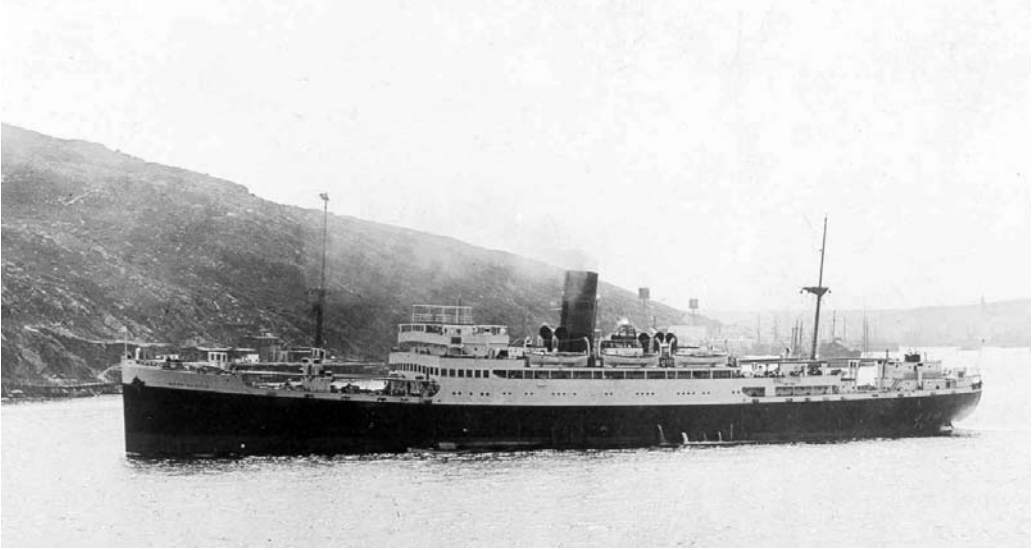


NOVA SCOTIA TRAGEDIA DEL MARE

Una vicenda poco conosciuta



Il piroscafo britannico NOVA SCOTIA.

FRANCESCO PASCAZIO

La tragedia del mare cui ci si riferisce nel titolo riguarda l'affondamento del piroscafo britannico *Nova Scotia* (6.796 tsl, *Vds. Appendice*) da parte di un sommergibile tedesco nell'Oceano Indiano, durante la seconda guerra mondiale. In seguito a quell'affondamento morirono, annegate, centinaia di persone e, fra esse, vi fu un gran numero di prigionieri di guerra e internati civili italiani presenti a bordo. Lo sfortunato episodio, che non è molto noto per avere avuto scarsa diffusione, interessa quindi da vicino il nostro Paese e, per tale motivo, ce ne occu-

priamo su queste colonne. La vicenda è molto simile a quella del *Laconia*, di cui sul presente periodico è stato pubblicato recentemente un articolo dello stesso autore (*Vds. Rivista Marittima* maggio 2009, pp. 121-128). Nei due casi, infatti, troviamo un bastimento mercantile inglese trasformato, un sommergibile tedesco che lo affonda durante la seconda guerra mondiale, molti prigionieri di guerra italiani deceduti, e altre analogie, particolarmente le date degli affondamenti, distanti fra loro solo poco più di due mesi.

La navigazione

Il piroscafo *Nova Scotia* era una nave da carico e passeggeri che, nel 1941, era stata requisita e trasformata in trasporto truppe per lo stato di guerra del suo Paese con le potenze dell'Asse. Gli Inglesi, a quell'epoca, dominavano il Mar Rosso, il Golfo di Aden e tutto l'Oceano Indiano occidentale, lungo la costa orientale del continente africano, dal Capo Guardafui al Capo di Buona Speranza. Infatti, i Paesi costieri che si succedevano su tale lungo tratto costiero, da nord verso sud (Egitto, Sudan, Eritrea, Somalia, Kenia, Tanganica, Mozambico, Sud Africa), erano in vari modi in possesso della Gran Bretagna o erano colonie di Paesi europei neutrali. Perciò, il *Nova Scotia*, adibito al collegamento fra l'Egitto (Port Taufiq, Suez) e il Sud Africa, prima dell'affondamento, aveva percorso tale rotta, in un senso o nell'altro, almeno dodici volte, in piena sicurezza. Quest'ultima era assicurata dalle enormi distanze da quelle acque delle basi navali tedesche e giapponesi. Ma la Germania, a un certo punto, produsse sommergibili aventi un'autonomia di oltre 25.000 miglia nautiche, e fu uno di questi, come vedremo — giunto nell'Oceano Indiano meridionale da una base navale tedesca del Nord Europa — ad attaccare il *Nova Scotia*.

Il citato trasporto truppe, nel caso che ci interessa, era partito da Port Taufiq il 3 novembre 1942, aveva fatto scalo a Massaua (oggi Mits'iwa, in Eritrea, colonia italiana dal 1890, ma dal novembre 1941 occupata dagli Inglesi, e indipendente dal 1993) qualche giorno dopo, e vi aveva imbarcato prigionieri di guerra e internati civili italiani. Questi facevano parte, in maggioranza, degli equipaggi di navi italiane — mercantili e militari — presenti in Eritrea al momento dell'occupazione inglese. Vi erano,

infatti, bloccati in Eritrea, una ventina di mercantili battenti bandiera italiana, in gran parte autoaffondatisi prima della vittoria britannica locale, in ottemperanza a un radiomessaggio di Supermarina dell'11 giugno 1940. Inoltre, i prigionieri imbarcati dal *Nova Scotia* potevano provenire dagli equipaggi di una trentina di unità della Regia Marina, che erano di stanza in porti eritrei fin dal tempo di pace (7 cacciatorpediniere, 2 torpediniere, 5 «MAS», 8 sommergibili, 7 navi ausiliarie, 1 nave coloniale), e che ebbero sorti diverse.

Per esempio, quattro sommergibili, l'*Archimede 2°* (classe «Brin», disl. imm. 1.266 t), il *Galileo Ferraris* (classe «Archimede 1°», disl. imm. 1.259 t), il *Guglielmotti* (come *Archimede 2°*) e il *Perla* (classe omonima, disl. imm. 855 t) riuscirono a lasciare l'Eritrea e a raggiungere la base di Betasom, a Bordeaux (Francia), facendo il periplo dell'Africa, ed essendo riforniti, quando occorreva, dalla nave corsara tedesca *Atlantis* o dalla petroliera *Northmark*. Un altro esempio è dato dal cacciatorpediniere *Francesco Nullo* (classe «Nazario Sauro», disl. p.c. 1.580 t) di stanza in Eritrea, ma il cui affondamento in Mar Rosso risaliva a due anni prima, cioè all'ottobre 1940 (il molto noto episodio delle MOVIM Costantino Borsini e Vincenzo Ciaravolo). Ma altre unità, come il cacciatorpediniere *Cesare Battisti* (dati uguali al *Nullo*) e la torpediniera *Vincenzo Giordano Orsini* (classe «Sirtori», disl. p.c. 865 t) si erano autoaffondati a Massaua i primi di aprile 1941 in previsione dell'arrivo delle truppe inglesi, poi avvenuto il 27 novembre successivo, e gli equipaggi erano poi stati, in parte, fatti prigionieri. Fu deciso dagli Inglesi di trasferire in Sud Africa questi prigionieri e internati civili, pur essendovi altri campi di prigionia in Eritrea, ma essi erano pochi e molto affol-

lati, per cui erano sorti notevoli problemi logistici per le autorità responsabili.

Il *Nova Scotia* lasciò Massaua, diretto a Durban (Sud Africa), il 14 novembre 1942, dopo avere sbarcato un migliaio di soldati americani e 60 infermiere provenienti dall'Egitto e destinati, appunto, in Eritrea. Erano presenti a bordo alla partenza — secondo una fonte molto attendibile — 1.055 persone, comprendenti l'equipaggio della nave, 769 prigionieri di guerra e internati civili italiani, poco più di un centinaio di militari sudafricani provenienti dall'Africa settentrionale, che si recavano in patria perché feriti a El Alamein, o in licenza natalizia. Si aggiungevano, inoltre, sei passeggeri civili, tra cui sono stati identificati solo una signora, Alda Lorenzino vedova Ignesti, italo-sudafricana, e sua figlia Valchiria Ignesti, di sette anni, che andavano in Sud Africa, loro luogo di nascita, per aspettare colà la fine della guerra, dato che la signora aveva una relazione, contrastata, con un ufficiale inglese, il capitano Robert Taylor, che assolveva compiti delicati all'Asmara. Infine, nel conteggio delle persone presenti a bordo vanno anche inclusi i cannonieri della *Royal Navy* che armavano le armi di cui il bastimento era dotato. Alcuni dei militari sudafricani predetti avevano, a bordo, il compito di sorvegliare i prigionieri di guerra e gli internati civili italiani, e lo assolvevano con precisione, ma anche con estrema facilità, nel senso che non avvenivano episodi di violenza, come era accaduto sul *Laconia*.

Il *Nova Scotia*, con il carico umano che abbiamo detto, dovette fare uno scalo imprevisto ad Aden il 18 novembre, per sbarcare il prigioniero Sergio Galliussi, affetto da appendicite. Proseguì, poi, nella sua rotta per Durban lungo le coste orientali africane. I prigionieri italiani — secondo il racconto di un giornalista sudafricano,

pubblicato in rete — cantavano di notte canzoni malinconiche, che infondevano tristezza e voglia di casa propria. La nave attraversò, quindi, il Canale di Mozambico e, superata Lourenço Marques (oggi Maputo), capitale del Mozambico, fece un incontro indesiderato.

L'affondamento e i soccorsi

La nave procedeva a *zig-zag*, era armata e aveva bandiera inglese; quindi poteva, secondo le convenzioni internazionali, essere attaccata da unità nemiche. Il 28 novembre 1942, venticinque giorni dopo la partenza da Suez, il *Nova Scotia* giunse in un punto (latitudine 28° 25' sud; longitudine 33° 10' est) a 30 miglia a sud di Lourenço Marques e a 150 miglia a nord-est di Durban. Mancava solo una mezza giornata all'arrivo a destinazione! Il mare era imbronciato, tanto che era impossibile avvistare un eventuale periscopio sulla superficie dell'acqua; alle 07.07 (ora dell'Europa Centrale, cioè ora italiana), il bastimento fu colpito da un siluro e, poi, da altri due lanciati, in successione, dall'«U-boot» tedesco *U-177* (classe «IXD2», displ.imm. 799 t, *Vds. Appendice*). Subito, si aprirono delle falle e scoppiò un incendio all'altezza della fiancata centrale. Il battello attaccante era comandato allora dal capitano di corvetta Robert Gysae, che stava compiendo una dislocazione iniziata a Kiel il 17 settembre 1942 e che si sarebbe conclusa a Bordeaux il 22 gennaio 1943, mentre l'«U-boot» aveva affondato circa 52.000 t di naviglio nemico. Dalla Germania erano stati inviati nell'Oceano Indiano sud-occidentale, nel settembre-ottobre 1942, quattro «U-boot» della classe «IXD2» (oltre all'*U-177*, gli *U-179*, *U-180*, *U-181*), che avevano grande autonomia e potevano trovare buone prede nell'a-

rea indicata. Infatti, se si esclude l'*U-179*, colato a picco l'8 ottobre al largo di Città del Capo da cariche di profondità lanciate dal cacciatorpediniere britannico *HMS Active* (non si salvò nessuno dell'equipaggio), gli altri tre si distinsero particolarmente. Già tra il 7 e l'11 ottobre, essi avevano affondato 14 navi nemiche per oltre 100.000 t, in un raggio di 30÷90 miglia da Durban. Il *Nova Scotia*, da parte sua, colpito a morte, esplose e scomparve fra le onde alle 07.26 del 28 novembre 1942.

Il comandante Gysae venne in superficie col suo sommergibile e gli toccò di assistere a uno spettacolo desolante. Tutt'intorno vi erano i segni dello sfacelo che era seguito: travi, cassette, arance, pane e altri oggetti tra i più impensati, oltre a corpi inanimati dai volti violacei. Completavano la scena, poi, quattro grandi zattere di salvataggio con sopra decine di persone e altre decine aggrappate ai bordi con le teste a pelo d'acqua. Centinaia di sopravvissuti galleggiavano nella intera zona del disastro con i loro giubbotti salvagente. Il mare era calmo, per fortuna, e le ore trascorsero tranquille fino al pomeriggio avanzato.

Alcuni prigionieri italiani, appena videro l'ufficiale tedesco, intonarono romanze di opere verdiane per far capire a Gysae che c'era anche, tra i naufraghi, personale alleato della Germania. Il Comandante del battello affondatore, sentendo parlare italiano, prese a bordo due naufraghi nostri connazionali, che avrebbe poi interrogato. Si chiamavano Gennaro Palomba e Filippo Matarrese (dai nomi, dovevano essere rispettivamente campano e pugliese), e restarono sull'*U-177* fino al gennaio 1943, cioè fino al termine della missione del battello, e furono sbarcati a Bordeaux. Ai restanti, Gysae assicurò che avrebbe subito inviato via radio un messaggio a Berlino, chiedendo urgenti soccorsi. «Mi dispiace...



Il capitano di corvetta tedesco Robert Gysae, comandante del smg, U 177.

mi dispiace tanto...abbiate coraggio!» disse in inglese, e scomparve nel ventre del sommergibile.

La notte tropicale scese molto rapidamente. Il mare si era increspato parecchio e, a mano a mano, era diventato alquanto mosso; in cielo si potevano ammirare stelle luccicanti, e una sottile falce lunare rendeva argentea l'acqua. Ma i soccorsi non arrivarono per tutta la notte e parte del giorno successivo, il 29 novembre, domenica. Solo alle 13 circa di quest'ultimo giorno, dopo circa 18 ore dall'affondamento, apparve la sagoma dell'Avviso portoghese *Alfonso de Albuquerque*, al comando del capitano di fregata José Augusto Guerreiro de Brito, arrivato da Lourenço Marques. Dönitz aveva ricevuto il messaggio di Gysae e si era dato da fare col suo Stato Maggiore. Aveva fatto sì che



L'Avviso portoghese ALFONSO DE ALBUQUERQUE intervenuto per salvare i naufraghi del Nova Scotia.

i suoi uffici si mettessero in contatto con Lisbona e aveva fatto chiedere a quel governo, neutrale, di inviare soccorsi sul luogo dell'affondamento, molto vicino al Mozambico, allora colonia portoghese.

L'*Albuquerque* operò fino al mattino del giorno dopo, lunedì 30 novembre, quando sembrò che non vi fosse più alcuno da salvare e fu deciso di sospendere le ricerche e rientrare a Lourenço Marques. Tutto il personale tratto in salvo venne sbarcato: gli Inglesi raggiunsero Durban in treno, mentre i Sudafricani, essendo belligeranti, vennero internati, ma poi, per magnanimità, fu consentito loro di evadere e raggiungere il loro Paese. Circa i prigionieri di guerra e gli internati civili italiani, quelli feriti o ammalati vennero ricoverati in ospedale e gli altri furono avviati in campi di concentramento in Mozambico, dove rimasero fino alla fine della seconda guerra mondiale, quando poterono rimpatriare.

Il bilancio degli italiani fu il seguente: 118

salvati, 651 deceduti. Per il rimanente personale, inglese e sudafricano, le cifre sono queste: 65 salvati, 221 deceduti. In totale: 183 salvati, 872 scomparsi in mare e deceduti.

Notizie aggiuntive e considerazioni

A Hillary, località a 10 km da Durban, esisteva fino al 2008 un cimitero di guerra italiano, nel quale trovavano sepoltura 35 prigionieri di guerra o internati civili italiani deceduti in prigionia prima che avesse termine la seconda guerra mondiale. Ma vi erano anche sepolte 120 salme di naufraghi del *Nova Scotia* trovate poco dopo l'affondamento su alcune spiagge nelle vicinanze del luogo del disastro. Si era ancora nel 1942 quando tali salme furono poste — a Hillary — in tre fosse comuni, ciascuna con sopra una croce. A distanza di quarant'anni, nel 1982, venne realizzata una tomba circolare con mezzi fi-

nanzieri provenienti da offerte di colleghi sopravvissuti e viventi in Mozambico. Sulla tomba campeggiava una colonna di marmo spezzata con un'adatta scritta in inglese. Tutte le salme sepolte a Hillary, in base a una decisione del dicembre 2007 di Onorcaduti (Commissariato delle Onoranze ai Caduti in Guerra, del Ministero della Difesa italiano), allo scopo di creare un unico sito di memoria, sono state trasferite, nel luglio-agosto del 2008, in un sacrario nel recinto della chiesetta della Madonna delle Grazie (costruita da prigionieri di guerra italiani durante la seconda guerra mondiale), a Pietermaritzburg, città capoluogo della provincia del KwaZulu-Natal, distante da Durban 78 km verso l'interno. Secondo un'ottima idea, e sempre a cura di Onorcaduti, in futuro nello spazio intorno alla chiesetta dovrebbe sorgere anche un piccolo museo della memoria, che accoglierà testimonianze, sia audiovisive che fotografiche, raccolte con il contributo dei militari superstiti.

La signora Alda Lorenzino vedova Ignesti, si salvò nel naufragio del *Nova Scotia* e, il 16 maggio 1944, si sposò a Nairobi con il maggiore dell'Esercito britannico Robert Taylor; acquisì, così, la nazionalità britannica. Sua figlia, la bambina Valchiria Ignesti, di sette anni, non fu più ritrovata e, pertanto, è da considerare fra le vittime. Di loro avevamo trattato in precedenza in questo articolo.

I naufraghi sulle grandi zattere in attesa dei soccorsi, trascorsero in tale situazione — come detto sopra — tutta la giornata del 28 novembre, la notte e parte del giorno seguente, 29. Ogni tanto furono assaliti da pescecani affamati e tentavano di allontanarli con travi di legno, ma questi, imperterriti, continuavano a girare intorno alla zattera e non smisero di farlo fino a salvataggio avvenuto. Da rabbrivire!

Ora una notizia elettrizzante che dimostra quanto il mondo sia piccolo, e perciò le oc-

casioni che si presentano sono tante e inaspettate. Una coppia italo-canadese, Giorgio e Lidia Zanetti, nell'estate del 2008, in vacanza sull'isola di Terranova (Newfoundland), in una pensione di Dunfield, villaggio sulla penisola di Bonavista, conobbe un anziano signore canadese ottantanovenne (classe 1919), di nome Thomas Goodyear, detto Tom, il quale raccontò che nel 1942 era stato imbarcato sul piroscampo *Nova Scotia*, e parlò dell'intera vicenda di quel bastimento, vicenda da cui si era salvato per miracolo. Ricordava, tra l'altro, le canzoni cantate dai prigionieri italiani, in particolare citava Funiculì Funiculà. L'indomani Tom aveva lasciato la pensione e il signor Zanetti non poté approfondire la questione. Quindi, messosi al computer, scoprì su Internet che in Italia, a Roma, vi era un signore, di nome Tullio Mascellari, che aveva scritto un libro sull'affondamento del bastimento di cui qui trattiamo. Si mise subito in contatto e ne nacque un'amicizia a distanza. Zanetti, poi, scrisse un articolo, sull'affondamento della nave inglese, per *L'Ora di Ottawa*, settimanale canadese in lingua italiana. Di Tullio Mascellari, del quale anche chi scrive è amico, accenniamo qui di seguito.

Come abbiamo già detto, di questo drammatico episodio della marineria in generale si è parlato molto poco, e perciò molti non lo conoscono. Tullio Mascellari, per ovviare a tale stato di cose, ha pubblicato nel 2008, dopo molte ed estenuanti ricerche e a sue spese, un libro di 200 pagine, il cui titolo è *28 novembre 1942 Una tragedia in mare – Il piroscampo inglese NOVA SCOTIA Inchiesta sull'affondamento*. L'Autore del libro è nato a Cheren (Eritrea) negli anni Trenta, ha vissuto l'infanzia e l'adolescenza all'Asmara, e quindi si sente molto coinvolto nell'intero avvenimento, perché il *Nova Scotia* partì da Massaua e i prigionieri e gli internati civili che trasportava erano prima, in maggioranza, di

BREVI NOTIZIE SULLE NAVI COINVOLTE E CARATTERISTICHE DELLE STESSE**Piroscafo britannico Nova Scotia**

Come già detto sopra, era una nave da carico e passeggeri. Fu costruita nei Cantieri Vickers Armstrong Ltd, che avevano allora la loro sede a Barrow-in-Furness, nell'Inghilterra nord-occidentale. Fu varata il 29 gennaio 1926 e completata poco dopo. Faceva parte della Compagnia di navigazione Johnson Warren Lines Ltd, di Liverpool, sussidiaria della Furness Lines Ltd. Fece il suo primo viaggio, nel maggio 1926, da Liverpool, attraversando l'Oceano Atlantico; a St. John (Newfoundland), Halifax e Boston. Prende il nome da una provincia del Canada, che è una penisola sita all'estremo sud-est del Paese (sull'Oceano Atlantico), ha come capoluogo Halifax, ha una superficie di oltre 55.000 kmq (il doppio della Sicilia) e solo 935.000 abitanti (la Sicilia ne ha oltre 5 milioni).

Nel gennaio 1941 fu requisita dal *Ministry of War Transport* e trasformata in trasporto truppe (incrociatore ausiliario). Fu assegnata al collegamento fra l'Egitto (Suez) e il Sud Africa (Durban). Prima del viaggio che le fu fatale nel 1942, aveva percorso tale itinerario almeno una dozzina di volte. I lavori di trasformazione in trasporto truppe compresero anche l'installazione di alcune armi, che non si sa quali fossero, ma si suppone siano quelle specificate in seguito

Queste le principali caratteristiche del bastimento:

– Stazza lorda (tsl)	6.796
– Lunghezza x Larghezza x Immersione (m)	123 x 17 x 6,5
– Alberi(n)	2
– Propulsione (tipo)	a vapore (caldaia e probabilmente macchina alternativa)
– Eliche (n.)	1
– Velocità (nodi)	14
– Armamento (supposto)	1-100/47, 5/12,7 (?)
– Cabine (originariamente)	105 (di cui 80 di terza classe)

Sommersibile tedesco U-177

Venne costruito nei Cantieri Deutsche Schiff und Maschinenbahn AG (AG Weser), di Brema. Varato il 1° ottobre 1941, fu completato nel marzo del 1942. Dopo un primo breve comando da parte del capitano di corvetta Wilhelm Schulze (dal 14 al 23 marzo 1942), fu affidato al comando del capitano di corvetta Robert Gysae, il quale compì due missioni con quel battello (dal 17 settembre 1942 partendo da Kiel al 22 gennaio 1943, approdando a Bordeaux e dal 1° aprile 1943 al 1° ottobre 1943 da Bordeaux a Bordeaux), affondando complessivamente circa 90.000 t di naviglio nemico nell'Indiano sud-occidentale.

Fu affondato il 6 febbraio 1944, sotto il comando del capitano di corvetta Heinz Buchholz, a ovest dell'isola di Ascensione (Oceano Atlantico, punto esatto: 10° 35' S; 23° 15' W) con cariche di profondità lanciate dal velivolo «Liberator» statunitense VB-107B-3. Vi furono 50 morti e 15 superstiti.

Di seguito le caratteristiche del battello:

– Dislocamento sup./imm. (t)	1.610/1.799
– Lunghezza x Larghezza x Immersione (m)	87,6 x 7,5 x 5,4
– Altezza (m)	10,2
– Propulsione	2 motori Diesel; 2 motori elettrici
– Potenza in superficie sui Diesel (HP)	4.400
– Potenza in immersione sugli elettrici (HP)	1.000
– Velocità sup./imm. (nodi)	20,8/6,9
– Autonomia sup./imm. (mg-nodi di vel.)	25.500 – 10/213 – 4
– Armamento	1-105/45; 4 TLS 533 mm a prora; 2 TLS 533 mm a poppa; 24 siluri
– Equipaggio (uomini)	55÷63

stanza in Eritrea. Per questo egli, che è dottore in teologia, periodicamente, fa celebrare Messe in loro suffragio. Per esempio, una Messa è stata celebrata in Roma, nella chiesa di Santa Caterina, in accordo con l'Ordinariato Militare, il sabato 28 novembre 2009, nel 67° anniversario della tragedia. Chi fosse in-

teressato ad approfondire e ad acquistare il libro (che contiene, naturalmente, molte notizie in più, e più particolareggiate, rispetto a questo lavoro), può rivolgersi all'Autore inviando una e-mail al seguente indirizzo: mascellari@yahoo.it. Pure il presente articolo, senza il libro di Mascellari, che è in testa alla

Bibliografia annessa, non poteva essere realizzato, anche se chi scrive ha utilizzato, ovviamente, anche altre fonti.

Il naufragio del *Nova Scotia* fu una delle più gravi sciagure avvenute in mare in tutti i tempi. Per l'epoca, le condizioni in cui avvenne e per il carico umano trasportato, è assimilabile a quella del *Laconia*, pur se quest'ultima provocò un numero di morti doppio.

I rapporti tra i prigionieri di guerra e gli internati civili italiani, da una parte, e i loro sorveglianti, dall'altra, erano buoni e non dettero luogo alle atrocità riscontrate nell'episodio del *Laconia*. Nonostante questo, le perdite degli italiani sul loro totale furono di 651 su 769 (85%), mentre nel caso del *Laconia* erano state di 1.300 su 1.800 (72%). L'affondamento del *Nova Scotia*, perciò, fu una vera tragedia, come indicato nel titolo di questo articolo. ■



La copertina del libro di Tullio Mascellari.

BIBLIOGRAFIA

Tullio Mascellari, *28 novembre 1942 Una tragedia in mare- Il piroscafo inglese NOVA SCOTIA Inchiesta sull'affondamento*, Bannò Edizioni, Frascati (RM), 2008, pp. 200, Euro 16,00.

Valeria Isacchini, *L'Onda gridava forte*, Mursia Editore, Milano, 2008, pp. 274, Euro 17,00.

Ufficio Storico della Marina Militare, *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale – Le operazioni in Africa Orientale*, Roma, 1976.

B.P. Boschesi, *Enciclopedia della Seconda Guerra Mondiale*, Arnoldo Mondadori Editore, Milano, 1983, pp. 576.

Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani, *La Piccola Treccani*, Roma 1995, 12 volumi + Volumi aggiornamento.

Dizionario Italiano Sabatini Coletti, Disc Compact, Giunti Editore, Firenze, 1997.

<http://www.fad.za/Resources/Nova/novascotia.htm>

http://www.lagazzettadelsudafrica.net/Articolo/2008/agosto/Art_130808_3.html

http://it.wikipedia.org/wiki/Gradii_militari_tedeschi

<http://www.cadutipolizia.it/articoli2007/prigionieri.htm>

<http://www.uboat.net/boats/u179.htm>

http://www.mclink.it/com/inform/art_03/o3n051a2.htm

<http://www.uboat.net/boats/u177.htm>

http://en.wikipedia.org/wiki/German_Type_IX_submarine

http://www.lagazzettadelsudafrica.net/Articoli/2009/novembre/Art_251109_2.html

http://www.aidmen.org/index.php?option=com_content&task=view&id=56&Itemid=41