avevo mai visto prima.

Gli africani infatti possiedono l'inspiegabile dono di sapere senza essere avvisati e di apparire improvvisamente al momento ritenuto opportuno, chissà da dove.

Quando, salendo l'altopiano, entrai per l'ultima volta nel villaggio indigeno, trovai nuovi uomini e donne che assieme, celebrando un rito, pregavano con strane parole cantilenate con tono misterioso e sommesso che non potevo capire. Ora intuisco che il loro scopo era lo stesso di ogni altra preghiera cristiana: il bisogno, solo umano, di cercare di raggiungere e "toccare" l'inspiegabile infinito che in qualche

Il modo più semplice e più stimolante di fare amicizia?

Andare ogni mercoledì alle ore 20.00 al Rotary Club Padova Euganea (messaggio promozionale).

modo "spiega" e che chiamiamo Dio.

Forse pregavano per ringraziare della fine di una occupazione coloniale, o forse per scongiurare un'altra.

Gli avvenimenti precipitarono e pochi giorni dopo fummo presi e trasportati, io, mia Mamma, mia sorella Edda e mio fratello Ulisse, al campo di raduno di Ghinda, 40-50 km a est di Massaua.

Eravamo "merce" per uno scambio di prigionieri inglesi in Italia. Gli altri due miei fratelli, Oreste e Mario, maggiorenni ed in salute, dovettero rimanere. A Ghinda, maggio 1943, ritrovai amici e giochi, un mese assieme nelle baracche circondati da reticolati in attesa dell'imbarco per l'Italia. Attorno savana e baobab sui quali, attirati dai rifiuti e appollaiati, si radunavano goffi, lugubri avvoltoi raccogliendo le ali intorno al loro brutto corpo. Poi, in attesa della morte di una creatura, con la pazienza degli impresari di pompe funebri, scendevano a riempire della loro presenza vorace e ributtante, emettendo i loro suoni striduli e sinistri, i cespugli e i rami bassi degli alberi. Sapevano di non dover aspettare a lungo e subito qualcuno saltellando goffo si avvicinava a passi barcollanti, sbattendo le ali e sghignazzando con voce rauca, già pregustando il festino. Ricordo con disgusto la loro presenza sgradita assieme agli scorpioni che circolavano nelle baracche sotto le brande dei dormitori.

Smantellato il campo di Ghinda, ai primi di giugno del '43, ci condussero a Massaua dove fummo imbarcati sulla motonave Vulcania, ancorata in rada, sotto un sole cocente e feroce. Finalmente a fine giugno salpammo. Fu un viaggio avventuroso, lungo e pericoloso che in 45 giorni ci portò a circumnavigare l'Africa attraversando due volte l'equatore.

Durante la navigazione, beneficiati a volte da un mare calmo e tranquillo, squassati e immersi altre volte in burrasche tropicali, trovai modo, armato del mio solito e inguaribile ottimismo giovanile, di osservare con distacco e curiosità battaglie aereo-navali, emersioni di sommergibili che controllavano la nostra nave croce-rossa e dragamine che ci accompagnarono per tutto lo stretto di Gibilterra aprendoci la strada disseminata di mine.

Da allora, da quando lasciai per sempre la mia terra d'Africa, non ho più vissuto in così perfetta sintonia con la natura che ci circonda e con la terra che mi ospita.

Forse la mia "agorà", dove tutto ho appreso e tutto mi venne insegnato, era proprio quella "piazza" del paese africano dove vissi i miei stupendi anni di ragazzo: ed ecco che i ricordi, le sensazioni, gli stati d'animo continuano a far ressa per venire allo scoperto e farmi raccontare... forse un'altra volta, di quello che accadde al mio arrivo in Italia.

T. Caldiron

ASTERISCHI

Quanti amici rotariani hanno ritirato l'Annuario del 1994-95 e quanti hanno dato una rapida scorsa, anche qua e là, al Manuale di procedura?

* * *

Si incomincia a vedere alle riunioni qualcuno che non si vedeva più da tempo, tant'è che l'abbiamo trovato... invecchiato. Bene. Altri, però, che frequentavano regolarmente, sono scomparsi. Male.

* * *

Nell'ultimo Seminario distrettuale sulla Rotary Foundation (Mestre, 19 novembre) erano presenti due belle ragazze borsiste (studiano cioè in Italia con i soldi che voi, amici, versate per la R.F.): una bruna giapponese ed una bionda statunitense. Stavano sedute vicine, al tavolo di presidenza, e davanti a loro, sul bordo del tavolo, visibile a tutti noi, c'era la bandierina di Bill Huntley: "Be a friend". Cinquant'anni dopo... Grazie, Rotary, per questa immagine confortante.

* * *

Grossa discussione al tavolo durante una conviviale. Tema: può il Governatore svolgere funzione propulsiva (come dire: di forte... invito) nei confronti dei Club? Il Manuale di procedura non lo prevede, ma pare certo che, allorché egli esprime un'idea del Presidente del R.I., è nel lecito. E altrettanto è nel lecito se batte cassa per la Rotary Foundation, ossia per quelle attività che potremmo definire istituzionali (borse di studio, gruppi di studio, programmi 3 H, ecc.). Non ci pare invece nel giusto se invita con forza i Club a espletare services voluti esclusivamente dal Distretto.

* * *

Il Distretto 2100 (Basilicata, Calabria, Campania e Puglia) si dividerà in due: da un lato Calabria e Campania e dall'altro Basilicata e Puglia. Così i nostri Distretti saliranno a dieci. Dobbiamo arrivare a dodici per avere la lingua italiana tra le lingue rotariane.

oviesse

TROVI UN AMICO, RISPARMI UN TESORO.

PADOVA

"Galleria Arcella" - Via Tiziano Aspetti, 238/o

✉ LETTERE ✉ LETTERE ✉ LETTERE ✉ LETTERE

Mio nonno, vittima nel Nova Scotia

Egredo sig. Melani,
Ho appena scoperto il Mai Tacli e sono felicissima che esista un tale giornale perché finalmente ho la possibilità di scoprire qualche cosa della mia famiglia. Sono una ragazza di 21 anni molto interessata alla storia della mia famiglia. Vorrei chiedere ai vostri lettori se qualcuno si ricorda di mio nonno. Si chiamava Francesco Bocchi ed era originario delle parti di Parma. Fu in Asmara alla fine degli anni 30 dove lavorò per la Siderurgica Milanese. Morì nella tragedia del Nova Scotia nell'oceano Indiano. Se qualcuno lo ricordasse mi piacerebbe avere qualsiasi particolare: che tipo di persona era, quello che faceva. Mi interesserebbero anche informazioni di quei tempi, dei prigionieri di guerra e dell'affondamento del Nova Scotia. Forse molti si ricorderanno di sua figlia Francesca Locatelli, nata nel '42 e cresciuta ad Asmara. Ha lavorato al Cinema Roma prima di aprire il suo negozio di parucchiera. Vi sono anche due asmarini che mi piacerebbe rintracciare: Gianni Bocchi e Gabriele Tega. Qualsiasi notizia mi farebbe piacere. Vorrei anche ricevere il Mai Tacli al mio indirizzo che è: Sara Lambert, 172 Perth Road - Dundee DDI 455 - Scotland U.K. La ringrazio per il suo aiuto e le invio i migliori auguri per il nuovo anno.

al Banco di Roma di Asmara per la mia crescita. Dopo di che andò in Costa d'Oro. Poi non ho avuto più notizie. Vorrei sapere da tutti gli asmarini che hanno vissuto negli anni '54 e '55 ed anche prima chi conosceva mio padre, Antonio Gussoni e se vive ancora e dove si trova. Sarei molto riconoscente a coloro che mi fornissero notizie o indicazioni. Mi basterebbe anche una sua fotografia. Vi ringrazio di cuore e saluto e ringrazio tutti gli italiani asmarini. Auguri e buon anno a tutti.

Riflessioni

Milano, Santo Stefano 1993.
Ieri ho messo a posto il mio studio e è tornato a galla l'ultimo Mai Tacli; questa mattina in attesa dell'ora della Messa ho cominciato a sfogliarlo. L'occhio è andato al Paradiso degli asmarini, dove vorremmo sempre non trovare nomi cari; purtroppo "noti" sono quasi tutti. Ho letto che Franca Barzi Amara lascia..., ma l'età, apparente della foto non poteva farle lasciare un mio compagno di scuola, di divertimento, di... detta in ferrarese... di amore. Poi lo sguardo mi si è posato

sull'altra foto. Vuoi le ombre, vuoi per gli anni, non l'ho riconosciuto. Ho letto il nome: Carmelo Amara. Mi è preso un colpo.

Quel dolore per la "precedente", l'ha risparmiato solo perché lui ci ha lasciato, a me, a tutti credo, annichiliti. Con Giancarlo e Italo, ai quali francamente mi sono sempre sentito un po'... aggiunto... eravamo una piccola squadra... di guastatori.

Quanti di voi si rammentano di un bacio interrotto, nel buio delle stradine attorno a Villa Italia, dall'improvviso accendersi di un fanale di bicicletta deciso a rompere... l'incantesimo?

E quanti di voi hanno ritrovato, sempre nelle stesse strade, la propria "600" con la portiera dotata di chiave addossata al muretto di qualche recinzione? Pensa Carmelino, proprio ieri pensavo a Mariuccia Toni, a Italo. Ad altri amici di cui vorrei sapere, alla zia Ghita, con lo zio Corrado e a tanti altri. Anche di recente, ricordando te, pensavo all'ultimo casuale incontro a Barcellona. Sono passati... 25 anni. Trattoria Toscana, vicino a Plaza Calvo Sotelo: a cena con la sposina, io; a cena con la futura sposina, tu.

Il suono inconfondibile della tua voce; chiesi al cameriere: "Per piacere dica a quel signore se Asmara gli dice qualcosa". Poi ci siamo ripresi. Fino ad oggi, fino a quando Dio vorrà, l'importante è, come recita la citazione di Marcello "Metti un freno ai tuoi desideri, ma non smettere mai di desiderare..." nella possibilità di un incontro che ci aiuti a mantenere il cuore asmarinamente giovane.

Con l'affetto di un vecchio amico.

Patrizio Donati

Una inserzione interessante...

Guidonia, 12 gennaio 1994.
Egredo Direttore,
... essendo venuto a conoscenza, anche se con ritardo, di questo favoloso giornalino, vorrei presentarmi e nello stesso tempo allacciare dei rapporti con quanti più eritrei possibile. Sono nato a Asmara nel '45. Mio padre era pilota dell'aeronautica militare e era a Asmara col Duca d'Aosta e ne era il pilota privato e mia madre era con la sua famiglia, in quanto il suo papà era il responsabile della teleferica Asmara -

Massaua: i suoi genitori erano Cocco Armando e Antonietta... Attualmente sono un dirigente di una multinazionale che commercializza prodotti di pulizia per la casa, per la persona, per la pelle e proteine ed integrati alimentari.

Vorrei, se possibile, mettere un annuncio inerente alla mia attività e alla mia azienda per cercare di aiutare qualche eritreo o ex asmarino che non lavora a far qualcosa:
"Cerchiamo persone serie, che a tempo libero o per carriera abbiano interesse a guadagnare da uno a tre milioni di mese ed anche più. Gli interessati potranno mettersi in contatto con me, al seguente indirizzo: Angelo Miracolo, Via dei Consoli 6 - 00012 Guidonia (Roma), Tel. 0774/34.64.20". Nel mese di febbraio e precisamente il giorno 16 compio 25 anni di matrimonio e mi piacerebbe fare un viaggio ad Asmara per rivedere i luoghi in cui sono nato e di cui ho sentito sempre parlare in modo superbo. Per ora le dico grazie per quanto potrà fare e le auguro a lei, a tutta la sua Redazione, un felice anno e tanto bene a tutti gli eritrei in Italia e in tutto il mondo.

Angelo Miracolo

RICORDO DI UN AMICO CARO (L'ultima lettera a Salvatore Amaro)

Caro Salvatore,
A metà Messa e precisamente all'omelia, ai numerosi presenti che gremivano la Chiesa di Castelvecchio in Savignano sul Rubicone, partecipando commosso al dolore dei tuoi cari con il modo così sponta-

nobbe Giovanni Lingria, mio padre, militare in terra d'Africa in procinto di tornare in Italia. Si creò un'amicizia così intensa che Antonio Amaro ingaggiò mio padre nel suo negozio di barbiere (una delle tante attività degli

Nel luglio 1937 io di 5 anni e mia madre, raggiungiamo mio padre. Pochi giorni di ambientamento e poi subito all'asilo insieme a Salvatore, sotto le cure materne di Suor Anna Aurelia. Dopo l'asilo le elementari e poi le medie dei

mente, Fratello Valentino e da Fratello Tullio (oggi ultrottantenne). Tutto questo fino al 1946, anno cui Salvatore proseguì gli studi mentre io iniziai a lavorare presso Foto Milano di Vignali sino al giugno del '49 quando, con la mia famiglia, tornai in Italia. Tralascio di ricordare che tra noi ci fu sempre un contatto epistolare che durò fino al '64, quando ci ritrovammo a Pa-



Cara Asmara...

Ti ricordi di mio padre Tosi Giuseppe classe 1907?

Certo non puoi averlo dimenticato. Arrivò all'Asmara alla fine del 1936, quasi per scherzo, per accompagnare un amico che voleva fare il taxista, ma non sapeva guidare.....

Facendo il taxista mio padre imparò a conoscerti bene le strade le piazze, gli angoli più nascosti che aveva cominciato ad amare, non avevano più segreti per lui. Dopo alcuni mesi, quando l'amico imparò a guidare, mio padre tornò in Italia, ma il mal d'Africa cominciò ad insinuarsi nel suo cuore e a farsi sentire.

Tutti i giorni in casa era un continuo parlare dell'ASMARA, dei bei palazzi che stavano sorgendo in viale "Mussolini", delle ville, delle piazze. e non trascorse molto tempo che mio padre decise di comprare una automobile e di tornare all'Asmara a fare il taxista, ormai non poteva più staccarsi da te ed alla fine del 1938 fece arrivare anche noi della famiglia, e cioè mia madre, mio fratello e me. La domenica mi accompagnava a Messa in Cattedrale ed io ero fiera di passeggiare in viale Mussolini con lui.

Non puoi avere dimenticato neppure quando smise di fare il tassista e continuò a fare l'autista con quella che allora si chiamava A.A.S.S. (oggi A.N.A.S.)

Ti ricordi quando, dopo l'entrata degli Inglesi, gli uomini dovevano andare a prendere quella specie di carta di identità per poter circolare? mio padre andò come tutti, ma quando fece il suo nome gli fu risposto che la carta non c'era e che doveva presentarsi nella stanza attigua, ma in quella stanza c'erano tanti altri sfortunati che la carta non l'avevano avuta e che da lì a poco sarebbero partiti con la tragica nave NOVA SCOZIA.

Certamente, cara Asmara, devi aver detto qualche cosa all'orecchio di mio padre perchè egli non andò mai in quella stanza e continuò a girare per i corridoi fino a sera, fino a quando i suoi colleghi, non vedendolo tornare, andarono a vedere cosa era successo e scoprirono che la sua carta c'era, ma il funzionario inglese non aveva guardato bene. Nel frattempo tutti gli altri che quella carta non l'avevano avuta erano stati caricati sugli automezzi militari ed avviati a Massaua verso la loro tragica sorte. Ma per mio padre non era destino, come non era destino finire al Forte Baldissera con quel famoso cavallo. Ti ricordi quel soldato sbandato che alle cinque del mattino bussò alla porta per offrirci un cavallo in cambio di un abito civile? Qui il tassista asmarino riemerse: c'erano poche macchine e poca benzina in giro, forse si poteva organizzare una specie di taxi con una



Asmara 1939/40 - ...ed io ero fiera di passeggiare con lui in Viale Mussolini...

carrozzina attaccata al cavallo. Mio padre l'Asmara la conosceva così bene che poteva girarla anche con un cavallo, ma si sa, i cavalli devono anche mangiare. Cosicché al mattino alle sei (c'era il coprifuoco) mio padre quattro quattro arrivò dove sapeva che c'era del fieno ma ahimè un minaccioso altolà fermò lui e il cavallo...Ma anche lì tu, Asmara, devi averci messo una parolinamio padre tornò a casa sano e salvo il giorno dopo.

Cara Asmara tu che l'hai conosciuto bene mio padre sai quanto fosse buono e generoso. Quanti uomini soli che per le festività di Pasqua o di Natale si sentivano più soli hanno trovato calore ed amicizia alla nostra tavola, perchè lui voleva così.

Siamo tornati in Italia nel 1949, ma il mal d'Africa si faceva sentire sempre più forte. Se vinco al totocalcio, diceva, torno a rivedere la mia ASMARA.

Al totocalcio non ha vinto mai ed il sogno è rimasto nel cassetto.

Mio padre è morto 10 anni fa' ma io sono sicura che nel Paradiso degli Asmarini continuerà a girare con il suo taxi e a riscoprire ancora angoli nascosti di quell'Asmara che amava tanto!

Ciao Asmara e non dimenticare mio padre: Tosi Giuseppe classe 1907

Silvia Tosi

emozioni

Devo pubblicamente ammettere di essere tardo di comprendonio, altrimenti non avrei speso tanto tempo nella ricerca di una verità talmente lampante che chiunque, eccetto me, avrebbe percepito istantaneamente.

La mancanza di qualsiasi desiderio di tornare a Asmara è dovuta a una causa naturale legata al trascorrere del tempo e agli inevitabili cambiamenti connessi.

Asmara di oggi non potrebbe darmi, in nessun modo, non potrebbe farmi provare nemmeno in piccola parte le emozioni di allora. Tornando sui luoghi di tanti anni fa potrei soltanto essere trascinato a fare paragoni tra passato e presente e a guardare il tutto più con l'occhio del curioso che con quello del vecchio innamorato.

Alcuni luoghi possono essere rimasti anche fisicamente uguali, ma non sono più immersi in quella atmosfera che li trasformava in qualcosa di speciale e non possono più dare quelle sensazioni, che a volte diventavano quasi tattili tanto erano intense.

Il tempo umanamente lento, il calendario rimasto indietro di parecchio, i sentimenti ancora profondi, l'amore per la propria attività, l'ambiente così noto, le persone così familiari, le stagioni così prevedibili, le esigenze così limitate... tutto questo dava emozioni che quasi liquefavano l'anima trasformandola in un elisir vivificante.

Tutto questo è sparito per sempre: il calendario è stato aggiornato, il tempo corre come altrove e i sentimenti si sono adeguati ai tempi e alle necessità del nuovo paese che è nato.

Il mondo sospeso tra nuvole di cotone, su un cuscino d'aria rarefatta, non esiste più, il vento della guerra e del nuovo ha spazzato via quell'universo sopravvissuto anche all'ultima guerra mondiale, trasportandone lembi sfilacciati ovunque.

Uno si era ancorato nel mio

sentire e di vedere. Sono mutati i bisogni. Mi era rimasta secura la speranza, piccola piccola, che non avrei potuto rituffarmi in quell'atmosfera e in quelle emozioni che avevo addolcito la chiavata.

La consapevolezza di una speranza vanamente più tristi le giorni necessari gli amici sono lontani mentre la chiavata è già qui tutti distruggere illusori.

Reportersta offensa Eritrea

Caro Direttore, elevando al rango di il racconto di una gassa" fatta da noi in Eritrea ad un bravo e combattente della generazione, il nost Ghirmai Yemera, non lontanamente pro sacco di guai (te l'avevo detto, che stavo do... se pensi e sai-professione è un'alt è venuto in mente di vermi "reporter" neanche io le credenziali! Ma voglio rispondere ad uso di chi, a quanto piuttosto propense male del prossimo forse bene di se si riguardo alla memoria e di quei combattenti citati che avendo pe in combattimento per un ideale hanno santo diritto di essere eroi, ribadendo una tutte (ma sono convinti altri lettori abbiano bene) che il mio pe di rispetto per il loro e di vergogna (latina dia: turbamento....che si provano che si ritengono scelti (leggi Zingarelli) "vergogna") per non pestavamo in vest quella terra dove si molti eroi erano cingogna (turbamento). forse più mia c'è d'Africa al contrar

"NON" D'AFRICA ONORARI

Il 27 novembre 1941 a Gondar viene ammmainato il Tricolore. Con la resa militare in AOI il numero dei prigionieri italiani in mani britanniche, che rimpatriarono nel 1946 (doc. A) e gli ultimi nella prima metà del 1947, sale ad oltre 200 mila. Ma vengono internati anche civili, partiti dall'Italia per aiutare gli abissini ad emanciparsi, se rifiutano di appoggiare l'imperialismo coloniale. I prigionieri AOI vengono concentrati in Kenia, fino a 120 mila. Ma a seguito di una rivolta, la bassa forza è trasferita nel Sud Africa, tranne gli Ufficiali che sono allontanati in India insieme agli ultimi catturati in A.S., che gli stipati e desertici campi dell'Egitto non sono in grado di contenere. Quando avverrà, per sfruttarli in lavoro bellico, la separazione dei cooperatori regi dai pochi, antifascisti compresi, che pretendono di restare prigionieri di guerra, questi (il detentore li taccia di fascismo senza indicarlo nei documenti) avranno pure il privilegio delle gabbie e dei criminal camp. E' la grave infamia di prigionia angloamericana, seconda solo a quelle sovietica e degaullista.

In un trasferimento coatto di italiani da Massaua (16 novembre 1942) verso il Sud Africa, con scalo a Port Elisabeth per sbarcare 500 boeri feriti sul Fronte libico, il vecchio mercantile di 10 mila tonn *Nova Scotia* viene affondato da un U. Boote con base in Indonesia ma in agguato nel canale del Madagascar. 651 dei 770 italiani bloccati nella stiva sono divorati dalle fiamme della nave che si incendia o, i più, dai pescecani. Tra le vittime, Caduti onorari "non" e quindi RSI, siccome l'Italietta "art. 16" non è loro madre, **Alessandro e Giuseppe Motta (doc. B)**, impresari bolognesi di autotrasporti in AOI con sede principale a Decamerè (doc. C) da dove Sandro riesce a scrivere alla moglie Rina quando non sa nulla del trasferimento in Sud Africa. La lettera arriva postuma, il 2 febbraio 1943 (doc. D).

Il siluramento del *Nova Scotia* al largo di St. Lucia Bay (Natal) e a 162 miglia a Sud di Lourenço Marques (Mozambico) avviene il 28 novembre 1942 poco dopo le 6 da parte del U.177. Il sommergibile tedesco emerge per constatare l'effetto del siluro e il Comandante, quando si accorge del numero dei naufraghi, intuisce trattarsi di prigionieri italiani. Ne fa salire a bordo due e si giustifica: "Perdonatemi. Non sapevo di affondare prigionieri. Ho sparato contro una nave inglese. Perdonatemi se non posso aiutarvi, ma non vi abbandono. Avvertirò i portoghesi. Fatevi coraggio. Resistete". L'indomani una torpediniera britannica incrocia i naufraghi, ma non presta soccorso. E' la portoghese Afonso de Albuquerque, lì inviata dal Mozambico su richiesta Berlino-Lisbona, a trarre in salvo il 30 novembre, dopo 60 ore, 183 sopravvissuti (doc. E). Allo sbarco, il Comandante della nave portoghese nega la riconsegna dei prigionieri al detentore britannico che li reclama.

A reduci da Karsassin (Criminal Camp 305)



B i Caduti Alessandro e Giuseppe Motta



C Decamerè, a sud di Asmara, nel 1940



D lo scrivere consentito ai prigionieri di guerra

1928 P. M. 1
 OCCUPIED ENEMY TERRITORY ADMINISTRATION
 ERITREA

Address to: CATERINA MORGANDI MOTTA
 Indirizzo del destinatario:
 VIALE GIUSEPPE GUIDICINI N° 8 & BELGIO
 (ITALIA)

CATERINA RINA.

È con intenso piacere che scrivo queste righe, che ti potranno essere utili. Sto benissimo e sono ottima salute, come pure Pippo e Massimo e Corrado. Ricevo spesso tue notizie e sono molto contenta della nostra attività e organizzazione e allevamento di conigli e galline ecc. Quasi sta pure tranquilla. Come va il mio piccolo ed inimitabile Gianni? In una tua lettera me lo descrivi tanto carino e già alto un metro. Senta te che puoi esserti tanto gioia e tanto affetto da così vicino, perché tanti accenti affettuosi, affeziosi e azzurri dal tuo sorriso che non lo dimentica mai. E di salute come sta?? Ah il nome, l' "Ma Marielotto", Uscerte Inglese spero tutti bene, salutati tanto caramente e porgi accenti ai miei nipotini.

E tu mia cara Rina?? Il tuo Saverio ti è sempre presente ed atteso con ansia infinta al poterlo abbracciare e non abbandonarsi mai più. E con immensa fiducia che attendiamo il giorno del ritorno e voglio augurarmi avvenire presto. Saperci ogni cosa di te e del tuo Saverio lontano.

Sender Mittente.

Signature: ALESSANDRO MOTTA
 Place: Asmara
 Address: VIA Imperiale (Campo ALTAVIA) JERUSALEM
 Address: (ERITREA)

Identity Card No. 1888
 N. delle Carte e documenti

I 651 CADUTI NOVA SCOTIA

I 119 prigionieri recuperati in mare il 30 novembre 1942, mentre gli scampati inglesi (45) e boeri (19) se ne vanno in Sud Africa, sono curati negli Ospedali di Lourenço Marques (doc. F) e restituiti alla vita e alla libertà dai neutrali portoghesi. Grande aiuto viene anche dal locale Vice Consolato d'Italia, il cui titolare quando aderirà alla RSI sarà destituito (è ignoto: lo storico Gabriele Sani di Bologna da tempo ne fa oggetto di ricerca). Poi chi vuol raggiungere luoghi d'origine in Italia riesce a superare i tanti ostacoli di un rimpatrio anticipato. Uno di questi, il 13 giugno 1946, scrive al padre dei due Caduti Motta (doc. G). Sulle spiagge del sudafricano Natal il mare restituisce i corpi straziati di 120 annegati già a bordo del *Nova Scotia*, che la Comunità Italiana del Transvaal pietosamente raccoglie in tre fosse comuni del Cimitero per prigionieri di guerra Hillary di Porto Durban. Questi Caduti, insieme ai prigionieri italiani morti per malattia dal febbraio 1941 al marzo 1947 a Zonderwater nel grande campo città e nei relativi campi esterni, vengono onorati per iniziativa della stessa Comunità italiana del Transvaal, ogni 2 novembre (ACTA ANNO IX - n. 1).

F un gruppo dei 138 scampati del Nova Scotia



G da Parma, Giuseppe Lombardi

E dal settimanale TEMPO (31 gennaio 1953)



Eg. Sig. Motta Parma 13-6-46
*In risposta alla sua
 gradita del 6. e.g., non credo onerai
 sia il caso, di nascondere purtroppo
 dolorosamente la triste verità.
 È tristissimo, tanto Pippo, come Sandro
 erano con me nel nuova scotia at.
 Disgraziatamente, però nessuno dei
 due fratelli riuscì a salvarsi.
 Il Pippo morì subito nell'afondam-
 to stesso mentre il poroso Sandro
 stette con me, in acqua per circa
 2 notti e 2 giorni; lo aiutai mol-
 to, lo incoraggiai per tenerlo in
 vita, così come poiché ormai era
 vanno rimasti solo io, lui, ed un
 terzo che morì subito dopo Sandro
 Lombardi, che lui si salvò e portò un
 bacio a mio figlio e gli disca che morì
 do pensarvi niente a lui >*
 Eg. Sig. Motta, la prego di essere forte
 e coraggioso come lo sono stati i miei 2
 figli fino all'ultimo

In queste pagine 2 e 3, con la collaborazione di Gianni Motta (figlio di Sandro):

- A- il 7 settembre 1946 a Napoli (dall'Egitto con Nave Saturnia) i "non" Placido di Pola, Zamuelli di Trapani, Tagliapietra e Cadamusso di Venezia, dopo lo sbarco e il rifiuto di cestini d'uva UDI (attiviste PCI), sorridono all'Italia;
- B- ad inizio 1942 i fratelli Motta, Sandro e Pippo, che vengono internati per aver detto "noi Motta non abbiamo fatto politica, ma i camion agli inglesi non li diamo";

- C- la sede della Società Autovie Italiane Eritrea;
- D- l'ultima lettera dall'Eritrea, tramite Croce Rossa;
- E- marinai portoghesi traggono dal mare un italiano;
- F- naufraghi in salvo in un Ospedale del Mozambico;
- G- un sopravvissuto comunica ad Arturo Motta la scomparsa in mare dei due figli.

italiano e inglese, tutte le informazioni utili relative ai principali servizi offerti dal Consolato (fra i quali le procedure per il rilascio di passaporti elettronici, visti, cittadinanza, anagrafe e stato civile, ecc) nonché i principali modelli scaricabili e utilizzabili per la presentazione allo sportello. Il vecchio sito e la vecchia e-mail resteranno in vigore fino al 31 dicembre prossimo.

Nella home page del sito si trova, inoltre, una sezione dedicata alle news utilizzata per tenere informata la comunità delle iniziative organizzate dal Consolato. Fin da questo numero, anche INSIEME potrà essere letto e scaricato dal sito.

Tutti sono invitati a visitare il nuovo e moderno sito e ogni consiglio o suggerimento volto a migliorare il servizio sarà molto gradito.

Consolato d'Italia a Durban:

web site: www.consdurban.esteri.it

e-mail: condurb.mail@esteri.it

Perche' a Hillary

Il prossimo 5 novembre, come ogni anno, il Consolato d'Italia a Durban organizza alle ore 11.00 la celebrazione di una SS. Messa al cimitero militare di Hillary dove riposano da piu' di sessant'anni alcuni soldati italiani deceduti durante la prigionia e i resti di alcune vittime della Nova Scotia.

Piu' gli anni passano e piu' sembra che quegli eventi si cancellano dalla memoria per diventare un lontano e inutile ricordo. E questo e' uno sbaglio. Quelle persone perirono perche' noi oggi nascemmo liberi. Senza il loro sacrificio, senza il sacrificio di milioni di persone contro le dittature e le repressioni del Ventesimo Secolo non avremmo vissuto tanti decenni di pace e prosperita'. Ricordare alle giovani generazioni la tragedia della guerra e le personali vicissitudini dei nostri avi non e' solo un dovere delle istituzioni ma anche un obbligo di ogni persona la cui liberta' di oggi e' il risultato del sacrificio di ieri.

La tragedia della Nova Scotia e' l'esempio emblematico di come qualsiasi guerra, di ieri e di oggi, sia assurda. Era il 28 novembre 1942, infatti, quando la nave inglese Nova Scotia trasportava prigionieri italiani prevalentemente civili e provenienti per la maggior parte dal porto di Massaua. Quel giorno il sottomarino tedesco U177 comandato dal Capitano di corvetta Robert Gysae intercettava la nave e, probabilmente credendola una

nave mercantile, la bombardava senza pietà provocandone l'affondamento. Riemerso il sottomarino per prestare soccorso ai sopravvissuti (consuetudine delle guerre dell'epoca, difficilmente riproponibile nelle odierne guerre tecnologiche), il Comandante Gysae si accorgeva che un gran numero di persone erano in mare e chiamava in aiuto l'incrociatore portoghese Alfonso de Albuquerque che salvava 117 italiani e 64 tra sudafricani e inglesi, unici superstiti di piu' di mille persone. Alcuni resti di quei morti, mai identificati, si trovano oggi a Hillary.

Essere a Hillary il 5 novembre significa anche questo: fermarsi un istante dalla vita frenetica e improvvisata di tutti i giorni per riflettere sui grandi valori dell'esistenza umana, sui principi di uguaglianza e fratellanza, sul significato della parola liberta'.

Poiche' quella eredita' e' patrimonio universale di tutti e non solo di alcuni, tutti sono invitati a partecipare alla funzione religiosa e alla deposizione delle corone che si terranno presso il Cimitero militare italiano di Hillary **domenica 5 novembre alle ore 11.00.**

Nuovo passaporto elettronico

Dal 26 ottobre il Consolato d'Italia a Durban mettera' in pensione il vecchio passaporto e iniziera' a rilasciare un nuovo passaporto elettronico che rendera' piu' facile il riconoscimento del titolare e facilitera' l'ingresso in Paesi come gli Stati Uniti d'America. Si trasmette di seguito il comunicato stampa redatto dal Ministero degli Affari Esteri:

*"Il nuovo passaporto sara' rilasciato da tutta la rete consolare italiana e dalle Questure e non sara' piu' ammesso il rilascio del vecchio modello. Tutti coloro che possiedono il vecchio passaporto in corso di validita' **NON** devono recarsi in Consolato perche' esso e' ancora valido fino alla data di scadenza.*

Dal 26 ottobre prossimo gli Uffici Consolari italiani all'estero e le Questure rilasceranno un nuovo modello di passaporto, di tipo elettronico, utilizzando più moderne tecnologie che offriranno standard più elevati di sicurezza. Il passaporto elettronico è dotato di particolari caratteristiche di stampa anticontraffazione e di un

ISOLA DELLA SCALA. Famiglia scopre la tragica fine del nonno dopo aver letto l'articolo de L'Arena sul Nova Scotia

«Il nonno era sulla nave silurata»

L'Arena - 09-12-2005

Isola della Scala. Ancora una volta la vicenda del "Nova Scotia", il piroscafo inglese affondato il 28 novembre 1942, torna d'attualità con il suo carico di sofferenze.

L'ultimo viaggio della nave partita da Massaua il 15 novembre 1942 con 769 prigionieri, silurata da un sommergibile tedesco tredici giorni dopo lungo le coste del Sudafrica, è stato raccontato pochi giorni fa sulle pagine dell'Arena da Maria Butturini, che su quella nave ha perso il padre Luigi quando era bambina. Oggi, a distanza di 63 anni, ha ritrovato per caso il suo nome, assieme a quello delle altre vittime di quel tragico avvenimento, su una lapide posta a ricordo in una chiesetta di Adi Quala, paese eritreo vicino al confine con l'Etiopia. Maria Butturini sarà oggi ospite della trasmissione «Piazza Grande» trasmessa alle 11 su Rai Due.

Il racconto di Butturini e la foto della lapide hanno consentito ad un'altra famiglia veronese, di Ca'di David, di sapere che tra quei nomi c'è anche quello di Alberto Conati, e ora anche la sua vicenda costituisce una testimonianza delle conseguenze delle guerre.

«Era mio nonno», dicono le nipoti Daniela e Albertina, «e solo oggi, dopo tanto tempo abbiamo avuto la conferma che era su quella nave». Infatti era stato dato per disperso dopo il suo affondamento, e per anni la famiglia aveva inviato richieste ad ambasciate e consolati, al vescovo di Durban e al sindaco di Hillary, città del Sudafrica vicine al luogo del naufragio, e ad associazioni di veterani di guerra. «Solo l'associazione reduci dei campi di concentramento del

Sudafrica ci ha risposto», continua la nipote, «dicendo però che non avevano l'elenco dei naufraghi».

Fonte: [L'Arena](#)

Sepoltura degna alle vittime dell'affondamento del “Nova Scotia”

*Pubblicato sul numero di **gennaio 2009** de L'Alpino.*

Il 28 novembre 1942, il trasporto truppe inglese “Nuova Scozia” di 7000 tonnellate, in navigazione nell'Oceano Indiano, canale del Mozambico, fu silurato ed affondato da un sommergibile tedesco, l'“U boat 177” del famoso comandante Robert Gysae. Il “Nuova Scozia” trasportava 772 prigionieri di guerra italiani, militari e civili oltre a 300 uomini fra equipaggio, scorta e soldati sudafricani feriti ad El-Alamein. Nel naufragio morirono la gran parte di loro. Una nave militare portoghese ne raccolse 120 che furono sbarcati a Lourenco Marques (oggi Maputo). Dei prigionieri italiani ne morirono 652, e i resti di 118 di essi furono sospinti dalle maree sulle coste dello Zululand. Corpi dilaniati dagli squali ed in parte decomposti, irriconoscibili.

Tutti i resti ritrovati, ricomposti per quanto possibile, furono messi in casse di legno singole, e seppelliti in tre fosse comuni nel cimitero di Hillary, villaggio a circa 15 Km da Durban, capoluogo dello stato del Natal, oggi provincia del Sud Africa, nel riquadro militare italiano, fra il 4 e 9 dicembre 1942. Nello stesso riquadro furono anche sepolti 35 militari italiani noti e catalogati, appartenenti alle varie armi e deceduti in prigionia fra il 1941 e 1946.

Il commissariato generale per le Onoranze ai Caduti in Guerra ritenne opportuno raccogliere le spoglie dei 153 in terra cosiddetta “Italiana”. Nella città di Pietermaritzburg, a 75 Km da Durban, in direzione di Johannesburg, fu prescelto uno spazio, su terreno consacrato, adiacente alla chiesa della Madonna delle Grazie. Chiesa costruita dai nostri prigionieri di guerra negli anni della loro lunga prigionia ed ora ceduta in diritto d'uso allo Stato italiano.

L'insieme dei nuovi loculi è stato disegnato a forma di croce. I resti di ciascuno sono stati ricomposti e sigillati entro minicontenitori con targhe numerate ed, ove possibile, nominative. Alcuni oggetti ritrovati con le salme sono ora in consegna al museo di Zonderwater.

L'esumazione e la traslazione da Hillary a Pietermaritzburg sono avvenute per opera volontaria italiana sotto la supervisione di "Onorcaduti". Al cimitero di Hillary rimarrà un cippo con targa ricordo dell'evento.

Doverosamente elenchiamo gli uomini e le istituzioni che hanno contribuito con volontà ed impegno al successo dell'operazione, perpetuando il ricordo di eroi sfortunati e restituendo loro la dignità cui hanno diritto: Onorcaduti con il maggiore pilota Paride Massaro e l'ispettore capo Luigi Frazzitta, il console italiano a Durban Ugo Ciarlatani, l'ANA Sudafrica con l'alpino Emilio Coccia presidente dell'Associazione Zonderwater Block Sud Africa ed Arturo Costella, vicepresidente ed il presidente dell'organo fiduciario della Madonna delle Grazie di Pietermaritzburg, Franco Muraro.

di Marcello Bellicci - vicepresidente ANA Sudafrica

La Gazzetta del Sud Africa

Venerdì 2 ottobre 2009

The sinking of the Nova Scotia - by Allan Jackson

South Africa's worst sea disaster was the sinking of the Nova Scotia, about 48km off Cape St Lucia by a U-Boat, on 28 November 1942. She was a small liner [of 6796 tons] belonging to the Furness Withy Group and had been converted into a troop carrier. She was a frequent visitor to Durban, being employed mainly in ferrying troops from Durban up the East Coast of Africa to Suez, and bringing Italian prisoners of war back to South Africa.

She had sailed on 15 November from Massawa, in Italian East Africa, and had 765 Italian POWs, 134 British and South African guards, and 118 crew aboard when torpedoed by U-Boat 177. The U-Boat's commander was Kapitanleutnant Robert Gysae, who apparently spotted smoke from the Nova Scotia at 6:12am on 28 November.

The U-Boat submerged at 8:31am and, at 9:15am, fired three torpedoes at a distance of 380 metres, sinking the Nova Scotia within seven minutes. One lifeboat was launched successfully, leaving the rest of the survivors clinging to rafts or bits of wreckage in the oily and shark-infested water.

The U-Boat surfaced to find out which ship she had sunk, but the commander noted that he couldn't get an answer because the survivors were all screaming and shouting at once. The crew were apparently appalled at the scenes they saw in the water [see U-Boats & a Settler, below], but they took only two survivors aboard for intelligence purposes, having been ordered not to assist the rest.

The order dated from the Laconia incident the month before [see HMS Cornwall, above], but German U-Boat Command did notify the Portuguese authorities of the sinking of the Nova Scotia. The ship Alfonso de Albuquerque reached the scene from Lourenco Marques the next day, and managed to

rescue 190 survivors. One more was picked up by a destroyer on the third day and another fortunate Italian floated ashore on a raft at Mtunzini, on the Zululand coast, a fortnight after the sinking.

The only woman survivor was Alda Ignisti [later Lady Taylor], who was on her way to Durban with her daughter Valcheria, after having been stranded in Eritrea by the death of her husband Gastone Ignisti. A British army officer by the name of Robert Taylor arranged passage for her on the Nova Scotia to Durban because he feared for their safety. She later recalled the utter confusion aboard the Nova Scotia after the torpedoes struck, and said a British Officer had taken Valcheria and jumped into the sea with her, just before she herself jumped. After swimming for a long time to escape the suction caused by the sinking ship, she was able to look around and saw in the distance Valcheria in her red jersey sitting on a lifeboat which drifted out of sight, never to be seen again.

A number of victims of the sinking were washed ashore on KZN's beaches and the remains of 120, who were Italian POWs, were laid to rest in a common grave in what later became the Italian Military Cemetery at Hillary, outside Durban. Three crosses originally marked the grave, but in 1982, using a donation from Nova Scotia survivors then still living in Mocambique, a circular tomb topped by a broken stele rising from the waves was erected. On it is inscribed: "To the memory of the Sons of Italy who were overcome by the ocean in the sinking of the S/S 'Nova Scotia' XXVIII-XI-MCMXLII. The survivors sheltered in Mocambique".

Wolfpacks at War quotes some extracts from the log of the Alfonso de Albuquerque, which picked up the survivors of the Nova Scotia. The ship was sent to the rescue by the authorities in Lourenco Marques who had been notified of the sinking by U-Boat Command.

On the day Nova Scotia was sunk, 28 November 1942, the log records that, at 22h45, the Alfonso de Albuquerque sighted a British warship and gave them the position where the tragedy had occurred. The warship showed no interest and went on its way.

On 29 November, survivors were picked up including a number after nightfall. Five people were rescued when they managed to fire off a red distress flare which was seen from the Alfonso de Albuquerque.

On 30 November, at 05h45, the log records that the vessel was steaming through hundreds of dead bodies floating on the sea. It also notes that men had been found fighting for space on liferafts and that the hatred between survivors of different nationalities was strong and that only one raft was found which had people of differing nationalities aboard it. The log says that it was even necessary to separate the different nationalities once they were aboard the Alfonso de Albuquerque. The writer estimated that a quarter of those who survived the initial sinking of the Nova Scotia were killed by sharks.

Books on the Nova Scotia

There is very little in print about the Nova Scotia. The best source I found was a chapter in Ian Uys's book "Survivors of Africa's Oceans". Some years ago, I sent Tullio Mascellari what information I had on the tragedy and in May 2008, I received word from him that he had published a book on the subject; so far only available in Italian. Tullio writes about his book:

"I am the writer of the book concerning the Nova Scotia disaster, which happened on November 28th, 1942 in the Indian Ocean. I am an Italian citizen born in Eritrea during the Italian colonization. I returned to Italy in 1949.

"In October 2004, I visited Eritrea, as a tourist, after a long time. In a small church at Adi Quala I saw a gravestone containing the names of 652 Italian prisoners of war who died during the sinking of the Nova Scotia. This sight affected me so deeply that I decided to make an investigation on this happening, in order to write a book.

"Most Italian people, particularly young people, ignore this fact or have forgotten it. My aim is to recall it. The Nova Scotia was a British ship, the Captain and the

crew were British as well, but on board there were a certain number of South African soldiers returning home from North Africa for Christmas leave, and about 780 Italian POWs and civilian internees who were carried to Durban. Many of them died in the sinking of the ship. A Portuguese vessel was sent from Lourenço Marques for the rescue. She picked up 192 survivors, Italians, British and South Africans, who were carried to Moçambique."

Traduzione

L'affondamento della Nova Scotia - da Allan Jackson

Il peggiore disastro accaduto nel mare del Sud Africa è stato l'affondamento della Nova Scotia, a circa 48 chilometri al largo di Capo Santa Lucia causato da un U-Boat, il 28 novembre 1942. La Nova Scotia era una piccola nave di linea di 6.796 tonnellate, appartenente al Gruppo Withy Furness ed era stata trasformata in trasporto truppe. Frequentava assiduamente il porto di Durban, in quanto impiegata soprattutto nel traghettare truppe da Durban alla costa orientale dell'Africa, a Suez, e viceversa portando i prigionieri di guerra italiani durante il viaggio di ritorno in Sud Africa.

Era salpata il 15 novembre da Massaua, nell'Africa Orientale Italiana, e aveva a bordo circa 765 prigionieri di guerra italiani, 134 guardie britanniche e del Sud Africa, e 118 uomini dell'equipaggio quando fu silurata dall'U-Boat 177. Il comandante dell'U-Boat era il tenente di vascello Robert Gysae, il quale dopo aver avvistato il fumo dalla Nova Scotia alle 06:12 del 28 novembre ordinò l'immersione alle 08:31 e, alle 09:15, sparò tre siluri a una distanza di 380 metri, affondando la Nova Scotia, nel tempo di sette minuti. Una sola scialuppa di salvataggio è stata lanciata con successo, lasciando il resto dei sopravvissuti aggrappati alle zattere o a pezzi di rottami spersi in un'acqua oleosa e infestata dagli squali.

Poi l'U-Boat riemerse per scoprire che tipo di nave aveva affondata, ma il comandante non poteva avere risposta, perché i sopravvissuti urlavano e gridavano tutti in una volta. L'equipaggio rimase sconvolto dalle scene che vedevano in acqua e decise di prendere solo due sopravvissuti a bordo ai fini di avere informazioni, essendo stato ordinato di non aiutare gli altri. L'ordine ricevuto per l'incidente del Laconia del mese precedente che diceva di non aiutare i superstiti ma di proseguire nelle azioni di guerra, non consentiva al comandante dell'U-Boat di agire diversamente ma in questo frangente, scoprendo che i naufraghi erano in gran parte italiani alleati, egli informò comunque le vicine autorità portoghesi del naufragio della Nova Scotia. La nave Alfonso de Albuquerque, salpata da Lourenco Marques (Mozambico) il giorno successivo, raggiunse la scena del disastro riuscendo a salvare 190 sopravvissuti. Un altro è stato ripreso da un cacciatorpediniere, il terzo giorno e un altro italiano, fortunatamente arrivò a terra presso Mtunzini, sulla costa Zululand, galleggiando su una zattera ad una quindicina di giorni dopo l'affondamento.

L'unica donna superstite fu Alda Ignisti [successivamente Lady Taylor], che era in viaggio verso Durban con la figlia Valcheria, dopo che furono bloccate in Eritrea per la morte di suo marito Gastone Ignisti. Un ufficiale dell'esercito britannico di nome Robert Taylor aveva organizzato il passaggio sulla Nuova Scozia per Durban perché temeva per la loro sicurezza. Ella ha poi raccontato la confusione che regnava a bordo della Nova Scotia, dopo che i siluri la colpirono, e ha raccontato di un ufficiale britannico che aveva preso Valcheria gettandosi in mare con lei, poco prima che anche lei saltasse in acqua. Dopo la caduta in mare e dopo aver nuotato per lungo tempo per sfuggire all'aspirazione causata dalla nave che affondava, fu in grado di guardarsi intorno e vide in lontananza Valcheria con la sua maglia rossa seduta su una scialuppa di salvataggio alla deriva che una volta fuori di vista, non avrebbe mai più rivisto. Un certo numero di vittime del naufragio furono trascinate a riva sulle spiagge KZN e i resti di 120 persone, prigionieri di guerra italiani, sono state seppellite in

una fossa comune in quello che più tardi divenne il cimitero militare italiano a Hillary, al di fuori di Durban. Tre croci originariamente segnarono la tomba, ma nel 1982, con una donazione dei sopravvissuti della Nova Scotia ancora in vita in Mozambico, è stata eretta una tomba circolare sormontata da una stele tagliata come se fosse stata rotta dalle onde. Su di essa è scritto: "Alla memoria dei Figli d'Italia, che sono stati vinti dall'Oceano nel naufragio della S / S 'Nova Scotia' XXVIII-XI-MCMXLII. I sopravvissuti al riparo in Mozambico". Wolfpacks at War cita alcuni estratti del registro di Alfonso de Albuquerque, che raccolse i superstiti della Nova Scotia. La nave è stata inviata in soccorso dalle autorità di Lourenco Marques, cui era stato notificato l'affondamento dal comando U-Boat.

Il giorno in cui la Nova Scotia fu affondata, il 28 novembre 1942, i libri di bordo della nave dichiarano che, alle 22h45, l'Alfonso de Albuquerque avvistava una nave da guerra britannica e ha dato loro la posizione in cui era avvenuta la tragedia. La nave da guerra non ha mostrato alcun interesse continuando il suo cammino.

Il 29 novembre, i sopravvissuti sono stati recuperati lavorando anche dopo il tramonto. Cinque persone sono state recuperate dopo che queste sono riuscite a sparare un razzo rosso che è stato visto dall'Alfonso de Albuquerque.

Il 30 novembre, alle 05h45, i libri di bordo scrivono che la nave navigava tra centinaia di cadaveri che galleggiavano sul mare. Osserva inoltre che i superstiti erano in lotta tra loro per lo spazio sulle zattere di salvataggio e che l'odio tra superstiti di nazionalità differente era forte e che è stata trovata solo una zattera con a bordo persone di diverse nazionalità. Il giornale dice che è stato addirittura necessario separare le diverse nazionalità una volta che erano a bordo dell'Alfonso de Albuquerque. E' stato stimato che almeno un quarto di coloro che sono sopravvissuti al naufragio iniziale della Nova Scotia siano stati uccisi dagli squali.

Libri sulla Nova Scotia

Molto poco è stato scritto e stampato circa la Nova Scotia. La fonte migliore che ho trovato è stato un capitolo nel libro di Ian Uys la " Survivors of Africa's Oceans ". Alcuni anni fa, ho inviato a Tullio Mascellari le informazioni che avevo sulla tragedia e nel maggio 2008, ho ricevuto da lui la conferma che egli aveva pubblicato un libro sull'argomento, finora disponibile solo in lingua italiana. Tullio scrive nel suo libro:

"Io sono l'autore del libro sulla catastrofe della Nova Scotia, che avvenne il 28 novembre 1942 nell'Oceano Indiano. Sono un cittadino italiano nato in Eritrea durante la colonizzazione italiana. Tornai in Italia nel 1949. "Nell'ottobre del 2004, ho visitato Eritrea, come turista, dopo lungo tempo. In una piccola chiesa a Adi Quala ho visto una lapide con i nomi di 652 prigionieri di guerra italiani che sono morti durante il naufragio della Nova Scotia. Questo spettacolo mi ha colpito così profondamente che ho deciso di fare un'inchiesta su questo evento, al fine di scrivere un libro.

"La maggior parte degli italiani, in particolare i giovani, ignorano questo fatto o lo hanno dimenticato. Il mio obiettivo è quello di richiamarlo. La Nova Scotia era una nave inglese, il capitano e l'equipaggio pure, ma a bordo c'erano un certo numero di soldati sudafricani che tornavano a casa dal Nord Africa per le festività del Natale, e circa 780 prigionieri di guerra e internati civili italiani che sono stati destinati a Durban. Molti di loro morirono nel naufragio della nave. Una nave portoghese fu inviata da Lourenço Marques per il salvataggio. Recuperò 192 superstiti, italiani, britannici e sudafricani, che hanno portato in Mozambico ".

Dal libro di Tullio Mascellari

IL SALVATAGGIO DEI NAUFRAGHI

La richiesta di soccorso ai naufraghi

A seguito della richiesta di soccorso per i naufraghi inviata via radio dal Comandante Gysae dell'U-177, dalla base operativa di Berlino BDU, il cui comandante era l'Ammiraglio Karl Doenitz, partì un messaggio per l'Ambasciata Tedesca di Madrid. Da qui venne trasmesso a quella che di Lisbona, affinché si intervenisse per competenza presso le autorità portoghesi, dal momento che l'affondamento era avvenuto davanti alle coste meridionali del Mozambico, a quel tempo loro colonia.

Le autorità militari italiane di collegamento (MARICOLLEG) di stanza a Berlino e il Comando base dei Sommergibili Atlantici di Bordeaux (BETASOM) informarono Roma dell'accaduto. Riportiamo, in ordine cronologico, i testi integrali di una serie di telegrammi ricevuti dagli Alti Comandi della Regia Marina.

Telegrammi ricevuti dagli Alti Comandi della Regia Marina (testi integrali)

28 novembre 1942

Ore 17,00

Provenienza: Berlino

Via TELEARMONICA *(STRUMENTO PER TRASMETTERE ORDINI URGENTI, NON INTERCETTABILI, AI COMANDANTI DELLA FLOTTA)*

URGENTISSIMO

Per: SUPERMARINA

MARICOLLEG 526 Sommergibile tedesco in latitudine 28° 25' sud long 33° 10' est et cioè 30 miglia dalla costa et 150 miglia rispettivamente da Lorenzo

Marques et da Durban affondato incrociatore ausiliario inglese probabilmente nome Nova Scotia con a bordo presumesi 1000 internati civili italiani alt due italiani trovansi a bordo sommergibile che ha dovuto immergersi et allontanarsi al altri 400 circa in mare od a bordo imbarcazioni alt O.K.M. richiesto Governo Portoghese tramite Addetto Navale Tedesco Lisbona adozione misure soccorso alt.

Ore 19,40

(a mano)

Per: COMANDO SUPREMO

Sommergibile germanico at 150 miglia rispettivamente da Lorenzo Marques et da Durban latitudine 28° 25' sud longitudine 33° 10' est et 30 miglia dalla costa ha affondato un incrociatore ausiliario inglese probabilmente nome Nova Scotia con a bordo presumesi 1000 internati civili italiani alta due italiani trovansi a bordo del sommergibile che ha dovuto immergersi et allontanarsi alt quattrocento persone circa si trovano in mare od a bordo imbarcazioni alt L'O.K.M. ha richiesto governo portoghese tramite suo Addetto Navale Lisbona adozione misure soccorso alt.

Ore 20, 20

Provenienza Madrid

Via Radio M. Mario

URGENTISSIMO

Per: R. MARINA - S. MAGGIORE

ADDETTO NAVALE ITALIANO A MADRID – 25497 – Addetto Navale Tedesco informa che sommergibile tedesco ha affondato presso Lorenzo Marques incrociatore ausiliario inglese trasportante circa 1400 prigionieri civili italiani dei quali circa 500 sarebbero salvi su imbarcazioni in lat. Sud 28° 30' long. 33° alt Notizia è stata comunicata at Addetto Navale Tedesco Lisbona alt Informo

Comandante Cugia per ottenere da Governo Portoghese invio su posto mezzi salvataggio – 192028.

2 dicembre 1943

Ore 19, 30

Provenienza BETASOM

Via Filo

Per: MARICOSOM (*MARINA COMANDO SOMMERGIBILI, COMANDO CENTRALE DELLA FLOTTA SOMMERGIBILISTICA*)

BETASOM – 11789 – Decifrate da solo alta Ufficiali di collegamento presso Comando Sommergibili Tedeschi (Lorient) comunica che sommergibile alleato giorno 28 novembre c.a. lat. Sud 28° 30 ' long. Ovest (*errata: est*) affondato pfo Nuova Scozia alt Piroscrafo trasportava 1000 prigionieri italiani provenienti Massaua alt Sommergibile alleato ha preso a bordo due naufraghi alt Due cannoniere portoghesi per interessamento Alto Comando Marina Tedesca giorno 29 partite per zona affondamento onde operare salvataggio alt Informerò. – 143002

5 dicembre 1943

Ore 22, 00

Provenienza. BETASOM

Via Filo

Per: MARICOSOM

BETASOM – 18271 – A seguito mio telegramma n. 11789 alt circa operazione di salvataggio naufraghi Nova Scotia Comando Sommergibili Tedeschi (Lorient) comunica non poter fornire ulteriori notizie che potranno essere richieste Roma at Autorità competente – 160005.

9 dicembre 1943

Ore 16, 00

Provenienza: BETASOM

Via Filo

Per: MARICOSOM ROMA

BETASOM – 03040 – Prosecuzione telegramma 18271 corr 5 alt Ufficiale Collegamento presso BDU informa semialt Secondo comunicazione 7 corr. Di Addetto Navale Tedesco Lisbona risulterebbe che cannoniera Albuquerque salvato 184 naufraghi italiani pfo Nova Scotia azione salvataggio est ultimata semialt secondo altra comunicazione risulterebbe che naufraghi salvati non sono tutti italiani ma anche inglesi semialt predetta cannoniera avrebbe incontrato in mare C.T. inglese che avrebbe richiesto Comandante dirigere per Durban onde sbarcare naufraghi inglesi semialt Comandante portoghese avrebbe rifiutato et sarebbe rientrato Lorenzo Marques alt Si riserva comunicare definitive notizie in merito che sono state richieste a Berlino – 150009.

12 dicembre 1943

Ore 21, 15

Provenienza BETASOM

Via TELEARMONICA

URGENTE per MARICOSOM

BETASOM – 45670 – Prosecuzione mio telescritto 03040 corrente 9 alt NN 9 ANN 9 alt Ufficiale Collegamento presso BDU informa semialta Secondo notizie stampa portoghese si trovavano su Nova Scotia 700 italiani provenienti Eritrea et personale recantesi in licenza Sud Africa alt Cannoniera Albuquerque salvato 193 naufraghi di cui due sono morti a bordo alt Di questi 71 sono stati sbarcati in ospedale per bruciature et ferite da pescicani alt Le perdite fra inglesi sudafricani et italiani apprezzate di circa 1000 uomini alt Comandante et Primo

Ufficiali sono dispersi. Due aerei inglesi e una corvetta hanno partecipato all'azione di salvataggio. Come precedentemente comunicato, l'Albuquerque è stato inviato da un C.T. inglese a recarsi a Durban per sbarcarvi naufraghi inglesi e sudafricani ma la richiesta è stata respinta. – 180012.

L'invio dei soccorsi e il recupero dei naufraghi

Dopo dodici ore dall'affondamento, la cannoniera nave-scuola della Marina Portoghese *Alfonso de Albuquerque*, ormeggiata nel porto di Lorenzo Marques, giunse l'ordine di partire per il luogo del disastro. Il suo comandante, Capitano José Augusto Guerriero de Brito, fu urgentemente richiamato da un ristorante dove stava facendo colazione. Egli, dopo aver provveduto all'allestimento della nave, partì alle 02,30 di domenica 29 novembre.

Il primo sopravvissuto fu avvistato e recuperato all'una del pomeriggio. Il salvataggio dei naufraghi proseguì fino al mattino seguente, lunedì 30 novembre, quando fu deciso di interrompere le ricerche e rientrare a Lorenzo Marques. Tutti i sopravvissuti vennero sbarcati e mentre gli inglesi partirono in treno per Durban, i sudafricani, considerati belligeranti, vennero internati, ma successivamente le autorità portoghesi chiusero un occhio sulla loro fuga verso il Transvaal.

Per quanto riguarda i naufraghi italiani, quelli bisognosi di cure furono ricoverati in ospedale, mentre gli altri furono internati e rimasero in Mozambico fino alla fine del conflitto, per poi essere rimpatriati.

I due naufraghi italiani presi a bordo dell'U-177, i cui nomi erano

Matarrese Filippo

Palomba Gennaro

Vi restarono fino alla fine della missione e furono in seguito sbarcati a Bordeaux, base dei sommergibili atlantici dell'asse, da dove rientrarono in Patria.

Elenco dei naufraghi Italiani della “NOVA SCOTIA”

*Avverso destino
Non offusca la vostra
GLORIA
La
PATRIA
Rinnovata e risorta
Vi avrà fra i suoi figli migliori
Quali artefici
Della sua futura
Immane grandezza*

773 Civili Italiani catturati dal nemico in Eritrea furono imbarcati
Il 15 novembre 1942 sulla nave “NOVA SCOTIA”,
destinati a lontani campi di prigionia.

Al largo delle coste africane alle ore 9,15 del 28 novembre 1942
la nave affondava per siluramento.
Perirono 651 italiani

Nella Cattedrale di Asmara e nelle altre Chiese dell’Eritrea
I fratelli onorano la sacra memoria e ne ravvivano il ricordo,
nel 7° anniversario della morte.

Riportiamo i loro nomi e le poche notizie conosciute per dare loro una
identità

01. **ABATE NICOLA** - Cassino, Frosinone
02. **ABBAMONTE VITO** - Taranto
03. **ACERBONI ANGELO** - Roncate, Treviso
04. **ADILARDI FRANCESCO** - Messina
05. **ADORATI (ADORATE) GIUSEPPE**
06. **AFRODISIO ANTONIO** – marittimo - Trieste
07. **AGAPITO TELESFORO** – marittimo – Lavagna, Genova
08. **AIELLO FERDINANDO** – La Spezia
09. **ALBANO FRANCESCO** – marittimo - Napoli
10. **ALFINI GIULIO** – Bolognano, Pescara
11. **ALIOTO (ALIOTTA) NICOLÒ** – marittimo, già imbarcato sulla “*Mazzini*”
12. **ALTERIO CATELLO** – Castellamare di Stabia, Napoli
13. **AMATO FRANCESCO** – Regalbuto, Enna
14. **AMATO ALFONSO** – Montoro Inferiore, Avellino
15. **AMATO CARMINE** – marittimo, fuochista – San Cippiano Picentino, Salerno
16. **AMBROSIANO FRANCESCO (VINCENZO)** - Napoli
17. **AMERIO FRANCESCO** - Aosta
18. **ANACLERIO (ANNACLERIO) NICOLA** – marittimo - Genova
19. **ANNONI EDOARDO** - Vicenza
20. **ANTISSA GIUSEPPE** – marittimo - Trieste
21. **ANTOLINI MARIO** - Trento
22. **ANTONICELLI GIUSEPPE** - Bari
23. **APOLLONIO GINO** - Roma
24. **ARATI EMANUELE** - Piacenza
25. **ARCIDIACONO GIUSEPPE** – Piedimonte
26. **ARCOLEO GAETANO** – marittimo – Avenella, Palermo
27. **ARENA UMBERTO** - Napoli
28. **ARENA PASQUALE** - marò servizi vari Regia Marina – Marina di Gioiosa Ionica, Reggio Calabria
29. **AURILIA RAFFAELE** – marittimo – Carloforte, Cagliari
30. **AVERSANO ALFONSO** - Napoli

31. **BAFILE GUIDO** – L’Aquila
32. **BALDASSI CARLO (GUIDO)** - Udine
33. **BALOCCO ANTONIO** - Pola
34. **BALZANO GAETANO** – marittimo – San Giorgio, Salerno
35. **BANCHI LEO** – Dicomano, Firenze
36. **BANDIZIOL MARCELLO** – Sermoneta, Latina

37. **BARAZZUTTI AVELLINO** – Folgaria del Friuli, Udine
38. **BARBARO (BARBATO) MARIO** – Montalbano d’Elicona, Messina
39. **BARBATA ANTONIO (ANTONINO)** – Palazzo Adriano, Palermo
40. **BARBIERI MARIO** – Fraz. Casoni, Mortara Santalbino, Pavia
41. **BARDELLA GIOVANNI** – Bondeno, Ferrara
42. **BARISI GIUSEPPE** – marò servizi vari Regia Marina - Trieste
43. **BARLETTA ANTONIO** - Brindisi
44. **BARO LUCIANO** - Aosta
45. **BARONE GIOVANNI** – marittimo – Palmi, Reggio Calabria
46. **BARTOLESI GIUSEPPE** – La spezia
47. **BARTOLOMEO ANTONIO (ANTONINO)** – Partanna Mondello, Palermo
48. **BARZANO GIOVANNI**
49. **BASCIANO MARIO (GIOVANNI)** - Trapani
50. **BATTARA (BATTERA) AURELIO** - Ferrara
51. **BATTINELLI FRANCESCO** – marittimo, già imbarcato sulla “Mazzini” - Genova
52. **BATTISTINI SANTE** - Ravenna
53. **BAUDINO ROCCO** – soldato, 12° centro automobilistico – Boves, Cuneo
54. **BELFIORE GIUSEPPE** – Monteforte Irpino, Avellino
55. **BELLANTUONO GIOVANNI** – Monopoli, Bari
56. **BELLIN SERENO** – fuochista, già imbarcato sul C.T. “Battisti” - Torino
57. **BELOCCHI (BELLOCCHI) ILARIO** - Palermo
58. **BELMARTINO FERRUCCIO** - Genova
59. **BENINI ANTONIO** – San Pietro in Casale, Bologna
60. **BERLOT FRANCESCO** - Gorizia
61. **BERNARDINI RUGGERO** – marittimo – La Spezia
62. **BERTA AGOSTINO** – marittimo, già imbarcato sulla “Colombo” - Genova
63. **BERTUZZINI LUIGI** - Palermo
64. **BERZERO ANDREA** – Casale Monferrato, Alessandria
65. **BETTINZOLI AGOSTINO** – Lodrino, Brescia
66. **BEVACQUA SALVATORE** – Villa San Giovanni, Reggio Calabria
67. **BIDONE EMILIO** – Cervesina, Pavia

68. **BIGNAMI DELMO** - Cremona
69. **BIROCCHI LIBERO** – Casalbuttano, Cremona
70. **BISBIGLIO ANTONIO** – marittimo – Torre del Greco, Napoli
71. **BISCARO GUIDO** – Pederobba, Treviso
72. **BISON EMILIO** – Vittoria Sicilia, Modica, Siracusa
73. **BLASCO ANDREA** – Barrafranca, Enna
74. **BOCCHI FRANCESCO** – Mezzano superiore, Parma
75. **BONFIGLI RIZIERI** – Fivizzana Apuana, Massa Carrara
76. **BONFIGLIO LUIGI** – Capaci, Palermo
77. **BORDONI MARCANTONIO (MARCOANTONIO)** – Capodacqua di Foligno, Perugia
78. **BORGATO PRIMO** – Frazione Borsea, Rovigo
79. **BORGHESI ORESTE** – Bagnacavallo, Ravenna
80. **BORIN ROMEO** – Fontanella, Treviso
81. **BORRIELLO (BORIELLO) GENNARO** – marittimo – Torre del Greco, Napoli
82. **BORTOLOTTI DINO** - Bologna
83. **BOSCO BERNARDINO** – Ajello Calabro, Cosenza
84. **BRANCA VINICIO (VINICIO)** – Specchia, Lecce
85. **BRANCACCIO LUIGI** – marittimo – Torre del Greco
86. **BRIANDA (BRINDA) SALVATORE** – Tempio Pausania, Sassari
87. **BROCCOLO ANTONIO**
88. **BROGGIO EUGENIO**
89. **BRUN VITTORIO**
90. **BRUNO ANTONIO**
91. **BUCCI UGO**
92. **BUFFO GIACOMO**
93. **BUONO ANDREA**
94. **BUONVEDERE (BUONVIVERE) PASQUALE**
95. **BURESTA AUGUSTO**
96. **BUTTURINI LUIGI**
97. **CAFFARENA AGOSTINO** – marittimo, già imbarcato sulla "Colombo"
98. **CALABRESE SALVATORE**
99. **CALANDRO GIACOMO**
100. **CALDARUOLO (CALDARULO) MICHELE** - militarizzato
101. **CALDIRON LUIGI GINO** – direttore di un'agenzia commerciale di Asmara

102. **CALOGERO FRANCESCO**
103. **CAMILLI (CAMILLI) LUIGI**
104. **CAMPAGNOLO (CAMPANOLO) GIUSEPPE** - marittimo
105. **CANALE ATTILIO**
106. **CANDELORA RENATO** – sottocapo cannoniere Regia Marina Massaua
107. **CANETTA MARCO**
108. **CANEVA NICOLÒ**
109. **CANINI (CANINO) ANTONIO**
110. **CANTONI EMILIO**
111. **CAPECCHI LUIGI**
112. **CAPOBIANCO GIUSEPPE**
113. **CAPODIECI COSIMO**
114. **CAPPUCCIO GIUSEPPE**
115. **CAPUTI MAURIZIO**
116. **CARBONE LUIGI**
117. **CARBONE MICHELE**
118. **CARIDI ANTONIO** – Dott. Prof. Direttore della Maternità all'Ospedale di Massaua
119. **CARNEVALI ANGELO**
120. **CARNIGLIA VINCENZO** – operaio militarizzato
121. **CARNOVALE GIOVANNI**
122. **CARUSO ALFREDO**
123. **CASADEI MARIO**
124. **CASAGNI NELLO**
125. **CASANOVA MARCELLO**
126. **CASARANO EMERICO**
127. **CASCAVILLA ANTONIO**
128. **CASELLA GAETANO** - marittimo
129. **CASELLA NATALE** – infermiere Marinferm Massaua
130. **CASERTANO FRANCESCO**
131. **CASTORINA BRANCACCIO**
132. **CAVALLI ASCANIO**
133. **CAVANI GIACOMO**
134. **CECCHI FERNANDO**
135. **CEFALÙ GAETANO** - marittimo
136. **CELEGATO UMBERTO**
137. **CERATO ELISEO**
138. **CERRATO (CERATO) ALESSANDRO**
139. **CERAVOLO ANTONIO** – Anoa, Reggio Calabria

140. **CERRULLI (CERULLI) MATTIA** – Monteforte Cilento, Salerno
141. **CHERUBINO GAETANO** – marittimo – Torre del Greco
142. **CHIANGO MARIO** – Ortonovo, Foggia
143. **CHIMMIRI ANTONIO** - Siracusa
144. **CHIRI GIUSEPPE** – Muro Leccese, Lecce
145. **CICERO LEOPOLDO** – Casavola Martina Franca, Taranto
146. **CICIRELLO PANTALEONE** – marittimo, già imbarcato sulla "*Mazzini*" - Genova
147. **CIGNOLI LUIGI** – Voghera, Pavia
148. **CIMINO LUIGI** – Anzano Irpinia, Avellino
149. **CIMMA UGO** – Piossasco, Torino
150. **CIMINO (CIMMINO) CIRO** – marittimo – Torre del Greco, Napoli
151. **CIRCELLO (CICELO - CICIRELLO) MATTIA** – Rocchetta Sant'Antonio, Foggia
152. **CIRICUGNO LEONZIO** – Leveragno, Lecce
153. **CIRONI (CIRONE) GIOVANNI** – marittimo - Messina
154. **CIUFFARDI GIOVANNI** – marittimo – Marina, Carrara Apuania
155. **COCCHI GIUSEPPE** – marittimo - Trieste
156. **COLANGELO EUGENIO** – marittimo, già imbarcato sulla "*Colombo*" - Genova
157. **COLLATINO ARISTIDE** – marittimo, già imbarcato sulla "*Colombo*" - Genova
158. **COLUCCI GAETANO** – marittimo – Monopoli, Bari
159. **COLUSSO ERISERIO (ERISERO)** San Michele al Tagliamento, Venezia
160. **CONATI ALBERTO** – CadiDavid, Verona
161. **CONCETTI GIACOMO** – marò Regia Marina Massaua – Tortoreto, Teramo
162. **CONDELLO PASQUALE** – Filogaso, Catanzaro
163. **CONDORELLI SALVATORE** - Catania
164. **CONTI ALFREDO** - Livorno
165. **COPPI UBALDO** – Finale Emilia, Modena
166. **COPPOLA MICHELE** – San Nicola baronia, Avellino
167. **COREA SALVATORE** – Albi, Catanzaro
168. **CORREGGIOLI (CORREGIOLI) FERDINANDO** – Baura, Ferrara
169. **CORSINI UBALDO** - Bologna
170. **CORTI PAOLO** - genova

171. **COSOLETO DOMENICO** – Fiumara Calabria, Reggio Calabria
172. **COSTANTINI PIERO (PIETRO)** - Venezia
173. **COTOGNO GIUSEPPE** – marittimo, sottocapo militarizzato - Genova
174. **COTTINI CESARE** – Lille, Belgio
175. **COVELLI CARLO** – Colledara, Teramo
176. **COZZOLINO GIAMBATTISTA** – marittimo – Torre del Greco, Napoli
177. **CREA FRANCESCO** – S. Eufemia d'Aspromonte, Reggio Calabria
178. **CREA RAFFAELE**
179. **CRESTANI EGIDIO** – Bassano del Grappa, Vicenza
180. **CRISPINO EMILIO** – Cervicati, Cosenza
181. **CRESTALDI (CRISTALDI) SALVATORE** – Mascali, Catania
182. **CROCCO SANTO** – marittimo - Genova
183. **CRUPI SILVIO** – marittimo – Siderno, Reggio Calabria
184. **CUCHEL PIETRO** - Palermo
185. **CURCIO MICHELE** – Orsara, Foggia
186. **CURZIO FRANCESCO** – S. Arsenio, Salerno
187. **D'AMICO SALVATORE (SALOMONE)** – Cheren, Eritrea
188. **D'ANDREA LUIGI** - Roma
189. **D'ANGELO SILVIO** - Roma
190. **D'APONTE ARMANDO** – Ponticelli, Napoli
191. **D'APRUZZO DOMENICO** – Lupara, Campobasso
192. **D'ESTE UMBERTO** – marittimo, già imbarcato sulla "Vesuvio" - Trieste
193. **D'ONOFRIO TOMMASO** – Villamagna, Chieti
194. **DANIA SALVATORE** - Torino
195. **DE BERNARDO FILIPPO** – Mira, Venezia
196. **DE DOMENICO GIOVANNI** - Messina
197. **DE GIUDICE ALFREDO** – Arta del Friuli, Udina
198. **DE LEO FRANCESCO** – Campolongo al Torre, Udine
199. **DE MURO GIOVANNI** – Jerzu, Nuoro
200. **DE NARDO NICOLA**
201. **DE PALMA GIOVANNI** – Molfetta, Bari
202. **DE PASQUALE ANTONIO** - Messina
203. **DE SIMONE GIUSEPPE** – Gibellina, Trapani
204. **DE SOGUS VITTORIO** - Cagliari

- 205. DE VIVO ROMOLO** - Napoli
206. DEGLI ESPOSTI (ESPOSITI) GIUSEPPE – Monzuno, Bologna
207. DELFINO GIUSEPPE – Reggio Calabria
208. DEL BUONO GIOVANNI – Manfredonia, Foggia
209. DEL MISTRO MARIO – Maniago, Udine
210. DELLA TORCA ANTONIO – San Felice al Cancellò, Caserta
211. DE VESCOVI PAOLO – Laurana, Fiume
212. DI BISCEGLIE MICHELE - Bari
213. DI BLASIO DONATO – Sala di Caserta, Napoli
214. DI FABIO LUCA – Monteferrante, Chieti
215. DI GIANVITO PASQUALE – Castellalto, Teramo
216. DI GIOSAFATTE GIOVANNI - Campobasso
217. DI GUGLIELMO LUIGI – Andretta, Avellino
218. DI LAURO (DI LAURA) LUCA – Torre del Graco, Napoli
219. DI MARCO GIUSEPPE – Fano Adriani, Teramo
220. DI MELLA ANTONIO - Napoli
221. DI MICHELE GUSTAVO – Giulianova, Teramo
222. DI PAOLO CIRO - Napoli
223. DI PIETRO TOMMASO - Messina
224. DI SILVESTRO GIUSEPPE – Ascoli Piceno
225. DI STASI FRANCESCO – Melfi, Potenza
226. DONADIO SILVESTRO – Prata Principato Ultra, Avellino
227. DONETTI EMILIO – Cornigliano, Genova
228. DORIGO LUIGI – marittimo - Venezia
229. DRAGONE ESPEDITO - Teramo
230. DURIA GIOVANNI – Codroipo, Udine
231. DURSO DOMENICO – marittimo – Torre del Greco, Napoli

232. ELLERO GIOVAN BATTISTA – alto funzionario della Pubblica Amministrazione in Eritrea – Addì Caièh, Eritrea
233. ESENTATO GIUSEPPE – Boscoreale, Napoli
234. EVOLI RAFFAELE – Melito Porto San Salvo, Reggio Calabria

235. FABIAN CAMILLO – S. Bonifacio, Verona
236. FABRETTI EOLO – Argenta, Ferrara
237. FAGIOLI ANTONIO – Santa Giustina in Colle, Padova
238. FAGIOLI RENATO - Ancona
239. FAIOLA ARCANGELO – Sperlonga, Latina

240. **FARINELLA BIAGIO** – Petralia Sottana, Palermo
241. **FASCILO ANTONIO** – Novi Ligure, Alessandria
242. **FAVERO GIOVANNI** - Treviso
243. **FEDELI OSCAR** – S.Quirico Vernio, Firenze
244. **FEDERICI FEDERICO** – Madonna dell’Olmo, Cuneo
245. **FERABOSCO (FERRABOSCO, FORABOSCO) FRANCO**
– Moggio, Udine
246. **FERRARA ANGELO** - Brescia
247. **FERRARI PIERINO** - Milano
248. **FERRI LUIGI** – Carovilli, Campobasso
249. **FICO FRANCESCO** – Reggio Calabria
250. **FILIPPELLI GIUSEPPE** – Palazzo Pignano, Cosenza
251. **IORE PASQUALE** - Benevento
252. **IORE PASQUALE** – Grotteria, Reggio Calabria
253. **IORE VITTORIO** – Ufficiale Medico - Napoli
254. **IORETTO MARIO** – Pomponesco, Mantova
255. **IORIDO ALBERTO** – Bussolengo, Verona
256. **IORINA EGIDIO** – Gandellino Cromo, Bergamo
257. **IORINI GIOVANNI SILVIO** – soldato autista –
Grottasecca, Cuneo
258. **FONDACARO GIUSEPPE** - Catania
259. **FORESTIERE STELLARIO** – Pachino, Siracusa
260. **FORLEO BONAVENTURA** – Francavilla Fontana, Brindisi
261. **FORZONI ALFREDO** – Cividale, Udine
262. **FOSSI ADOLFO** – Monteluco Fiorentino, Firenze
263. **FRACASSO ALCIDE** – Alonte Lonigo, Vicenza
264. **FRANCESCHELLI CARLO** – Castiglione Messer Marino,
Chieti
265. **FRANCHI MARIO** – Ponte Pattoli, Perugia
266. **FRANCIAMARE (FRANGIAMORE, FRANCIAMORE)**
SALVATORE – Casteltermini, Agrigento
267. **FRASCINI (FRASCHINI) CESARE** – Iesi, Ancona
268. **FRANZETTO (FRAZZETTE, FRAZZETTA NICOLA)**
NICOLÒ – Caltagirone, Catania
269. **FREDA FERNANDO (FERDINANDO)** - Bologna
270. **FULFARO (FULGARO) ENRICO** - Catanzaro
271. **FUMAGALLI VINCENZO** - Genova
272. **FUMINO LEONARDO** – Martina Franca, Taranto
273. **FURINI DIALMA** - Torino
274. **FUSARO (FISANO) ALFREDO** – Arcata, Torino
275. **FUSCO ABELARDO** – Portocannone, Campobasso

276. **GABRIELE MARCO** – sottocapo furiere
277. **GABRIELLI VINCENZO** – Rocca di Mezzo, L'Aquila
278. **GAGGIOLI LUIGI RENZO** – Borgo Abugiano, Pistoia
279. **GALASSO ANTONIO** – Baragliano, Potenza
280. **GALATI FRANCESCO** - Napoli
281. **GALEANO (GALFEANO) PASQUALINO** - Genova
282. **GALIATI (GAGLIATI) NATALE** – La Spezia
283. **GALLI FRANCESCO** – Marrano Marchesi, Cosenza
284. **GALLINARI GAETANO** – Castellamare di Stabia, Napoli
285. **GANAVANO (GANABANO) GIUSEPPE** - Roma
286. **GARDIN (GARDINI) ALFREDO** - Treviso
287. **GARGIULLO (GARGIULO) GIUSEPPE** – marittimo, fuochista, militarizzato già imbarcato sulla “*Nazario Sauro*” – Torre del Greco, Napoli
288. **GASPARRI (GASPARI) GIUSEPPE** – Nervi, Genova
289. **GENOVESO (GENOVESE) ALFONSO** – Torre del Greco, Napoli
290. **GERBINO SALVATORE** – Alassio, Savona
291. **GHILARDI GIUSEPPE** – S. Stefano Lodigo, Milano
292. **GHITTONI ADELMO** - Modena
293. **GIACINTO ARTURO** – Agnana, Reggio Calabria
294. **GIAMBERTONE (GIAMBERTONI) FRANCO** - Palermo
295. **GIANNOTTI LEONARDO** – S. Mauro Forte, Matera
296. **GIBERTONI RADAMES (GILBERTONI)** – Novi di Modena
297. **GIBIN AQUILINO** – 2° capo meccanico – Casale sul Sele, Treviso
298. **GIOVANETTI VITTORIO** – soldato, CXII° battaglione coloniale - Genova
299. **GIRALDI GIOVANNI** – San Daniele del Carso, Gorizia
300. **GIUDICI IVANOE (AVANCI)** – 2° capo segnalatore - Cremona
301. **GIUDICI LIVIO ALBERTO** – Besnate, Varese
302. **GIURNI DONATO** – Tito, Potenza
303. **GRANDI ALESSANDRO** - Milano
304. **GRAZIANO FERDINANDO** – Arzano, Napoli
305. **GRIESI GIUSEPPE** - Matera
306. **GRIFFI (GRUFFI) BIAGIO** – Andra, Bari
307. **GUADALUPI NICOLA** – marittimo - Trieste
308. **GUARRIERI (GUERRIERI, GUERIERI) GAETANO** – Gfuagnano, Lecce

309. **GUIDI GIULIO** – Firenzuola, Firenze
310. **GUIDOBONO FERRUCCIO** – La Spezia
311. **IACOMINO ANDREA** – marittimo – Resina, Napoli
312. **IACOMO (IACONO) RAIMONDO** – marittimo – Torre del Greco, Napoli
313. **IANNETTI VINCENZO** – marittimo, già imbarcato sulla “*Colombo*” - Genova
314. **IANNUZZI FRANCESCO** – Altomonte, Cosenza
315. **IGNESTI VALCHIRIA**
316. **INCANDELA VITO** – Paceco, Trapani
317. **INCORBAI (INCORVALE, INCORVAIA) CARLO** – fuochista Regia Marina Massaua - Palermo
318. **INFLUENZA (INFLIENZA) CARLO** –Airola, Benevento
319. **INGOGLIA (INCOGLIA) DOMENICO** – Partanna, Trapani
320. **IZZO NICOLA** – Rocchetta, Napoli
321. **LAMANTIA SALVATORE** - Caltanissetta
322. **LANTRUA DOMENICO** – Arma di Taggia, Imperia
323. **LA PADULA DOMENICO** – Rionero al Vulture, Potenza
324. **LA PIANA PASQUALE** – Reggio Calabria
325. **LATERZA (LA TERZA) ARMANDO** – Alezio, Lecce
326. **LATONE DOMENICO** – sottocapo fuochista, militarizzato - Trieste
327. **LAURENTACI RAFFAELE** – Monteroni, Lecce
328. **LAURIELLO GIOVANNI** - Udine
329. **LAVERDA ANTONIO** - Padova
330. **LEBAN (LEVAN) STANISLAO** - Gorizia
331. **LEONE GAETANO** – Mazara del Vallo, Trapani
332. **LEONETTI (LENOETTI) ROBERTO** - Pesaro
333. **LETIZIA ANTONIO** – San Nicola da Crissa, Catanzaro
334. **LIBRIO NATALE** - Siracusa
335. **LICINIO NAPOLEONE** – Trivigno, Potenza
336. **LICOFONTE CRISPINO** – La Spezia
337. **LILLIU (LILLIU’) LUIGI** – Addì Qualà, Eritrea
338. **LIMITI BRUNO (LIMIDI)** – Capranica, Roma
339. **LINCESSO ANTONIO** - Taranto
340. **LINDA MASSIMO** – marittimo - Trieste
341. **LISCO FILIPPO** - Bari
342. **LIVERANI (LIBERANI) FRANCESCO** – Modigliana, Forlì

343. **LIZZA GIOVANNI** – ufficiale militarizzato – Bonassola, La Spezia
344. **LO GIUDICE CALOGERO** – marittimo – Patti Marina, Messina
345. **LOIACONO ANNUNZIATO** – marittimo, già imbarcato sulla “*Colombo*” - Genova
346. **LOMBARDI ADOLFO** – Tortona, Alessandria
347. **LOMBARDO ANTONIO** – marittimo - Brindisi
348. **LO MONACO CARMELO** – Lido, Venezia
349. **LO MORO FRANCESCO** – Capistrano, Catanzaro
350. **LO MURNO FRANCESCO** – Altamura, Bari
351. **LONGHITANO CIRINO (CIMINO)** – San Frantello, Messina
352. **LONGO GIUSEPPE** – marittimo, già imbarcato sulla “*Mazzini*” - Genova
353. **LOREDAN ALFREDO** – sottocapo fuochista militarizzato - Trieste
354. **LORENZI GUGLIELMO** – Misano Marina, Forlì
355. **LOZZI SANTE** – Catignano, Pescara
356. **LUCI ARMANDO** – agente dei fari militarizzato col grado di sottocapo - Roma
357. **LUCIDI ARGENTINO** – Ariccia, Roma
358. **LUGLI GAETANO** - Bologna
359. **MACCANI (MAGANI, MACANI) ROMANO** – Tres, Trento
360. **MACRÌ FRANCESCO** – marittimo, già imbarcato sulla “*Nazario Sauro*” - Genova
361. **MAGGI FIORENZO** – Casei Gerola, Pavia
362. **MAGGI FRANCESCO** – marittimo – Bressana Bottarona, Pavia
363. **MALGNINO (MALAGNINO) ANTONIO** – Sala, Torino
364. **MALERBA GIORGIO** – marittimo, già imbarcato sulla “*Mazzini*” - Genova
365. **MAMBRIN ERMENEGILDO** - Vicenza
366. **MAMELI OSCAR** - Sassari
367. **MANCA AMLETO** – Carmiano, Lecce
368. **MANCA VITO** – marittimo - Trapani
369. **MANCINI DOMENICO** – Valdobbiadene, Treviso
370. **MANES EMILIO** - Roma
371. **MANGIONE ALFONSO** – Triggiano, Bari
372. **MANNA PAOLO** – marittimo – Torre del Greco, Napoli
373. **MANNELLA (MANELLA) OTTAVIO** – Ateleta, L’Aquila

374. **MANENTE UMBERTO** - Roma
375. **MAPELLI LUIGI** – Colico, Como
376. **MARAZZO LUIGI** – Petilia Policastro, Catanzaro
377. **MARCHESE NATALE** – marittimo – Milazzo, Messina
378. **MARCHETTI UMBERTO** – Pietrasanta, Lucca
379. **MARCHETTO GIOVANNI** – Barbaria Canavese, Torino
380. **MARCHINO ANDREA** – Cheren, Eritrea
381. **MARIANI PASQUALINO** – Tocco Casauria, Pescara
382. **MARIANO GIOVANNI** - Firenze
383. **MARINARO (MARIANO) ERCOLE** - Bari
384. **MARINO NICOLÒ (NICOLA)** – Palazzolo Acreide, Siracusa
385. **MARIOTTI GIOVANNI** - Roma
386. **MARIZZA ANTONIO** – Frisanco, Udine
387. **MARSIMINO IGNAZIO** – marittimo, già imbarcato sulla
“*Colombo*” - Genova
388. **MARTELLO ALFONSO** – marittimo – Torre del Greco,
Napoli
389. **MARTINI EZIO** – Antona, Massa Apuana, Carrara
390. **MASCITTI AGILDO** – Rocca di Cambio, L’Aquila
391. **MASIA IAFET** – Aidomaggiore, Cagliari
392. **MASULLO DOMENICO** – Sacco, Salerno
393. **MATARESE FILIPPO** – Casamicciola, Napoli
394. **MATTEUCCI FRANCESCO** – Modigliana, Forlì
395. **MATTEOTTI VIRGILIO** – Bussolengo, Verona
396. **MATTOZZI CIRIACO** – Amatrice, Rieti oppure CC.RR.,
Ascoli Picene
397. **MAURIELLO ANTONIO** – Andretta, Avellino
398. **MAZZA EDOARDO (EDOARDO)** - Vercelli
399. **MAZZOLINI ALESSANDRO** - Livorno
400. **MELCHIONNA MARIO** – Castel Baronia, Avellino
401. **MELIGRANA FRANCESCO** – marittimo, già imbarcato
sulla “*Nazario Sauro*” - Genova
402. **MENDES GIOVANNI** – marittimo - Trieste
403. **MEONI ROMEO** - Prato
404. **MERILLI UGO** - Roma
405. **MERLINI FRANCESCO** – marittimo - Genova
406. **MEZZASALMA TEODORO** – Scicli, Ragusa
407. **MIGLIETTA RAFFAELE** – Trepuzzisi, Lecce
408. **MIGLIORE VITO** – Sala Consilina, Salerno
409. **MILANESI GIROLAMO** – San Piero in Bagno, Forlì
410. **MILELLA ONOFRIO** – marittimo - Trieste

- 411. MODÒ (MODO) MARTINO** - Catania
412. MONEGO GUIDO - Venezia
413. MONTALTI (MONTALDI) ETTORE – cannoniere Regia Marina Massaua – Rossano Calabro, Cosenza
414. MONTINARI FRANCESCO – marittimo – Malenduglo, Lecce
415. MORALDO FELICE – marittimo, già imbarcato sulla “*Colombo*” - Genova
416. MORGANTI LUIGI – Panzano Chianti, Firenze
417. MORIELLI GIOVANNI – marittimo, già imbarcato sulla “*Colombo*” - Genova
418. MORMILE CARLO – Altomonte, Cosenza
419. MORO ROLLI – Fiume Verdi, Udine
420. MORROZZI MOROZZO - Firenze
421. MOTTA ALESSANDRO – impresario autotrasportatore - Bologna
422. MOTTA GIUSEPPE – impresario autotrasportatore - Bologna
423. MURRÙ (MURRU) PASQUALE – Orosei, Nuoro
424. MUSICÒ (MUSICO) ANTONIO – Regia Marina Massaua – S. Alata ?
425. MUSIELLO MARCELLO – 2° capo meccanico - Genova
426. MUSSO ANDREA – marittimo, ingrassatore, già imbarcato sulla “*Mazzini*” - Genova
427. MUSSO GIUSEPPE – Canicattì, Agrigento

428. NAPOLITANO (NAPOLI) LUIGI (TANO) - Napoli
429. NARDINI ATTILIO – nocchiere militarizzato, già imbarcato sulla “*Riva Ligure*” – Le Grazie, La Spezia
430. NARDINI EMILIO – Marina, Massa
431. NARDIS DOMENICO – Villa S. Angelo, L’Aquila
432. NATALE DOMENICO – Montenero di Bisaccia, Campobasso
433. NATALUCCI ITALO – Senigallia, Ancona
434. NOÈ CARMELO - Siracusa
435. NOFERINI MINO – Nogara, Verona
436. NOSTRO ANTONIO – operaio Marinist Massaua – Reggio Calabria
437. NOVELLO EUGENIO – Rossano Calabro, Cosenza
438. NOVELLO GIUSEPPE – Roggiano Gravina, Cosenza

439. **OLCESE ATTILIO** – marittimo, già imbarcato sulla “*Colombo*” – Apparizione, Genova
440. **OLTREMONTI GIOVANNI** - Venezia
441. **ONETA GAVINO (OSVINO)** – Paderno Cremonese, Cremona
442. **ORTENSIO FRANCESCO** – marittimo – Pizzo Calabro, Vibo Valentia
443. **OTTAVI VINCENZO** – Decamerè, Eritrea
444. **PACE SALVATORE** - Enna
445. **PAGNOTTA NELLO** – L’Aquila
446. **PAGANO GUSTAVO** - Napoli
447. **PAIA (PALA) VALENTINO** – Bultei, Sassari
448. **PALAZZI LUIGI** - Pola
449. **PALLAZZOLO FILIPPO** – Balestrate, Palermo
450. **PALLELLA (PALELLA) MARIO** - Messina
451. **PALMARIN EGIDIO (ELIGIO)** – Cà Emo, Rovigo
452. **PALOZZI GIOACCHINO** – Otricoli, Terni
453. **PALUMBERI SEBASTIANO** - Palermo
454. **PANARARI ZENONE** – Bagnolo in Piano, Reggio Emilia
455. **PANIZZA ANTONIO** – Lierna, Como
456. **PANTALEO RENATO** - Trani
457. **PAOLINI DECIMO** – Massa e Cozzile, Pistoia
458. **PAPESCHI IGNAZIO** – Vorno, Lucca
459. **PARISI ANTONIO** – Taurisano, Lecce
460. **PASSERELLO SALVATORE** – Avola, Salvatore
461. **PASQUALINO GIOVANNI** – San Giovanni in Fiore, Cosenza
462. **PASQUINI ANTONIO** – San Giovanni, Cosenza
463. **PASQUINI GIORGIO** – Villa Montearioso, Siena
464. **PATÈ (PATE) CARLO** – Dalmine, Bergamo
465. **PELLI CLEMENTE** – Monsone di Fivizzano Apuana, Massa Carrara
466. **PELLONI NATALE** – marittimo, già imbarcato sulla “*Mazzini*” - Genova
467. **PENNICA MICHELE** – Reggio Calabria
468. **PEREGO GIAN LUIGI** – San Colombano al Lambro, Milano
469. **PERFETTO ANDREA** – Curti, Napoli
470. **PEROTTI ULISSE** – Battaglia Terme, Padova
471. **PETTAZZONI (PETAZONI) ALFONSO** – Castelfranco Emilia, Modena

472. **PETRI RENZO** - Udine
473. **PIASTRA GIOVANNI** - Palermo
474. **PIAZZANO GIOVANNI** – Casale Monferrato, Alessandria
475. **PICHERBI (PICCHIERRI) FRANCESCO** – Sava, Taranto
476. **PIMPINELLI BALILLA** – Ponte Felcino, Perugia
477. **PIRANIO SALVATORE** – marittimo, già imbarcato sulla “Colombo” - Agrigento
478. **PISANI ANGELO** – Santa Lucia Battaglia, Verona
479. **PISANO SALVATORE** – Pizzo Calabro, Reggio Calabria
480. **PITELLA DOMENICO** – Briatico, Catanzaro
481. **PIZZINO MICHELE** – Amatea, Cosenza
482. **PIZZOCCARO (PIZZOCARO) ANTONIO** – Chioeri, Torino
483. **PIZZOL LORENZO** – Fregona, Treviso
484. **PIZZONIA DOMENICO** – Filadelfia, Catanzaro
485. **PODDA ANTONIO** - Nuoro
486. **POLH GIOVANNI** – marittimo – Monte San Giovanni, Gorizia
487. **PONTILLO FRANCESCO** – marittimo – Torre del Graco, Napoli
488. **POZZI CESARE** - Milano
489. **PRANDINI AZOR** – Formigine, Modena
490. **PRESTILEO NICOLÒ** – Castell’Umberto, Messina
491. **PRESTIPINO ANTONIO** - Novara
492. **PREVEDELLO AGOSTINO** – Cornuda, Treviso
493. **PUCCI GIOVANNI** – Rocca Priora, Roma
494. **PUGLISI SALVATORE** – Giarre, Catania
495. **PULLARA PASQUALE** – marittimo – Giostone ?
496. **PUNTIERI MARCELLO** – Olivadi, Catanzaro
497. **QUAGLIA MARIO** – Cornigliano, Genova
498. **RAGNI EVARISTO** – Furlo Pieve, Udine
499. **RAGNONI GIUSEPPE** - Frosinone
500. **RAGUCCI (RACUCCI) ERMANNIO** - Trento
501. **RAIMONDI FRANCESCO** – Castiglione d’Adda, Milano
502. **RAMONDETTA ANGELO** – elettricista - Siracusa
503. **RAVAZZA VINCENZO** – marittimo, elettricista - Trapani
504. **RAZA (RAZZA) ARTURO** – Marcheno, Brescia
505. **REPOSSI LINO** - Pavia
506. **RESSIA SECONDO** – Vallata, Vercelli
507. **RICCOTTILLI FRANCESCO** – Sulmona, L’Aquila

- 508. RINALDI SANTE**
509. RIZZA SEBASTIANO - Siracusa
510. RIZZI (RIZZA) ERNESTO – Treviglio, Bergamo
511. RIZZO BIAGIO – marittimo - Messina
512. RIZZO UGO – Arnesano, Lecce
513. ROBERTAZZI CARMINE - Napoli
514. ROCHELLI PIETRO – Casteggio, Pavia
515. ROCCON MARIO – Crocetta del Montello, Treviso
516. ROMANO ARCANGELO - Avellino
517. ROSSI GIUSEPPE – Teano, Napoli
518. ROSSI LORENZO – Querceta, Lucca
519. ROTELLA MARIO – Cimigliano, Catanzaro
520. RUELLO GIOVANNI – marittimo – Ganzirri, Messina
521. RUGGERINI (RUGGIERINI) CIRO – Rubiera, Reggio Emilia
522. RUGGERI GIULIO – Bagnolo Mella, Brescia
523. RUNFOLA CALOGERO
524. RUSSO FRANCESCO – Boscotrecase, Napoli

525. SABATO BENIAMINO – Tessano Castello, Cosenza
526. SABIN PIETRO – Fiesso Umbertiano, Rovigo
527. SACCANI ADOLFO - Roma
528. SACCHI GIAN CARLO - Alessandria
529. SACCO SAVERIO – Carpanzano, Cosenza
530. SACCONI UMBERTO - Roma
531. SALA UGO - Cagliari
532. SALAMINI GUIDO (GINO) – Grotte Santo Stefano, Viterbo
533. SALERNO MICHELANGELO – Grotteria, Reggio Calabria
534. SALERNO SEBASTIANO – Noto, Siracusa
535. SALVAGO RENATO – marittimo - Messina
536. SALVATI ANTONIO – Marsciano, Perugia
537. SAMUELLI ANDREA - Brescia
538. SANGES VINCENZO
539. SANGIORGI ALDO – Bagnacavallo, Ravenna
540. SANNINO TOMMASO – marittimo – Resina, Napoli
541. SANTILLO LUIGI - Benevento
542. SANTALUCIA CARMELO – Furnari, Messina
543. SANTORO GAETANO – Scala Ritiro, Messina
544. SANTORO SANTI – Foldo Galletta, Messina
545. SANVIDOTTI GIACOMO - Milano
546. SAPUTO ALFONSO – Balestrate, Salerno

547. **SARCONI (SARCONE) GIOVANNI** – Fogliano, Cosenza
548. **SARDO GIOVANNI** – Racalmuto, Agrigento
549. **SAVINI GUERINO (GUERRINO)** – Crognaleto, Teramo
550. **SAVIOTTI FRANCESCO** – Modigliana, Forlì
551. **SCAMPINI ANGELO** – Momo, Novara
552. **SCAPPATURA SALVATORE** – Cannitello, Reggio Calabria
553. **SCARAVONATI GIUSEPPE** – Gussola, Cremona
554. **SCARCELLA MICHELE** – Paolisi, Benevento
555. **SCARDOVELLI OTELLO** – Stello, Gorizia
556. **SCARLATA CALOGERO** – Villalba, Caltanissetta
557. **SCATTAREGGIA GIUSEPPE** – Condrò, Messina
558. **SCELZA (SCALZA) ANTONIO (ALFONSO)** – Pontecagnano, Salerno
559. **SCHIANO GIOVANNI** – San Giovanni Teduccio, Napoli
560. **SCHIARINI COSTANTINO** - Roma
561. **SCHIRÒ (SCHIRO) CALOGERO**
562. **SCIACCA PAOLO** – Nardò, Lecce
563. **SCIOMER MICHELE** - Roma
564. **SCOGNAMILIO (SCOGNAMILLO) RAFFAELE** – marittimo, già imbarcato sulla “*Colombo*” - Genova
565. **SCOVOLO SILVIO** – Mortara, Vercelli
566. **SCRASCIA COSIMO GIOVANNI** – Galatone, Lecce
567. **SEMBIANTE OSVALDO** - Roma
568. **SEMERARO NICOLA** – San Giorgio Ionico, Taranto
569. **SEVERINI ANNIBALE** - Genova
570. **SFORZA ARMANDO** – Maddaloni, Napoli
571. **SGUERZI MATTIA** – Castelnuovo, Udine
572. **SICA ROCCO** – Baronissi, Salerno
573. **SILVERI ETTORE** – Torricella Peligna, Chieti
574. **SILVESTRI ARMANDO** - Roma
575. **SILVESTRI RAFFAELE** - Napoli
576. **SILVESTRO PASQUALE** - Napoli
577. **SODANO ANTONIO** - Agrigento
578. **SOGLIAGHI LIVIO** – operaio militarizzato marò – Alessandria - Cairo, Egitto
579. **SOLAROLI ETEOCLE** – La Spezia
580. **SORBARA ALDO** – Bovalino Marina. Reggio Calabria
581. **SORDELLI NELLO** - Roma
582. **SOZZINI BRUNO**
583. **SPADA (SPEDA) GERARDO** – Novoli, Lecce

584. **SPADAFORA NICOLA** – Rogliano, Cosenza
585. **SPADARO DOMENICO** – Santa Teresa di Riva, Messina
586. **SPAGNUOLO (SPAGUOLO) FRANCESCO** – Lauria, Potenza
587. **SPALATA (SPALATRA) ROMOLO** – marittimo, già imbarcato sulla “*Colombo*” – Cornigliano Ligure, Genova
588. **SPAMPINATO CARMELO** - Catania
589. **SPANÙ (SPANU) AGOSTINO** – La Maddalena, Sassari
590. **SPEDICATO PIETRO** – Lizzanello, Lecce
591. **STALTARI (STELTARI) DOMENICO** – sottocapo cannoniere – Cannitello, Reggio Calabria
592. **STELLATO GUIDO**
593. **SUBRIANO GAETANO** - Genova
594. **SULIS GIUSEPPE LUIGI** – Muravera, Cagliari
595. **SURLETTI GIUSEPPE** – San Roberto, Reggio Calabria
596. **SUSCO FRANCESCO** – Mola, Bari
-
597. **TACCHI GIUSEPPE** – Lonate Pozzolo, Varese
598. **TAMARA (TAMMARO', TOMMARO) CARLO** – Raiano, L'Aquila
599. **TANCHIS (TANCA) PIETRO** – San Nicola, Sassari
600. **TARABORELLI FILIPPO** – Vacri, Chieti
601. **TARSIA ALBERTO** – Nadro di Ceto, Brescia
602. **TASSARA VINCENZO** – marittimo, già imbarcato sulla “*Colombo*” – Nervi, Genova
603. **TASSI GUALTIERO** - Roma
604. **TAVIAN GIOVANNI** – Castelbaldo, Padova
605. **TAZZARA GUIDO** – Mel, Belluno
606. **TEMOLO STEFANO** – Arzignano, Vicenza
607. **TERAMO IVAN** - Teramo
608. **TERRANOVA CORRADO** – Noto, Siracusa
609. **TERRANOVA GIUSEPPE** – Modica Alta, Ragusa
610. **TESSORE GIUSEPPE** – soldato – Magliano Alfieri, Cuneo
611. **TIMO LUIGI ALFREDO** – Tortona, Alessandria
612. **TINTI MARIO** – elara, Rovigo
613. **TIOZZO GIOVANNI** – San Martino di Venezze, Rovigo
614. **TIRIOLO RENATO** - Roma
615. **TOMASETTA ANTONIO** - Napoli
616. **TOMMASI GAETANO** – Peri, Verona
617. **TORNATORE GENNARO** – cannoniere O – Ponticelli, Napoli

- 618. TOTERO ARTURO** - Lecce
619. TRATTER MARCO - Bolzano
620. TREBBI (TREBI) BRUNO - Gorizia
621. TREVISAN GIUSEPPE - Padova
622. TROIA GIOVANNI – Serravalle, Asti
623. TRONCONI AURELIO - Pavia
624. TROVARELLI QUINTO – San Severino Marche, Macerata

625. UNGARO QUINZIO (QUINTO) – Squinzano, Lecce

626. VACCARIO (VACCARO) GIUSEPPE – sottocapo – Valenza, Alessandria
627. VACCHEL ATTILIO – Cornedo Vicentino, Vicenza
628. VALENTE PASQUALE – Pago, Avellino
629. VALLIN VERGILIO – Rosario, Rivigo
630. VARIGI GUIDO
631. VASSALLE (VASSALE) GIUSEPPE – marittimo – Lerici, La Spezia
632. VECCHI ETTORE – Alfonsine, Ravenna
633. VEGGETTI MARIO – Pignolo P O V Roma
634. VENDER BATTISTA - Lovere, Bergamo
635. VENTIMIGLIA ARMANDO – 2° capo meccanico - Napoli
636. VERDIANI ANTIFORE - Roma
637. VERDIANI ARNALDO – Fuida?
638. VESPIA FELICE – Reggio Calabria
639. VESPRO ANTONIO - Brindisi
640. VICARI FRANCESCO - Enna
641. VIETRI MARIO – maggiore militarizzato - Roma
642. VIGANÒ CARLO – Villafranca, Verona
643. VITALE PASQUALE - Napoli
644. VITATERNA (VITARERNA) DOMENICO – Castro dei Volsci, Frosinone
645. VALLOMINO (VOLONNINO) SAVERIO – Barile, Potenza
646. VOLTERRANI ULDERICO – Massa marittima, Grosseto

647. ZABAN MARCO - Trieste
648. ZAFFINO VINCENZO – Serra san Bruno, Catanzaro
649. ZANOLLI (ZANNOLI) PAOLO – Forlì
650. ZARBO ANGELO – S. Mors. Incadina ?
651. ZIZZO FRANCESCO – marittimo – Avenella, Palermo
652. ZONZA ADOLFO – Cadimare, La Spezia

- 653. **ZORZUT ANTONIO** – Vipulzano?, Gorizia
- 654. **ZUCHELLA ENRICO** – Noghera, Pavia
- 655. **ZUDICH MARINO** – marittimo – Muggia, Trieste

SIETE SEMPRE CON NOI



Le lapidi esposte nella chiesa di S. Rita a Adi Quala
a 70 km da Asmara - Eritrea



Elenco dei naufraghi dell'equipaggio alleato della "NOVA SCOTIA"

1. ADAMS, Fireman, NORMAN, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942.
2. AGIUS, Able Seaman, S P J, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942. Age 38. Son of Paul and
Annette Agius.
3. ALLEN, Assistant Steward, JAMES, S.S. Nova Scotia
(Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 52.
4. ANDRUS, Chief Butcher, ALFRED, S.S. Nova Scotia
(Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 42. Son
of William and Sarah Andrus; husband of Florence Mabel Andrus,
of Walton, Liverpool.
5. ATTARD, Able Seaman, JOSEPH, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942. Age 33. Son of Salvator
and Laurentia Attard, of Kala, Gozo, Malta, G.C.
6. AUSTEN, Steward, JAMES GEORGE, S.S. Nova Scotia
(Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 54.
Husband of Isabel Austen, of Bootle, Lancashire.
7. BANNER, Steward, LESLIE HILTON, S.S. Nova Scotia
(Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 37.
8. BLACK, Barber, THOMAS HENRY, S.S. Nova Scotia
(Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 45.
9. CAPSTICK, Fourth Engineer Officer, GEORGE, S.S. Nova Scotia
(Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 25. Son
of John and Sarah Capstick, of Burton, Cheshire.

10. CARRAN, Chef (Asst.), SAMUEL, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942. Age 44. Son of Samuel and Margaret Carran.
11. CONSTANTINE, Assistant Steward, LEWIS, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 33. Son of Charles Henry Whammond Constantine and Christine Constantine; husband of Dorothy Constantine, of Fazakerley, Liverpool.
12. COONEY, Steward's Boy, PATRICK, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 18. Son of Edward and Kate Cooney, of Orrell, Liverpool.
13. DALE, Cook, ERIC JOHN, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942. Age 32. Son of William Henry and Annie Dale, of Waterloo, Liverpool.
14. DAMONS, Fireman, STEPHEN ANDREW, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 42.
Husband of Magdeline Maria Damons, of Durban, Natal, South Africa.
15. DAWKINS, Third Officer, ARTHUR PARR, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 22.
16. DONALDSON, Deck Hand, GEORGE, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 28. Son of Samuel Donaldson, and of Alda Donaldson, of Liverpool.
17. DOYLE, First Radio Officer, GERALD FRANCIS, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 45.
Son of John and Sara Doyle, of Dublin, Irish Republic; husband of Mary Doyle, of Ballybough, Co. Dublin.

18. ECCLESTON, Steward, JOHN, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942. Age 34. Son of James Henry and Elizabeth Eccleston; husband of Freda E. Eccleston, of Waterloo, Liverpool.
19. EVANS, Sailor, WILLIAM ROBERT, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 21.
20. FLEETWOOD, Steward, PETER, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942. Age 31.
21. FOUCHE, Scullion, F J, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942.
22. GREEN, Assistant Cook, DAVID, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942. Age 20. Son of Albert and Alice Green, of Bootle, Lancashire.
23. GREEN, Steward, JOHN, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 44.
24. GREEN, Cadet, NORMAN DYMOND, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 19.
25. HALLIDAY, Chief Butcher, ALEXANDER, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 17th June 1942. Age 64. Son of James Halliday, and of Elizabeth Halliday, of Liverpool.
26. HARRIS, Butcher, ARTHUR, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942. Age 30. Son of Charles and Elizabeth Harris.
27. HARRISON, Pantryman, WILLIAM JAMES, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 34. Son of William Richard and Josephine Harrison; husband of Lily Harrison, of Seaforth, Liverpool.

28. HAYES, Assistant Cook, JOHN HENRY, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 34. Son of John Henry and Hannah Hayes; husband of Margaret Hayes, of Liverpool.
29. HENDER, Master, ALFRED, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 51. Son of William Richard and Annie Hender; husband of Jane Ann Hender, of Crosby, Liverpool.
30. HENNEBERG, Electrician, HUGO, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942.
31. HEWITSON, Fourth Engineer Officer, THOMAS ARTHUR, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 50. Husband of M. E. Hewitson, of Waterloo, Liverpool.
32. HUGHES, Assistant Baker, RICHARD, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 38.
33. IRVEN, Ordinary Seaman, RICHARD, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Native of South Africa.
34. JACOBSON, Cadet, ARTHUR REGINALD, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 20. Son of Arthur Reginald and Hilda Jacobson, of Hull.
35. JOHNSTON, Assistant Cook, ROBERT RODGERS, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 28. Son of Samuel and Catherine Johnston.
36. KEATLEY, Waiter, JOHN LESLIE, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 22. Son of John Keatley, and stepson of E. Keatley, of Walton, Liverpool.

37. KINSEY, Greaser, WILLIAM GEORGE, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 51. Husband of M. W. Kinsey, of Durban, Natal, South Africa.
38. KLEINHENS, Ordinary Seaman, JOHN, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942.
39. KNIGHT, Pantryman, EDWARD, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 55. Son of Edward and Marie Knight; husband of Annie Knight, of Antwerp, Belgium.
40. LAFITE, Boatswain, CHARLES AUGUSTUS, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 31. Son of Peter and Caroline Lafite, of Woodstock, Cape Province, South Africa.
41. LAMELETTIE, Fireman, DANIEL J., S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 24. Son of Nicholas and Evelyn Lamelettie; nephew of Mrs. V. M. Lamelettie, of Umzinto, Natal, South Africa.
42. LEASK, Waiter, THOMAS, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 43.
43. LEWIS, Greaser, RICHARD CHARLES, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 36. Son of Richard Charles and Beatrice Lewis; husband of Nellie Margaret Lewis, of Durban, Natal, South Africa.
44. LINDLEY, Ordinary Seaman, HARRY, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 19.
45. MATTHEWS, Able Seaman, ANDREW, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 46.

46. MAWDSLEY, Liason Officer, JAMES, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 43.
Husband of Florence Mawdsley, of Crosby, Liverpool.
47. MAYBOURN, Sailor, JAMES ALFRED BRUCE, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 19.
Son of Ralph Maybourn, and of Barbara Maybourn, of Mutley, Plymouth.
48. McCLUSKEY, Leading Seaman, JAMES, D/JX 194509. H.M.S. President III. Royal Navy. lost in S.S. Nova Scotia. 28th November 1942. Age 28. Son of James and Annie McCluskey, of Belfast, Northern Ireland.
49. METCALFE, Engineer Officer, HARRY SYCAMORE, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 23.
50. MILLER, Purser, JAMES RUTHERFORD, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 48.
Husband of Maggie Armour Miller, of West Derby, Liverpool.
51. MILLER, Steward, ROBERT WILLIAM, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 34.
Husband of Lilian May Miller, of Guildford, Surrey.
52. McDONALD, Ordinary Seaman, J R, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942.
53. McHALE, Steward, ROBERT, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 42.
54. McLEAN, Waiter, JOHN ROBERT, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 42.
55. NAIDOO, Fireman, MITCHELL, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Son of Naraina Samy

- Naina Naidoo and Serinah Naidoo, of Colesberg, Cape Province, South Africa.
56. NAILARD, Convoy Signalman, GEORGE IVOR, C/JX 270578, S.S. Nova Scotia, Royal Navy. 28 November 1942. Age 20. Son of Thomas and Mary Alice Nailard, of Brighton, Sussex.
 57. NALLY, Second Radio Officer, FRANCIS, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 42. Son of Nicholas and Mary Naily.
 58. NEVARD, Chief Baker, REGINALD GORDON, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 28. Son of J. H. and Annie Nevard.
 59. O'DONNELL, Assistant Cook, NEIL, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 29.
 60. O'HAGAN, Able Seaman, CHARLES ALEX, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 65.
 61. O'HANLAN, Chef, CHARLES, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942.
 62. PATE, Storekeeper, GEORGE DOUGLAS, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 26.
 63. PITT, Fireman, DOUGLAS HARTWELL, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Son of William Douglas Pitt, and of Elizabeth Cathrine Pitt, of Durban, Natal, South Africa.
 64. RAITT, Second Engineer Officer, WILLIAM ALLAN, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 44. Son of Allan and Annie Raitt; husband of Florence Raitt, of Liverpool.

65. RATTER, Greaser, JAMES, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942. Age 39. Husband of
Natalie Caroline Ratter, of Clairwood, Natal, South Africa.
66. REES, Waiter, HARRY, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant
Navy. 28th November 1942. Age 32.
67. REID, Third Engineer Officer, FELIX JOSEPH GERRARD, S.S.
Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942.
68. Age 28. Son of James Reid, and of Mary Bridget Reid, of Lurgan,
Co. Armagh, Northern Ireland. His brother Roger Anthony Lyon
Reid also fell.
69. REYNOLDS, Cook, WILLIAM JAMES, S.S. Nova Scotia
(Liverpool). Merchant Navy. 29th November 1942. Age 32. Son
of Mr. and Mrs. John Reynolds; husband of Winifred Reynolds, of
Liverpool.
70. RIDER, Steward, FRANK, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942. Age 49. Son of Tom and
Helen Jane Rider.
71. RILEY, Cook, THOMAS PATRICK, S.S. Nova Scotia
(Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 27. Son
of John and Margaret Riley; husband of Margaret Riley, of
Liverpool.
72. ROBERTS, Barkeeper, HARRY, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942. Age 32.
73. ROBERTS, Baker, JOHN, S.S. Nova Scotia (Liverpool).
Merchant Navy. 28th November 1942. Age 52. Husband of M.
Roberts, of Huyton, Liverpool.

74. ROWSON, Assistant Cook, PATRICK, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 29.
75. RYCROFT, Waiter, JOHN FREDERICK, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 29. Son of Mr. and Mrs. J. F. Rycroft, of Southampton.
76. SAUNDERS, Fireman, WILLIAM, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942.
77. SHELTON, Third Radio Officer, STANLEY CLIFFORD STOKES HOWET, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942.
78. SMITH, Assistant Cook, JOHN, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 21. Son of John and Margaret Smith, of Seaforth, Liverpool.
79. STINISSEN, Baker, EDWARD, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 53.
80. SUMMERS, Steward, ORLANDO, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 66. Husband of Mary Summers, of Stoneycroft, Liverpool.
81. THOMAS, Assistant Steward, THOMAS, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942.
82. TINSLEY, Steward, WILLIAM, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 19.
83. TORNQUIST, Chief Engineer Officer, JAMES, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 60.
84. VASEY, Waiter, WILLIAM ROBERT, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 32.

85. WARREN, Chief Officer, JAMES ARNOLD, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 39. Son of George Percy and Edith Helen Warren; husband of Bertha A. Warren. of Manor Park. Essex.
86. WATTERSON, Second Officer, ALLAN, D S C, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 32. Son of George and Jane Watterson.
87. WHITEHILL, Assistant Purser, LAURENCE STUART, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 25.
88. WILKINSON, Carpenter, HERBERT, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 40. Son of John Holmes Wilkinson and Ada Ann Wilkinson; husband of Lillie Wilkinson, of Bootle, Lancashire.
89. WILLIAMS, Scullion, EDWARD WILLIAM, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 19. Son of James Hindle Williams and Mary Jane Williams, of Liverpool.
90. WILLIAMS, Fifth Engineer Officer, HARRY TATTERSALL, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 37. Husband of Ena Williams, of Backford, Cheshire.
91. WILSON, Greaser, GEORGE EDWARD, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 25. Son of Mrs. A. Wilson, of Durban, Natal, South Africa.
92. WILSON, Cook, HENRY, S.S. Nova Scotia (Liverpool). Merchant Navy. 28th November 1942. Age 37. Son of William and Esther Wilson, of Liverpool.

93. WILSON, Linen Keeper, JAMES, S.S. Nova Scotia (Liverpool).

Merchant Navy. 28th November 1942. Age 39.

YON, Fireman, EDWARD JOHN, S.S. Nova Scotia (Liverpool).

Merchant Navy. 28th November 1942. Age 25. Son of George and
Helen Yon, of Durban, Natal, South Africa.

L'ELENCO DEI SUPERSTITI ITALIANI

Dal volume "Gli italiani nel Mozambico portoghese (1830-1975) di Augusto Massari per l'edizioni L'Harmattan Italia Torino, 2005, riportiamo l'elenco dei superstiti italiani portati in salvo a Lorenzo Marques dall'Afonso de Albuquerque.

N	COGNOME E NOME	ETA'	PROFESSIONE	PROVENIENZA
1	<i>Abrucco Raffaele (o Abruco)</i>	53	<i>Marittimo</i>	<i>Torre del Greco-Napoli</i>
2	<i>Alfaroni Giuseppe (o Alfarone)</i>	20	<i>Marittimo</i>	<i>Reggio Calabria</i>
3	<i>Andreoli Mario</i>	41	<i>Autista</i>	<i>Broni-Pavia</i>
4	<i>Ascione Michele</i>	42	<i>Fonocopista</i>	<i>Torre del Greco-Napoli</i>
5	<i>Badalamenti Girolamo</i>	39	<i>Falegname</i>	<i>Partana Mondello-Palermo</i>
6	<i>Balzano Franco</i>	27	<i>Cameriere</i>	<i>Torre del Greco-Napoli</i>
7	<i>Balzano Giovanni (o Barzano)</i>	35	<i>Fochista</i>	<i>Torre del Greco-Napoli</i>
8	<i>Bellinghieri Giuseppe (o Berlinghieri)</i>	28	<i>Autista- meccanico</i>	<i>S. Margherita-Messina</i>
9	<i>Bellosti Gino</i>	30	<i>Autista</i>	<i>Castel di Casio-Bologna</i>
10	<i>Bianchi Giuseppe</i>	27	<i>Meccanico</i>	<i>Apuania-Carrara</i>
11	<i>Bodo Germano</i>	40	<i>Autista</i>	<i>Sobborgo Isola-Vercelli</i>
12	<i>Boltaro Santo (o Bottaro)</i>	37	<i>Marittimo</i>	<i>Tripoli-Libia</i>
13	<i>Bondi Renzo (o Boddi)</i>	32	<i>Autista</i>	<i>Asmara-Eritrea</i>
14	<i>Bongiovanni</i>	48	<i>Commerciante</i>	<i>Decamerè- Eritrea</i>

	<i>Arnaldo</i>			
15	<i>Bucci Lorenzo</i>	36	<i>Segretario podestar</i>	<i>Asmara- Eritrea</i>
16	<i>Capraro Ferdinando</i>	28	<i>Muratore</i>	<i>Melissano-Lecce</i>
17	<i>Capurro Luigi</i>	39	<i>Autista</i>	<i>Recco-Genova</i>
18	<i>Carcasci Orlando</i>	37	<i>Autista</i>	<i>Decamerè-Eritrea</i>
19	<i>Castagneri Carlo</i>	45	<i>Marittimo</i>	<i>Sanpierdarena-Genova</i>
20	<i>Castiglione Giuseppe</i>	28	<i>Tappezziere</i>	<i>Grotti-Agrigento</i>
21	<i>Cefalo Giuseppe (o Cefalù)</i>	45	<i>Marittimo</i>	<i>Palermo</i>
22	<i>Cherchi Angelo</i>	32	<i>Impiegato</i>	<i>Banari-Sassari</i>
23	<i>Chifano Alberto</i>	28	<i>Impiegato</i>	<i>Porto Said-Egito</i>
24	<i>Chisari Salvatore</i>	23	<i>Calzolaio</i>	<i>Calastra-Messina</i>
25	<i>Cimino Ignazio</i>	26	<i>Commerciante</i>	<i>Palermo</i>
26	<i>Cinicola Michele</i>	32	<i>Industriale</i>	<i>Foggia</i>
27	<i>Cocola Leonardo (o Coccola)</i>	28	<i>Contabile</i>	<i>Bisceglie-Bari</i>
28	<i>Consalvo Renato</i>	26	<i>Marittimo</i>	<i>Napoli</i>
29	<i>Cravero Giovanni</i>	31	<i>Cameriere</i>	<i>Mondovi-Cuneo</i>
30	<i>Cucco Armando</i>	35	<i>Commerciante</i>	<i>Catanzaro</i>
31	<i>Cuscini Adone</i>	35	<i>Commerciante</i>	<i>Decamerè- Eritrea</i>
32	<i>D'Alessandro Ciro</i>	30	<i>Cameriere</i>	<i>Avellino</i>
33	<i>D'Aprile Corrado</i>	28	<i>Calzolaio</i>	<i>Racale-Lecce</i>
34	<i>Dalle Coste Aldo</i>	22	<i>Autista-meccanico</i>	<i>Vittorio Veneto-Treviso</i>
35	<i>Damiano Tommaso</i>	38	<i>Autista</i>	<i>Cerro Tanaro-Asti</i>
36	<i>Dazzi Arnaldo</i>	32	<i>Impiegato</i>	<i>Parma</i>
37	<i>De Frenza Giovanni</i>	30	<i>Guardafili</i>	<i>Valenzano-Bari</i>
38	<i>De Nardo Aldo</i>	37	<i>Commerciante</i>	<i>Asmara-Eritrea</i>
39	<i>De Piccoli Giuseppe</i>	29	<i>Assistente edile</i>	<i>Roma</i>
40	<i>De Pizzol Mario (o De Pizziol)</i>	31	<i>Meccanico-elettric.</i>	<i>Treviso</i>
41	<i>De Turrì Davide</i>	50	<i>Marittimo</i>	<i>Casamicciola-Napoli</i>

42	<i>Decca Mario</i>	31	<i>Meccanico</i>	<i>Quinzano Oglio-Brescia</i>
43	<i>Di Antonio Guglielmo</i>	35	<i>Autista</i>	<i>Castelalto-Teramo</i>
44	<i>Di Tommaso Antonio</i>	35	<i>Impiegato</i>	<i>Marina di Sellia-Catanzaro</i>
45	<i>Divano Severino</i>	38	<i>Capo officina</i>	<i>Parodi Ligure-Aessandria</i>
46	<i>Dominione Carlo</i>	29	<i>Giornalista</i>	<i>Pavia</i>
47	<i>Donato Giuseppe</i>	47	<i>Marittimo</i>	<i>Messina</i>
48	<i>Drissardi Siro</i>			<i>Asmara-Eritrea</i>
49	<i>Eliseo Guglielmo</i>	36	<i>Stuccatore</i>	<i>Miano-Napoli</i>
50	<i>Ferdani Aldo</i>	43	<i>Operaio R. Marina</i>	<i>La Spezia</i>
51	<i>Ferretto Giuseppe</i>	35	<i>Muratore</i>	<i>Arcole-Verona</i>
52	<i>Ferri Achille</i>	30	<i>Commerciante</i>	<i>Adi Ugri- Eritrea</i>
53	<i>Filippazzi Ignazio (o Filippazzo)</i>	40	<i>Barrocciaio</i>	<i>Agrigento</i>
54	<i>Filippucci Vincenzo</i>	48	<i>Impiegato</i>	<i>Ostia-Roma</i>
55	<i>Fiore Vito</i>	53		<i>Perugia</i>
56	<i>Fioruccio Aristide (o Fiorucci)</i>	26	<i>Tubista</i>	<i>Castello-Venezia</i>
57	<i>Fonzetti Saverio</i>		<i>Serg. Maggiore Marina Italiana Approdato spiaggia Natal</i>	
58	<i>Formai Carlo</i>	35	<i>Commerciante</i>	<i>Apuania-Carrara</i>
59	<i>Formisano Giosuè</i>	57	<i>Marittimo</i>	<i>Genova</i>
60	<i>Freschi Oliviero</i>	35	<i>Commerciante</i>	<i>Decamerè- Eritrea</i>
61	<i>Ganci Emanuele</i>	41	<i>Calzolaio</i>	<i>Canicatti Bagni-Catanzaro</i>
62	<i>Gargiulo Giovanni</i>	40	<i>Muratore</i>	<i>Castellamare di S.-Napoli</i>
63	<i>Giusti Guglielmo</i>	34	<i>Commerciante</i>	<i>Decamerè-Eritrea</i>
64	<i>Gozzi Girolamo</i>	40	<i>Lattoniere idraulico</i>	<i>Asmara-Eritrea</i>
65	<i>Grazioso Aurelio</i>	38		<i>Bonefio-Campobasso</i>
66	<i>Guarino Salvatore</i>	30	<i>Muratore</i>	<i>Teora-Avellino</i>
67	<i>Kovacs Francesco</i>			

68	<i>Iaccarino Mariano</i>	54	<i>Marittimo</i>	<i>Genova</i>
69	<i>Lamattina Antonio</i>	60	<i>Marittimo</i>	<i>Palermo</i>
70	<i>Landi Augusto</i>	33	<i>Magazziniere</i>	<i>Asmara-Eritrea</i>
71	<i>Lazzari Giovanni</i>	35	<i>Muratore</i>	<i>Treviso</i>
72	<i>Lazzarini Gioacchino</i>	42	<i>Cameriere</i>	<i>Forlì</i>
73	<i>Livi Angelo</i>	31	<i>Cuoco</i>	<i>Modena</i>
74	<i>Lo Guercio Andrea</i>	27	<i>Sarto</i>	<i>Caselle Piltari- Salerno</i>
75	<i>Lombardi Antonio</i>	33	<i>Camionista</i>	<i>Castelletto Bronda- Pavia</i>
76	<i>Lombardi Giuseppe</i>	47	<i>Commerciante</i>	<i>Asmara-Eritrea</i>
77	<i>Lorenzini Fernando</i>	38	<i>Disegnatore</i>	<i>Ortonovo-La Spezia</i>
78	<i>Lorenzino Alda</i>		<i>vedova Ignesti</i>	
79	<i>Mancini Angelo</i>	36	<i>Autista</i>	<i>Atina-Frosinone</i>
80	<i>Mancusi Giuseppe</i>	20		<i>Adi Ugri-Eritrea</i>
81	<i>Marcelli Aleo (o Oileo)</i>	31	<i>Geometra</i>	<i>Torino</i>
82	<i>Martinaglio Alcide (o Martinaglia)</i>	22	<i>Orologiaio</i>	<i>Banchette D'Ivrea- Aosta</i>
83	<i>Matarrese Filippo</i>		<i>Preso a bordo dell'U-177</i>	
84	<i>Mascia Egidio</i>	35	<i>Autista</i>	<i>Armungia-Cagliari</i>
85	<i>Mazelli Neldo (o Mazeli)</i>	37	<i>Industriale</i>	<i>Carpi-Modena</i>
86	<i>Medauto Sebastiano</i>	26	<i>Gelatiere</i>	<i>Giarre-Catania</i>
87	<i>Medori Vincenzo</i>	46	<i>Mugnaio</i>	<i>Castiglione-Teramo</i>
88	<i>Meduri Domenico</i>	38		<i>Asmara- Eritrea</i>
89	<i>Menardi Angelo</i>	60	<i>Marinaio</i>	<i>Rivo Trivoso-Genova</i>
90	<i>Mercuri Francesco</i>	53	<i>Agricoltore</i>	<i>Nicastro-Catanzaro</i>
91	<i>Milano Andrea</i>	32	<i>Esercente</i>	<i>Decamerè- Eritrea</i>
92	<i>Moffa Vitale</i>	32	<i>Ingegnere</i>	<i>Campobasso</i>
93	<i>Mosca Pasquale</i>	38	<i>Padroncino- autista</i>	<i>Palena-Chieti</i>
94	<i>Musolino Antonio</i>	29	<i>Avicoltore</i>	<i>Natile-Reggio Calabria</i>

95	<i>Palomba Gennaro</i>		<i>Preso a bordo dell'U-177</i>	
96	<i>Palumbo Giovanni</i>	35	<i>Commerciante</i>	<i>Ragusa</i>
97	<i>Panzi Emilio</i>	30	<i>Operaio</i>	<i>Lastrasigne-Firenze</i>
98	<i>Paracuollo Pietro</i>	29	<i>Magazziniere</i>	<i>Ponticelli-Napoli</i>
99	<i>Pitzoi Nicolò</i>	36	<i>Impiegato</i>	<i>Olbia-Sassari</i>
100	<i>Poggi Luigi</i>		<i>Impiegato</i>	<i>Meldola-Forlì</i>
101	<i>Romeo Antonio</i>	32	<i>Autista</i>	<i>Potenza</i>
102	<i>Ronchi Antonio</i>	30	<i>Autista</i>	<i>Gubbio-Perugia</i>
103	<i>Rossi Federico</i>	52	<i>Marittimo</i>	<i>Nervi-Genova</i>
104	<i>Ruffino Carmelo</i>	44	<i>Commerciante</i>	<i>Alassio-Savona</i>
105	<i>Ruotolo Raimondo</i>	50	<i>Fochista</i>	<i>Torre del Greco-Napoli</i>
106	<i>Sardello Luciano (o Sardella)</i>	54	<i>Marittimo</i>	<i>Torre del Greco-Napoli</i>
107	<i>Savorelli Michele</i>	35		<i>Sant'Alberto di Ravenna</i>
108	<i>Scevola Francesco</i>	20	<i>Marittimo</i>	<i>Genova</i>
109	<i>Schifano Alberto</i>			
110	<i>Sica Armando</i>	37	<i>Orologiaio</i>	<i>Catanzaro</i>
111	<i>Sieli Nicola</i>	33	<i>Meccanico</i>	<i>Porto Said-Egitto</i>
112	<i>Stroppa Dalmo</i>	29	<i>Autista-meccanico</i>	<i>Cenga-Ancona</i>
113	<i>Svanera Giuseppe</i>	35	<i>Armaiolo</i>	<i>Brescia</i>
114	<i>Tarditi Pietro</i>	38	<i>Impiegato</i>	<i>Varazze-Savona</i>
115	<i>Tedesco Vincenzo</i>	28	<i>Autista-meccanico</i>	<i>Locri-Reggio Calabria</i>
116	<i>Telechi Cesare (o Teiechi)</i>	46	<i>Frigorista</i>	<i>Pegazzano-La Spezia</i>
117	<i>Tesconi Luigi</i>	28	<i>Autista</i>	<i>Pietrasanta-Lucca</i>
118	<i>Tonelli Euclide</i>	34	<i>Autista</i>	<i>Migliarina-La Spezia</i>
119	<i>Troci Arnaldo</i>	37	<i>Autista</i>	<i>Firenzola Cornacc-Firenze</i>
120	<i>Vagliani Elio (o Valiani)</i>	47	<i>Capitano marittimo</i>	<i>Camogli-Genova</i>
121	<i>Vinci Giacomo</i>	26	<i>Cuoco</i>	<i>Naro-Agrigento</i>
122	<i>Viscuso Orazio</i>	53	<i>Marittimo</i>	<i>Catania</i>

123	<i>Zaia Salvatore</i>	43	<i>Muratore</i>	<i>Lipari-Messina</i>
124	<i>Zolezzi Angelo (o Zolessi)</i>	35	<i>Commerciante</i>	<i>Decamerè-Eritrea</i>

Il prigioniero sbarcato ad Aden il 18 novembre 1942 per motivi di salute:

Galliussi Sergio

Il prigioniero sopravvissuto ed approdato sulla spiaggia del Natal:
Fonzetti Saverio, sergente maggiore Regia Marina

Prigionieri presi a bordo dell'U-177:

Palomba Gennaro

Matarrese Filippo

BIBLIOGRAFIA

- AA. VV. – Selezione del Reader's Digest del settembre 1965
- AA. VV. – Mai Taclì n. 5/6 del 1982
- AA. VV. – Mai Taclì n. 9/10 del 1993
- AA. VV. – www.bbc.co.uk/ww2peopleswar/stories/
- AA. VV. – www.tekkieraces.co.za/springbok/2008/inhoud/pieter_snyman_e.pdf
- AA. VV. – Sunday Tribune del 25/11/2007
- AA. VV. – Natalia, Journal of the Natal Society n. 23/24 del 12/1993 e 1994
- AA. VV. – www.betasom.it/forum
- AA. VV. – L'Arena (Verona) del 09/12/2005
- Alfieri Cesare – Mai Taclì n. 4 del 1990
- Bellicci Marcello – L'Alpino del gennaio 2009
- Bucci Lorenzo – Il Tempo n. 5 del 31/01/1953
- Dominione Carlo - Domenica del Corriere n. 47 del 25/11/1962
- Dominione Carlo - Domenica del Corriere n. 50 del 16/12/1962
- Fondo Rai – La mia guerra, fasc. 4266
- Gregorutti Fabrizio – cadutipolizia.it
- Isacchini Valeria - L'ONDA GRIDAVA FORTE – Ed. Mursia, Milano 2008
- Jackson Allan – La Gazzetta del Sud Africa del 2/10/2009
- Marsh John H. – SOUTH AFRICA AND THE WAR AT SEA
- Mascellari Tullio – 28 NOVEMBRE 1942 UNA TRAGEDIA IN MARE – Ed. Banno, Frascati 2008
- Navy Department Office of the chief naval operations – Washington 1944
- Richards Bob – [http:// www.weekendpost.co.za/article.aspx?id=503652](http://www.weekendpost.co.za/article.aspx?id=503652)
- Zolisi Angelo –