

28 maggio 1943 – Naufragio nel Mar Jonio

Eravamo da oltre sei mesi attraccati nella Baia di Navarino, nella Grecia del sud, quando arrivò l'ordine a tutte le unità della Marina da guerra di rientrare nel porto di Brindisi.

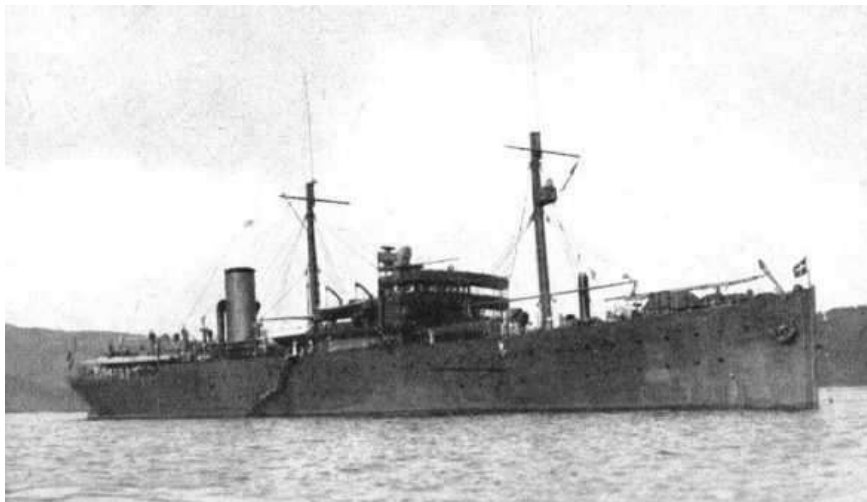


Figura 1: Regia Nave Officina "Quarnaro"

*Le unità erano:
Torpediniera "C. S.",
Nave Officina "Quarnaro"
e Dragamine "18".
La C.S. fu pronta in un'ora
e, essendo molto veloce
(trenta nodi), fece
convoglio a sé e la
vedemmo sparire
all'orizzonte.*

La nave officina invece

*ebbe l'incarico di scortare
il dragamine che era disarmato.*

In questi casi, in testa al convoglio va il natante meno veloce. Il dragamine non sviluppava più di dieci nodi e noi, che ne potevamo sviluppare quindici, ci accodammo ad esso. Più che un episodio di guerra era un funerale: avremmo impiegato almeno trenta ore e saremmo stati per tutto quel tempo esposti al pericolo dei sommergibili inglesi che vigilavano quella zona.

La navigazione ebbe inizio nel primo pomeriggio, col dragamine che eruttava fumo nero duecento metri davanti a noi.

Il mare era calmissimo e ci agevolava per eventuali avvistamenti di periscopi di sommergibili. Si prevedeva, quindi, una traversata lenta, ma tranquilla, invece, a un tratto, notammo un tramestio a bordo del dragamine, che, rallentata l'andatura, si lasciò scendere fino a trovarsi al nostro traverso sulla sinistra e il Comandante megafonò alla nostra plancia chiedendo se potevamo "prestargli" un sottufficiale di macchina, perché l'unico che avevano si era lussata una caviglia.

Il nostro ufficiale di guardia in plancia riferì al Comandante, il quale passò la richiesta al direttore di macchina. Si poteva: dei tre sottufficiali di macchina che facevano il turno otto-quattro (quattro tre di guardia e otto di riposo), uno sarebbe andato sul Dragamine e gli altri due avrebbero fatto il turno quattro-quattro.

La conclusione fu che mi ritrovai appeso alla gru di centro, che mi depositò sulla piccola poppa del dragamine, mentre il mio collega infortunato, con la stessa gru, veniva portato sulla Quarnaro per essere affidato alle cure del medico di bordo

In macchina trovai un giovane sottocapo preoccupato e stanco. Lo mandai a dormire e detti uno sguardo all'insieme: il locale Macchine era in comunicazione con il locale Caldaie, cosicché si poteva, stando in macchina, tenere d'occhio il livello dell'acqua

in caldaia, dove si davano il cambio due sottocapi fuochisti che dovevano essere pratici, perché navigavano su quel trabiccolo da due anni.



Figura 2: Dragamine della classe RD

Verso la mezzanotte tornò il sottocapo: aveva dormito e mi consigliò di fare altrettanto. Ero stanco e mi sdraiai in coperta fra i congegni per pescare le mine. Il Nostromo mi mandò un bicchiere di caffè: lo bevvi e mi addormentai, cullato da un mare veramente insolito per quella stagione. Cominciai a sognare: sognavo di sentire una cannonata e di essere in acqua. Ma non era un sogno: un brivido di freddo e dell'acqua salata in bocca mi riportarono alla realtà. Con due bracciate mi riportai in superficie, a tempo per vedere la punta del piccolo albero del dragamine scomparire sott'acqua. Avevamo incocciato in una mina vagante. Intorno a me altre teste si intravedevano nel buio. Nuotammo, per istinto, per allontanarci dal risucchio dell'affondamento e udimmo il boato subacqueo della caldaia che esplodeva.

L'acqua era fredda, bisognava muoversi, nuotare.

La nave officina Q. non poté fare nulla per noi naufraghi. Avrebbe dovuto accendere una qualche luce per recuperarci, ma sarebbe stato un suicidio collettivo, perché di notte i sommergibili navigano in superficie per ricaricare le batterie mettendo in moto i motori diesel: avrebbero visto la luce a miglia di distanza.

Buttarono in acqua qualche salvagente e qualche carabottino (traliccianti di legno incrociato che stanno attorno ai cannoni ad evitare che i serventi dei pezzi scivolino sulla coperta d'acciaio), radiotelegrafarono a Brindisi la nostra posizione e si allontanarono alla massima velocità.

Ero riuscito, con molta pazienza, a togliermi le scarpe che, piene d'acqua, mi appesantivano, ma il freddo cominciava a dare molto fastidio. Verso le quattro vedemmo baffi di schiuma bianca e capimmo che erano i M.A.S. che venivano a prenderci.



Figura 3: MAS Serie 500 (Motobarche Armate Società Veneziana Automobili Navali, alias: Motoscafo Armato Silurante o Motobarca Anti Sommersibile)

Memorie di un marinaio della Seconda Guerra Mondiale - Manfredi Patrignani

Fummo presi a bordo che eravamo quasi paralizzati e trovammo coperte e caffè bollente. Avevo la testa confusa, avevo sonno, ma tremavo come una foglia al vento e non mi riusciva di dormire. Quando i motori tacquero capii che eravamo giunti a Brindisi.

Nessuno di noi era ferito, ma la Croce Rossa ci aspettava.. Presero per prima me, perché non avevo le scarpe. Una doccia calda ci rimise a posto e alle dodici, a pranzo, ascoltai la nostra avventura come se fosse capitata ad altri. Una settimana dopo fui inviato in licenza premio.

Per quella mia vita attaccata a un filo, la Patria, riconoscente, mi ha aggiunto sulla pensione mille lire al giorno.

Nota:

Dal rapporto presentato al Comando Marina risultò che:

Un marinaio era deceduto al momento dello scoppio.

I superstiti erano rimasti in acqua per ore 3.42.

La temperatura dell'acqua al recupero dei naufraghi era di otto gradi centigradi.

L'equipaggio (sette uomini) era stato indennizzato con Lire 2.000 per la perdita del vestiario

I sottufficiali con Lire 3.000 per lo stesso motivo

A tutti andava un encomio.