

I relitti delle Dahlak

Vincenzo Meleca, agosto 2011

In alcuni precedenti articoli, abbiamo accennato al fatto che, anche in conseguenza degli eventi verificatisi durante la seconda guerra mondiale, l'arcipelago delle Dahlak, compresa l'area di Massaua, è un vero e proprio cimitero di navi: secondo taluni, sono quasi una settantina i relitti, anche se in questo conteggio sono stati fatti rientrare quelli di navi che in realtà sono state successivamente recuperate e demolite. Le cause di così tanti affondamenti in un'area tutto sommato abbastanza ristretta, sono riferibili, come dicevamo, alle vicende belliche di settant'anni or sono, a quelle, più recenti, della Guerra d'indipendenza eritrea (1961-1991) nonché, ovviamente, alla presenza di numerosi banchi corallini, spesso non segnalati dalle carte nautiche, presenti lungo la costa, attorno a molte isole oppure, celati in modo ancor più subdolo appena sotto il pelo dell'acqua, in alcune zone di mare apparentemente libero.

Nelle note che seguono, parleremo appunto di relitti, ma solo di relitti certi o tutt'al più probabili, trascurando tutte quelle informazioni concernenti navi mercantili ed unità militari, in particolare risalenti alla Seconda Guerra Mondiale, delle quali non si possa escludere con certezza il recupero, con successiva demolizione o riutilizzo. Con queste doverose precisazioni, seguiremo un certo qual ordine cronologico, al cui interno abbiamo dato precedenza al naviglio militare.

Relitti dell'antichità

Imbarcazione di epoca axumita

Nel 1995 Doi Malingri, che per un paio d'anni girò l'arcipelago delle Dahlak con il suo grande e possente catamarano *Incaurina Marianna*, contribuì ad un'importante scoperta archeologica.



Anfore del relitto axumita di Assarca (foto di R.K. Pedersen)

Alcuni snorkellisti suoi ospiti, infatti, segnalavano di aver osservato alcune anfore dall'aria piuttosto antica.

Fu però nel 1997 che si ebbe la conferma dell'importanza della scoperta.



Il gruppo principale delle anfore del relitto di Assarca (foto di R.K. Pedersen)

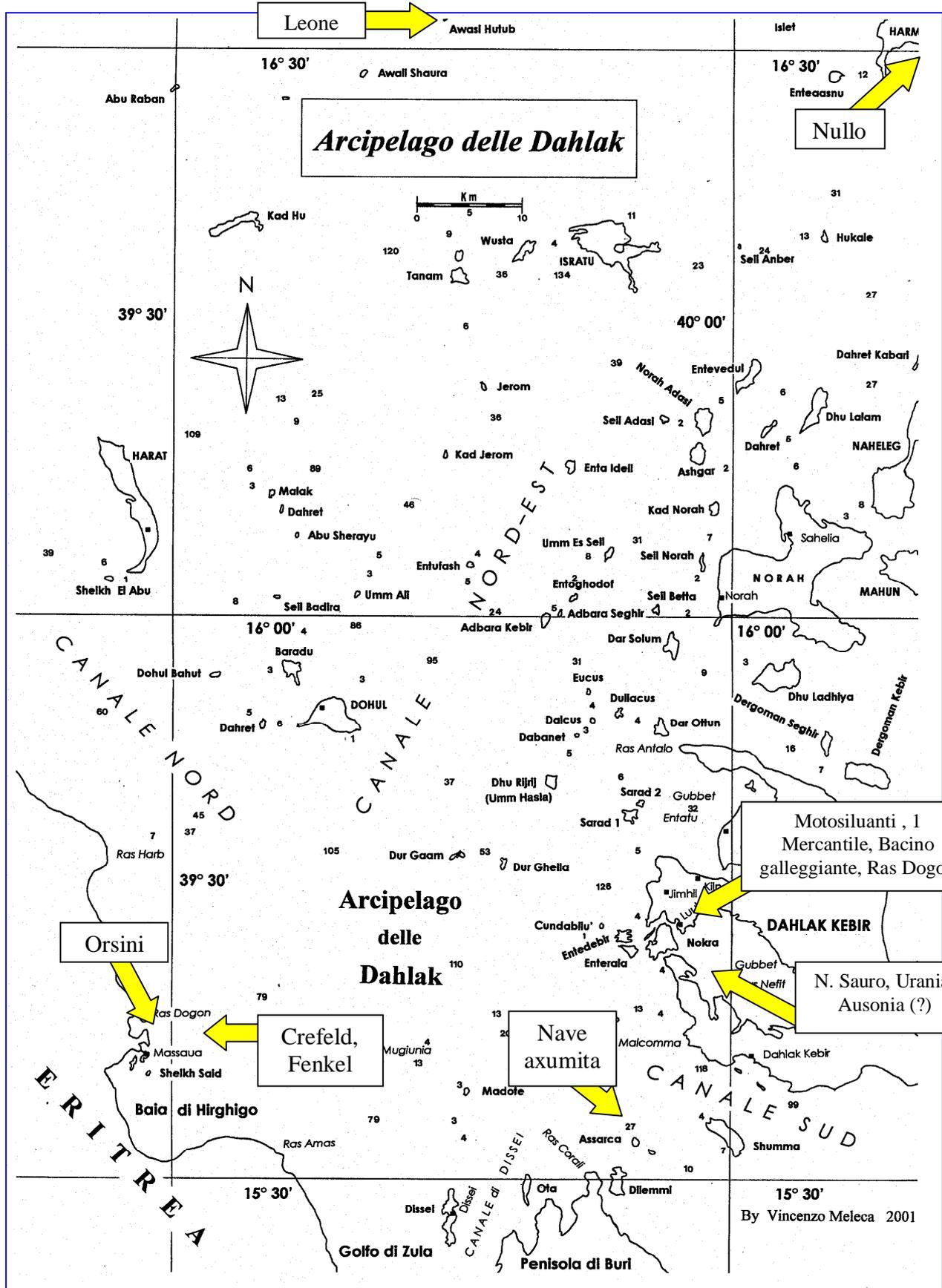
Quell'anno infatti, sulla scorta di quella segnalazione, Ralph K. Pedersen effettuò una serie di campagne di archeologia subacquea con le quali rinvenne nei pressi dell'isola di Assarca i resti di un relitto di epoca axumita e numerose anfore risalenti ad un'epoca compresa tra il IV ed il VII secolo d. C.

La spedizione ritenne trattarsi del carico di una nave diretta probabilmente ad Adulis, porto principale all'epoca del regno axumita, e naufragata miseramente sulla barriera corallina di Assarca.¹

Non è dato sapere se Pedersen rinvenne anche i resti dell'imbarcazione.

¹ Ralph K. Pedersen, Institute of Nautical Archeology "Black Assarca Island Shipwreck Project", 2002,

Le posizioni stimate dei relitti



I relitti risalenti alla Seconda Guerra Mondiale

Cacciatorpediniere Francesco Nullo

Il 21 ottobre 1940, dopo uno scontro con il cacciatorpediniere britannico *Kimberley*, affondava al largo dell'isola di Harmil il cacciatorpediniere *Francesco Nullo*.

Ne abbiamo descritto gli ultimi momenti di vita in un altro articolo²; qui ci limiteremo a ricordare che, dopo l'ultima bordata delle artiglierie del *Kimberley* e dopo la salva di siluri che gli diede il colpo di grazia, il *Nullo* affondò nei pressi dell'isola di Harmil.



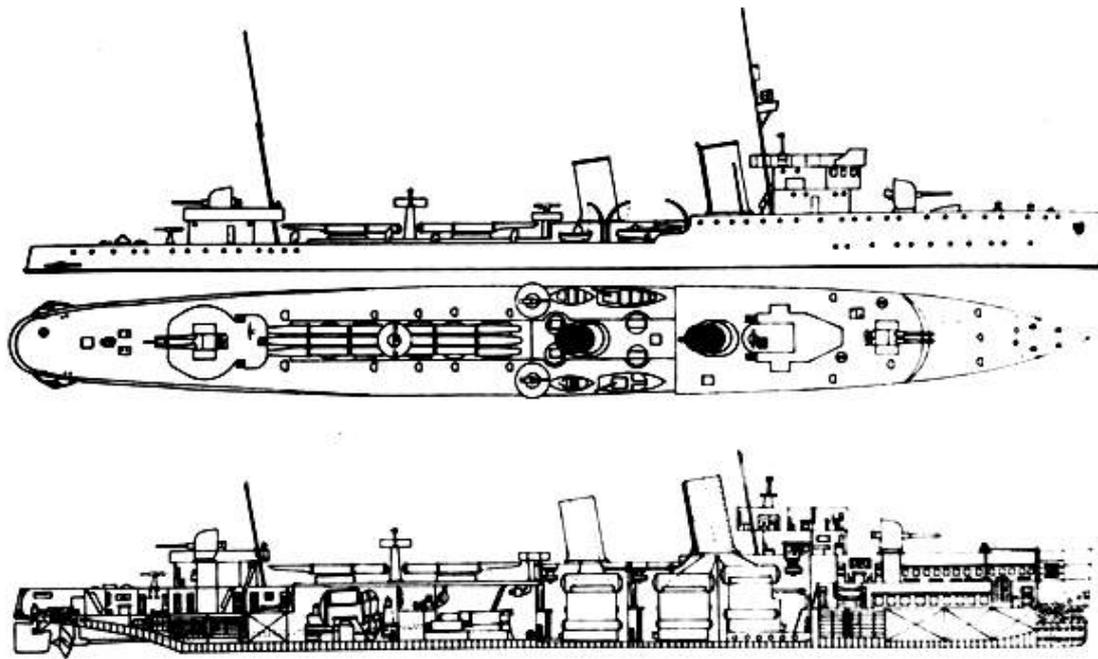
Il Nullo in navigazione (foto dell'USMM)

Il Comandante Borsini nelle ultime fasi del combattimento aveva chiaramente compreso che la sua unità era destinata a soccombere, per cui si era avvicinato all'isola di Harmil sia per consentire al proprio equipaggio di potersi salvare, sia per tentare di far pagare a caro prezzo all'unità nemica il suo successo, portandola a tiro della batteria costiera Giulietti, cosa che in effetti avvenne.

Il *Nullo* affondò attorno alle 06.25 di quel tragico 21 ottobre nelle immediate vicinanze dell'isolotto di Seil Harmil, quindi, probabilmente in un'area di fondali non troppo alti, tanto che appena cinque minuti prima il *Nullo* aveva strisciato leggermente con la chiglia su quello che probabilmente era un banco di sabbia corallina³.

² Cfr. "Tragedia alle Dahlak! L'affondamento del Francesco Nullo", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecatragedia.pdf>

³ Cfr. P.F. Lupinacci e A. Cocchia, "Le operazioni in Africa orientale", USMM, Roma 1961, che cita il rapporto (n. 808 SRP del 24 ottobre 1941) dell'ammiraglio Balsamo a Supermarina



Cacciatorpediniere Francesco Nullo

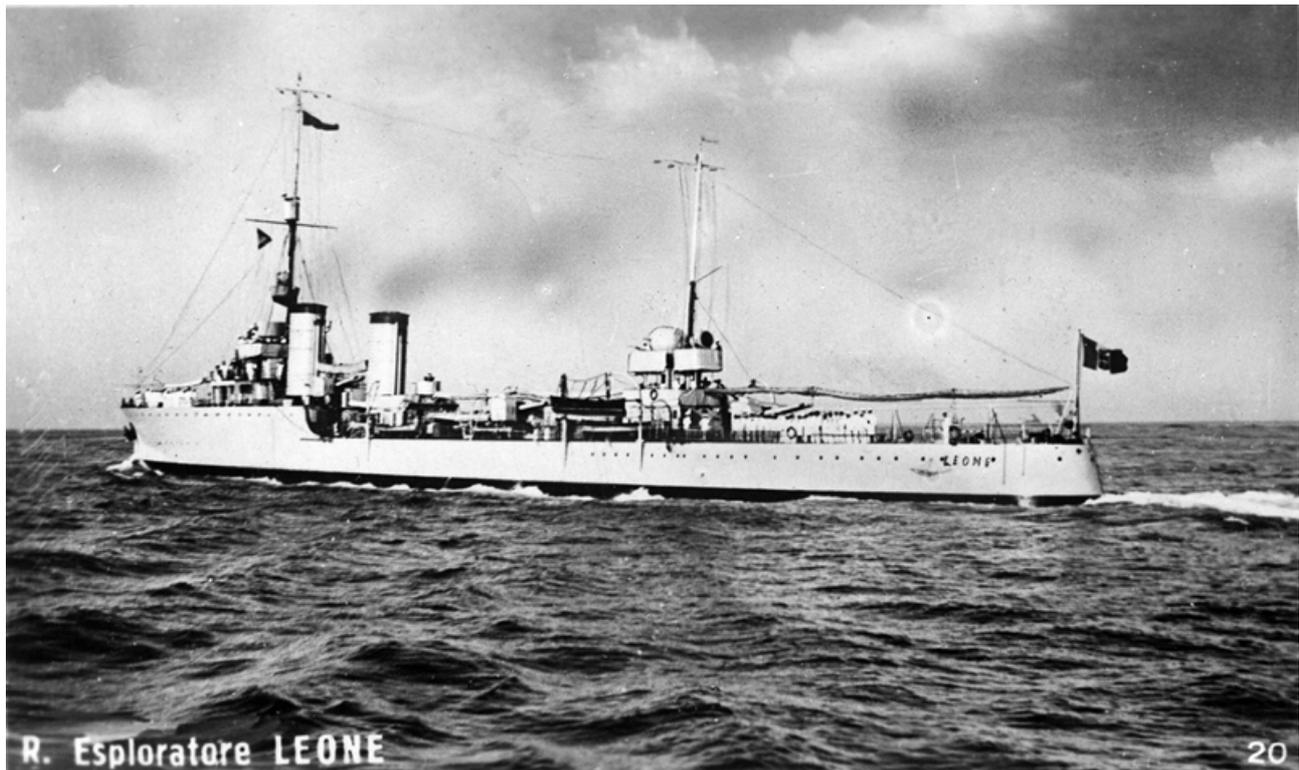
Cantiere	Quarnaro – Fiume, Impostazione: 1924 Varo: 1925 Completamento: 1926 Perdita: 1940
Dislocamento	Normale: 1.353 Tonn. Pieno carico: 1.580 Tonn.
Dimensioni	Lunghezza: 90,7 (f.t.) mt.; Larghezza: 9,2 mt.; Immersione: 3,7 mt.
Apparato motore	3 caldaie, 2 turbine, 2 eliche, Potenza: 38.000 HP
Velocità	35 nodi
Combustibile	365 tonn. di nafta
Autonomia	2.600 miglia a 14 nodi
Armamento	4 pezzi da 102/45 mm., 4 pezzi A.A. da 40/39 mm., 6 tubi lanciasiluri da 533 mm., 52 mine
Equipaggio	156 (145)
Note	<p>Apparteneva alla classe <i>Nazario Sauro</i>. Le unità di questa classe rappresentano un miglioramento della classe <i>Quintino Sella</i> pur non dimostrandosi di grande robustezza.</p> <p>Nel corso delle prove in mare il <i>Nullo</i> si rivelerà il più veloce della classe con 37.4 nodi e 45000 cavalli.</p> <p>Nel 1933 come altre unità della classe mutarono il profilo originario della plancia per l'installazione di una voluminosa centrale di tiro.</p> <p>Nel 1935, assieme alle altre unità della classe fu assegnato come "stazionario" al servizio coloniale in Mar Rosso. Per questo motivo, tutti e quattro i caccia vennero sottoposti ad importanti lavori per la climatizzazione dei locali interni. I lavori comportarono un progressivo appesantimento delle unità che videro ridotta la velocità massima a 31.7 nodi e l'autonomia alla velocità di crociera a 2000 miglia</p>

Il relitto dovrebbe trovarsi spezzato in due tronconi su un fondale di 60-80 metri a circa 5 miglia a S-E dal vecchio faro di Harmil, in posizione stimata 16°28'N-40°13'E. A quanto ci risulta non è mai stato esplorato.

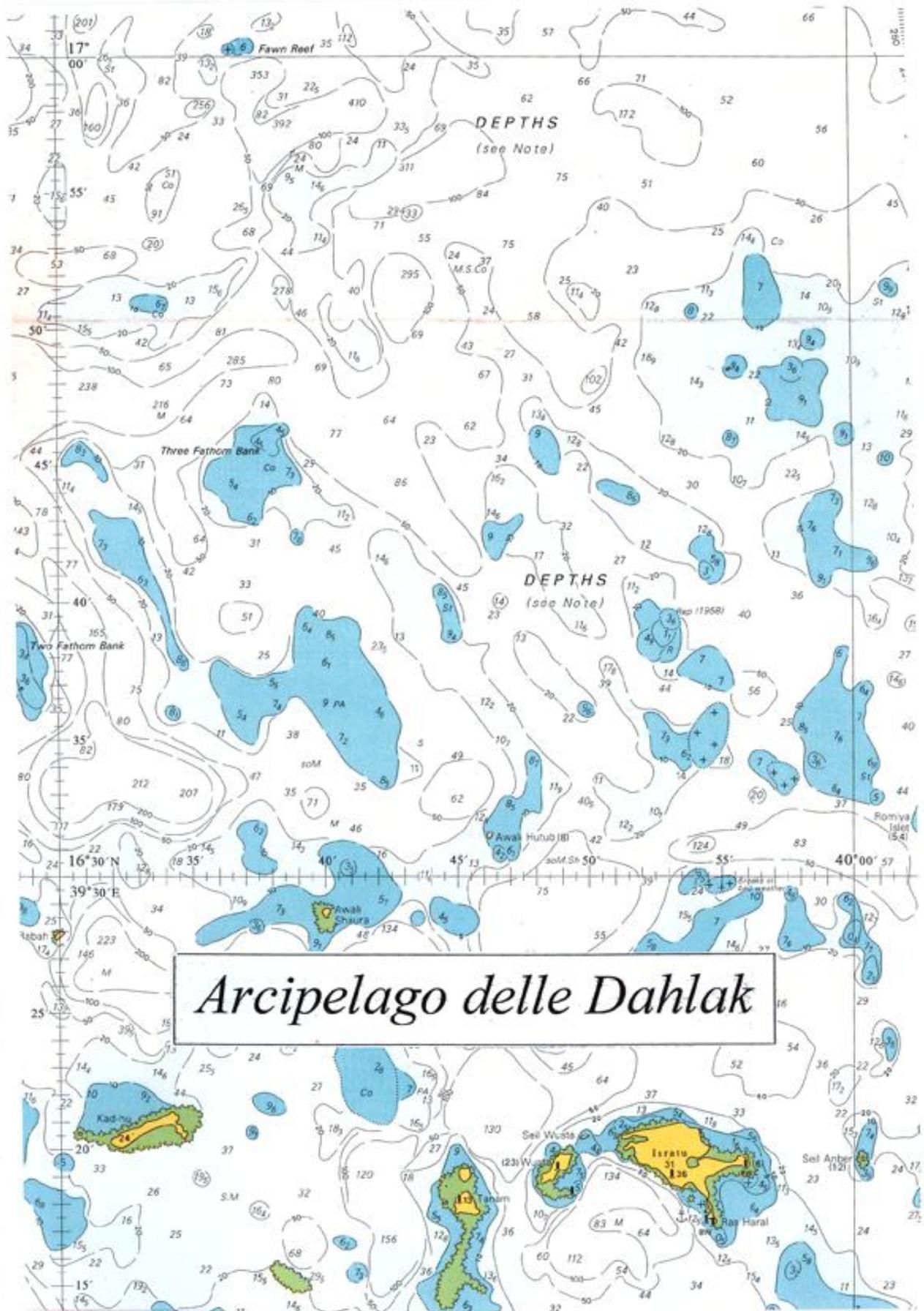
Attualmente l'isola di Harmil è interdetta al personale civile, in quanto vi è basata una piccola guarnigione militare dell'esercito eritreo.

Cacciatorpediniere Leone

Con l'avvicinarsi delle truppe inglesi, la caduta di Massaua era ormai diventata prossima. Il locale Comando della Regia Marina decise allora di tentare una sortita suicida contro Port Sudan e Suez. Furono formate due squadriglie: una, con i tre cacciatorpediniere classe "Sauro" (*Sauro*, *Manin* e *Battisti*), avrebbe dovuto attaccare Port Sudan, avendo un'autonomia più ridotta, mentre l'altra, con i tre cacciatorpediniere classe "Leone" (*Leone*, *Pantera* e *Tigre*), più potentemente armati e con maggiore autonomia, si sarebbe diretta a Suez.



<i>Cacciatorpediniere Leone</i>	
Cantiere	Ansaldo – Genova, Impostazione: 1921, Varo: 1923, Completamento: 1924 Perdita: 1941
Dislocamento	Normale: 1.773 Tonn.; Pieno carico: 2.203 Tonn.
Dimensioni	Lunghezza: 113,4 (f.t.) mt., Larghezza: 10,4 mt., Immersione: 3,6 mt.
Apparato motore	4 caldaie, 2 Turbine, 2 eliche, Potenza: 42.000 HP
Velocità	31,5 nodi
Combustibile	506 Tonn. di nafta
Autonomia	2.070 miglia a 15 nodi
Armamento	8 pezzi da 120/45, 7 pezzi da 76/40, 6 mitragliere, 6 tubi, lanciasiluri da 450 mm., mine, bombe antisom da getto
Equipaggio	204
Note	Costituiva una classe, di 5 unità, assieme alle unità gemelle <i>Pantera</i> , <i>Tigre</i> , <i>Leopardo</i> e <i>Lince</i> . Inizialmente classificato come esploratore, dal 1938 fu riclassificato cacciatorpediniere e i 6 tubi lanciasiluri da 450 mm. furono sostituiti con 4 tubi lanciasiluri da 533 mm.



Arcipelago delle Dahlak

Da: "North and North-east Approaches to Mits'iwa", Ammiragliato britannico

Nella notte tra il 31 marzo ed il 1° aprile 1941, dopo alcune ore di navigazione notturna, il Ct *Leone* urtò con la prora un banco madreporico non segnato sulle carte. Si aprì una grande falla nell'opera viva a prua ed il danno subito, già importante, fu ulteriormente aggravato da un incendio sviluppatosi proprio a prora.

Alle ore 05.00 del 1° aprile, l'unità fu considerata perduta, ma, essendo il suo affondamento troppo lento, dovette intervenire il Ct *Pantera* che, con alcuni colpi di cannone, finì l'unità gemella⁴.

Il relitto dovrebbe trovarsi circa 15 miglia a nord dell'isola Awali Hutub, una delle più settentrionali isole delle Dahlak, su un fondale non troppo alto, in considerazione del fatto che il *Leone* fu perduto a causa di incaglio, ma è possibile che le indicazioni disponibili non siano esatte.

Osservando infatti la carta dell'Ammiragliato britannico “North and North-east Approaches to Mits'iwa”, nella zona indicata dalle fonti ufficiali non si osserva alcuna formazione corallina, ma solo tre piccole zone di bassi fondali, dove però la profondità non è mai inferiore ai 9 metri. Per contro, ve ne sono due, più vaste, dove la profondità è rispettivamente di circa 3,4 metri (“Two Phatom Bank) e 4,5 (“Three Phatom Bank), ma in una zona più ad occidente rispetto ad Awali Hutub, dalla quale, inoltre, distano alcune miglia in più rispetto alle 15 sopra indicate.

E' interessante notare che la stessa carta riporta a nord di Awali Hutub, ma ad una distanza dall'isola almeno doppia di quella indicata, una formazione corallina isolata (“Fawn Reef”) ed in un tratto di mare di acque profonde, indicando anche la presenza di un relitto.

Torpediniera Vincenzo Giordano Orsini

L'unità dipendeva dal Comando Marina di Massaua (capitano di fregata De Fraia) insieme alla gemella *Acerbi* che, colpita il 6 agosto 1940 da bombe durante un attacco aereo su Massaua ed irrimediabilmente danneggiata, era stata disarmata.

Dopo nove mesi durante i quali fu impiegata soltanto per poche e brevi missioni costiere, l'*Orsini*, al comando del Tenente di Vascello Giulio Valente, ebbe tuttavia sorte meno triste di quella dei sei cacciatorpediniere che avevano tentato l'ultima disperata sortita verso Port Sudan e Suez: infatti, prima di essere affondata dal suo equipaggio, questa torpediniera concorse con i suoi cannoni all'estrema difesa di Massaua e riuscì ad infliggere gravi danni al nemico.

Il 7 e l'8 aprile 1941 la torpediniera, al sopraggiungere delle prime colonne blindate britanniche, aprì subito il fuoco contro-costa con i suoi pezzi da 102/45 e 40/39, rallentando la marcia delle truppe britanniche nei pressi di Embereni. Poi, esaurite tutte le munizioni, nella tarda mattinata dell'8 aprile il Comandante Valente ne decise l'autoaffondamento. Il capitano di corvetta Mario Pouchain⁵, di Marisupao, al ritorno della prigionia scrisse nella sua relazione resa a Taranto il 18 gennaio 1945: «*La*

⁴ L'episodio è narrato in “Il Leone non ha ruggito”, in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecaleone.pdf>

⁵ Già comandante del sommergibile *Perla*, la cui storia, davvero avventurosa, è raccontata da Giorgio Giorgerini, in “Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini ad oggi”, Mondadori, 2002, da Patrizio Rapalino e Giuseppe Schivardi in “Odissea di un sommergibilista”, Mursia, 2008 e da Fulvio Candia in “L'eroismo dei marinai italiani nella 2ª guerra mondiale”, Greco&Greco, 2011

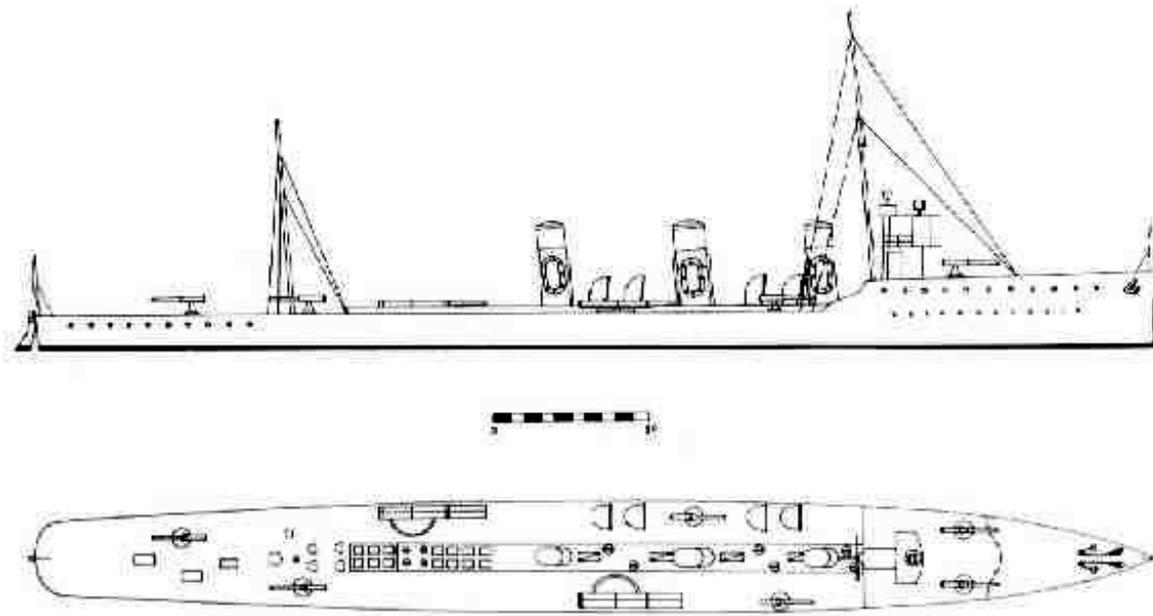
torpediniera Orsini fu fatta affondare aprendo i kingston e rompendo alcuni tubi di macchina. Fu escluso l'impiego di ordigni esplosivi data la vicinanza della nave ospedale Ramb IV e dell'ospedale a terra. La nave si immerse dapprima lentamente; sbandó poi alquanto sulla dritta quando entró acqua dagli hublots inferiori, quindi alzó la prora e si infiló con la poppa in circa 27 metri di fondo »⁶.



L'Orsini tra l'Abba (a destra) e l'Acerbi (a sinistra) nel Mar Piccolo di Taranto (foto dell'USMM)

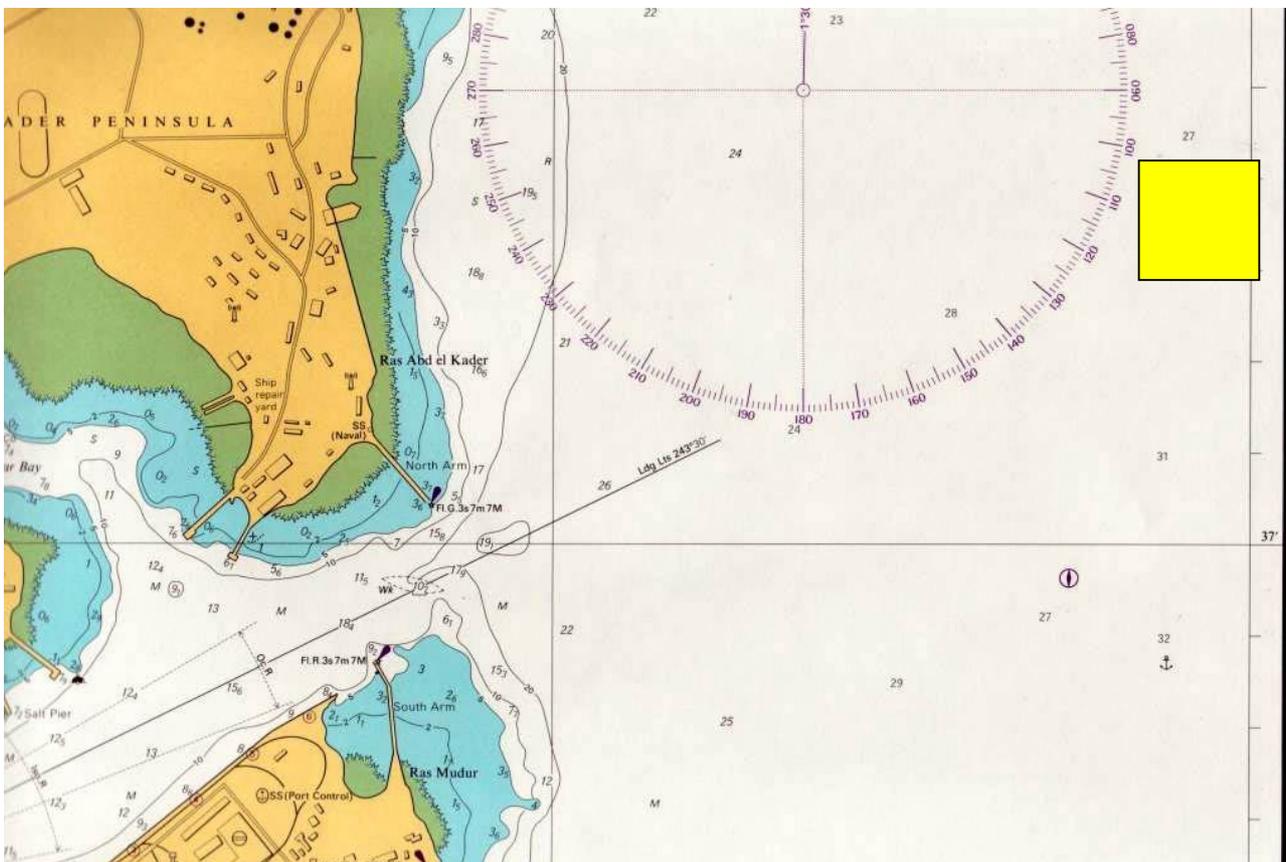
Torpediniera Vincenzo Giordano Orsini	
Cantiere	Odero – Sestri, Impostazione: 1916, Varo: 1917, Completamento: 1917 Perdita: 1941
Dislocamento	Normale: 845 Tonn. Pieno.carico: 865 (875) Tonn.
Dimensioni	Lunghezza: 73,5 (f.t.) mt., Larghezza: 7,3 mt. Immersione: 2,9 mt
Apparato motore	4 caldaie, 2 turbine, 2 eliche, Potenza: 16.000 HP
Velocità	30 nodi
Combustibile	160 tonn. di nafta
Autonomia	2.100 miglia a 14 nodi
Armamento	6 pezzi da 102/35 mm., 2 pezzi da 40/39 mm., 4 tubi lanciasiluri da 450 mm., 10 mine
Equipaggio	78
Note	Unità robusta di buone caratteristiche, apparteneva alla classe Giuseppe Sirtori, derivata dalla classe Rosolino Pilo Secondo alcune fonti, nel 1920 i cannoni vennero sostituiti con i più recenti 102/45. In servizio nel 1917 come cacciatorpediniere, dal 1929 fu classificata torpediniera

⁶ Cfr. Le operazioni in Africa orientale, cit., pag. 181



Torpediniera Vincenzo Giordano Orsini

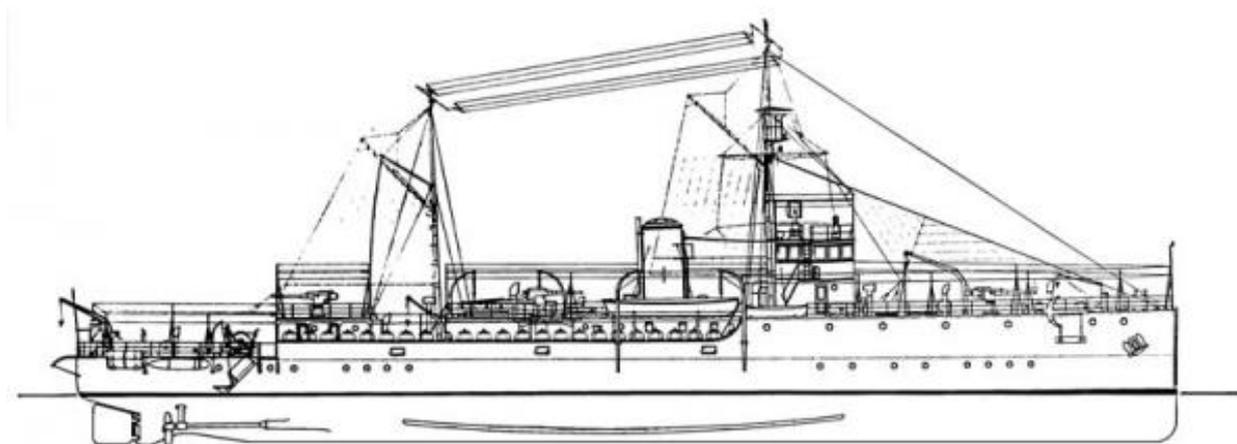
Al momento dell'affondamento l'unità si trovava su un fondale di una trentina metri, a circa mezzo miglio ad est della penisola di Abd el Kader, all'altezza del pontile del Comando Marina di Massaua. Non risulta che il relitto sia stato recuperato o demolito.



Evidenziata in giallo l'area in cui dovrebbe trovarsi il relitto dell'Orsini

Posamine Ostia

In servizio nel marzo 1927, fu impiegato nel 1933-34 anche come nave idrografica con nave *Magnaghi* con il rilevamento della Baia di Assab e della costa della Danalia e successivamente anche come nave coloniale e nave scuola.



(Da: <http://www.culturanauale.it>)

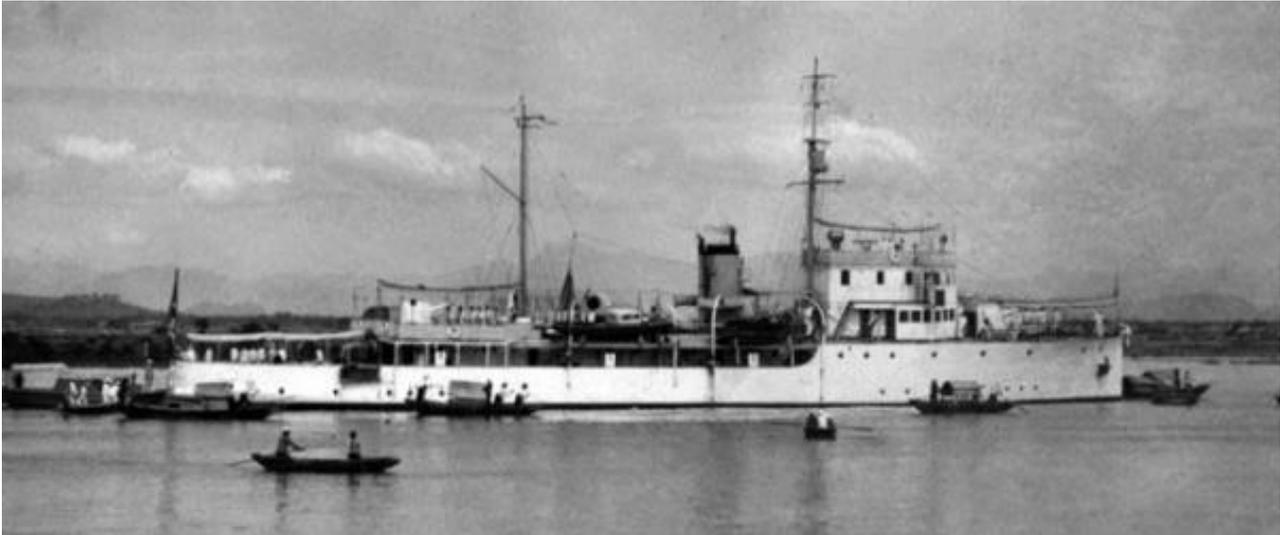
Posamine Ostia	
Cantiere	Stabilimento Tecnico Triestino di Monfalcone. Impostazione 23.5.1925, varo 3.12.1925, completamento 17. 11. 1926. Iscritto nel Naviglio Militare nel marzo 1927,
Dislocamento	708 t standard, 954 t a pieno carico (per altre fonti 1.040)
Dimensioni	Lungh. 62,50 f.t. (58,79), largh. 8,70 m, pescaggio 2,90 m
Apparato motore	2 caldaie, 2 eliche, 1.500 Hp
Velocità	15 nodi
Autonomia	4.000 miglia a 8 nodi
Armamento	2 pezzi da 102/35, 1 da 76/40, 2 da 40/56, 80 mine.
Equipaggio	71
Note	La classe di cui l'Ostia era l'unità capoclasse, era costituita dalle navi <i>Azio</i> , <i>Lepanto</i> , <i>Legnano</i> , <i>Dardanelli</i> , <i>Milazzo</i> . Tutte le unità erano inizialmente dotate di velatura ausiliaria. Classificato talora anche come dragamine.

Venne autoaffondato a Massaua l'8 aprile 1941 all'imboccatura del porto commerciale (secondo fonti britanniche, l'*Ostia* fu invece affondato da aerei della RAF, che ne causarono anche l'esplosione delle mine che aveva a bordo⁷).

Nel dicembre di quello stesso anno fu recuperato dalle Autorità britanniche ed affondato in acque profonde fuori Massaua in una zona di cui non si hanno notizie⁸.

⁷ Da: Salvage Man, Naval Institute Press, 1997

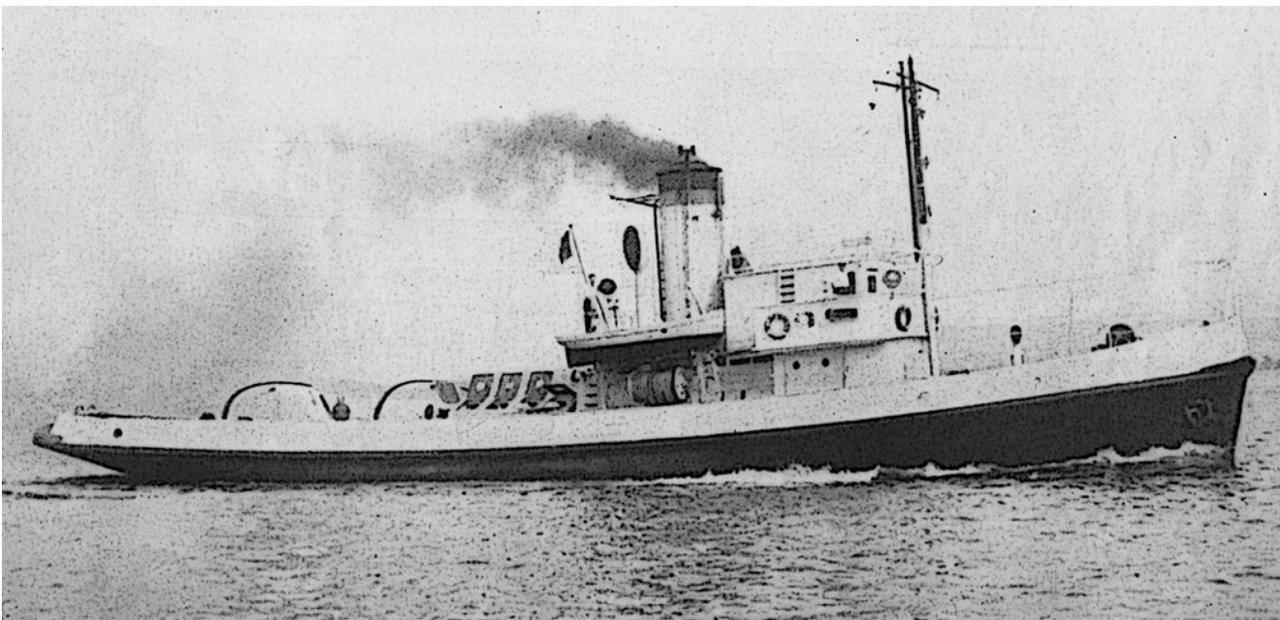
⁸ http://www.archeologiaindustriale.it/sez_produzione_it.php?form_search_special_command=clear&content_type=nave&goto_id=415



Il posamine Ostia alla fonda (<http://www.culturanauale.it>)

Rimorchiatore Ausonia

Nel Gubbet Mus Nefit, il grande golfo all'interno dell'isola di Dahlak Kebir, il cui accesso è parzialmente chiuso dall'isola di Nokra, si autoaffondarono, come abbiamo accennato in altro articolo⁹ (in cui abbiamo anche riportato le notizie e le caratteristiche essenziali di queste unità), il rimorchiatore d'alto mare *Ausonia*¹⁰ ed i rimorchiatori d'uso locale *Malamocco*, *Oneglia*, *Panaria*, *Pirano* e *Porto Venere*. Alcune fonti danno per autoaffondati nelle acque interne tra le isole di Nokra e di Dahlak Kebir anche altri rimorchiatori di uso locale e cioè *Formia*, *San Paolo* e *San Giorgio*.



L'*Ausonia* (da: www.betasom.it)

⁹ "La Scapa Flow del Mar Rosso", di prossima pubblicazione sul sito www.ilcornodafrica.it

¹⁰ Costruito nel 1926 dai Cantieri Calcagno di Arenzano, dislocamento 360 tonnellate, stazza lorda 108. - Velocità: 10 nodi - Equipaggio: ? - Armamento: ? - Storia: in servizio nel 1920; autoaffondato all'ancoraggio presso l'isola di Nokra in Mar Rosso nell'aprile 1941 (forse il 15, per <http://www.betasom.it/forum/lofiversion/index.php?t28350-100.html>).

Ed è probabilmente proprio dell'*Ausonia* il relitto, spezzato in tre tronconi, che giace su un fondale di 15-20 metri in una stretta insenatura del Gubbet Mus Nefit.

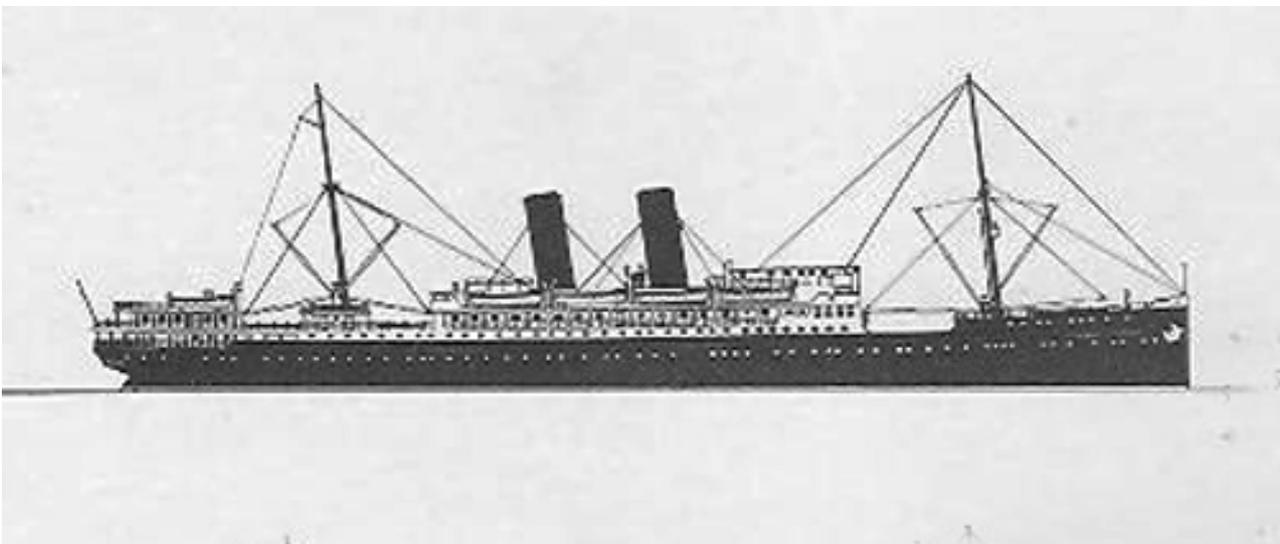
Facilmente osservabile anche dagli snorkellisti, almeno da quelli che hanno avuto informazioni sul luogo esatto dove giace il relitto, nel troncone più grande, quello dove si trovava la sala macchine con la sua grande caldaia, ospita, tra gli altri, una numerosissima colonia di grossi saraghi tropicali.

Il 10 giugno del 1940, alla dichiarazione di guerra, numerose navi mercantili italiane e tedesche si trovavano nei porti dell'Africa Orientale Italiana ed in particolare nel porto di Massaua oppure agli ancoraggi del Gubbet Mus Nefit, il grande golfo interno di Dahlak Kebir. Ne abbiamo raccontato la sorte nel nostro articolo "La Scapa Flow del Mar Rosso", pubblicato su questo stesso sito.

Qui descriveremo i relitti delle navi mercantili certamente od assai probabilmente tuttora esistenti..

Piroscafo Urania

Costruito nei Cantieri San Rocco di Trieste, per conto del Lloyd austriaco, varato nel settembre 1916 con il nome di *Hungaria*, completato nel 1919, rimase in arsenale sino alla fine della Prima guerra mondiale. In origine il battello disponeva di due fumaioli di cui uno solo funzionante mentre l'altro aveva unicamente una funzione estetica e venne eliminato nel 1922. La sistemazione interna prevedeva 133 posti in prima classe e 46 in seconda.



La sagoma originaria dell'Hungaria (da <http://opilotopraticododouroeixoes.blogspot.com>)

Ceduto nel 1923 alla Marittima Italiana di Genova, venne ribattezzato con il nome di *Genova* ed utilizzato sulle rotte orientali verso Bombay. L'anno successivo passò alla Soc. Marittima Italiana, Trieste ed infine, nel 1932, al Lloyd Triestino.

Ribattezzato nel 1933 *Urania*, venne completamente rimodernato con 60 posti di prima classe, 139 in seconda e 200.

Negli anni della guerra d’Africa l’*Urania* svolse funzione di trasporto truppe per l’Africa Orientale Italiana¹¹ venendo successivamente impiegato fino ai primi mesi del 1940 in servizio di linea sulle rotte del Mar Rosso e dell’Oceano Indiano, con destinazione l’Estremo Oriente e l’Australia, dove, in uno dei suoi ultimi viaggi, portò 900 ebrei in fuga dall’Italia¹².



L’HUNGARIA, in una foto scattata a Melbourne, probabilmente già sotto bandiera italiana (1919-'20): notare che è presente il 2° fumaiolo. Nel '23 la nave viene ribattezzata GENOVA e nel '33 URANIA
(da <http://www.naviearmatori.net>)

Piroscafo <i>Urania</i>	
Cantiere	San Rocco di Muggia. Impostata 3 luglio 1913, varo 11 marzo 1914, consegna 30 settembre 1916
Armatore	Lloyd Austriaco (1916), Marittima Italiana (1923), Lloyd Triestino (1932)
Dislocamento	7099 ton (per altre fonti 7077)
Dimensioni	Lunghezza 125 (121,3)m, larghezza 16 (15,6) m, immersione 7 m
Apparato motore	2 macchine alternative a triplice espansione, alimentate da 5 caldaie a combustione liquida, 4600 cavalli, 2 eliche
Velocità	14 nodi
Sistemazioni passeggeri	All’origine, 133 posti in prima classe e 46 in seconda. Nel 1932, 60 posti di prima classe, 139 in seconda e 200 in terza classe,

¹¹ Viaggiò in quel periodo sull’*Urania* anche il Principe De Curtis, in arte Totò, per portare in Abissinia la sua compagnia di varietà. Si veda <http://www.antoniodecurtis.com/giornaleluce1.htm>

¹² http://www.naa.gov.au/naaresources/publications/research_guides/guides/immig/chapter09.htm

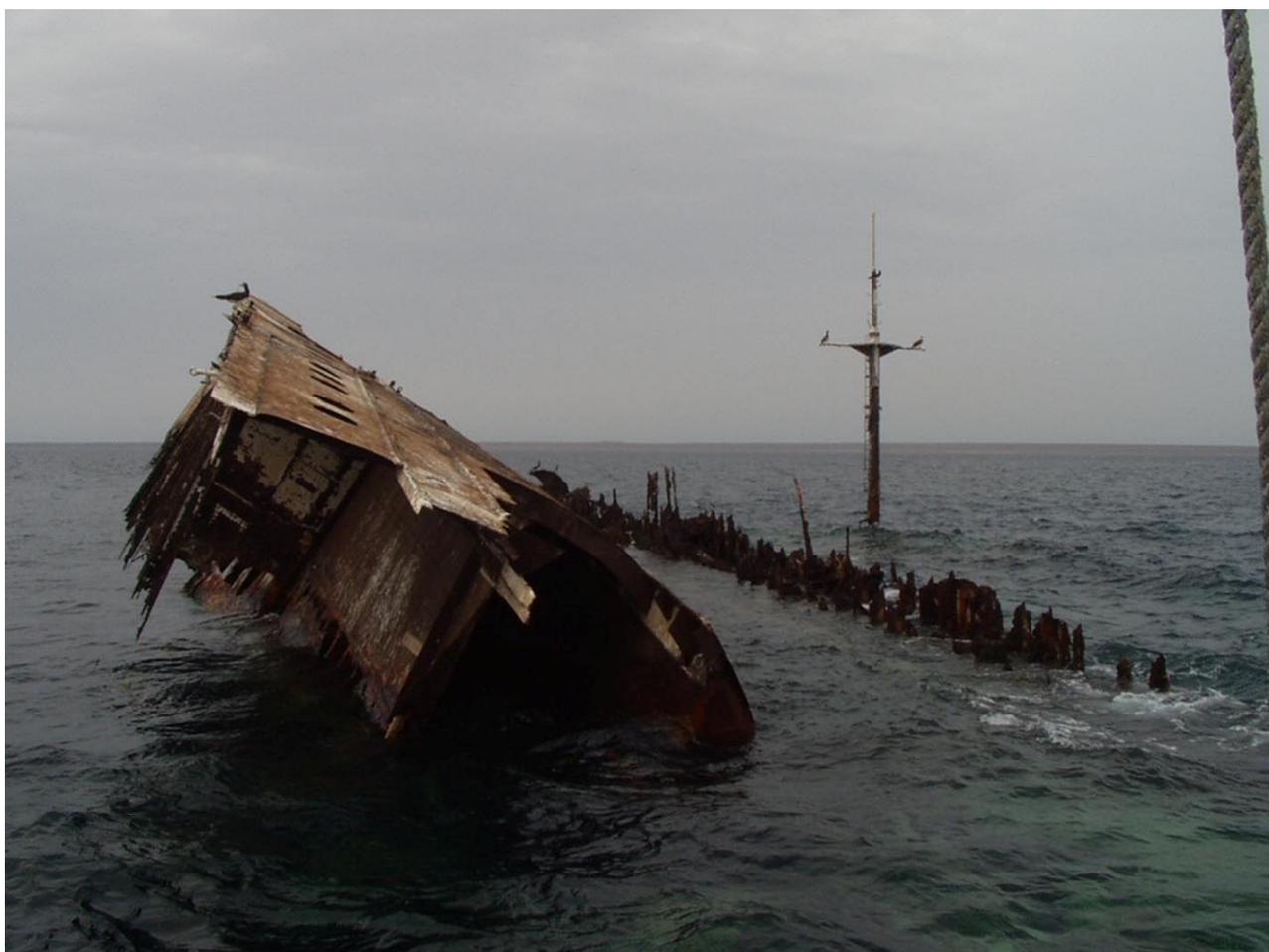


L'Urania alla fine degli anni '30 (Foto per cortesia di Mauro Rolando)



*L'Urania a Porto Said il 2 aprile '40; sta trasferendosi in A.O.I. da dove non farà più ritorno
(da: <http://www.naviearmatori.net>)*

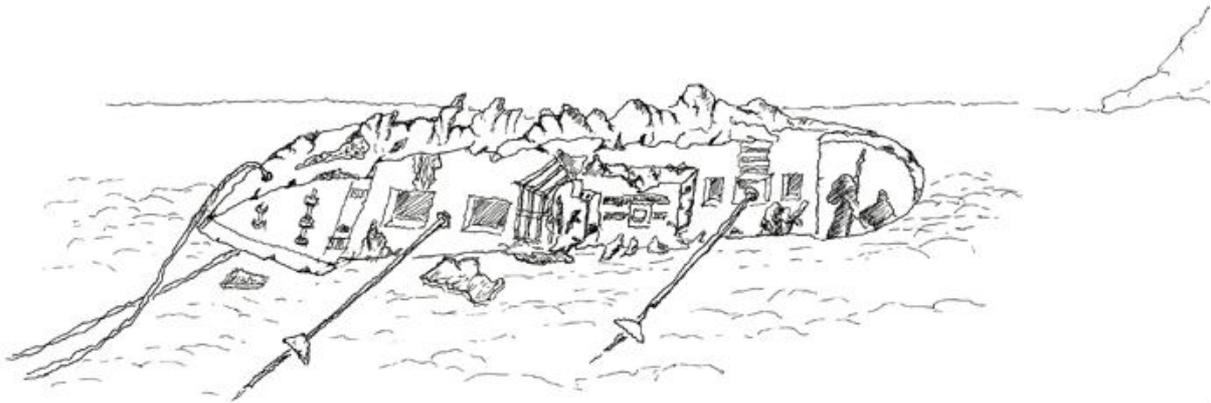
L'*Urania*, come tante altre navi italiane rimaste bloccate in Mar Rosso, il 10 giugno 1940, allo scoppio delle ostilità, quando l'Eritrea stava per cadere in mano inglesi, si rifugiò nel mare interno della Grande Dahlak, dove si autoaffondò il 3 aprile 1941. Il relitto giace semisommerso sulla fiancata sinistra su un fondale di 20-25 metri ed ospita sulle sovrastrutture che ancora emergono dall'acqua colonie di gabbiani e, all'interno del suo scafo, almeno un paio di grosse e curiose cernie giganti. Fino al 2006 era visitabile anche da parte degli snorkellisti che potevano osservare senza difficoltà molti particolari dello scafo, in particolare la piscina, piastrellata da migliaia di tessere di ceramica azzurra e, sulla fiancata destra, un paio di grandi ed irregolari squarci nelle lamiere, probabile effetto delle esplosioni delle cariche che ne causarono l'affondamento.



Il relitto dell'Urania. Accanto, sulla destra, l'albero dell'altro relitto, non identificato (foto dell'Autore)

Accanto all'*Urania* vi è anche il relitto, appoggiato per chiglia sul fondale, di un mercantile non identificato di nazionalità sconosciuta. La loro posizione è 15°39'35"N-40°00'23"E

Rinviando al termine di queste note alcune informazioni generali, riguardanti anche le esplorazioni dei relitti, per i subacquei l'immersione viene indicata come ricreativa, con un grado di difficoltà minima all'esterno del relitto, media all'interno. Sconsigliate le immersioni notturne.



*Un disegno del relitto dell'Urania come si trova oggi nel Gubbet Mus Nefit
(da "La Compagnia del Mar Rosso - <http://www.mar-rosso.it>)*

Piano di immersione

Lo scafo si trova oggi riverso sul fianco sinistro ed emerge dalla superficie con parte della fiancata destra e metà della chiglia. Le lamiere arrugginite emerse dell'Urania hanno oggi assunto un colore pastoso e caldo, tipico delle vecchie strutture in ferro, lo stesso che si trova sulle bitte e sugli anelli d'ormeggio delle vecchie strutture dei moli. Sulle lamiere emerse nidificano vari tipi di uccelli e vi si posano abitualmente aironi, martin pescatori, sule, sterne e gabbiani. La maggior parte delle sue strutture hanno ormai ceduto in diversi punti tra cui la poppa che oggi è per buona parte appoggiata sul fondo in compagnia della battaglia. Il timone con tanto di femminelle e agugliotti è ancora al suo posto così come le possenti assi delle eliche che spuntano come moncherini ormai privi delle grandi eliche. Nella sala macchine sono presenti i grossi motori, le caldaie, enormi bielle e gli assi delle eliche impreziositi dai suggestivi giochi di luce che si creano in mezzo ai grovigli di acciaio. A prora del castello di poppa si trova l'albero di mezzana appoggiato sul fondo e relativamente ben conservato fino alle crocette. Ai suoi piedi, in coperta, al posto di uno dei boccaporti delle stive sottostanti, vi è la piccola piscina di bordo impreziosita da minuscole piastrelle ricavata al posto del boccaporto per offrire maggiore confort ai passeggeri. In questa zona si trovano ancora alcuni bagni in uno dei quali troneggia una bella vasca in discreto stato di conservazione. Si arriva alla zona centrale, spoglia e ridotta a un ammasso di lamiere dove con pazienza si individuano alcuni resti delle strutture di bordo. Davanti al cassero la profondità aumenta passando dai -10 metri della poppa ai -20 metri, inevitabilmente anche il colore dell'acqua già torbida, tende sempre più al verde scuro. Altre stive e poi l'albero di trinchetta che si protende parallelo al fondo con la coffa tutta concrezionata. Siamo ormai a prua che si presenta integra e rivestita di gorgonie a frusta. Le catene delle ancore si estendono lungo il fondale per molti metri intrecciandosi tra di loro in alcuni punti. Quella di destra è la più interessante dato che termina con l'ancora piantata sul fondo ricoperta di crinoidi multicolori. La murata opposta del relitto è meno interessante essendo una successione di lamiere piatte. Biologicamente riserva però non poche sorprese, avendo ormai una fitta copertura di incrostazioni e concrezioni. Qui si trova una falla di circa due metri per due con le lamiere rivolte verso l'esterno, che potrebbero corrispondere a uno squarcio provocato con l'esplosivo per far affondare più velocemente la nave. (Da: *Il Gazzettino del Mar Rosso – Navi sommerse* – Aprile 2009 in http://www.mar-rosso.it/pagina_0_517.html)

Nave mercantile non identificata

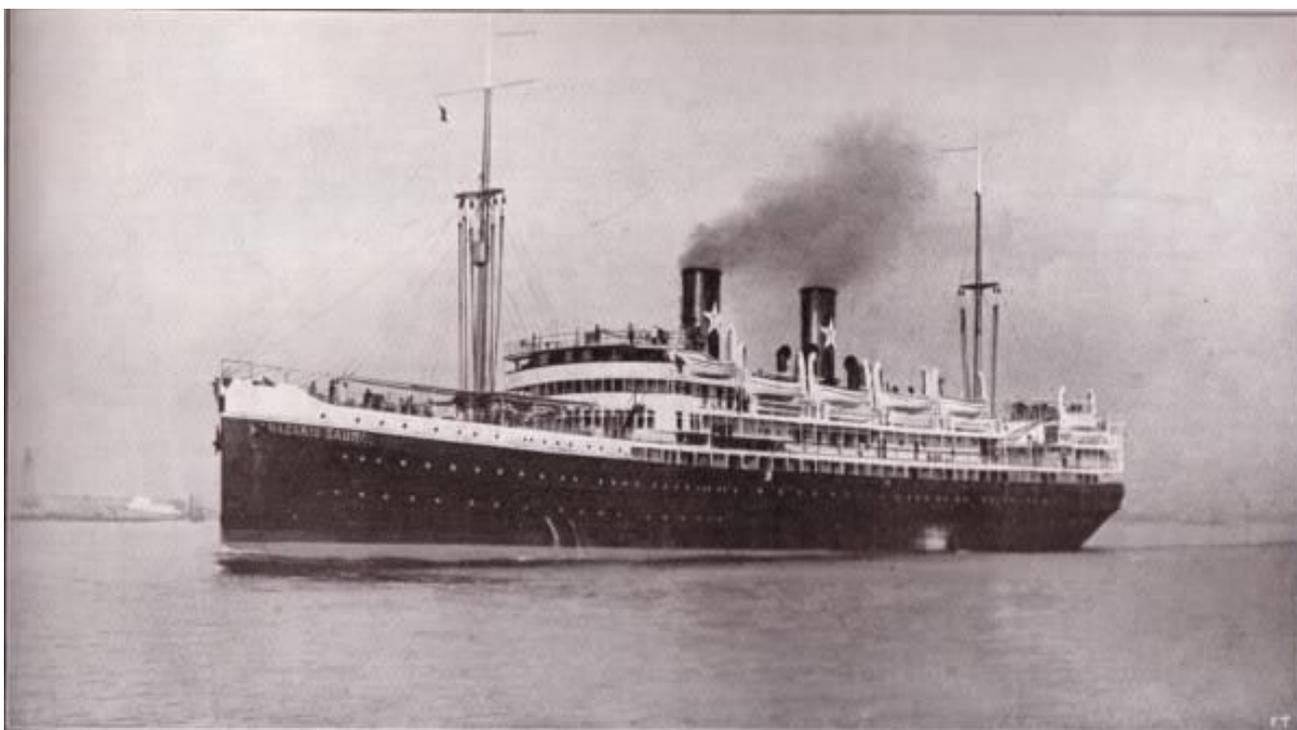
Giace accanto all'Urania, appoggiata per chiglia, su un fondale di 20-25 metri¹³. Il relitto è facilmente visibile per l'albero che fuoriesce dall'acqua per molti metri. Apprezzabile anche dagli snorkellisti perché parte del ponte di comando ed altre sovrastrutture sono tra i 3 ed i 6 metri di profondità.

Posizione 15°39'35"N-40°00'23"E;

Piroscafo Nazario Sauro

Sempre nel Gubbet, nei pressi di una sorta di fiordo e su un fondale di una quarantina di metri, appoggiato per chiglia c'è il *Nazario Sauro*¹⁴, un'altra nave passeggeri che, come l'*Urania*, negli anni '30 collegava l'Italia alle sue colonie africane ed ai Paesi dell'Oceano indiano, dell'Estremo Oriente ed all'Australia.

Fino agli anni '70 fuoriusciva dall'acqua la sommità dell'albero, attualmente non più visibile. Oggetto di molte esplorazioni subacquee, il *Nazario Sauro* fu definito, da Jacques-Yves Cousteau, il relitto "dai bianchi capelli", per via di una serie di alghe filiformi biancastre che ne ricoprono verticalmente lo scafo.



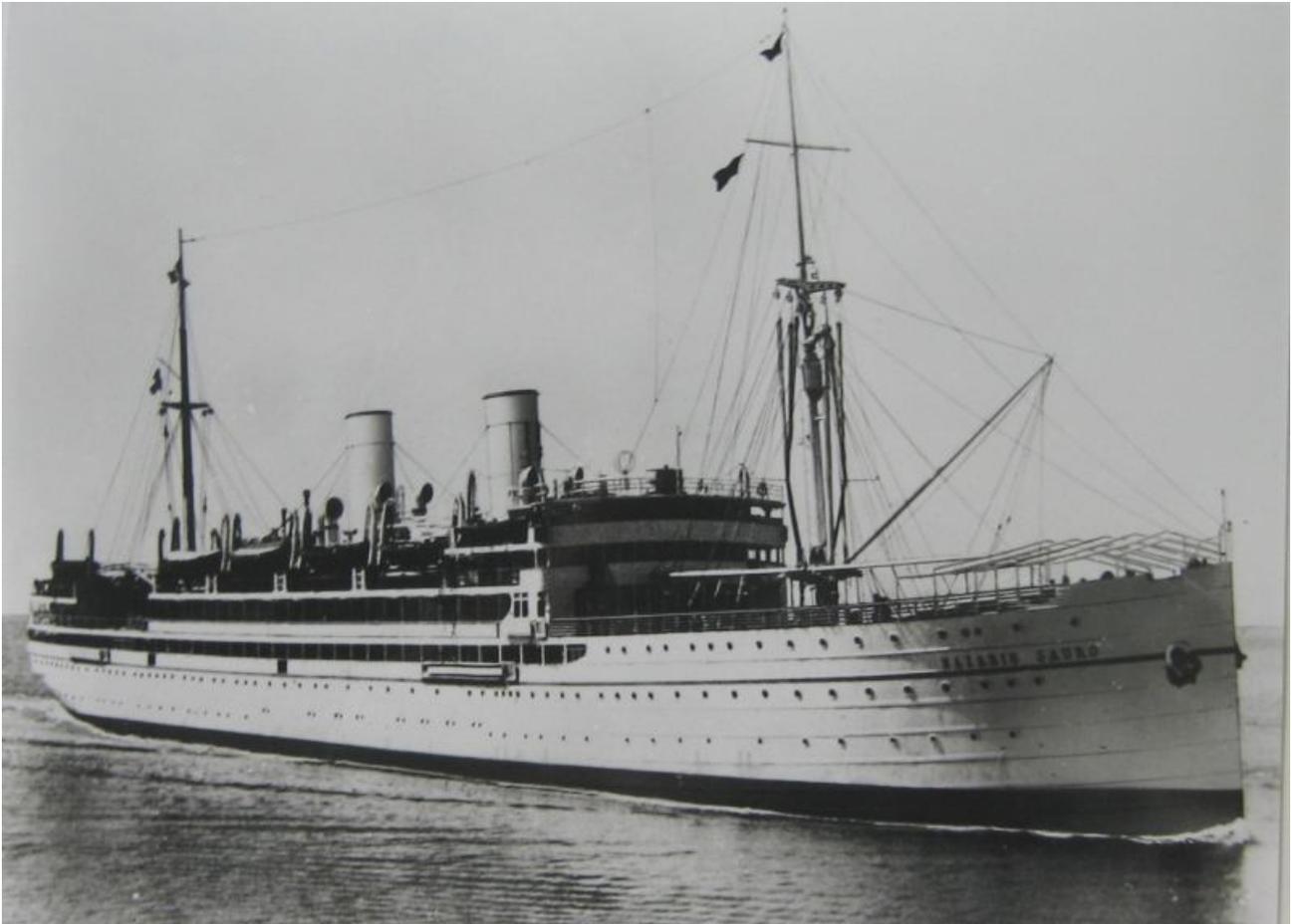
Il Nazario Sauro in navigazione nella prima metà degli Anni '30

Il *Nazario Sauro* era stato originariamente allestito come piroscafo da carico ma subito trasformato in nave trasporto passeggeri ed emigranti per conto della società armatrice Transatlantica Italiana. 80 posti erano stati destinati alla prima classe in

¹³ Vi è chi ha avanzato l'ipotesi si trattasse di un traghetto merci, incautamente avvicinosi al relitto. Ci pare un'ipotesi alquanto azzardata per il fatto che non risulta all'interno del Gubbet Mus Nefit dell'isola Dahlak Kebir, vi fossero fino alla fine del secolo scorso centri abitati o siti industriali da collegare con questo tipo di imbarcazioni. Cfr. <http://www.touregypt.net/vdc/urania.htm>

¹⁴ Da non confondere l'omonimo e coevo piroscafo che, costruito a Trieste nel 1898 col nome di *San Giusto*, poi venduto dalla Società di navigazione Capodistriana e quindi dalla stessa riacquistato nel 1902, veniva ribattezzato nel 1921 *Nazario Sauro*. Nel 1940 entrava nei ranghi della Regia Marina, nel settembre del 1943 veniva catturato dai Tedeschi per finire affondato da attacco aereo nei pressi di Zara il 31 dicembre dello stesso anno.

comode cabine a uno e due letti, con relativi saloni da pranzo, fumo, scrittura, musica e bar mentre quelli in seconda classe erano 48 in cabine a due e quattro letti con sala da pranzo e sala da ritrovo. I posti in terza classe erano 1109, destinati agli emigranti che alloggiavano in cameroni dormitori con pochissimi comfort.



Il Nazario Sauro alla fine degli anni '30 (da: <http://www.naviearmatori.net>)

Fece il suo viaggio inaugurale nel mese di febbraio 1924 da Genova verso il Mar de la Plata alla guida del capitano Canepa, ma ormai queste navi erano ben poco competitive rispetto ai nuovi transatlantici della Navigazione Generale Italiana e del Lloyd Sabauda, decisamente più veloci e confortevoli.

Alla fine del 1927 il *Nazario Sauro* venne messo in disarmo dove rimase fino al 1934 quando passò alla Tirrenia che ne modificò le sistemazioni interne, riducendo i posti in terza classe a 576 e destinando la nave alle rotte della Somalia Italiana con scalo a Massaua dove venne utilizzata durante la campagna etiopica, per trasporto truppe e materiali.

Il primo gennaio 1937 passò definitivamente al Lloyd Triestino che la pitturò di bianco, come consuetudine per le navi della compagnia triestina. Insieme a tanti altri piroscafi mercantili e passeggeri, anche il *Nazario Sauro* si trovò bloccato in Mar Rosso il 10 giugno 1940 allo scoppio della guerra.

Rimase in disarmo a Massaua fino all'aprile dell'anno successivo quando l'Eritrea stava per cadere in mano agli inglesi. Il 6 aprile 1941 si spostò a Dahlak Kebir dove si autoaffondò nel grande golfo interno¹⁵.

Lo scafo si posò sul fondo a circa 40 metri in posizione di navigazione, con la parte apicale degli alberi che fuoriusciva dall'acqua.

Fu proprio così che la ritrovò Cousteau agli inizi degli anni '60 durante una delle sue spedizioni.

Entusiasta della scoperta, battezzò il *Sauro* "il relitto dai capelli bianchi" per via di una numerosa colonia di gorgonie a frusta dall'aspetto filiforme e dalla colorazione biancastra.

Il colpo di stato del 1975 e la lunga guerra etiopico-eritrea, vietarono l'accesso al Gubbet e del *Nazario Sauro* si persero per molti anni le tracce fino a quando Andrea Ghisotti¹⁶ e Riccardo Melotti, decisero di tornare in quei luoghi alla ricerca del piroscrafo. Dopo vari tentativi di ricerca nel 1992 e 1994, resi infruttuosi per non avere la posizione precisa del relitto e per il fatto che le parti emerse, essendo di legno, erano crollate sott'acqua, probabilmente corrose dal mare (qualcuno ha avanzato l'ipotesi che fossero state distrutte appositamente, proprio per evitare l'avvistamento del relitto), nel 1995 il *Nazario Sauro* fu nuovamente individuato.



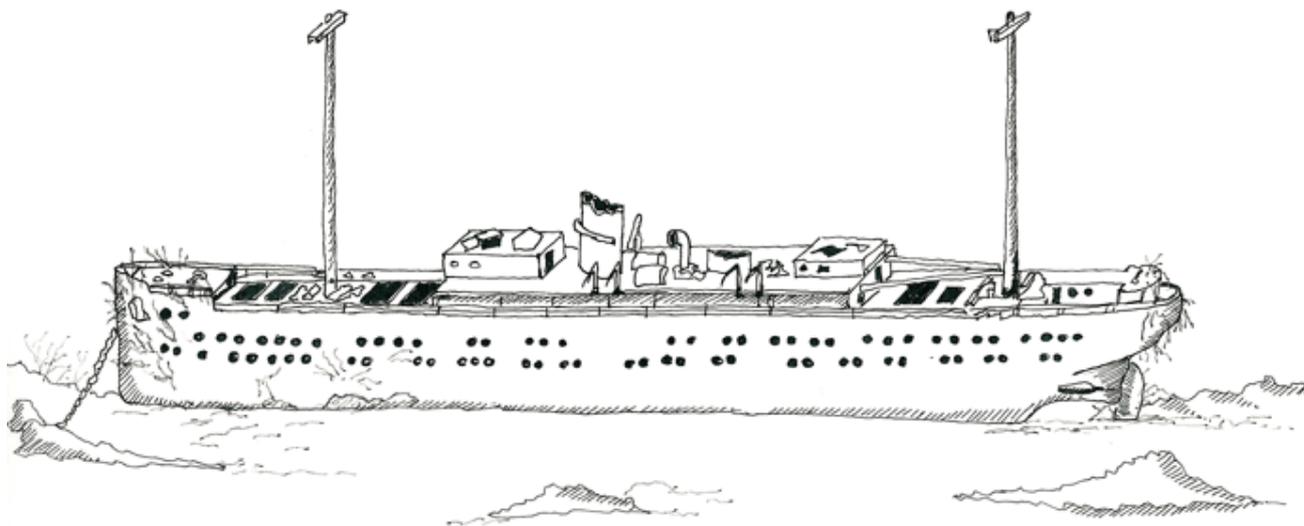
La manica a vento del Sauro posizionata subito a poppa del fumaiolo
(da: <http://www.pietrocristini.com>)

¹⁵ Anche sulla sorte del Sauro vi furono informazioni errate, provenienti persino da fonti qualificate quali l'Ufficio Storico della Marina Militare, che lo davano sì per autoaffondato il 4 aprile 1941, ma nei pressi dell'isola di Nokra (in realtà il relitto si trova in uno stretto golfo dell'isola di Dahlak Kebir) e successivamente recuperato e demolito nel 1948 o nel 1951 (in realtà il relitto è ancora là dove affondò, meta di esplorazioni subacquee...);

¹⁶ E' di Andrea Ghisotti (1951-2010), archeologo, fotografo ed istruttore subacqueo, recentemente scomparso, il bellissimo articolo "Nazario Sauro: l'abbiamo ritrovata!", apparso su Aqua del 1997. A firma Franco Capone, l'articolo "La flotta in trappola", pubblicato su Focus n. 10/2005

<i>Nave passeggeri Nazario Sauro</i>	
Cantiere	Ansaldo di Sestri Ponente, Allestimento 1919, Varo 14 maggio 1921, Consegna 1 febbraio 1924
Armatore	Transatlantica Italiana (1919), Tirrenia (1934), Lloyd Triestino (1937)
Dislocamento	8150 t.
Dimensioni	Lunghezza: 136 (132,65), Larghezza: 16,06, Immersione: 8,22
Apparato motore	sei caldaie, due gruppi di tre turbine, 10800 cavalli, 2 eliche,
Velocità	15,5 nodi
Equipaggio	197 tra ufficiali e marinai
Sistemazioni passeggeri	80 in prima classe, 48 in seconda e 1109 (576 dal 1934) in terza classe (“classe emigranti”)

L’esplorazione del relitto ha consentito di appurare la mancanza delle grandi eliche di bronzo, ma anche la presenza di tutti gli arredi e le suppellettili, compresa una grande macchina da caffè e gli armadi dove venivano conservate posate e stoviglie di lusso.



Disegno del relitto del Nazario Sauro (da: La Compagnia del Mar Rosso)

Rammentando che sono pochi coloro che possono vantarsi di aver individuato ed esplorato il relitto, di cui per molto tempo hanno gelosamente mantenuto le coordinate, ora invece divulgate, anche se con discordanze tra le fonti¹⁷, l’immersione

¹⁷ Secondo Andrea Ghisotti il relitto si trova a 15°39’52”N-39°59’19”E, (Cfr. “Dahlac: cinque relitti quasi sconosciuti”, in Sub n. 220, gennaio 2004), cioè appena fuori dell’imboccatura di una lunga e stretta insenatura, mentre secondo un sito egiziano (www.touregypt.net/vdc/nazario.htm), il punto GPS è 15°39’46”N-40°00’29”E, più spostato ad est ed al largo rispetto al precedente.

viene indicata come ricreativa, con un grado di difficoltà media per l'esterno del relitto, impegnativa all'interno. Sconsigliate le immersioni notturne¹⁸.

La posizione è incerta: 15°39'52"N-39°59'19"E oppure 15°39'46"N-40°00'29"E

Va altresì doverosamente annotato che non solo da anni il Governo eritreo ha vietato le immersioni sul relitto, ma che dal 2006 è difficile ottenere i permessi persino per entrare nel Gubbet Mus Nefit.

Piano di immersione

Il relitto dai "capelli bianchi", così come lo aveva battezzato Cousteau, poggia oggi su un fondale piatto a -40 metri di profondità in perfetto assetto di navigazione con i picchi di carico ben disposti, le stive scoperciate, gli argani e i cavi ormai inguainati in robuste scorze madreporiche. La bellissima prua presenta un tagliamare sottile ed affilato con le catene delle ancore che si perdono verso il largo avvolte da una fitta "capigliatura" di gorgonie a frusta, da cui pendono enormi bivalvi. L'enorme poppa sovrasta il gigantesco timone che è ancora al suo posto con la parte inferiore totalmente corrosa. Al posto delle eliche sono purtroppo rimasti i due assi vuoti mentre le eliche molto probabilmente sono state asportate e recuperate nel dopoguerra da una compagnia di recuperi italiana alla quale era stata affidato l'incarico. Lungo la coperta a -25 metri di profondità troneggia come un castello l'ampio e possente cassero, mentre la plancia costruita in legno, per ridurre inconvenienti di interferenza magnetica con la bussola, è totalmente distrutta. Anche la sala nautica e gli alloggi superiori non esistono più, ormai schiacciati e scomparsi. Gigantesche maniche a vento circondano l'alto fumaiolo anteriore ancora al suo posto, ma anche lui ridotto ormai a uno scheletro mentre quello posteriore è invece in migliore stato, riverso in coperta. Al termine del cassero centrale c'è un brusco salto che riporta sul ponte principale dove si aprono tre stive, tra le quali spunta l'albero di mezzana rivestito da miriadi di organismi, che si perde verso la superficie. Anche qui i bighi di carico, i verricelli e i cavi sono ancora diligentemente disposti e in ordine. La zona più affascinante del relitto è sicuramente la sala da pranzo di prima classe, coperta da una coltre impalpabile di limo. Dei servizi di bordo sono rimasti ancora tutte le vettovalie tra cui coppe, vassoi, insalatiere, fondine e piatti con impresso lo stemma e le lettere "L T", Lloyd Triestino, società armatrice della nave, e sul retro stampato il marchio Richard Ginori 1938. Spicca una meravigliosa macchina del caffè sormontata da una grande aquila appoggiata su un ripiano, si tratta di un modello Victoria Arduino a vapore degli anni '30. Dagli enormi finestroni filtrano lame di luce che illuminano quel che resta del pianoforte a coda con le corde ormai rivestite di uno spesso strato di ruggine, i pedali sono ancora al loro posto come il porta spartiti sul quale il pianista ha appoggiato le sue mani per l'ultima volta durante l'ultima traversata dall'Italia verso il suo destino finale. Tutt'intorno al relitto, banchi fittissimi di pesci mentre in coperta e sulle strutture sono presenti attinie, molluschi, spugne, gorgonie, madrepora molli che hanno preso possesso della nave trasformandola in un giardino fiorito. Questo è quanto ci è stato raccontato da chi è riuscito a vedere il Nazario Sauro l'ultima volta. Oggi la nave è tornata a riposare silenziosa e solitaria nei fondali della Grande Dahlak in attesa che qualcuno prima o poi torni a trovarla.

Da: *Il Gazzettino del Mar Rosso – Navi sommerse – Settembre 2007* in http://www.mar-rosso.it/pagina_01_327.html

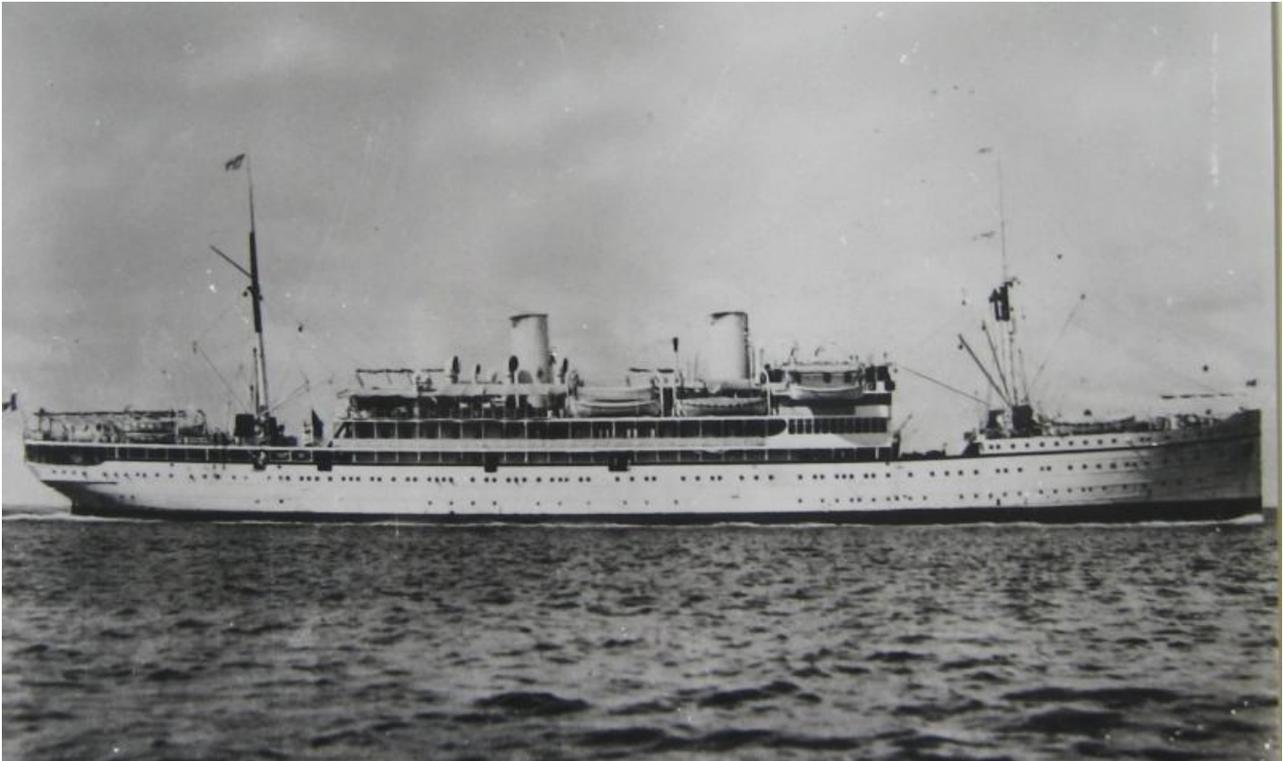
Piroscafo Mazzini

Nave passeggeri prima della Compagnia CITRA poi del Lloyd Triestino, varata nel 1926, 7669 (8500) tonnellate di stazza lorda.

¹⁸ Anche in questo caso, un'ottima descrizione dello scafo e del piano di immersioni sono presenti e consultabili sul sito della Compagnia del Mar Rosso, <http://www.mar-rosso.it/gazzettino/relitti/relitti.htm>

Sembra probabile che sia stato affondato da bombardamento aereo nel Gubbet, nei pressi dell'isola di Nokra, il 2 od il 7 aprile 1941¹⁹. Al momento della perdita la nave era in fiamme con esplosioni a poppa.

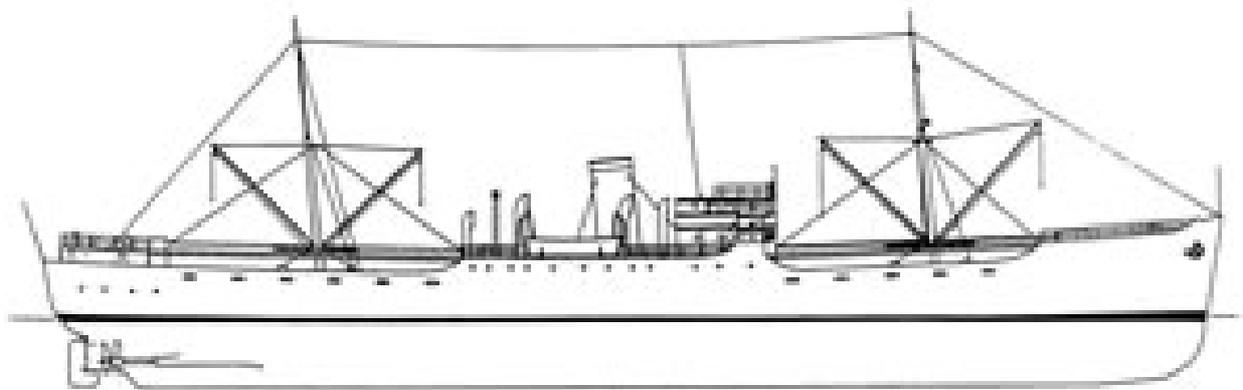
Come per il *Capitano Bottego*, il relitto del *Mazzini* fu rintracciato nel 1946 e si disse successivamente recuperato e demolito nel 1951. Per Ghisotti il relitto è invece ancora sul fondo del Gubbet, ad una cinquantina di metri di profondità²⁰.



Piroscapo Giuseppe Mazzini (<http://www.naviearmatori.net>)

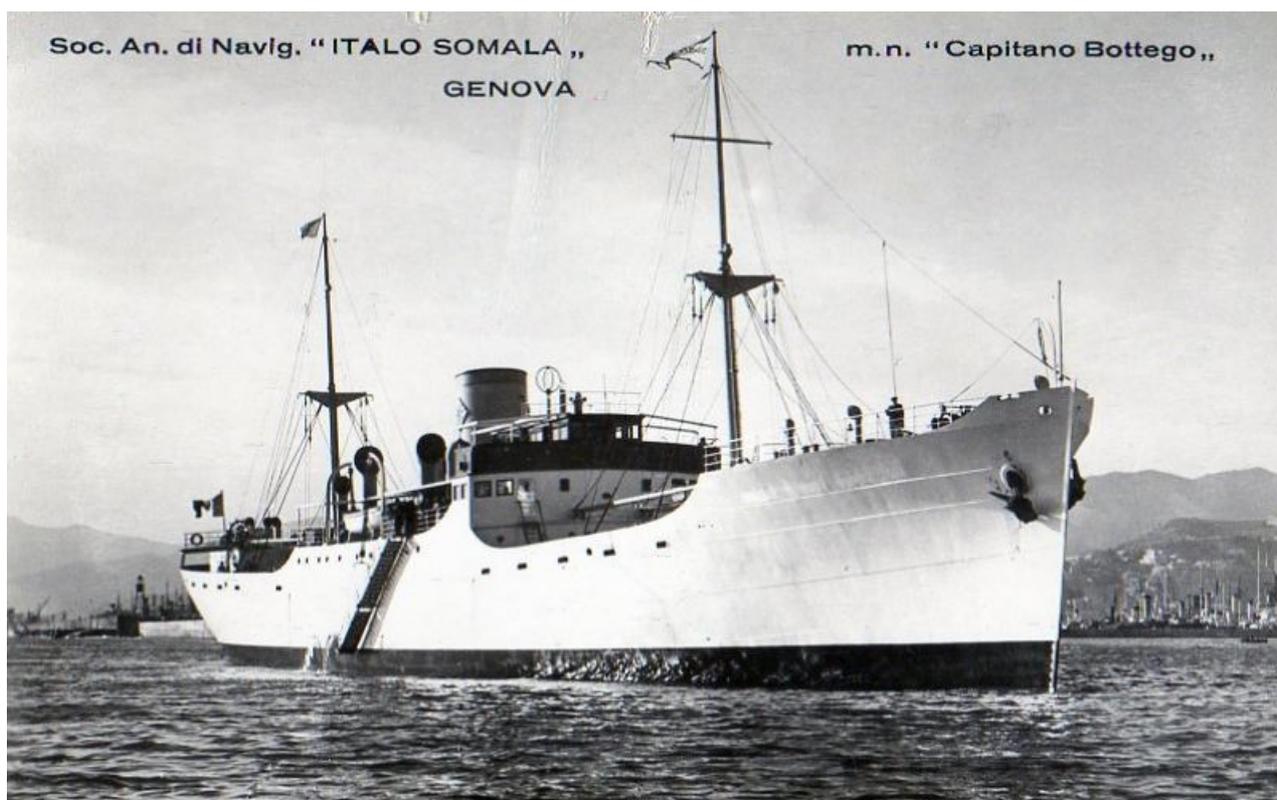
Motonave Capitano Bottego

Mercantile da carico, 2.317 tonnellate di stazza lorda, costruita nel 1933 assieme alle gemelle *Duca degli Abruzzi* e *Capitano Cecchi* presso i Cantieri Eriksberg Mek. Verkstads di Goteborg in Svezia per la Società Italo-Somala.



¹⁹ Il 2 aprile 1941, secondo T. Gropello, "Navi a vapore e armamenti italiani dal 1818 ai giorni nostri", Mursia 1976, o il 7 aprile, secondo Folco Quilici, "Sesto Continente", Rizzoli. Per Quilici il piroscapo, colpito in pieno, era carico di siluri.

²⁰ A. Ghisotti, "Dahlac: Cinque relitti quasi sconosciuti", cit. ed anche di F. Capone, "La flotta in trappola", in Focus n. 10/2005



Motonave Capitano Bottego (da: <http://www.naviearmatori.net>)

Successivamente passata alla Regia Azienda Monopolio Banane. Nel corso del conflitto doveva essere armata con quattro cannoni da 102/45 per essere impiegata, assieme alle altre RAMB²¹, come incrociatore ausiliario. Si autoaffondò nel Gubbet il 6 o l'8 aprile 1941, dove sembra essere stata ritrovata subito dopo la guerra, non lontano dal *Nazario Sauro*.

Si era detto fosse stata recuperata e demolita tra il 1948 ed il 1951, ma Andrea Ghisotti ha rintracciato un relitto, che sembra essere proprio quello del *Bottego*, ritenendolo visitabile senza particolari difficoltà.²²

Piroscafo Crefeld

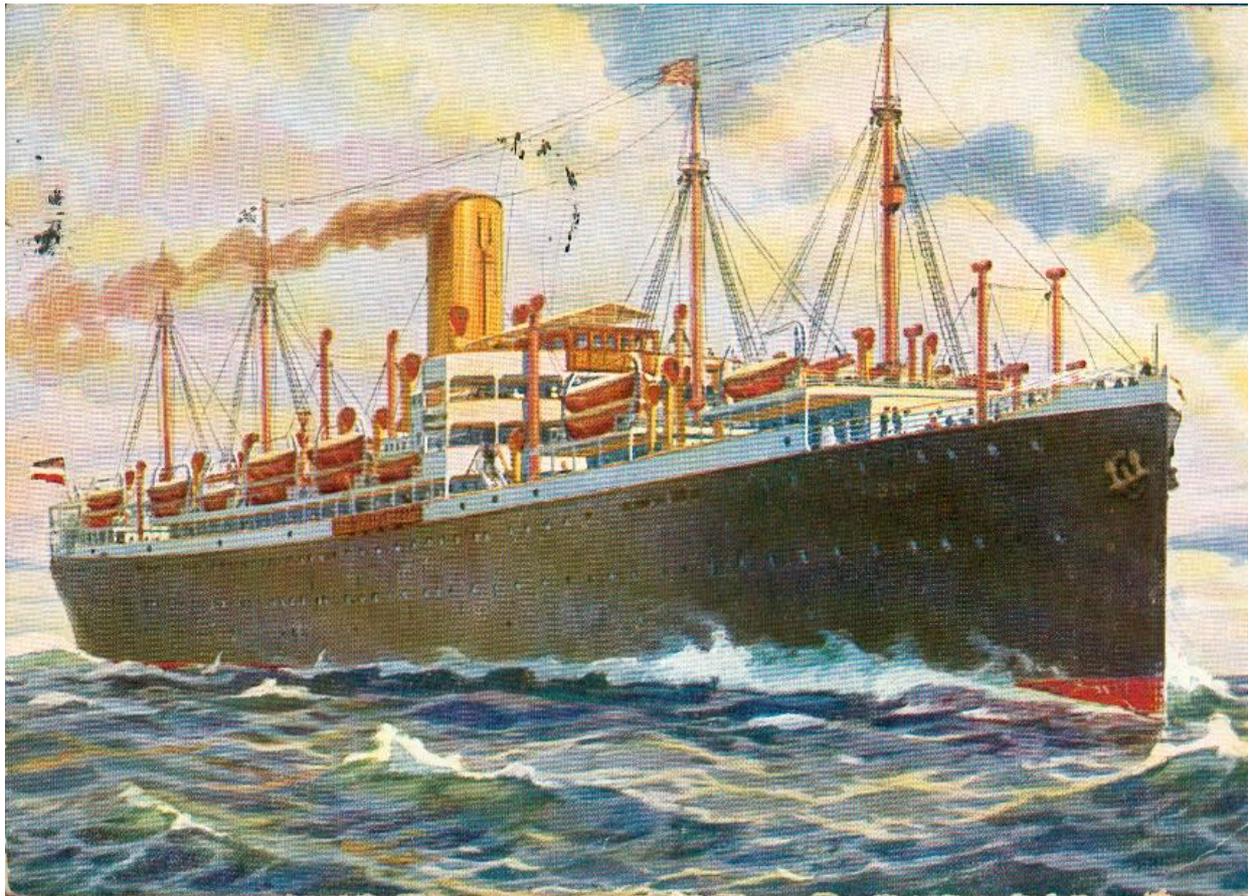
Mercantile da carico. Società armatrice Norddeutscher Lloyd, varato nel 1921.

Di 8045 tonnellate di stazza lorda, si autoaffondò il 4 aprile 1941 a Massaua, all'imboccatura del porto commerciale. Viene dato per demolito in loco nel dopoguerra, ma in realtà è assai probabile che siano state demolite solo le sovrastrutture e parte dello scafo, perché quanto resta del relitto è ancora ben visibile, proprio all'imboccatura del porto commerciale di Massaua, esattamente là dove lo posiziona una mappa inglese del 1942 che riporta i relitti del porto di Massaua²³.

²¹ L'acronimo RAMB sta per Regia Nave Monopolio Banane. Negli anni '30 operarono in Mar Rosso ed Oceano Indiano quattro navi con il nome RAMB e la numerazione romana da I a IV.

²² Sempre secondo Ghisotti, il relitto si trova "ad un miglio dalla *Nazario Sauro* e a mezzo miglio dalla costa" (verso est, riteniamo, in funzione della posizione del relitto del Sauro), a 32 metri di profondità, con lo scafo inclinato di 10° a babordo. Circa l'effettiva possibilità di esplorarlo, rinviando il lettore alle note conclusive

²³ La mappa è riportata nell'articolo dello stesso Autore "La Scapa Flow del Mar Rosso", di prossima pubblicazione sul sito www.ilcornodafrica.it



Il piroscafo Crefeld (<http://www.schiffe-maxim.de>)



Il relitto del Crefeld (foto dell'Autore)

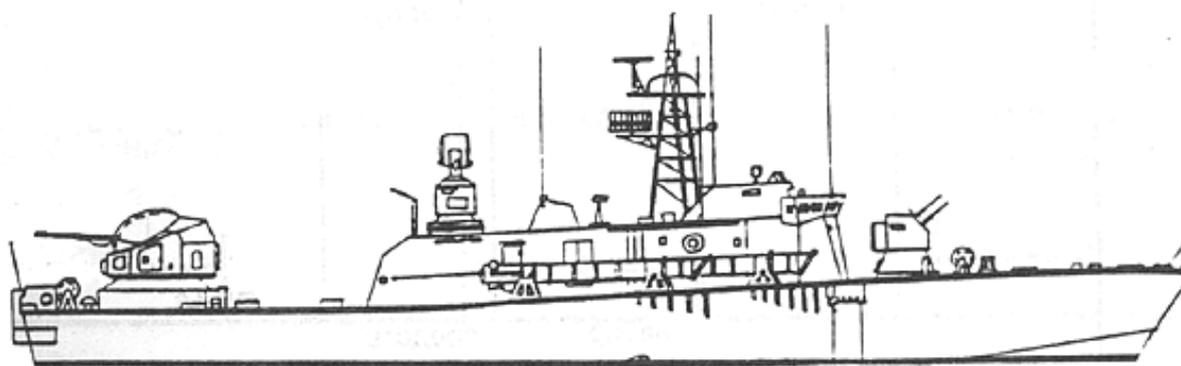
I relitti recenti

Risalenti ad epoca più recente dei relitti precedenti, quasi tutti riferibili all'ultima parte della guerra di indipendenza eritrea, vi sono altre unità, tutte all'interno del Gubbet Mus Nefit o in prossimità dell'isola di Nokra, tranne il mercantile Fenkel.

Motosiluranti A112 ed A 113

Di nazionalità etiopica, sono entrambe ex-sovietiche della classe Turya (progetto 206M-Shtorm, secondo la denominazione sovietica).

Queste siluranti, aliscafi con ali retrattili, furono costruite in 36 unità di cui 30 entrate in servizio per la Marina sovietica e 6 per quelle cubana. Successivamente varie unità sono state cedute alle Marine di altre nazioni: 3 ancora a Cuba, 2 all'Etiopia, 2 alla Cambogia, 5 al Vietnam, 1 alle Seychelles, 4 all'Ucraina ed 1 alla Georgia.



пр. 206 М

(da. <http://warfare.ru>)

Motosiluranti A112 ed A 113	
Cantiere	Costruite tra il 1972 ed il 1979 dai cantieri Sudostroil'noye Obyedieneniye (Almaz) di Petrovskiy SY, St. Petersburg e Sredniy Neva SY, Kolpino
Dislocamento	Normale: 220 Tonn. Pieno.carico: 220 Tonn.
Dimensioni	Lunghezza: 39,6 (f.t.) mt., Larghezza: 7,6 mt. Immersione: 3,24 mt
Apparato motore	3× M503 B2 Diesel; 15,000 hp
Velocità	40 nodi
Combustibile	160 tonn. di nafta
Autonomia	600 miglia a 37 nodi, 1450 a 14 nodi
Armamento	2 pezzi da 57 mm. Ak-257 (in torretta a prua), 2x25mm (in torretta a poppa), 4 tubi lanciasiluri da 533 mm. (2 siluri tipo 53-56B/53-56BA e 2 tipo 53-65K)
Sistemi elettronici	Radar: Pot Drum, Muff Comb, High Pole; Sonar: Foal Tail o Rat-Tail
Equipaggio	25 o 30

Operando senza tubi lanciasiluri, furono classificate anche come corvette,

Si ritiene che, tranne alcune in servizio con la marina cubana, tutte le altre siano oramai radiate o non più in condizioni d'uso

Le due unità etiopiche furono autoaffondate tra il 1989 ed il 1990 e giacciono a qualche decina di metri dalla poppa di un mercantile semiaffondato, di cui

accenneremo successivamente. I relitti sono semisommersi di poppa, ma con la prua completamente emersa ed appoggiata alla banchina della base di Nokra.



Nokra, i relitti delle due motosiluranti classe Turya (foto dell'Autore)



Una Shtorm della marina cubana in navigazione ad alta velocità (da: <http://en.wikipedia.org>)

Ben visibili fino al 2007, si potevano distinguere, oltre alle sovrastrutture ed al ponte di comando, i radome dei radar e le torrette degli impianti di artiglieria.

Posizione 15°43'18"N-39°56'51"E

Bacino galleggiante²⁴ non identificato

Di probabile nazionalità russa, affondato nel 1989, era un bacino galleggiante allagabile per la manutenzione dei sottomarini sovietici della flotta dell'Oceano Indiano che arrivavano a Dahlak Kebir per operazioni di carenaggio, manutenzione e cambio equipaggi²⁵.

Il relitto giace nel Gubbet Mus Nefit, a circa un miglio e mezzo a sud ovest del *Ras Dogon*, su un fondale di 20-25 metri, con il ponte principale a non più di 2 o 3 metri sotto la superficie.

Fino al 2000 erano quasi completamente fuori dall'acqua le sue due enormi gru a traliccio. Ma già nel 2002 queste strutture non erano più visibili, essendo probabilmente collassate ed affondate. Nello stesso anno due istruttori subacquei che erano con me ebbero la possibilità di immergersi sul relitto e vedere tre enormi cernie giganti. Posizione: 15°42'54"N-39°57'04"E



Nokra: le gru del bacino galleggiante, ancora visibili nel 2000 (foto dell'Autore)

²⁴ Secondo fonti locali invece, si tratterebbe di un grande pontone recupero che avrebbe dovuto recuperare il *Ras Dogon*. Durante un tentativo, si sarebbero aperte delle vie d'acqua nello scafo che, per evitare di bloccare del tutto il canale nord del Gubbet, fu trainato fino al punto dove affondò. L'ipotesi ci pare poco realistica, almeno per due motivi: innanzitutto, il recupero del *Ras Dogon* avrebbe potuto utilizzare ben altre tecniche, più semplici e meno rischiose. In secondo luogo, la sagoma che si intravede dalle foto satellitari mostra un natante rettangolare, molto largo, dalle tipiche forme di un bacino galleggiante.

²⁵ Sull'isola vi è tuttora una lunga pista -da 15°46'12"N-39°57'53"E a 15°44'47"N-39°58'34"E- dove atterravano gli aerei provenienti dall'Ucraina, allora parte dell'URSS).

Ras Dogon

È un mercantile etiopico affondato per cause sconosciute (per alcuni, a causa di un



Dahlak Kebir, Canale Nord: il relitto del Ras Dogon (fote dell'Autore)

sabotaggio di membri filo eritrei dell'equipaggio) all'imbocco meridionale del Canale Nord che separa l'isola di Dahlak Kebir da quella di Nokra.

Secondo dei ricercatori israeliani il mercantile dovrebbe invece chiamarsi *Dejen*.²⁶

Il relitto, semisommerso, è appoggiato con la fiancata sinistra su un fondale di una quindicina di metri. Sul luogo vi sono forti correnti di marea. Le immersioni sono comunque proibite.

Posizione: 15°43'12"N-39°57'05"E

Nave mercantile non identificata

Poco più a nord del Ras Dogon, sempre nel Canale Nord di Dahlak Kebir, ma accostato all'isola di Nokra, vi è un mercantile non identificato di piccolo tonnello, appoggiato per chiglia su un fondale di 5-7 metri.

A poche decine di metri dalla sua poppa vi sono i relitti delle due motosiluranti

Si ritiene sia stato autoaffondato al momento della fuga delle truppe etiopiche, tra il 1989 ed il 1990.

Le sovrastrutture e parte dello scafo sono fuori dell'acqua, per cui l'immersione non dovrebbe essere di grande interesse. In ogni caso, essendo Nokra base militare eritrea, non è consentito neppure accostarsi al relitto.

Posizione: 15°43'16"N-39°56'53"E

²⁶. <http://www.tau.ac.il/lifesci/departments/zoology/members/benayahu/documents/90.pdf>



Il relitto del mercantile non identificato di Nokra. (foto dell'Autore)

Nave mercantile Fenkel: A poco più di un miglio a sud est del porto di Massaua è visibile il relitto di questo mercantile di cui si sa incredibilmente molto poco, se non



Il relitto del Fenkel (foto dell'Autore)

che l'incaglio su un banco madreporico, peraltro segnalato sulle carte nautiche, è di epoca recente, risalendo alla prima metà degli anni 2000.

Note conclusive

A conclusione di queste note, riteniamo opportuno fornire alcune semplici raccomandazioni a tutti coloro che volessero esplorare i relitti.

Innanzitutto, per i divers, è opportuno ricordare che in Eritrea non sono presenti camere iperbariche. La più vicina sembra essere ad Aden, non facilmente raggiungibile, anche perché a Massaua non ci sono né aerei né elicotteri in grado di intervenire rapidamente. Quindi, se per le immersioni necessita un permesso del Ministero del Turismo, con l'obbligo di avere come dive master un eritreo, per quel che concerne le immersioni sui relitti gli speciali permessi risultano, allo stato, di non facile concessione.

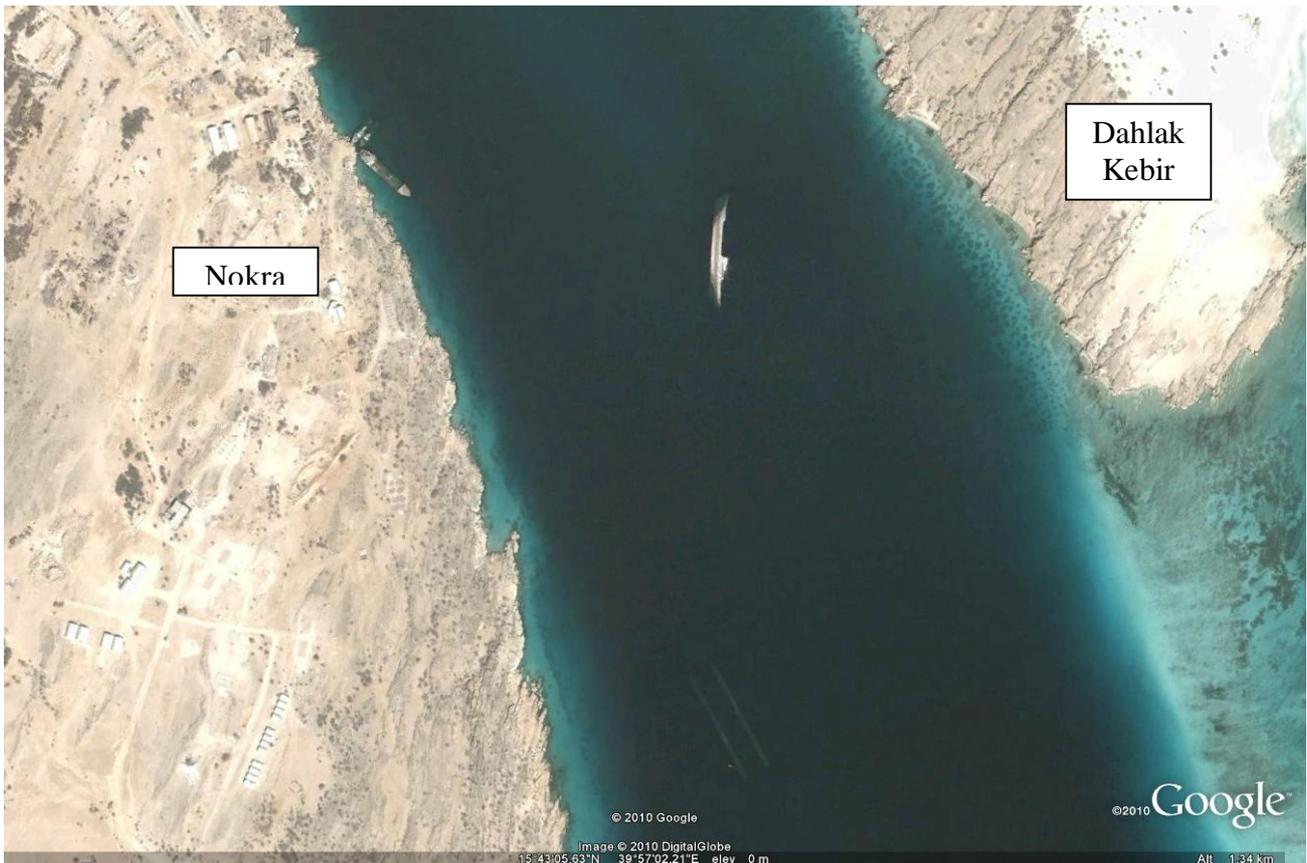
Per divers e snorkellisti, poi, un'ulteriore brutta notizia: dal 2008 è vietato l'accesso al Gubbet Mus Nefit di Dahlak Kebir. Se i divieti dovessero comunque essere revocati, la difficile situazione dell'Eritrea fa sì che a Massaua vi siano ancora pochissime imbarcazioni da diporto, per giunta tutte, tranne una, non ben attrezzate per le immersioni, per cui, prima di partire, è bene informarsi presso quella che è, per esperienza personale, una delle pochissime agenzie viaggi specializzata sulle Dahlak, e cioè Afronine (www.afroline.com).

Vorremmo infine evidenziare come la tecnologia attuale offra, anche a livello di utilizzazione non militare, delle possibilità di osservazione e documentazione non indifferenti, impensabili soltanto fino a qualche decennio or sono.

Ne sono prova, ad esempio, le riprese satellitari del Gubbet Mus Nefit e del Canale Nord di Dahlak Kebir sotto riprodotte che consentono di osservare alcuni relitti.



I relitti dell'Urania e di un altro mercantile non identificato



I relitti delle due motosiluranti classe Turya e di un mercantile non identificato (in alto a sinistra) del mercantile Ras Dogon (al centro del canale) ed in basso la sagoma sommersa del bacino galleggiante russo.

Fonti bibliografiche:

- Candia F. in “L’eroismo dei marinai italiani nella 2^a guerra mondiale”, Greco&Greco, 2011
 Capone F., “La flotta in trappola”, Focus n. 10/2005
 Ghisotti A. “Nazario Sauro: l’abbiamo ritrovata!”, Aqua del 1997.
 Ghisotti A. “Dahlac: cinque relitti quasi sconosciuti”, Sub n. 220, gennaio 2004
 Giorgerini G., “Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini ad oggi” , Mondadori, 2002
 Gropello T., “Navi a vapore e armamenti italiani dal 1818 ai giorni nostri”, Mursia 1976
 Lupinacci P.F. e Cocchia A., “Le operazioni in Africa orientale”, USMM, Roma 1961,
 Pedersen R.K., “Black Assarca Island Shipwreck Project”, Institute of Nautical Archeology, 2002
 Quilici F., “Sesto Continente”, Rizzoli, 2000.
 Rapalino P. e Schivardi G., “Odissea di un sommergibilista”, Mursia, 2008

Principali altre fonti:

- <http://www.mitidelmare.it>
<http://www.culturanauale.it>
<http://www.anb-online.it>
<http://www.naviearmatori.net>
<http://en.wikipedia.org>
<http://www.betasom.it>