
Uomini e navi

La flotta petrolifera Eni
in ottanta anni di storia



Francesco Di Nitto

Giugno 2008

Questo lavoro è stampato al solo fine
di divulgare e condividere un
patrimonio di immagini ed informazioni
di vita aziendale che non dovrebbero
rimanere in un cassetto.
Per tale motivo, non ne consentiamo
uno sfruttamento commerciale.

Premessa

Qualche anno fa, alcuni colleghi marittimi mi convinsero a realizzare un lavoro che potesse ricordare una storia di mare durata oltre ottanta anni e raccontare, con immagini e ricordi Uomini e Navi che si sono avvicendati nel tempo trasportando prodotti petroliferi in tutto il mondo per conto delle società Eni.

Una lodevole iniziativa se si considera che nell'ambito delle società del gruppo, non esiste un archivio storico e poi, ad ottanta anni dalla costituzione dell' Agip , quale occasione migliore per ricordare un mondo aziendale forse poco noto a molti ma tanto a cuore a chi l'ha vissuto.

Oggi questo album di ricordi, anche se in forma artigianale, è stato realizzato e saremo lieti di divulgarlo a chi interessato augurandoci in futuro che la Ns azienda si faccia carico per una edizione tipografica.

Francesco Di Nitto



Preghiera del navigante

Nel silenzio della sera,
noi uomini di mare a te leviamo Signore
la nostra preghiera dei nostri cuori.

Fa che la notte trascorra serena
per chi veglia sul lavoro, per chi stanco si riposa,
fa che ognuno prima di dormire si segni con la croce
nell'amore e nel perdono nella legge del Signore.

Fa che ogni nave mantenga la sua rotta
ed ogni navigante la sua fede.

Trattieni i venti, placa le tempeste,
proteggici nell'ora del pericolo .
conforta la nostra solitudine.

Ricordati dei nostri cari lontani,
la speranza del domani, la certezza del ritorno.

Benedici le famiglie che lasciammo sulla riva,
benedici la nostra Patria e chi lavora sul mare.

Benedici in fondo al mare chi attende alla tua luce il
tuo perdono

E così sia.

PRESENTAZIONE

Dedico questo lavoro a mio padre, uno dei protagonisti di questa storia e a tutti i suoi colleghi marittimi che, nella conduzione delle navi nei mari di tutto il mondo, hanno contribuito alla crescita del gruppo Eni dalle sue origini ad oggi.

Una giusta simbiosi Nave – Azienda, ha anche contribuito a creare una flotta sempre considerata una delle migliori per serietà e professionalità del personale. Le curiosità ed i fatti anche drammatici citati in questo lavoro, provengono da esperienze dirette di chi le ha vissute.

Non essendo mai stato realizzato un ricordo fotografico delle navi sociali, ho ritenuto doveroso crearne uno da inserire nei nostri archivi.

Ovviamente non ho la pretesa di ritenerlo un "Album fotografico" completo in quanto nella ricerca storica delle navi sono venute alla luce alcune di cui si ignorava l'esistenza. Quindi non si può escludere la probabilità dell'esistenza di altre di cui non si hanno informazioni in merito. Tutta la documentazione che ha permesso di creare questa presentazione, proviene da archivi fotografici privati e da documentazione aziendale e pertanto si ringraziano tutti coloro che hanno contribuito in tale realizzazione.

Francesco Di Nitto



Un personale ringraziamento a tutti coloro che hanno fornito informazioni, notizie e collaborato per la realizzazione di questo lavoro.

In particolare si ringraziano :

L' Ufficio Storico della Marina

Gli Ing.ri G. Meglio e S. De Gaetano per averci incoraggiati a portare a termine questo lavoro

Il Dott. M. Maugeri per le introduzioni ad alcuni capitoli

L'Ing. G. Odierna per aver raccolto i ricordi storici del Com.te Cardillo, le origini dalla flotta aziendale e per le foto del suo archivio personale.

Il Cap. F. Cioffi per aver collaborato in questo lavoro

Il Cap L. Tomasello per aver fornito parte del materiale fotografico

Il Cap. M. C. Di Nitto per le informazioni di carattere storico e per le foto dell'archivio di famiglia.

I Coniugi Raineri ed il Com.te Letterio Giuffrè per aver realizzato l'incontro di Fiuggi così da poter permettere il giusto completamento di questo album.

Il Com.te G. Franzoni per le foto dell'Agip Genova

Il Com.te Lelio Cortiana per le foto del suo archivio personale

Il Com.te Giuseppe Foffa per le foto del suo archivio personale

L'ing. W. Weber per le foto del suo archivio personale

Il Sig. G. Allievi (U.S.A) per le foto del suo archivio personale.

Il D.m. Nino Vitale per le foto del suo archivio personale.

Il Cap. Mezzina per le foto del suo archivio personale

Il Com.te Mario Figari per le foto del suo archivio personale

Il Com te Salvatore Esposito per la fattiva collaborazione

Il Cap. Mauro Moretti per le foto del suo archivio personale

L'Ing. Vincenzo Leboffe del Registro Italiano Navale

Il Dott. Paolo Tonolo dell'agenzia Tonolo di Venezia

Il Com.te Antonio Magliozzi

Il Com.te Romano Pauli

Il Dott. Giorgio Spazzapan

Il Com.te Gianfredo Favi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il Sig. GianCarlo Dondi della Soc. Nolarma

Il Nostromo Gerardo Giovani

Il Nostromo Falanga

I responsabili del sito " Il sito dei relitti"

I responsabili del sito " naviearmatori"

Tutti i capitani ex Snam che nel sito "naviearmatori hanno inserito le foto dei loro archivi personali da cui ho attinto materiale prezioso per arricchire questo lavoro.

INTRODUZIONE

Il 30 settembre 2003 ENI vendeva a Carbofin le ultime quattro petroliere rimaste nella flotta di proprietà vale a dire le nn/cc Agip Palermo, Agip Napoli, Eco Europa ed Eco Africa. Con esse ENI cedeva anche le risorse di sede e gli equipaggi in forza presso il settore marittimo della DIV. G&P.

Per la storia dell'ENI, questa data, probabilmente, coincide con uno dei tanti fatti aziendali di rilevanza economico-finanziaria che ha confermato una volontà precisa di distacco da un mondo, quello armatoriale, non direttamente attinente all'attività di una compagnia petrolifera integrata se, per armatore, intendiamo colui che per attuare i propri obiettivi imprenditoriali debba interessarsi di cantieristica navale, gestione equipaggi ecc.

Se intendiamo però, la nave, il trasporto, nella sua accezione più ampia allora non possiamo che affermarne la diretta attinenza all'attività petrolifera: a cosa serve cercare, scoprire pozzi di petrolio se poi non si trova il modo di trasportarlo?

Ma in una logica attuale del mercato dove non necessariamente "fare" significhi anche "possedere", non poteva non emergere un approccio utilitaristico del trasporto da realizzare anche senza il diretto coinvolgimento nell'attività.

E' indubbiamente vero che essere utilizzatore o meglio noleggiatore (è il termine tecnico più appropriato) significhi comunque possedere una capacità di trasporto certa e necessaria per il fine sopra esposto. Ma perdere il diretto contatto, perché non più coinvolti, con la cultura marittima, impoverisce il know how aziendale, pone problemi di conoscenza tecnica del settore.

Ma cos'è questa conoscenza che stiamo perdendo? Richiamo di valori presenti nel DNA aziendale? E' sofisticamente parlando, questione di sensazioni, esperienze dirette?

Certamente un'azienda quando deve prendere decisioni importanti dal punto di vista economico non può star dietro anche ai risvolti filosofici che certe situazioni possono invocare, ed ecco allora che il 30 settembre 2003 assume un significato particolare, la fine di un'epoca importante nella storia aziendale.

Ci piacerebbe ripercorrere, quindi, attraverso gli uomini e le navi, la storia della flotta ENI dalle origini ad oggi con l'ultimo capitolo conclusosi proprio poco tempo fa.

Questo libro è soprattutto un ricordo fotografico di uomini e di navi, non si poteva trovare altro che un filo conduttore di immagini, sentimenti uniti alle immagini, tenui memorie di momenti esaltanti di gruppo. Non poteva che essere tutto ciò: un lavoro solidale di raccolta, dove trovare magari per le foto la “colla” virtuale del tempo che le unisse secondo una logica cronologica contrassegnata da eventi storici importanti.

Forse questo libro è un primo passo per conservare la “conoscenza del mare” acquisita in tanti anni di attività al servizio della propria azienda, del proprio Paese. Sarebbe bello infatti costruire un laboratorio di ricerca che potesse raccogliere quanto costruito in questi anni attraverso centri di addestramento, manualistica, ingegneria navale ecc. Per evitare insomma di relegare la conoscenza ad “un coniglio dietro il cespuglio” dove la si lascia nascosta vantandosi poi di averla trovata lì dove non si ricordava di averla messa.

Parleremo di uomini, di uomini e navi appunto. Ma cosa rappresenti la nave per un uomo di mare è difficile dirlo. Può rappresentare una porta che apre al sacro, la divisione dal mondo profano, il luogo dove la ritualità viene rispettata, dove la conoscenza non risente se non del progresso della tecnologia degli strumenti, dove il profano non può accedere perché non sa.

Ma per gli uomini di mare che hanno guidato una nave del Gruppo Eni la missione era diversa, le sensazioni scaturivano da stimoli particolari. Il far parte di una grande famiglia, pensare che non si stesse facendo un servizio ad uno sconosciuto noleggiatore che pagava il tributo del passaggio, ma credere di essere un anello di una catena produttiva, di una lunga mano dell'azienda che raccoglieva energia grezza per servire il proprio Paese, era di una nobiltà di difficile riscontro.

Non parleremo in modo specifico del mare. E' lui senza dubbio il protagonista. Cadremmo però in una facile retorica di impressioni e considerazioni scontate. Non possiamo però non tener conto dell'indubbia influenza dal punto di vista psichico, emozionale che il mare ha avuto sugli uomini protagonisti della nostra testimonianza scritta. Sicuramente motivo di amore-odio ma anche pretesto per meditare, per dialogare con se stessi che forse manca alla maggior parte degli uomini.

Dopo questa presentazione il libro verrà introdotto da una breve dissertazione sul ruolo del trasporto marittimo e soprattutto della flotta del gruppo Eni. Verrà poi affrontato un breve percorso sulle origini e lo sviluppo dei trasporti marittimi aziendali basato su appunti e ricerche dell'ing. G. Odierna.

Quindi, la raccolta fotografica verterà in primis sul significato e gli sviluppi avuti, nel tempo, del simbolo aziendale sulle ciminiere delle navi. Successivamente l'analisi storica riguarderà le navi aziendali del periodo bellico, postbellico e quindi la flotta nell'era moderna delle superpetroliere e del doppio scafo.

Ci è sembrato, infatti, il secondo conflitto mondiale l'evento determinante di distinzione non squisitamente tecnica fra le navi che si sono succedute nel corso degli anni.

E' un'analisi storica articolata con immagini e una scheda per ciascuna nave, arricchita in alcuni casi di episodi anche spiacevoli (affondamenti, collisioni, ecc.) che tali unità hanno registrato durante la loro vita tecnica. Talvolta abbiamo riportato nella voce " Ricordi di un Comandante " storie, aneddoti e avvenimenti con il risultato di creare un certo impatto emotivo. Abbiamo anche identificato un terzo periodo coincidente con l'era moderna, che dal punto di vista tecnico poteva essere senza dubbio solo l'avvento del doppio scafo. Eni è stata fra le prime compagnie al mondo a costruire navi con tale tecnologia, non a caso le nn/cc Eco Europa ed Eco Africa, le ultime oil tankers ad essere vendute, sono state costruite nel 1994 e cioè quando si stavano affacciando sul mercato le prime navi a doppia chiglia.

Purtroppo la decisione quasi contemporanea di vendita della flotta aziendale ha azzerato tutti i programmi di nuove costruzioni che avrebbero ovviamente interessato nuove unità, magari di diverso size, dotate di tale tecnologia. Non ci è sembrato opportuno quindi distinguere in quest' ambito un capitolo a parte dedicato solo alle navi di nuova concezione a doppio scafo va comunque sottolineato che le navi che si sono succedute nella flotta aziendale sono sempre state al passo con i progressi della tecnologia marittima. Abbiamo quindi unito un unico periodo accostandolo al più significativo, in termini di costruzioni, delle superpetroliere

Un capitolo a parte è stato dedicato alle gasiere, anch'esse presenti e con un ruolo importante nell'ambito del trasporto marittimo dell'Eni, soprattutto per le caratteristiche differenti di tali unità e per la delicatezza e particolarità del servizio.

Infine, quest' opera si conclude con alcune immagini di vita in cambusa. Sono immagini significative che non raffigurano solo colleghi ripresi in gruppo sul posto di lavoro. Sono appunto uomini che con il loro grande sacrificio, operando nella vastità ed immensità del mare, hanno contribuito a rendere grande la nostra azienda.

Maurizio Maugeri

IL RUOLO DEL TRASPORTO MARITTIMO NEL GRUPPO ENI

Nella preparazione di questo libro non si poteva prescindere da un breve cenno sull'importanza che il trasporto via mare riveste nell'ambito delle attività del Gruppo Eni: una valutazione del ruolo strategico del trasporto in particolar modo sui vantaggi della disponibilità di una flotta controllata.

In precedenza si è accennato alla possibilità che tale disponibilità possa scaturire da una strategia più spiccatamente armatoriale che si realizzi attraverso l'armamento e la gestione delle navi cisterna oppure attraverso il noleggio a lungo termine di navi gestite da terzi.

Disporre di una flotta sotto il proprio controllo permette di affrontare il trasporto con la certezza sistematica di rifornire i propri impianti di produzione (siano essi raffinerie o stabilimenti chimici), oppure di evitare il "full storage" degli impianti di estrazione del greggio a causa del mancato ritiro proprio o da parte di terzi del lotto programmato, per ritardo od indisponibilità della nave. Tutto ciò nasce dal fatto che il reperimento del mezzo a seconda delle necessità (noleggio spot) non è sempre agevole quando il mercato è caratterizzato da una forte domanda e scarsità di navi. Il rischio è quindi troppo alto e richiede un'adeguata copertura.

Questa necessità è stata in realtà immediatamente percepita da Eni che non ha mai messo in dubbio la validità della scelta di una flotta sotto il proprio controllo, semmai nel tempo si è passati da un approccio "in sourcing" a "outsourcing" in relazione ai rischi che la proprietà armatoriale comporterebbe nel caso di disastro ambientale provocato da una nave per incaglio o collisione. Al vantaggio quindi di poter prescindere dai noli del mercato ordinando e facendo costruire navi aziendali secondo le proprie necessità e gestendo in proprio con costi pressoché certi per la durata tecnica dell'unità (circa 20 anni) si è contrapposto il rischio di rispondere in prima persona per un inquinamento dovuto a versamento di idrocarburi in mare. La legislazione che nel frattempo si è evoluta cercando di responsabilizzare gli armatori proprietari ha favorito ovviamente da parte di Eni un allontanamento dalla proprietà armatoriale.

Dopo il disastro in Galizia della n/c Prestige il mercato cisterniero ha registrato un forte rialzo sia per quanto riguarda i noli spot per noleggi a viaggio singolo sia per i noli time charter. Tutto il mercato a partire dal costo delle nuove costruzioni e delle navi di seconda mano dalla gestione degli equipaggi e dalla manutenzione della stessa unità sono lievitati a dismisura.

Rimangono forti perplessità sul futuro del trasporto cisterniero se si confrontano le uscite gradualmente dall'esercizio secondo la regolamentazione IMO delle navi a scafo singolo con le nuove entrate delle navi a doppio scafo e con una domanda di trasporto che per effetto di nuove produzioni (vedi greggi ex Mar Caspio) probabilmente vedrà un allungamento delle rotte ed una conseguente rarefazione dell'offerta.

Di fronte ad uno scenario così incerto ecco quindi che prevale l'idea di una flotta controllata direttamente la cui disponibilità possa provenire dal noleggio a lungo termine o dalla proprietà amatoriale. Le scelte di allora alle quali si aggiunge anche il merito di Eni di aver dato impulso nel momento di crisi al settore della cantieristica nazionale e quindi il ruolo assunto nell'ambito dell'economia nazionale, non potevano che essere sensate così come sensato è l'approccio attuale di distaccarsi dalla proprietà pur avendo il controllo del mezzo navale.

Il nostro lavoro di ricerca, di raccolta di immagini finisce però quando l'Eni ha deciso di vendere tutta la sua flotta di cisterne per gestirne una noleggiata a tempo e quindi non ha senso proporre una memoria degli "altri" che non scaturisce da un'esperienza diretta ma da chi fornisce un servizio.

Ed è proprio questo il limite di una scelta coraggiosa del solo controllo di una flotta aziendale: la perdita graduale di know how marittimo, la graduale misconoscenza del mare perché non vissuta direttamente, l'acquisizione del solo approccio economico sui fatti di mare.

Il ruolo, l'importanza del trasporto marittimo sono sempre gli stessi, semmai sono aumentati nel tempo; siamo cambiati noi: non più protagonisti in prima linea, ma meri valutatori economici dietro le quinte.

Maurizio Maugeri

Il simbolo aziendale sulle ciminiere



Le ciminiere delle navi aziendali hanno sempre riportato l'immagine della società anche se nel corso degli anni, hanno subito diverse modifiche.

Qui di seguito alcuni particolari tratti dalle foto storiche:



Nel periodo prebellico fino alla nascita del cane a sei zampe, le ciminiere erano di colore blu con una banda tricolore verde, bianca e rossa intorno.

Sulla banda tricolore c'era il nome "Agip" in un formato simile a quello in figura. Successivamente il fondo fu colorato in giallo-verde.



Nel periodo postbellico, sempre su sfondo giallo-verde e banda tricolore, il nome "Agip" cambiò più volte forma.



Nel 1952, da un concorso voluto da Enrico Mattei, nasce il cane a sei zampe che avrà in Italia una rapida diffusione. Nel 1957 con il passaggio della gestione flotta da Agip a Snam, il nuovo simbolo sostituirà il marchio " Agip " sulle ciminiere aziendali.

Le ciminiere così appariranno fino ai primi anni '80 con il fondo giallo e cane a sei zampe



Fine anni '50



Anni '60



Anni '70



Primi anni '80

Successivamente il cane a sei zampe sarà racchiuso in un riquadro giallo su sfondo bianco .



Metà Anni '80



Fine anni '90



E' da notare comunque che nel periodo di transizione tra la creazione del cane a sei zampe (1952) ed il passaggio dell'esercizio della flotta da Agip a Snam (1957), quando il cane apparve sulle ciminiere delle petroliere, quest'ultime mantennero il marchio "Agip" pur mettendo in evidenza in plancia il nuovo simbolo.



I Gagliardetti sulle navi aziendali



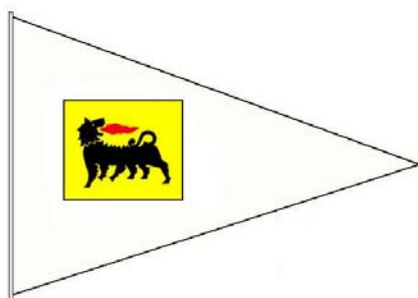
Questa, fu la bandiera issata a riva delle navi aziendali dal 1926 al 1953/57 anno della creazione del cane a sei zampe. Essa aveva una banda tricolore orizzontale con il simbolo Agip al centro. Lo sfondo era di colore blu Savoia.



Questa, bandiera fu utilizzata dal 1953/57 fino ai primi anni '80. Lo sfondo era di colore giallo con il cane a sei zampe al centro e bordatura rossa.



Successivamente e fino alla fine degli anni '80 venne utilizzata senza la bordatura rossa.



Quest' ultimo guidone fu utilizzato dagli anni '90 in poi. E' praticamente uguale al precedente ma con sfondo bianco



Nel corso degli anni furono issate a riva anche guidoni quadrati.

ORIGINI E SVILUPPO DEI TRASPORTI MARITTIMI AZIENDALI

A Milano all'inizio degli anni 20 venne costituito il "Consorzio Utenti Nafta S.A." con lo scopo di provvedere direttamente all'approvvigionamento della "nafta" per uso industriale e rendersi così indipendenti dalle società straniere che con le loro navi già operavano in Italia. Interesse principale del Consorzio era rifornire le industrie dell'Italia settentrionale e per questo venne scelto come porto di scarica Vado Ligure dove fu rilevato ed ampliato gradualmente un deposito costiero allora esistente. Si rese necessario, quindi, dar vita ad un "Servizio Marittimo" e per questo nel consorzio furono inseriti operatori liguri che dovevano interessarsi principalmente dell'attività navale che, al tempo, gravitava intorno al gruppo BARBAGELATA.

Per consentire il traffico dei prodotti in maniera autonoma fu proposto l'acquisto di due navi per il trasporto dei prodotti sporchi ed allo scopo furono individuate due petroliere ricavate dagli scafi di due navi da carico. Esse erano la RECCO di 8170 tonnellate di portata circa e 5600 t.s.l. e la RAPALLO di 8500 tonnellate di portata e 5800 t.s.l. .

La trasformazione dei due scafi venne eseguita mentre le navi erano ancora sugli scali a Genova ed il risultato fu un compromesso oggi inimmaginabile. Le navi avevano ancora i doppiifondi a sistema cellulare ed estesissimi raddoppi della coperta per incrementarne la robustezza.

I colaggi del fasciame erano stati eliminati alla meglio. Nel complesso, tuttavia, le due navi navigarono sempre sino alla fine, trasportando la nafta dall' America, dalla Russia e dalla Persia a Vado Ligure, dove veniva distribuita agli acquirenti a mezzo carri botte ferroviari. Saltuariamente esse intraprendevano qualche viaggio extra conto terzi.

Con l'estensione degli affari al Veneto, si rese necessario stabilire anche a Venezia un punto d'appoggio, però non essendovi lì un deposito costiero e nemmeno la possibilità di scaricare una delle due navi soprammenzionate a causa del pescaggio, vennero prese in affitto dalla Marina Militare due piccole moto-cisterne di circa 200 tonnellate di portata: la STIGE e la ACHERONTE.

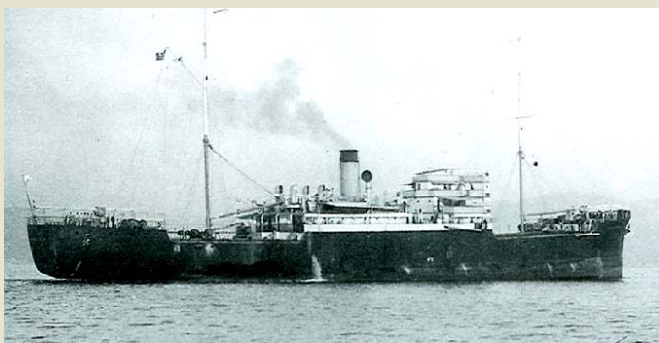


La N/c Stige

Queste unità caricavano al pontile di Vado Ligure, si recavano a Venezia ormeggiando alla Giudecca e scaricando alla spicciolata su barili, autobotti, oppure ancora, carri-cisterna ferroviari trasportati da apposite chiatte delle Ferrovie dello Stato.

Con lo svilupparsi del volume d'affari, la CUNSA (Consorzio Utenti Nafta S.A.) ampliò il giro di attività e nel 1925 trasformò la propria ragione sociale in SNOM (Società Nazionale Oli Minerali), allacciò rapporti con la ROMSA raffineria di Fiume per trattare benzina e petrolio, incorporò nello Stabilimento di Vado Ligure la RIOT per la lavorazione e distribuzione di oli per trasformatori e lubrificanti .

L' aumento delle attività rese necessario l' ampliamento del settore marittimo, anche per sottrarlo, in parte, al monopolio delle navi del gruppo Barbagelata. Vennero prese perciò in noleggio dalla Marina Militare la BRENNERO di 7200 t.p.l. e 5500 t.s.l. di nuova costruzione e



La N/c Brennero

la PROCIONE ex nave della marina Austro-Ungarica di 2500 t.s.l. per il trasporto dei prodotti sporchi; contemporaneamente furono restituite le due unità STIGE ed ACHERONTE alla Marina Militare.

Per il trasporto dei prodotti puliti furono acquistate così come si trovavano in disarmo a Chittagong (Bangladesh) due petroliere che l'Anglo-Persian aveva intenzione di demolire:

l' ABRUZZI di 500 t.p.l. del 1897 e la ROMAGNA di 2000 t.p.l. e 1400 t.s.l. del 1899, le quali, dopo un avventuroso viaggio, arrivarono a Genova e qui inviate ai lavori per essere rimesse in classe.

La ROMAGNA fu impiegata per portare a Tripoli e Bengasi benzina e petrolio alla rinfusa, benzina in latte e nafta in fusti. I prodotti infustati venivano caricati a Vado Ligure, nelle cisterne estreme di prua, la benzina ed il petrolio alla rinfusa nelle cisterne restanti. La scarica dei prodotti sfusi avveniva a mezzo di 3 manichette da 10 cm di diametro con le quali venivano riempiti dei fusti portati sotto bordo a mezzo chiatte.

A scarica ultimata a Bengasi la nave dirigeva su Batumi (Mar Nero) e qui caricava 3 qualità di oli industriali che poi scaricava al pontile sociale della RIOT.

Le cisterne venivano quindi pulite e la nave caricava nuovamente olio combustibile per la Libia. Saltuariamente l'unità veniva impiegata per caricare a Fiume prodotti puliti che poi scaricava a Barletta, Bari, Taranto, Crotona, Catania, Reggio Calabria, Messina, Termini Imerese. Solo a Barletta il petrolio agricolo veniva scaricato ad un piccolo deposito costiero a mezzo tubazione; in tutti gli altri porti venivano riempiti dei fusti che i concessionari allineavano in banchina.

Qualche volta la ROMAGNA dava man forte agli ABRUZZI che era impiegata tra la ROMSA di Fiume ed il costiero SNOM di Marghera nel canale della Brentella.

La RECCO e la RAPALLO, per ragioni di pescaggio, non potevano andare a pieno carico nel canale della Brentella e così, anche per risolvere il sempre maggiore bisogno di olio combustibile, venne preso in affitto il deposito della Marina Militare situato agli Alberoni, all'entrata del Canale di Malamocco. Alla testata del pontile d'attracco era ormeggiato, con funzione di serbatoio, l'ex cilindro di prova-compressione scafo dei sottomarini.

La RECCO e la RAPALLO, quindi, allibavano agli Alberoni e ultimavano poi la discarica al pontile della Brentella.

Nel 1926 la SNOM, che da circa un anno aveva reso il servizio marittimo indipendente da Barbagelata, creando un proprio ufficio a Genova, cambiò la ragione sociale in AGIP (Azienda Generale Italiana Petroli) con sede legale in Roma.

Anche la Direzione del Servizio Marittimo passò a Roma. A Genova restò solo un ufficio operativo.

Nel frattempo a Napoli i bunkeraggi in porto erano molto aumentati e questo rese necessario creare urgentemente degli stoccaggi in attesa della costruzione del deposito costiero di S. Giovanni a Teduccio, collegato col pontile Vigliena. Perciò venne noleggiato, sempre dalla Marina Militare, lo scafo dell'antica corazzata RUGGIERO DI LAURIA. Trasformato in deposito nafta, che, a pieno carico, poteva contenere circa 9000 tonnellate di combustibile; completava lo stoccaggio la nave PROCIONE già citata. Entrambi i mezzi venivano riforniti dalle navi sociali e da quelle noleggiate.

A deposito costiero ultimato, lo scafo della RUGGIERO DI LAURIA fu trasferito a Genova per essere utilizzato per lo stesso servizio, cioè deposito per bunkeraggio in porto in attesa che venisse costruito il deposito costiero; la PROCIONE venne restituita alla Marina Militare.



La corazzata Ruggiero Di Lauria

In piena espansione commerciale l'AGIP impostò i nuovi programmi di sviluppo e stanziò le risorse necessarie per creare quella che allora doveva essere la flotta moderna e d'avanguardia. Furono previste 4 motocisterne di 15.000 t.p.l. (10.500 t.s.l.), 4 motocisterne di 2.000 t.p.l. e due rispettivamente di 1.000 e 600 t.p.l. .

Le 4 navi maggiori, di 15.000 t.p.l. più la RECCO e la RAPALLO dovevano essere impiegate sul lungo corso, le medie di 2.000 t.p.l. erano destinate al traffico per la Libia e l'Impero, le due piccole a quello per la Dalmazia e l' Egeo.

All' inizio delle ostilità della II Guerra Mondiale erano in esercizio 3 unità di 15.000 t.p.l. oltre alle unità RECCO - RAPALLO ed ABRUZZI (la ROMAGNA era stata venduta nel 1930); a Monfalcone erano in avanzato stato di allestimento 2 navi da 2.000 t.p.l. e l'ultima nave di 15.000 t.p.l..

Ad Ancona erano in costruzione altre due navi di 2.000 t.p.l. ed a Marghera (Breda) le due piccole.

Secondo le direttive del tempo alle nuove costruzioni vennero imposti i nomi di Medaglie d' oro al V.M. ed esattamente:

FRANCO MARTELLI, IRIDIO MANTOVANI, GIULIO GIORDANI, SERGIO LAGHI per le quattro navi di 15.000 t.p.l.;

VITTORINO ZANIBON ed UGO FIORELLI per le navi di 2.000 t.p.l.; alle altre unità non era stato ancora assegnato il nome perché erano in costruzione.

La FRANCO MARTELLI venne affondata da un sottomarino in Atlantico il 18 aprile 1941 dopo essere scappata da Recife (Pernambuco), ove era riuscita a rifugiarsi, per raggiungere S.Nazaire. La IRIDIO MANTOVANI fu affondata l' 1 dicembre 1941 da aerei e caccia torpediniere mentre era in navigazione verso Tripoli carica, la GIULIO GIORDANI fu affondata da aerei nel 18 novembre del 1942 mentre era in viaggio per Tripoli carica.

La UGO FIORELLI e la VITTORINO ZANIBON, all'armistizio del settembre 1943 si rifugiarono a Malta. La prima fu poi utilizzata come deposito a Bizerta perché rimasta senza rispetti del motore principale, la seconda navigò alle dipendenze degli americani.

LA RAPALLO, che allo scoppio della guerra era in Atlantico per andare a caricare in U.S.A., si rifugiò vuota alle Canarie; in seguito uscì dalle acque territoriali Spagnole per andare a prelevare il carico da una petroliera U.S.A. rientrando poi alle Canarie.

Successivamente cercò di raggiungere Cartagena in Columbia dove poi fu catturata dagli Americani nel 1941, trasformata in nave-appoggio militare e dislocata in Pacifico come base di rifornimento per la Marina. A guerra ultimata venne portata a Mobile nell' Alabama per la demolizione e qui riacquistata dall'AGIP.

Alla fine della guerra la UGO FIORELLI, che aveva potuto ricevere le testate del motore principale che si trovavano in cantiere a Monfalcone, rientrò in Italia e lo stesso avvenne per la VITTORINO ZANIBON. La SERGIO LAGHI, che dopo l'allestimento, era stata trasferita a Venezia ed impiegata come trasporto d'acqua tra la "Marittima" e l'isola della Giudecca fu poi riconsegnata all'AGIP.

Delle due navi in costruzione ad Ancona, la prima varata con il solo scafo nudo, venne rimorchiata dai tedeschi a Trieste, non si sa per quale motivo, la seconda, ancora sullo scalo, in seguito ad un bombardamento aereo, rimase abbattuta su un fianco.

Per le due navi in costruzione alla Breda di Venezia i tedeschi, dato che erano in avanzato stato di costruzione e già varate, avevano deciso di trasformare quella di 1.000 t.p.l. in nave da carico e l'altra di ancorarla in un cantiere a Murano.

I Tedeschi, poi, ritirandosi da Venezia affondarono nel bacino della Brentella la nave di 1.000 tonnellate con bombe poste nel locale apparato motore ma privo di macchinari. La SERGIO LAGHI che nel programma dei Tedeschi doveva essere affondata all'imboccatura del Lido, durante il viaggio di trasferimento dalla Marittima al Lido, fu salvata in extremis e poi riconsegnata alla società dagli Alleati.

La nave che era in costruzione a Trieste, prima venne portata a Venezia e successivamente ad Ancona per completare l'allestimento e fu battezzata PIANETA, la seconda, quella che era abbattuta sullo scalo di Ancona, venne raddrizzata, varata e poi completata col nome di SATELLITE.

Delle due navi di Venezia, quella da 1.000 t.p.l. venne recuperata ed allestita col nome di COMETA, l'altra, completato l'allestimento, entrò in esercizio con il nome di NEBULOSA.

Medaglie al Valore

FIGLIOLI Ugo

Capitano di Fregata di cpl. M.M.

Comandante di unità ausiliaria, in numerose missioni di guerra dava prova di elevate qualità militari e di perizia marinai. Durante una navigazione notturna isolata, scontratosi con una divisione navale nemica, malgrado la schiacciante preponderanza avversaria, reagiva prontamente all'attacco con tutte le armi di bordo. Mentre la maggior parte dell'equipaggio cadeva colpita dal tiro nemico egli rimaneva sereno al suo posto rinunciando, benché illeso, a lasciare la nave prossima ad affondare ed rincuorando i feriti con parole di fede e di amor patrio; con loro scompariva in mare. Fulgido esempio delle più elette virtù militari e marinare e di assoluta dedizione al dovere. Canale di Sicilia, 24 aprile 1941.

MANTOVANI Iridio

Capomanipolo 219a legione

Dopo aver combattuto valorosamente una intera giornata contro rilevanti forze ribelli, a sera, richiamato dai segnali del suo comandante accorso in aiuto di un treno deviato e assediato, mosse col suo manipolo. Impeditogli il passo dall'avversario numeroso, girò combattendo nella notte attorno al cerchio nemico per cercarne il punto più debole, ma fuorviato dal fuoco che proveniva da ogni parte e disorientato dalla pioggia violenta, si allontanò dal luogo ove era diretto. Circondato al mattino seguente da forze venti volte superiori e sempre aumentanti, sostenne leoninamente l'impari lotta, animando con la parola e con l'esempio i pochi superstiti. Sparato l'ultimo colpo, mentre il nemico irrompeva all'arma bianca, in piedi, fiero tra i morti e i feriti, gridò: « Ragazzi un ultimo pensiero ai nostri cari, viva l'Italia! viva il Re! viva il Duce!». Feriti e superstiti ripeterono il triplice grido di fede e poi alla baionetta, guidati dall'eroico capo, s'immolarono. Fulgida figura di purissimo eroe. Les Addus-Dukkam, 6-7 luglio 1936.

MARTELLI Franco

Tenente di cpl. IV gruppo carri veloci

Volontario di guerra, spirito ardente, animatore e trascinatore dei suoi carristi veloci, li condusse alle più ardue ed eroiche gesta nel difficile e sanguinoso combattimento di Dembeguinà. Assunto il comando dello squadrone in seguito alla morte del suo capitano per rendersi conto della situazione sotto raffiche intense del fuoco nemico uscì dal proprio carro, impartì ordini e si lanciò decisamente nella mischia. Ferito a morte, tenne contegno eroico, incitando i dipendenti nell'aspra lotta. Spirò al grido di « Viva il Re! Viva il Duce! ». Dembeguinà, 15 dicembre 1935.

LAGHI Sergio

Sottotenente di cpl. XXIV battaglione eritreo

Ufficiale giovanissimo e valoroso, volontario di guerra, in numerosi combattimenti, ai quali partecipò come comandante di un plotone eritreo, dette prove di fulgido ardimento. Guidò con travolgente impeto il suo reparto all'attacco di una forte posizione presidiata da nemico agguerrito e baldanzoso, conquistandola. Incaricato poi di eliminare un forte centro avversario che con efficacissimo tiro d'infila rendeva insostenibile il mantenimento delle posizioni, si lanciò con superbo ardimento contro il nuovo obiettivo sgominando i difensori e resistendo con indomito coraggio alla violenta reazione nemica. Indi, colpito a morte da una raffica di mitragliatrice, cadde da eroe raccogliendo le sue ultime forze nel grido di: « Viva l'Italia ». Mai Ceu, 31 marzo 1936.

ZANIBON Vittorino

Sottotenente di cpl. (7° reggimento alpini, Div. «Pusteria»)

Comandante volontario di plotone arditi, febbricitante da più giorni, rifiutava di recarsi all'ospedale, desiderando partecipare ad una azione contro munita posizione nemica, sistemata su aspra quota montana. Per due volte, alla testa del suo reparto, attaccava l'avversario a bombe a mano e baionetta e benché ripetutamente ferito, raggiungeva, dopo sanguinoso corpo a corpo, la vetta duramente contesa, sulla quale spiegava al vento un drappo tricolore, segretamente custodito sotto la giubba. Contrattaccato da forze soverchianti, ferito una terza volta al petto, continuava a lottare con leonina, indomabile energia, alla testa dei suoi eroici alpini, finché colpito mortalmente, scagliava, in un supremo sforzo, il suo elmetto insanguinato contro l'avversario irrompente, precipitando poi con il tricolore in pugno in un sottostante burrone. Altissimo esempio di coscienti, eccezionali virtù militari e di ardentissimo amor patrio. Quota 729 di Selanj (Fronte greco), 9 marzo 1941.

(Ufficio storico della Marina)

Il Nome delle navi

L'idea di dare nomi di città o regioni Italiane alle navi aziendali nasce prima dell'istituzione dell'Agip quando, per l'approvvigionamento di prodotti petroliferi, venne costituito il Consorzio Utenti Nafta SA (CUNSA) .

Infatti nel 1921 alle prime due unità aziendali, furono assegnati i nomi di Recco e Rapallo ed in seguito (1926) con il riarmo di due vecchie navi di fine '800 acquistate a Chittagong, furono dati i nomi di regioni (Romagna e Abruzzi).

Nel programma di costruzione di quattro motocisterne per l'avvio di una flotta moderna, che coincise con l'inizio della seconda guerra mondiale, il regime di quel tempo decise di assegnare nomi di medaglie al valore e così furono varate nel 1939 le navi Franco Martelli e Iridio Mantovani, nel 1940 la nave Giulio Giordani e nel 1942 la nave Sergio Laghi.

Nello stesso periodo il programma delle nuove costruzioni prevedeva anche l'armamento di due unità minori a cui furono assegnati i nomi di Ugo Fiorelli e Vittorino Zanibon .

Nella nostra ricerca, due navi, Zeila e Splendor hanno nomi che esulano dai nomi classici aziendali ma ciò è dovuto al fatto che queste due unità diventano proprietà Agip durante il conflitto in quanto probabilmente sequestrate dal regime alle società petrolifere Inglesi e Americane; Nafta (Shell Italiana) e La Columbia (Esso) .

Il conflitto bloccò la costruzione di altre quattro navi che per diversi motivi, alcune furono affondate dai tedeschi a Venezia altre danneggiate presso i cantieri di Ancona. Nel dopo guerra, dopo opportune riparazioni , le quattro navi completarono gli allestimenti e iniziarono a navigare non più con nomi di medaglie al valore ma con nomi astronomici e questa tradizione si porterà avanti per i successivi dieci anni. Così esse furono battezzate rispettivamente: Pianeta, Cometa, Satellite, Nebulosa.

La guerra aveva affondato gran parte della flotta Agip e nei primi anni '50 restarono in esercizio la vecchia Rapallo (30 anni) il Sergio Laghi (10 anni) e le navi minori Ugo Fiorelli, Vittorino Zanibon, Cometa, Pianeta, Nebulosa. Il Satellite venne venduto a fine anni '40 e nel 1951 fu acquistata la nave norvegese Norfolk del 1930 a cui fu dato il nome di Canopo.

Il Paese uscito distrutto dal periodo bellico, cercò faticosamente la ricostruzione fisica ed economica ed in questo spirito l'Agip programmò nuove costruzioni per rilanciare quella che poi sarà la nuova flotta aziendale. Nascono così quattro unità gemelle quali: Cassiopea, Alderamine, Andromeda e la quarta del 1955, per le ricerche e perforazioni nella pianura Padana, viene dato il nome di Cortemaggiore interrompendo di fatto la serie dei nomi astronomici.

Da questa data in poi, tutte le unità navali come in origine, riprenderanno i nomi di città : Agip Gela e Agip Ravenna di 30.000 dwt, Agip Bari, Livorno, Venezia, Trieste, Genova, e Ancona di 50.000 dwt e gli anni '60 si chiuderanno con la costruzione delle due navi da 80.000 dwt Agip Milano e Agip Roma.

Gli anni '70 sono caratterizzati dalle superpetroliere da 250.000 dwt a cui vengono dati nomi di regioni: Agip Sicilia, Agip Sardegna, Agip Lazio, Agip Marche, Agip Campania e Agip Abruzzo.

Le altre navi della flotta manterranno nomi di città.

Ecco quindi le nuove 30.000 dwt Agip Gela ed Agip Ravenna in sostituzione delle precedenti vendute negli anni '60, le turbonavi da 135.000 dwt Agip Firenze, Agip La Spezia e Agip Monfalcone. Nei primi anni '80 per il trasporto di prodotti, furono costruite due navi da 25.000 dwt che presero il nome delle città di Palermo e Napoli.

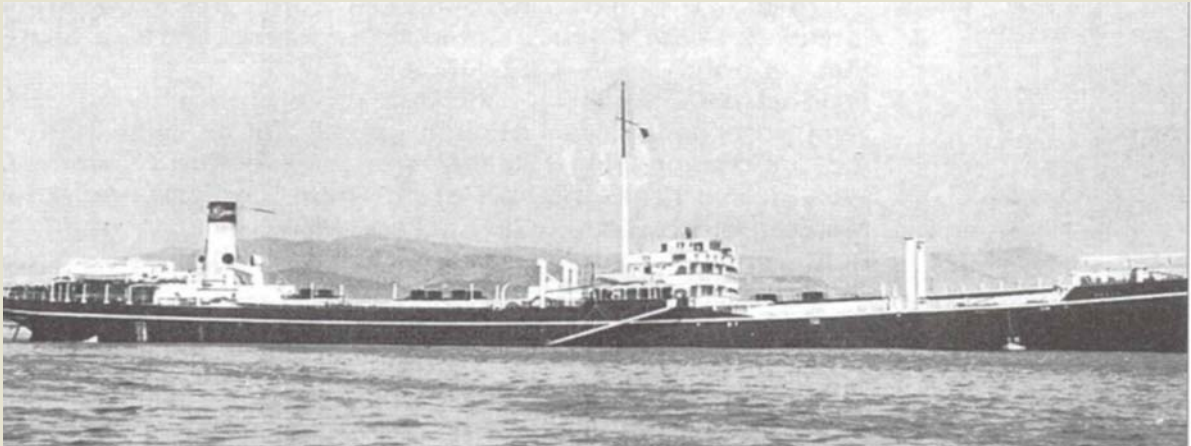
Soffermiamoci un attimo sui nomi delle quattro navi gasiere che, a partire dalla fine degli anni '40 fino al 1964, si chiamarono rispettivamente Agipgas Prima, Agipgas Seconda, Agipgas Terza e Agipgas Quarta. Si riparerà di navi gasiere a fine anni '70 che, con nomi di isole, si chiameranno Snam Palmaria oggi Lng Palmaria e Snam Elba oggi Lng Elba.

La serie delle gasiere si chiude con le due piccole Agip Sardegna (1992) stesso nome della cugina più grande che nel frattempo aveva cambiato nome in Slug in quanto destinata a fare da nave stoccaggio in Libia , ed Agip Siracusa. Le ultime costruzioni, quasi a chiudere un cerchio, come le capostipiti Recco e Rapallo, prenderanno i nomi di città della costiera Ligure; Lng Lerici e Portovenere.

Tornando agli anni '80, le nuove costruzioni ripresero i nomi di regioni così che tre navi da 100.000 dwt furono chiamate Agip Piemonte, Agip Lombardia e Agip Liguria.

A chiusura di questo capitolo, agli inizi degli anni '90, visto la sensibilizzazione pubblica su temi di carattere ambientale e le normative internazionali per il miglioramento delle condizioni di sicurezza del trasporto petrolifero via mare, nei cantieri di Marghera vennero costruite le due navi aziendali doppio scafo a cui vennero dati i nomi e questa volta non più Agip seguito da nomi di città o regione ma il nome Eco (da ecologia) seguito dal nome di un continente; Eco Africa ed Eco Europa.

La Flotta nel periodo bellico e post bellico



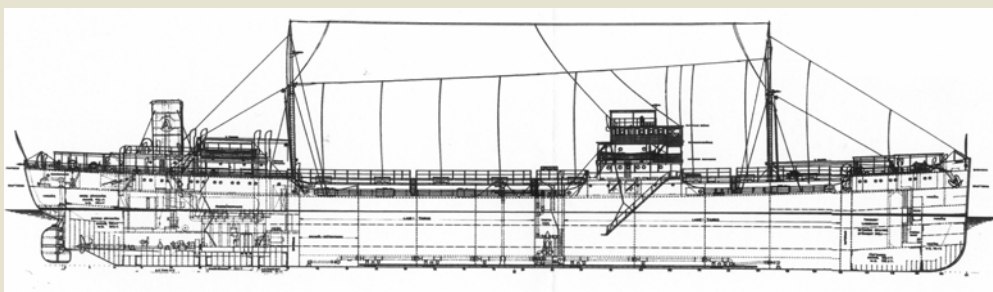
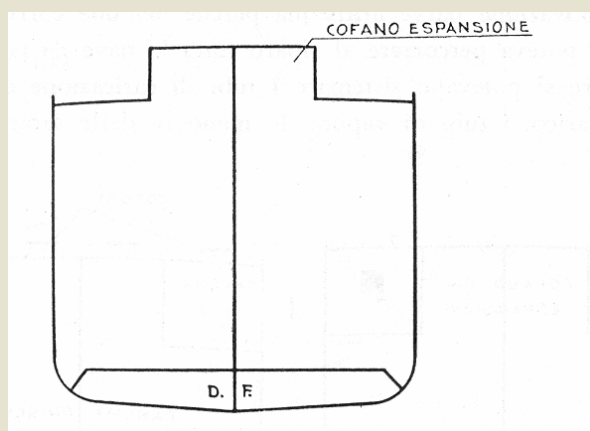
Nel capitolo dedicato alle origini ed allo sviluppo dei trasporti marittimi aziendali è stata menzionata l'opera eroica di molte unità navali di proprietà Eni (a quell'epoca Snom poi Agip) che, sfidando le velleità belliche, hanno reso un servizio al proprio paese alimentando il primo traffico significativo di idrocarburi.

Molte di queste navi sono state affondate, nella gran parte dei casi gli equipaggi si sono salvati, ma ciò che è più inquietante è immaginare questi deboli bersagli nelle distese oceaniche oggetto di un odio bellico dai difficili connotati. Cosa potesse significare per il nemico quel punto in movimento nell'infinito del mare è difficile stabilire. Forse si voleva colpire un simbolo dell'attività economica del nemico: la nave trasferiva energia e l'energia era vitale per "essere nazione".

Forse la vulnerabilità non poteva essere tollerata in un simile contesto bellico e quindi andava eliminata.

Dal punto di vista tecnico, le nostre pirocisterne Recco e Rapallo che possiamo definire le capostipiti della flotta, furono il risultato di una trasformazione di due navi da carico. Esse avevano le cisterne separate da paratie trasversali con un'unica paratia longitudinale "longitudinal framing" così da avere solo cisterne laterali. Solo dal 1925 si iniziarono ad applicare nelle nuove costruzioni due ripartizioni longitudinali così da ottenere tre file di cisterne, due laterali e una centrale. Per compensare l'aumento di volume del carico, sulla parte superiore delle cisterne fu praticato un cofano di espansione che percorreva in senso longitudinale tutta lunghezza di coperta sovrastante il carico. Tali navi cisterna avevano ancora i doppi fondi come le altre navi da carico con ampie aperture affinché il carico potesse occupare anche gli spazi sottostanti.

Della stessa primitiva concezione oltre al Recco ed il Rapallo, furono le quattro navi per il trasporto di prodotti petroliferi: Romagna , Abruzzi Zeila ed Alcantara.



Ad eccezione dell'Alcantara le cinque navi avevano la propulsione con macchina a vapore di tipo alternativa a duplice e, più tardi, a triplice espansione che sviluppava basse potenze e basse velocità. Nonostante tutto, la Rapallo sopravvissuta al periodo bellico, navigò fino alla fine degli anni '50.

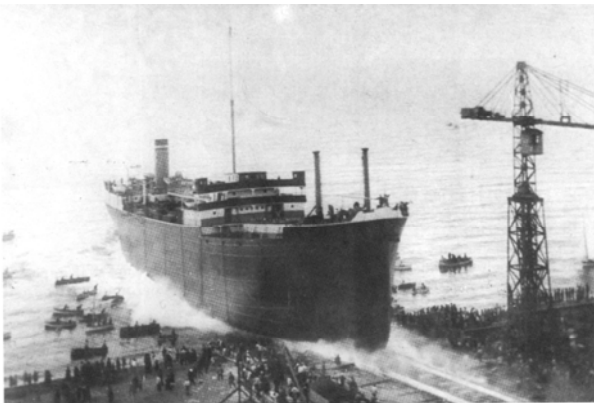
Il progetto aziendale di rinnovo della flotta che coincise con l'inizio delle ostilità, concepì quattro navi modernissime (Franco Martelli, Iridio Mantovani, Giulio Giordani e Sergio Laghi), con una portata di circa 15.000 tonnellate che rappresentavano le superpetroliere dell'epoca e che comunque, pur rappresentando quanto di più tecnologico potesse esserci in quel momento, erano in realtà molto lontane dalle unità costruite nell'era moderna: il ponte di comando era al centro (solo a cavallo degli anni '50/'60 si concepì il concetto del ponte a poppa per migliorare la sicurezza degli equipaggi), il motore non permetteva una velocità superiore ai 10 nodi anziché i 15-16 nodi attuali, i trasferimenti del carico erano effettuati con pompe alternative a vapore ecc.

Le vicissitudini delle navi di questa flotta hanno conferito risvolti romanzeschi a questo libro di memorie. Ci siamo però, nelle gran parte dei casi, limitati ad una versione giornalistica, salvo qualche racconto in prima persona, come quello del Comandante della nave affondata. Sono testimonianze significative che risaltano ancora di più il nobile compito che gli era stato loro affidato.

P / C RAPALLO



RAPALLO: piroscifo (cisterna) – 5.812 tsl varata il 22/10/1921 e consegnata nel dicembre dello stesso anno nei cantieri navali di Riva Trigoso. Appartenente alla Azienda Generale Italiana Petroli (Agip) con sede a Roma. Iscritto al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n. 1072.

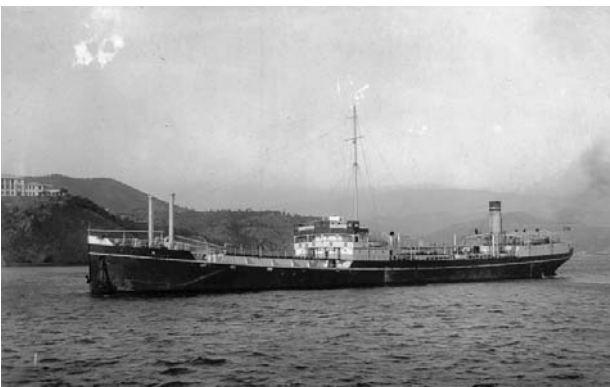


Il piroscifo Rapallo durante il varo a Riva Trigoso.

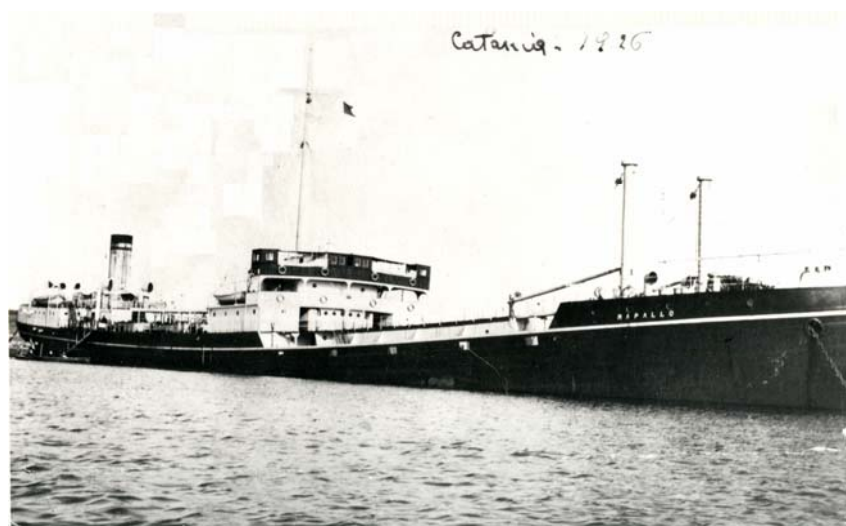
P/c	Rapallo
Tipo	P/c
Eliche	1
Dwt	8.500 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	11 Kn
Costruzione	1921
Lungh.	115 mt
Largh.	16 mt
Pescaggio	9 mt
Motore	Vapore T.E.
Potenza	2.250 cv
Caldaie	2

Ricordi di un comandante

Nel 1952 la "Rapallo per quasi due anni, " trasportò prodotti lavorati dal Mar Nero (costa Russa) al Mar Baltico (costa Russa) toccando i porti di Costanza, Helsinki, Leningrado, Stettino.



Una foto del 1926



La pirocisterna Rapallo nel corso della sua attività cambiò più volte il suo nome. Da una breve ricerca, potrei ritenere che il nome originario dell'unità doveva essere Vittoria di bandiera italiana e progettata come nave mercantile. Acquistata sullo scalo di Riva Trigoso dall'Agip fu trasformata in nave cisterna e varata nell'ottobre 1921 e consegnata nel dicembre dello stesso anno con il nome Rapallo.

Allo scoppio del conflitto, il 10 giugno 1940, trovò rifugio a Cartagena, in Colombia (Mare Caraibico). Successivamente, l'8 dicembre 1941, fu confiscato dal governo della Colombia.

Con l'entrata in guerra degli Stati Uniti, la Rapallo fu acquistata dal governo americano e utilizzata per il servizio mercantile. Per la propria difesa fu armata con un cannone da 4", una doppia mitragliera da 3", e otto mitragliere da 20 mm. Ribattezzata Polonaise e gestita dalla Marine Transport Co. di New York City, viaggiò sotto bandiera panamense trasportando fuel oil dai porti del golfo del Messico, da Corpus Christi Texas ai porti della costa atlantica fino a New York. Inoltre effettuava viaggi shuttle nei carabi tra Cuba e Duch West Indies.

Transitò per il canale di Panama il 26 dicembre 1943 facendo rotta per Pearl Harbor, arrivando a Funafuti Ellice Island il 3 marzo 1944. Da lì fece rotta per Maturo isole Marshalls dove, l'8 aprile 1944 fu acquistata dalla marina Americana sotto la responsabilità della WSA e con il nome di Manileno fu affidata al comando del Com.te Eugene L. Mc Manus.

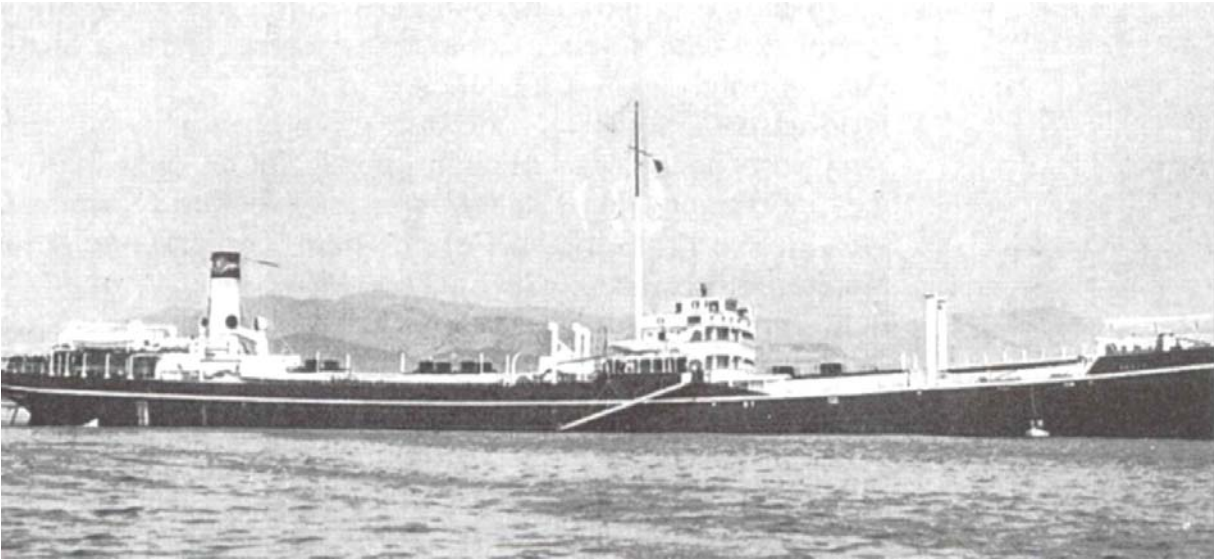
Assegnata al servizio del 10° Squadrone, la Manileno fu utilizzata come nave stoccaggio per il rifornimento delle navi da guerra. In giugno fu allocata a Eniwetock per lo stesso uso come nave rifornimento ed in seguito, dopo la conquista delle isole Marianne, salpò per Guam e lì operò rifornendo centinaia di navi e a sua volta rifornita settimanalmente fino alla fine del conflitto.

Nel periodo della sua presenza nel pacifico si calcola che abbia rifornito più di 200.000 tonnellate di fuel oil alla flotta Americana.

Partita da Guam il 29 ottobre 1945, attraverso il canale di Panama, si diresse a Mobile Alabama arrivando il 20 dicembre e restò in attesa di utilizzo dal 14 gennaio al 7 febbraio 1946 quando fu restituita alla WSA.

Cancellata dalle matricole della Us Navy il 28 marzo 1946, fu venduta alla Società Ligure di Armamento di Genova e poi ceduta all' Agip il 19 maggio 1947 che le ridiede il nome originale Rapallo e navigò fino ad aprile del 1955 anno della demolizione avvenuta a Trieste.

P / C RECCO



RECCO: piroscalo (cisterna) – 5.395 tsl varata nel marzo 1921 nei cantieri navali di Riva Trigoso e consegnata nel settembre dello stesso anno. Appartenente all'Azienda Generale Italiana Petroli (Agip) con sede a Roma. Iscritto al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n. 1027.

Costruita nei cantieri navali di Genova

P/c	Recco
Tipo	P/c
Eliche	1
Dwt	8.170 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	9 Kn
Costruzione	1921
Lungh.	115 mt
Largh.	16 mt
Pescaggio	9 mt
Motore	Vapore T.E.
Potenza	2.250 cv
Caldaie	2



Marzo 1921 il Recco sullo scalo di Riva Trigoso

L'affondamento della Recco

Il 19 aprile la pirocisterna Recco, in ottemperanza agli ordini ricevuti, Si apprestò a lasciare il porto di Santa Cruz de Tenerife diretta a Saint Nazaire dove sarebbe dovuta arrivare il giorno 8 maggio.

Il Recco era un mercantile di 5.395 t.s.l. dell' A.G.I.P. con una velocità di 9 nodi ed una Autonomia di 3.100 miglia. La Nave aveva a bordo 8.500 Tonnellate di nafta e avrebbe Navigato al massimo della sua capacità di trasporto (la sua portata lorda era in realtà di 8.170 tonnellate).

Alle ore 21 di quel 19 aprile 1941 la cisterna iniziò le operazioni di disormeggio. Queste si presentarono però oltremodo difficili e la cisterna dovette abbandonare i cavi di acciaio che la tenevano ormeggiata alle boe e che invano gli uomini dell'equipaggio avevano tentato di alare. Inoltre, al momento di salpare, fu constatato che un' ancora della nave si era impigliata con una del piroscampo Andalusia al punto che, dopo vani e congiunti sforzi per liberarla, essa dovette essere filata per occhio. V'è chi sostiene che le navi hanno un'anima e di certo gli uomini della Recco debbono avere avuto tristi presentimenti quella sera nel constatare che la loro nave non voleva saperne di prendere il mare e sembrava anzi aggrapparsi disperatamente ad ogni appiglio per rimanere in porto.

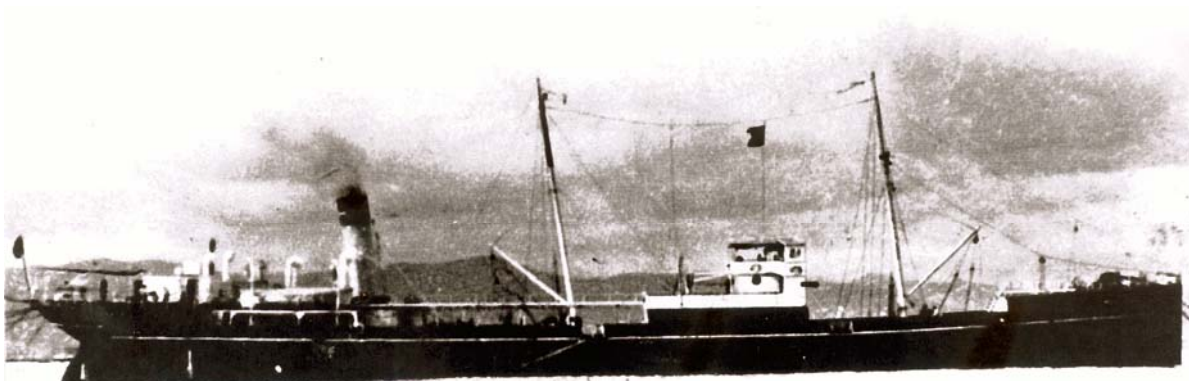
Il 3 maggio in navigazione a circa 400 miglia dalle isole Azzorre il Recco venne intercettato dall'incrociatore ausiliario inglese HMS Hilary. Per evitare la cattura il Comandante Castagnola decise l' auto-affondamento della cisterna.

I naufraghi vennero recuperati dall'incrociatore e trasportati in Gran Bretagna, dove rimasero prigionieri fino al termine delle ostilità.



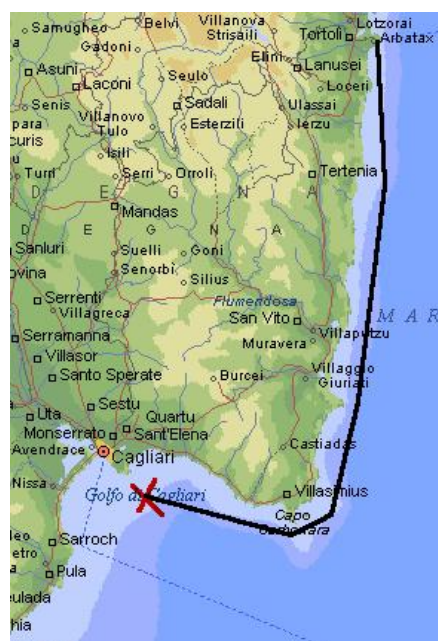
Luogo dell'affondamento 420 miglia nord ovest dalle isole Azzorre
lat.44°37'N long. 22° 27' W

P / C ROMAGNA



La nave Romagna (Collezione del Dott. G.Spazzapan Savona)

P/c	Romagna
Tipo	P/c
Eliche	1
Tsl	1.416
Compartimento	Genova
Velocità	9 Kn
Costruzione	1899
Lungh.	74 mt
Largh.	9,91 mt
Pescaggio	6,10 mt
Motore	Vapore T.E.
Potenza	900 cv
Caldaie	2



Costruttore cantieri navali Dockyard & Co. di Grangemouth

Acquistata dall'Agip intorno al 1925 con il nome Syriam, fu battezzata Romagna. Navigò per l'Agip fino al 1930 quando fu venduta alla Soc. An. Italiana di Navigazione e Commercio (o Fratelli Marizzano) con sede a Genova. Iscritto al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n.1325. Requisito dalla Regia Marina dal 4 ottobre 1941 (a Cagliari) al 2 agosto 1943. Non iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato.

Il 2 agosto 1943 in navigazione da Arbatax a Cagliari con un carico di carburante, poco dopo le ore 08.00 a 6 miglia circa per 130° da Cagliari, urtò contro una mina e, per le gravi avarie riportate e per l'incendio del carburante che trasportava, andò subito a fondo. Contemporaneamente subì anche l'attacco di aerei avversari.

Da "Navi mercantili perdute" (Ufficio Storico della Marina)

La Cisterna Romagna, dal nome precedente di Syriam, era comandata dall'ufficiale E. Pellerano al quale era stata affidata la difficilissima missione di portare nell'ormai martoriato porto di Cagliari un carico di carburante vitale per la sopravvivenza delle forze Italo-Tedesche sull'isola. Si tenga presente che, nell'agosto del '43, le forze alleate avevano il predominio in pratica assoluto su i mari e nell'aria, quindi, la missione del Romagna senza scorta navale e con un'esigua scorta aerea era in pratica una missione suicida. Fortunatamente il viaggio era andato bene fino alla mattina del 2 agosto '43, quando, all'alba due coppie d'aerei erano decollate dall'aeroporto di Capoterra per scortare, nel tratto finale del viaggio, la petroliera italiana giunta oramai a destinazione. La prima coppia era composta dal M.Ilo Ennio Tarantola, "Banana" per gli amici e dal Serg. Mugherli. Essi erano la scorta diretta che doveva volteggiare in continuazione sulla nave e segnalare, vista la trasparenza delle acque, l'eventuale presenza di sommergibili nemici oppure intervenire nel caso si presentassero, bassi sul mare e con il sole alle spalle, i temibilissimi aerosiluranti britannici. Sopra di loro, come scorta indiretta, vegliava la seconda coppia d'aerei composta da due Macchi 205 (più potenti e più armati) pilotati dal M.Ilo Bianchi e dal Serg. Santuccio. I nostri quattro cacciatori avvistarono la nave già a poche miglia dalle coste Sarde e si posero nella prevista posizione per la scorta navale ma, dopo pochi minuti, essi, dall'alto videro un'enorme fiammata sulla prua della petroliera ed udirono un gran boato. Subito alla nave fu asportata la prua, che oggi giace a circa 800 metri di distanza dal resto dello scafo, mentre il resto della mutilata cisterna in preda alle fiamme, scarrocciava lenta. Il buon Tarantola si abbassò a pelo dell'acqua, per scrutare la superficie del mare, poiché gli sembrava strano che, con tutta l'esperienza accumulata in tre anni di guerra, un sommergibile fosse riuscito a beffarli. In ogni modo nessuno aveva visto scie di siluri, ombre dubbie e minacciose di sommergibili immersi. Non ci fu nulla da fare, ironia della sorte, la petroliera era andata a fondo proprio su una mina posta a difesa del porto di Cagliari dagli stessi Italiani.

Rapporto Tratto dall'ufficio storico della Marina Militare "NAVI MERCANTILI PERDUTE"



Ricordi di un comandante
(Da appunti dell'ing. Odierna)

....Per il trasporto dei prodotti puliti furono acquistate così come si trovavano in disarmo a Chittagong (Bangladesh) due petroliere che l'Anglo-Persian aveva intenzione di demolire:

l' **ABRUZZI** di 500 t.p.l. del 1898 e la **ROMAGNA** (ex Syriam) di 2.000 t.p.l. e 1.400 t.s.l. del 1899, le quali, dopo un avventuroso viaggio, arrivarono a Genova e qui inviate ai lavori per essere rimesse in classe.

La ROMAGNA fu impiegata per portare a Tripoli e Bengasi benzina e petrolio alla rinfusa, benzina in latte e nafta in fusti. I prodotti infustati venivano caricati a Vado Ligure, nelle cisterne estreme di prua, la benzina ed il petrolio alla rinfusa nelle cisterne restanti. La scarica dei prodotti sfusi avveniva a mezzo di 3 manichette da 10 cm di diametro con le quali venivano riempiti dei fusti portati sotto bordo a mezzo chiatta.

.....All' inizio delle ostilità della II Guerra Mondiale erano in esercizio 3 unità di 15.000 t.p.l. oltre alle unità RECCO - RAPALLO ed ABRUZZI (la ROMAGNA era stata venduta nel 1930);



Il Relitto

La nave si trova su un fondale sabbioso ad una profondità di circa 35/45 metri ad un miglio dalla costa Sarda in località Capitana. A causa dell'urto con la mina, la nave si spezzò in due ed oggi il troncone di prua e la parte poppiera poggiati sul fondo in assetto di navigazione sono distanti tra loro circa mezzo miglio.



Foto esclusive del sito "Il sito dei relitti"
(www.relitti.it)

M/N TIBER

Motonave - carico - 34 tsl

Costruita nel 1926. Appartenente all' Azienda Generale Italiana Petroli (Agip) con sede a Roma. Iscritta al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n. 1802.

Non requisita dalla Regia Marina, né iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato.

Affondata, con mine, dai tedeschi, a La Spezia, il 22 aprile 1945. Successivamente recuperata e passata in armamento.

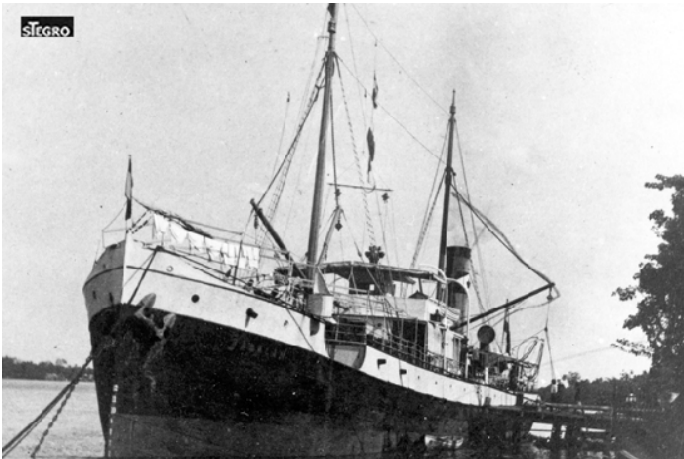
Rimorchiatore	Tiber
Tipo	M/n da rimorchio
Eliche	1
T.s.l.	33,97
Compartimento	Genova
Costruzione	1926
Lugo di costruzione	Amburg
Lungh.	20,15 mt
Largh.	4,25 mt
Pescaggio	1,60 mt
Motore	1 Diesel
Potenza	250 cv

Da "Navi mercantili perdute"
(Ufficio Storico della Marina)

La nave ex " Standard I" di bandiera Italiana e poi "Tevere" di bandiera Tedesca, fu acquistata dall' Agip in data 13 aprile 1943 e venduta successivamente alla società " La Columbia " Società marittima per il trasporto di petroli e derivati di Genova in data 25 settembre 1948.

Il 24 luglio 1952 fu acquistata dai Sig.ri D'Alesio Gaetano e Castaldi Ettore di Livorno.

P/C ABRUZZI



Il piroscafo cisterna Babalan (in seguito Abruzzi) all'ormeggio.

P/c	Abruzzi
Tipo	P/c
Eliche	1
T.s.l.	536
Compartimento	Genova
Costruzione	1897
Lugo di costruzione	Rotterdam
Lungh.	61,39 mt
Largh.	7,85 mt
Pescaggio	3,35 mt
Motore	Vapore TE
Potenza	317 cv

La nave con il nome di Babalan di bandiera olandese, fu costruita nel 1897 nei cantieri della Rijekee & Co di Rotterdam per conto del gruppo Shell Olanda. Venduta alla Burmah oil Co nel 1914 (BP) cambiò nome in Yoman. Nel 1924 fu ceduta alla P.Super-Mantosh & Co di Calcutta.

Nel 1925 fu acquistata in disarmo in Bangladesh insieme al piroscafo Romagna dalla SNOM di Genova (poi Agip), passò in esercizio all'Agip nel 1928 fino al suo affondamento a La Spezia avvenuto 26 maggio 1944. Dopo gli eventi bellici, la nave fu recuperata e portata (1945) alla demolizione.

Qui di seguito ulteriori informazioni dell' Ufficio Storico della Marina

Da "Navi mercantili perdute" (Ufficio Storico della Marina)

Appartenente all'Azienda Generale Italiana Petroli (AGIP) Roma, Iscritta al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n.1300. Requisito dalla Regia Marina a Bari il 5 ottobre 1941 e non iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato. Derequisito l'8 settembre 1943. In navigazione da Suda a Tobruch fu attaccato da aerei nemici alle 19.20 del 1 settembre 1942 a 50 miglia per 347° da Derna. Danneggiato dalle bombe aeree e dapprima lasciato alla deriva, fu successivamente rimorchiato a Ras Hilal.

All'atto della proclamazione dell'armistizio dell' 8 settembre 1943 si trovava a La Spezia.

Affondato a La Spezia per cause imprecisate il 26 maggio 1944. Successivamente recuperato e demolito.

La perdita della n/c ABRUZZI

(Da " La difesa del traffico con l'Africa settentrionale" Ufficio Storico della Marina)

Agosto 1942..... Egualmente disgraziata la navigazione delle cisterne Picci Fassio e **Abruzzi**, provenienti da Taranto con carico di benzina, ed accentrare a Suda per proseguire poi per Tobruk. Da Suda le due cisterne partirono alle 09.30 del 31 agosto in convoglio col piroscafo Bottiglieri, quest'ultimo diretto a Bengasi, e con la scorta delle Tp Mozambano (c.s. ten. vasc. Gamaleri), Calatafimi (tenente vasc. Brignole), Cassiopea. Velocità del convoglio 7 nodi.

Alle 19.30 del 1 settembre, mentre la formazione navigava con le tre navi mercantili in linea di fronte, la Calatafimi di prora e le altre due torpediniere sui fianchi, e mentre nel cielo del convoglio volavano apparecchi italiani e tedeschi, le unità navali venivano attaccate da bombardieri ad alta quota. Alcune bombe caddero nei pressi della piccola cisterna Abruzzi che subì lievi danni allo scafo esterno. Abbandonata dall'equipaggio la nave rimase ferma ma galleggiante tanto che il caposcorta rimandò a bordo l'equipaggio ordinando contemporaneamente al Calatafimi di prendere a rimorchio la cisterna nel dubbio che la nave avesse subito danni più gravi di quanto non fosse lecito supporre. Spezzatosi però il cavo di rimorchio, la Tp Calatafimi imbarcò l'equipaggio dell' Abruzzi e, anche in considerazione delle modeste dimensioni della nave, lasciò la cisterna alla deriva, per contribuire alla scorta della Picci Fassio, mentre il P.fo Bottiglieri s'allontanava verso Bengasi scortato dalla Cassiopea.

Alle 00.30 del 2 settembre la Picci Fassio fu fatto segno di attacco aerosilurante che dal comandante del Mozambano è così descritto:

"Ore 00.35 - Viene lanciato in mare sulla dritta e molto di poppa al convoglio un primo fuoco indicatore; successivamente altri fuochi indicatori vengono lanciati sulla dritta, sulla sinistra e di prora tanto da desumere esser stato il convoglio sicuramente delimitato. Velivoli per oltre un'ora sorvolano il convoglio e le due torpediniere.



Ancora un'immagine del piroscafo cisterna Babalan all'ormeggio.



Ore 01.55 - La cisterna Fassio è colpita da siluro sul fianco dritto. Viene notata una forte esplosione ed una altissima colonna d'acqua e di fumo. Al momento dello scoppio la cisterna ha la prora circa sulla scia della luna. I velivoli presumibilmente in numero di tre continuarono a sorvolare le due torpediniere che evoluiscono a forte andatura mantenendosi opportunamente distanziate nella scia della luna.

Ore 02.30 - Il Fassio affonda in lat. 33° 26' N - Long. 22° 41' E.

I naufraghi della Picci Fassio furono tratti in salvo dal Monzambano. L'equipaggio dell' Abruzzi fu portato dal Calatafimi al Pireo di dove fu poi inviato, con mezzo aereo, a Ras Hilal dove nel frattempo la cisterna era stata rimorchiata. Rimasta infatti l'Abruzzi alla deriva, Marina Bengasi dispose perché fosse ricercata da velivoli, da Mas e dal Rim. Ciclope. Quest'ultimo, guidato dai velivoli e dai Mas, la rintracciò, sempre galleggiante benché sbandata sulla dritta e, stabilito il rimorchio alle 10.30 del 4 settembre, la portò nel ridosso di Ras Hilal giungendovi nel tardo pomeriggio dello stesso giorno. Fu subito iniziato il travaso della benzina dall' Abruzzi in barili e autobotti: operazione che fu effettuata e condotta a termine da marinai coadiuvati da qualche soldato italiano.



Nel pomeriggio del 7 settembre il recupero della benzina era stato quasi completamente realizzato. In definitiva, delle sei cisterne avviate a Bengasi e Tobruk in agosto, due giunsero a destinazione, due furono affondate, due subirono danni di vario genere, senza che il carico andasse perduto.

Note: La motocisterna portava 684 tonnellate di benzina e 2 tonnellate di materiale vario.

SABINA

N. 175

Motoveliero (cutter) - carico - 48 tsl costruito nel 1929.

Appartenente all' Azienda Generale Italiana Petroli (Agip) con sede a Roma. Iscritto al Compartimento Marittimo di Trieste, matricola n. 103.

Non requisito dalla Regia marina, né iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato.

Colpito da bombe, affondò a Falconara, il 2 febbraio 1944, durante un' incursione aerea.

Motonave cisterna 1.500 tsl. In allestimento a Trieste. Appartenente all' Azienda Generale Italiana Petroli con sede a Roma.

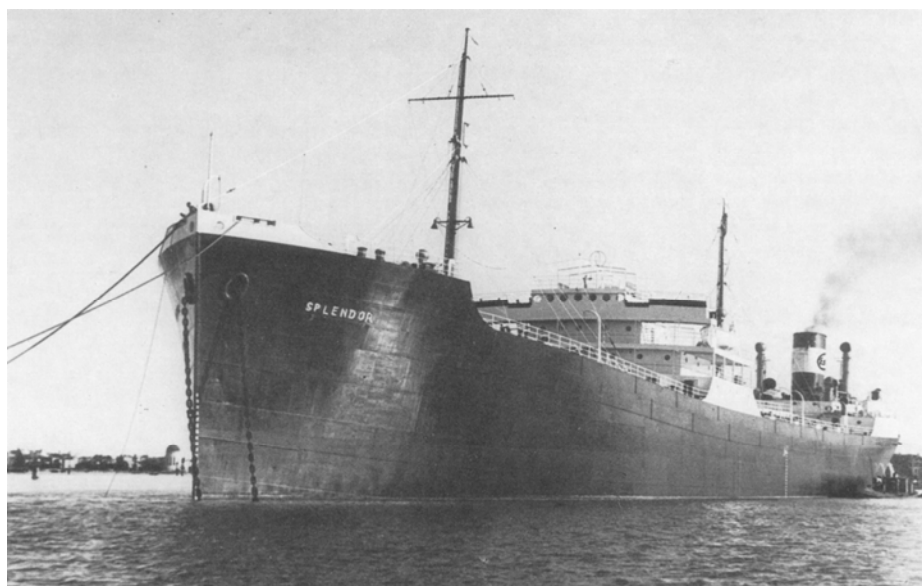
Affondata a Trieste, per cause imprecisate, in data successiva all' 8 settembre 1943.

Note:

Le uniche notizie riguardante questa nave, provengono dall'Ufficio Storico della Marina. La nave fu acquistata in cantiere e non ci fu il tempo di darle un nome tanto che le rimase il numero di costruzione.

(Ufficio Storico della Marina)

N/C SPLENDOR



La nave Splendor all'ormeggio con i colori della società La Columbia

M/c	Splendor
Tipo	M/n
Eliche	2
T.s.l.	12.175
Compartimento	Genova
Costruzione	1932
Costruttore	Soc. Cantieri Riuniti dell'Adriatico Monfalcone
Lungh.	165 mt
Largh.	21,4 mt
Pescaggio	11,8 mt
Motore	2 Diesel G.M.T
Potenza	4500 cv

Motonave (cisterna) – 12.175 tsl. Costruita nel 1932. Appartenente all'Azienda Generale Italiana Petroli (Agip) con sede a Roma. Iscritta al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n. 1845. Fu auto-affondata a Savona il 9 settembre 1943, rimessa a galla dai tedeschi e nuovamente affondata nel 1944 (probabilmente a La Spezia) nel corso di una incursione aerea. Al termine del conflitto fu recuperata e rimorchiata a Monfalcone per essere riparata. Riprese regolare servizio nel 1948.

Da "Navi mercantili perdute" (Ufficio Storico della Marina)

La nave ex "R.L.Hague" di bandiera "Città libera di Danzica" fu costruita a Monfalcone nel 1932 per conto della BAPG (Baltisch-Amerik Petroleum Import G.m.b.H.) di Danzica. Il 9 aprile 1933 fu acquistata dalla società "La Columbia" Società marittima per il trasporto di petroli e derivati di Genova che, nel 1940, la chiamò Splendor. Agip ne divenne proprietaria in data 14 maggio 1943 e successivamente fu rivenduta alla precedente società in data 28 agosto 1948. Nel 1951 si chiamò "Esso Italiana" e navigò fino al giugno del 1959 per poi (1960) essere demolita dalla società Sidemar di Trieste.

E' da notare che molte navi di compagnie americane e inglesi come la Nafta, La Columbia etc., durante il periodo bellico furono nazionalizzate dal regime e probabilmente gestite da armatori Italiani come nuovi proprietari (tra questi l'Agip). Navi che poi furono restituite nel dopo guerra alle precedenti società che ne avevano avuto il possesso.

P/C ZEILA



Il piroscafo cisterna Haliotis (in seguito Zeila) all'ormeggio.

Varata il 22 febbraio 1898 con il nome di Haliotis nei cantieri Walsemol Stipiani Engineering Works New Castle e consegnata alla Anglo Saxon Oil Company di Londra nel settembre dello stesso anno. Nel 1924 fu acquistata dalla società Nafta Italiana dei Petroli di Genova (poi Shell Italiana) e fu battezzata con il nome di "Nafta". Nel 1925 sempre di proprietà Nafta, cambiò il nome in Aureola e poi Zeila (1940/1).

P/c	Zeila
Tipo	P/c
Eliche	1
T.s.l.	1.833,50
Compartimento	Genova
Costruzione	1898
Lungh.	75,79 mt
Largh.	12,23 mt
Pescaggio	5,90 mt
Motore	1 Vapore T.E
Potenza	263 cv

Piroscafo (cisterna) – 1.834 tsl. costruito nel 1898. Appartenente alla Azienda Generale Italiana Petroli (Agip) con sede a Roma. Iscritto al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n. 1187.

Requisito dalla Regia Marina dal 9 gennaio (a Genova) al 16 febbraio 1941 e dall' aprile 1941 (a Genova) al 23 marzo 1943.

Non iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato. Il 23 marzo 1943, in navigazione in convoglio da Crotone a Messina, poco dopo le ore 14.00, a 4 miglia per 100° da Capo Spartivento, fu silurato dal sommergibile britannico Unison. Affondò in un minuto.

Da "Navi mercantili perdute" (Ufficio Storico della Marina)



Rotta seguita dalla nave Zeila prima dell'affondamento.

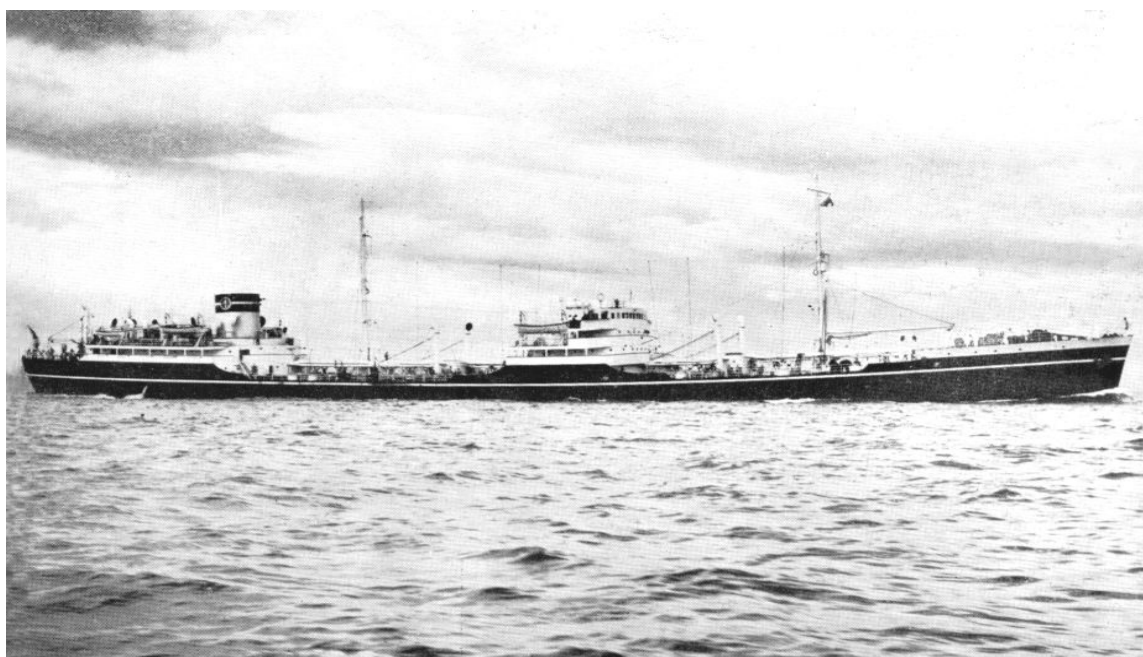
La nave ex “Aureola” di bandiera Italiana della società Nafta S. di Genova, fu acquistata dall’ Agip in data 16 novembre 1943 e rivenduta successivamente alla vecchia società che ne aveva avuto il possesso “Shell Italiana” nuova denominazione sociale della “Nafta” il 16-febbraio 1952.

La nave dopo l’affondamento avvenuto al largo di Capo Spartivento, non fu mai recuperata e considerando che dall’estratto matricola risulta la cessione alla Shell Italiana nel 1952, possiamo supporre un passaggio della proprietà solo di tipo formale. Infatti, molte navi di compagnie americane e Inglesi come la Nafta, La Columbia etc., durante il periodo bellico furono nazionalizzate dal regime e probabilmente gestite da armatori Italiani come nuovi proprietari (tra questi l’Agip). E’ facile dedurre quindi che la nave Zeila anche se affondata e mai recuperata, fu formalmente restituita alla Shell Italiana (nuova denominazione della Nafta) come “Conto riparazioni ” per danni di guerra.



La nave in ormeggio a Genova nel 1930 con il nome di Aureola

N / C FRANCO MARTELLI



Motonave (cisterna) – 10.535 tsl.
Impostata nei cantieri di Palermo
nel 1937 alla presenza del Duce e
varata negli stessi cantieri il 17
maggio del 1939.

Appartenente all' Azienda
Generale Italiana Petroli (Agip) con
sede a Roma ed iscritta al
Compartimento Marittimo di
Genova, matricola n. 2277.

Il varo delle due motocisterne
Franco Martelli ed Iridio
Mantovani, fece grande eco nelle
cronache dell'epoca in quanto si
trattava di costruzioni
completamente autarchiche.

M/c	Franco Martelli
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	14.886 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	13 Kn
Costruzione	1939
Lungh.	150 mt
Largh.	21 mt
Pescaggio	11 mt
Motore	Diesel
Potenza	7.800 cv

Allo scoppio delle ostilità, il 10 giugno 1940, riparò a Recife in Brasile. Il 28 marzo 1941, carica di nafta, lasciò Recife diretta a Bordeaux, in Francia, con il proposito di violare il blocco avversario. Il 18 aprile, alle ore 09.45, quando si trovava già a 200 miglia a ponente da Belle Isle (46°31'N, 8°46'W) fu silurata dal sommergibile britannico Urge. Dopo 12 minuti un nuovo siluro ne accelerò l'affondamento. La guerra volle poi che il sommergibile inglese fu affondato da un biplano cr42 italiano di scorta ad un piccolo convoglio tedesco il 29 aprile 1942. al largo di Ras Hilal in mediterraneo.

La perdita della Franco Martelli.

.... Non fu tuttavia l'intervento diretto o indiretto degli incrociatori ausiliari Inglesi a provocare l'affondamento della cisterna Franco Martelli, una modernissima unità dell' A.G.I.P. di 10.535 t.s.l. entrata in servizio nel 1939 - portata lorda 14.886

tonn. – che poteva sviluppare una velocità di 13 nodi ed era dotata di una autonomia massima di 6.500 miglia. Partita alle ore 20 del 28 marzo 1941 da Recife al comando del capitano di L.C. Giuseppe Cardillo, la cisterna italiana, con un carico preziosissimo costituito da 13.660 tonnellate di nafta, aveva iniziato la navigazione in Atlantico riuscendo a forzare il blocco inglese. Il 18 aprile, in posizione 46°31'N e 8° 46'W quando la cisterna era a sole 200 miglia da Belle Isle, un sommergibile britannico la colpì con un siluro sul lato sinistro. 12 minuti dopo la Franco Martelli, ferma e con l'equipaggio che aveva già preso posto sulle imbarcazioni di salvataggio, per un ordine forse intempestivo del comandante, veniva centrata da un secondo siluro che ne provocava l'affondamento.

Qualche giorno dopo l'affondamento della petroliera si poté avere un quadro sufficientemente chiaro di come era avvenuto il siluramento della Franco Martelli attraverso l'inchiesta subito ordinata da Betasom, comandato a quell'epoca dall'ammiraglio di divisione Angelo Parona.



Da "I violatori di blocco" (Ufficio Storico della Marina)

COMANDO SUPERIORE
FORZE SUBACQUEE ITALIANE IN ATLANTICO

Bordeaux, 27 aprile 1941. A Supermarina. Argomento: Motocisterna Franco Martelli.

Rimetto le deposizioni del comandante e degli ufficiali della motocisterna Franco Martelli silurata al largo della costa francese a 200 mg. da Belle Isle. In aggiunta a dette deposizioni informo che nella sua esposizione verbale il comandante Cardillo ha riferito quanto segue:

In conseguenza dello scoppio del primo siluro i motori si sono fermati poiché sono scattati i massimi dei macchinari ausiliari (tutti azionati da motori elettrici) sistemati nel locale motori sotto il ponte di coperta. Il personale recatosi in coperta ha avuto ordine di prendere posto nelle imbarcazioni. La nave rimasta ferma è stata colpita dopo 12 minuti da un secondo siluro che, scoppiando in corrispondenza del locale motori, ha provocato l'affondamento. Fatta al capitano Cardillo l'obiezione che qualora l'unità non fosse rimasta ferma ma avesse invece al più presto rimesso i motori in moto ed accostato ampiamente dal lato opposto a quello dal quale era pervenuta l'offesa, avrebbe potuto evitare il secondo siluro, il comandante ha risposto: " non ho pensato alla possibilità della presenza di un sommergibile nemico poiché stava sorvolandoci un aereo tedesco e credevamo quindi di essere abbastanza tranquilli per la vigilanza che questo aereo esercitava sullo specchio acqueo". « - ho ritenuto che lo scoppio fosse stato provocato da una mina per quanto pensando ai fondali della zona non vi fossero molte probabilità di presenza di mine - riconosco che quel momento di incertezza può avere avuto gravi conseguenze: certo istintivamente ho deciso di far prendere posto al personale nelle imbarcazioni e mi riservavo di ritornare a bordo qualora la nave potesse continuare a galleggiare. Mentre il personale stava imbarcandosi è avvenuta la seconda esplosione circa 12 minuti dopo la prima. Allora abbiamo capito che si trattava di un siluro ma era ormai troppo tardi ». Ho creduto opportuno riferire quanto sopra poiché il comportamento del capitano Cardillo fa apparire la necessità di impartire particolari istruzioni ai comandanti di piroscafi per il caso di attacco nemico perché si rileva la loro scarsa preparazione alla condotta delle navi in tempo di guerra.

Ammiraglio di Divisione
F.to Angelo Parona

IL RACCONTO DEL COMANDANTE CARDILLO.

« Alle ore 09.00 del giorno 18 c.m. fu avvistato dalla vedetta in coffa e dal sottoscritto un aereo che proveniva da levante. Riconosciuto tedesco ho mostrato la bandiera stesa in coperta. Dopo un giro e ripartito per ponente. Il 3° ufficiale era sull'ala sinistra di plancia, il 1° ufficiale in sala nautica ed io sull'ala dritta della plancia. Alle 09.45 mentre sull'ala destra della plancia stavo osservando verso levante per vedere se vi fosse qualche altro apparecchio, ho sentito uno scoppio sul lato sinistro della nave ed un forte scossone verso la parte centrale. Ho visto una colonna d'acqua, nafta e rottami che si sono riversati anche sul ponte. Ho creduto che fosse stata una mina, dato anche il precedente avvistamento dell'aereo.

Il bastimento si è abbassato con la coperta quasi a fior d'acqua. Ho ordinato all'equipaggio di mettersi nelle lance e di calarsi in mare. Contemporaneamente ho detto al 1° ufficiale che saremmo rimasti nelle vicinanze così che se si fosse trattato di una semplice mina saremmo ritornati a bordo per cercare di rimettere in efficienza l'apparato motore e proseguire la navigazione. Le condizioni del mare erano discrete (mare forza 4). « Mentre si ammainavano le lance è arrivato il secondo siluro sempre dal lato sinistro, il quale ha colpito la nave all'altezza del locale motori. Ho inviato il radiotelegrafista a dare i segnali convenzionali di attacco di sommergibili, ma il radiotelegrafista ritornava poco dopo riferendomi che i due apparati a onde corte e medie non funzionavano più; l'apparato di soccorso era pure in avaria. Pur non di meno con il radiotelegrafista siamo tornati in stazione cercando di mettere in moto almeno quest'ultimo. Visti inutili tutti i tentativi siamo ritornati sul ponte lance e dopo essermi assicurato che tutto l'equipaggio era nelle imbarcazioni di salvataggio mi sono calato per la biscagliina per imbarcarmi su una lancia. Le imbarcazioni si erano scostate per non fracassarsi sotto il bordo. Dalla biscagliina il personale rimasto si buttava in acqua e veniva raccolto dalle lance. « Il motorista di garanzia della FIAT Manfrin Bruno che era sotto di me, indugiava a buttarsi in acqua; un colpo ha sollevato la biscagliina nella quale eravamo noi due. Mi sono trovato in acqua e sono stato raccolto da una lancia. Il motorista di garanzia era scomparso, io avevo perduto i sensi e quando sono rinvenuto mi è stato comunicato che mancava solo lui. Intanto la nave stava lentamente affondando dalla parte poppiera. Quando ho ripreso i sensi (sono stato svenuto circa un'ora) mi è stato detto che un aereo tedesco aveva sorvolato le lance. Abbiamo messo la vela dirigendo a Sud ». Fortunatamente i 37 uomini di equipaggio della Franco Martelli scamparono tutti al naufragio della loro nave.

N / C GIULIO GIORDANI



(Da notare sulla fiancata della nave, la bandiera di neutralità.)



Zona dell'affondamento

M/c	Giulio Giordani
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	14.770 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	15 Kn
Costruzione	1940
Lungh.	150 mt
Largh.	21 mt
Pescaggio	11 mt
Motore	Diesel
Potenza	6.250 cv

Motonave (cisterna) – I0.534 tsl costruita nel marzo 1940 nei cantieri navali di Sestri. Appartenente all' Azienda Generale Italiana Petroli con sede a Roma (AGIP). Iscritto al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n. 2290.

Requisita dalla Regia Marina a Porto Marghera il 2 ottobre 1941.

In navigazione da Taranto a Tripoli, con un carico di 7.400 t di carburante, alle ore 21.40 del 17 novembre 1942, nel punto 32°58'N, 15°38'E (nord-nord-est di Misurata), fu colpita ed immobilizzata da un siluro del sommergibile britannico Porpoise. Dopo cinque minuti, alle ore 22.00, un secondo siluro fece scoppiare l'incendio a bordo.

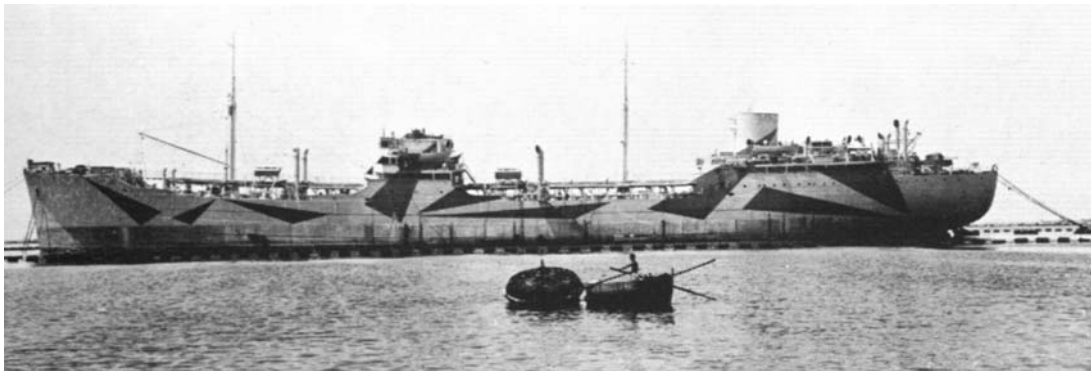
Alle ore 08.00 del mattino del 18 il relitto era ancora in fiamme sul mare.

Derequisita con la data del 18 novembre 1942.

Da "Navi mercantili perdute" (Ufficio Storico della Marina)

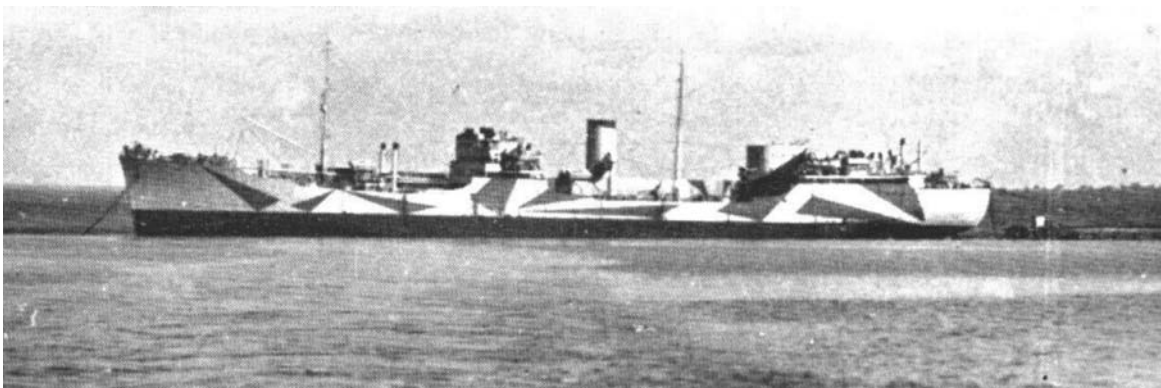


In rada prima dell' inizio del conflitto



La foto sopra riprende la moto-cisterna a Taranto il 3 agosto 1942, mentre la seconda riproduce la nave nei primi giorni di novembre dello stesso anno.

“ Dall’esame delle due foto risultano evidenti le modifiche subite dall’unità: costruzione di un falso fumaiolo a centro nave, creazione di una falsa sovrastruttura centrale, copertura ed abbassamento del vero fumaiolo in modo da farlo sembrare una tuga. Esse avevano lo scopo di alterare la sagoma della nave rendendola simile a quella di un normale piroscampo da carico, un bersaglio meno allettante per i sommergibili e gli aerei avversari di quanto non fossero le navi cisterna con i loro preziosi carichi di carburante. ”



Notizie e foto tratte da "Navi e Marinai Italiani nella Seconda Guerra Mondiale" di Elio Andò ed Erminio Bagnasco, 2^a Edizione - Editore Albertelli, Parma 1999

N / C IRIDIO MANTOVANI



Motonave (cisterna) – 10.540 tsl varata il 22 dicembre del 1938 nei cantieri navali di Monfalcone alla presenza del rappresentante del governo Ost Venturi e consegnata a Maggio del 1939 all'Azienda Generale Italiana Petroli (Agip) con sede a Roma. Iscritta al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n. 2250. Requisita dalla Regia Marina dal 28 novembre 1940 al 9 gennaio 1941, dal 1 al 2 maggio 1941 e dal 1 novembre al 1 dicembre 1941.

Il 1 dicembre 1941, in navigazione con un carico di carburanti da Trapani a Tripoli, Verso le ore 13.20, fu attaccata da 4 Blenheim del 107° Sq. della R.A.F. di Malta e colpita con bombe.

Immobilizzata, mentre da parte della scorta era in corso il tentativo di prenderla a rimorchio, alle ore 16.45 fu nuovamente attaccata da aerei avversari e colpita con bombe. Abbandonata dall'equipaggio con incendio a bordo, venne poco dopo affondata, a colpi di cannone, da una formazione navale nemica, composta dagli incrociatori Aurora e Penelope e dal cacciatorpediniere Lively, nel punto 33°50'N, 12° 50'E (circa 60 miglia a nord-nord-ovest di Tripoli).

M/c	Iridio Mantovani
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	14.770 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	16 Kn
Costruzione	1939
Lungh.	150 mt
Largh.	21 mt
Pescaggio	11 mt
Motore	Diesel
Potenza	6.200 cv

Da "Navi mercantili perdute" (Ufficio Storico della Marina)

La tragica fine della cisterna MANTOVANI

Dicembre 1941..... Dopo aver colato a picco la Mn Adriatico, la "Forza K", navigando all'incirca lungo il parallelo 34°, si trasferì dalla zona a levante di Malta al Canale di Sicilia, alle acque fra Pantelleria e le Kerkennah nelle quali il 1° dicembre era in navigazione la cisterna Mantovani scortata dal Ct Da Mosto (cap. fregata Dell'Anno), da alcuni velivoli da caccia e da un idrovolante antisom. La moto cisterna Mantovani, come si sa, era stata già inclusa nel convoglio partito da Napoli all'alba del 21 novembre per Tripoli, ma aveva dovuto interrompere il viaggio, ed era poi entrata a Taranto in seguito al siluramento degli incr. Trieste e Abruzzi.

Rimase a Taranto, carica, circa una settimana quindi Supermarina decise di avviarla nuovamente a Tripoli, non più in convoglio, questa volta, bensì isolata, e non più per la rotta a levante di Malta, ma per il Canale di Sicilia e le Kerkennah. La partenza fu stabilita inoltre in maniera che il trasferimento avvenisse mentre erano in mare i convogli Capo Faro, Veniero, Adriatico, dei quali abbiamo già parlato, così da realizzare anche in questa circostanza quel traffico contemporaneo a levante e a ponente di Malta che altre volte era stato fertile di felici risultati disorientando la ricognizione avversaria. E così nel pomeriggio del 26 novembre la Mantovani lasciava Taranto, per un trasferimento iniziale a Trapani, con la scorta del Ct Da Mosto e delle Tp Cosenz e Dezza, scorta ridotta poi solo alle prime due unità in seguito ad avaria del Dezza.



Da Trapani la Mantovani ripartì per Tripoli nel pomeriggio del 30 con la scorta del Da Mosto. Velocità presunta della cisterna 14 nodi. Data la velocità presunta (la velocità effettiva risultò poi non superiore ai 13 nodi) l'arrivo del convoglio a Tripoli sarebbe dovuto avvenire nella serata del 1° dicembre; dal che, peraltro, risulta che la navigazione del convoglio Mantovani non avveniva in perfetto sincronismo con i movimenti dei convogli di levante, ma con un ritardo rispetto a quelli fra le 12 e le 15 ore, a seconda della velocità effettivamente tenuta dalla cisterna, per la qualcosa durante la intera giornata del 1° dicembre la Mantovani finì con l'essere l'unica nave da carico italiana in moto fra l'Italia e la Libia.

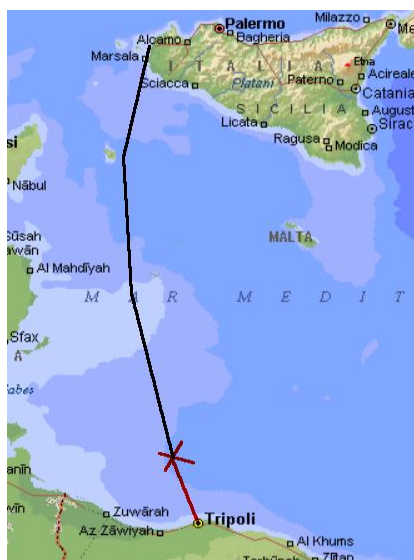
Alle 13.00 furono avvistati, a non grande Distanza dal Da Mosto, due Blenheim. Volavano bassi sul mare con provenienza da levante, la direzione di Malta. Scrive Dell'Anno:

“ In quel momento sono col Ct di prua a sinistra del piroscampo, ordino alla cisterna Di accostare di 90° a dritta e, visto che l'attacco è decisamente diretto contro di essa, rimango presentato col fianco per avere tutte le armi in campo.

Appena a distanza (2.600 metri) apro il tiro con i complessi da 120, granata contraerea e successivamente con tutte le mitragliere del lato sinistro.

Dei 3 aerei, 2 sono costretti ad alzarsi e mi sembra non riescano a colpire il piroscampo. Il terzo aereo, che era scaduto un poco rispetto ai precedenti, può continuare l'attacco prima che i miei pezzi possano fare nuovamente fuoco e, aggiungiamo noi, prima che la caccia italiana avesse modo e tempo di intervenire.

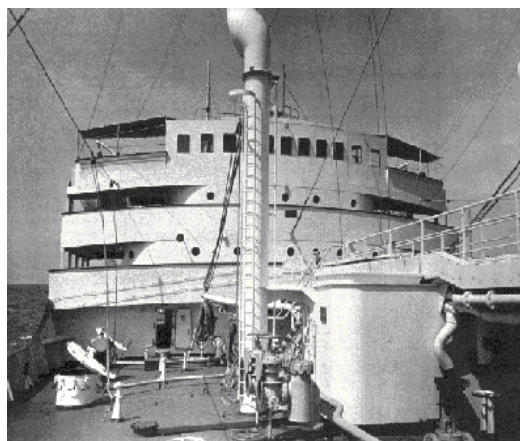
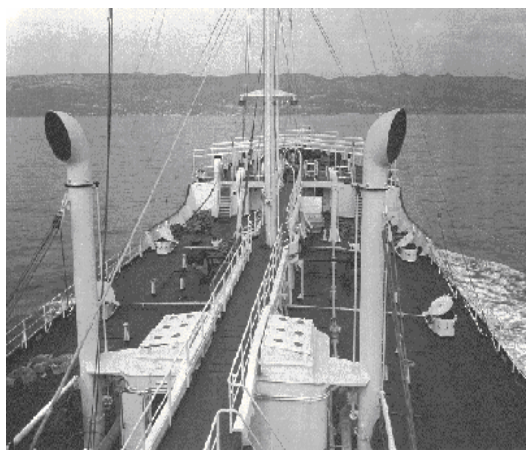
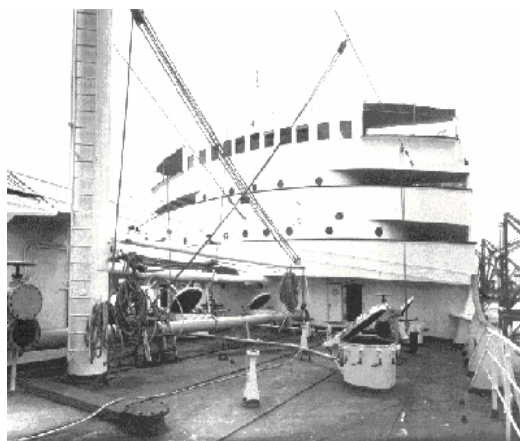
In effetti un solo Blenheim riuscì a sganciare le sue bombe sulla cisterna, ma fu sufficiente l'azione di questo unico aeroplano perché la Mantovani fosse colpita rimanendo immobilizzata, con tutti i macchinari fermi, col timone in avaria, con l'elica forse menomata, e avesse inizio la tragedia che doveva concludersi cinque ore dopo.



Note:

La moto-cisterna portava 5.032 tonnellate di Nafta, 1.727 tonnellate di gasolio, 1.780 tonnellate di benzina avio e auto.

Da “La difesa del traffico con l’Africa settentrionale” (Ufficio storico della Marina)



Alcune immagini della nuova nave in navigazione

(Foto della collezione del sig. Fulvio Petronio)

N / C SERGIO LAGHI



Costruita nel 1942 dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico a Monfalcone



Motocisterna – 16.189 tsl appartenente all'Agenzia Generale Italiana Petroli di Roma. Costruita nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico Monfalcone Iscritta al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n. 2336.

Requisita dalla Regia Marina il 14 febbraio 1943 .

Catturata il 29 novembre 1943 dai tedeschi a Venezia ed utilizzata come deposito d'acqua

Derequisita il 13 agosto 1943.

Navigò per il gruppo fino al 1965. Fu demolita nel 1970.

M/c	Sergio Laghi
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	14.588 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	13 Kn
Costruzione	1942
Lungh.	150,30 mt
Largh.	20,83 mt
Pescaggio	11,16 mt
Motore	Diesel
Potenza	5.500 cv

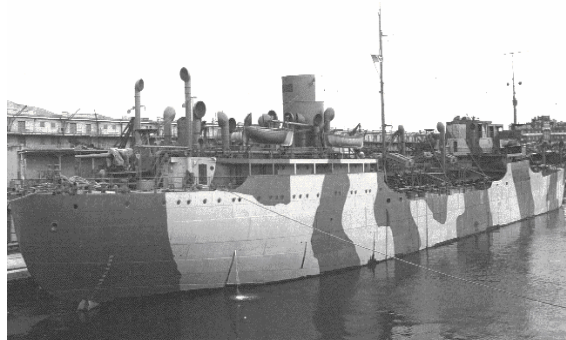
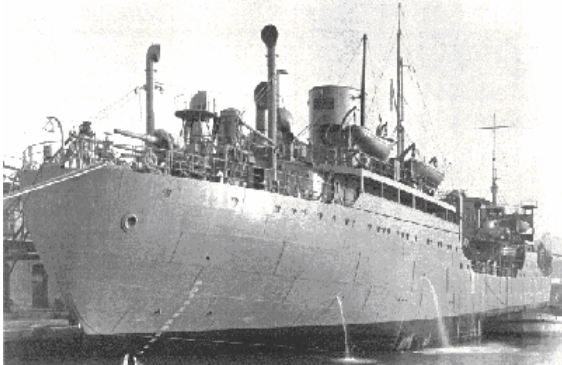


Da "Navi mercantili perdute" (Ufficio Storico della Marina)

La nave in bacino



La nave nel periodo bellico con la verniciatura militare



Il salvataggio del Sergio Laghi

Il documento che segue, è la trascrizione integrale dell'estratto del Giornale Nautico parte prima del Sergio Laghi dove sono raccontati gli avvenimenti accaduti tra il 25 ed il 29 aprile 1945 a seguito del tentativo dei soldati tedeschi di affondare la nave al Lido di Venezia. Grazie al contributo del Comm. Davide Tonolo, del Corpo Volontari della Libertà, dei membri dell'equipaggio e del rappresentante Agip di Venezia, il salvataggio dell'unità andò a buon fine.

Il Comm. Tonolo, quando seppe dell'intenzione dei tedeschi di affondare la nave, prese contatti con il Com.te del CVL di Venezia (Corpo Volontari della Libertà), avv. Almansi e assieme decisero di intervenire. Un drappello di partigiani s'imbarcò sulla nave e sui rimorchiatori (d'accordo con l'allora proprietario, Comm. Emilio Panfido) per effettuare il movimento citato nell'ultima pagina dell'estratto del giornale nautico che segue.

Si ringrazia il dott. P. Tonolo per aver fornito l'eccezionale documento.

MOTOCISTERNA “ SERGIO LAGHI “ ESTRATTO GIORNALE NAUTICO PARTE 1^

A pagina 44 e seguenti leggesi:

25 Aprile 1945

.....Omissis.....

La sera alle 18,30 il capitano di porto tedesco avverte il Comandante che la nave dovrà fare movimento nella giornata di domani

.....Omissis.....

27 Aprile 1945.- A mezzodì si riceve dal Capitano del Porto tedesco l'ordine di preparare la nave per il movimento che si deve fare alle 18,00 e cioè di virare a bordo l'ancora e di ritirare i cavi grossi. Essendo il comando di bordo venuto a conoscenza per mezzo di un italiano che la nave deve essere portata al Lido per essere affondata e quindi ostruire il porto alle navi alleate, mentre il direttore di macchina signor Molinino Claudio si addossa la responsabilità di non preparare la macchina, il comandante ad arte allontana l'equipaggio facendo restare la sola guardia e di conseguenza non eseguendo l'ordine di togliere gli ormeggi e di virare l'ancora a bordo. Quindi il Comando di bordo come per accordi presi precedentemente con il direttore della Filiale AGIP sig. Montegazzini Carlo per tentare di salvare la nave, ne inizia l'appesantimento, immettendo acqua di mare nelle cisterne vuote con lo scopo di farla poggiare vieppiù sul secco e quindi di rendere impossibile smuoverla oppure per farla rendere troppo pesante e poco governabile per il rimorchio. Verso le 18,00 un motoscafo tedesco constata l'assenza del personale e la non esecuzione degli ordini, circa i cavi e l'ancora. Verso le 19,30 il personale di guardia osserva un motoscafo tedesco, che attraccatosi alla catena dell'ancora, vi sta attaccando una mina. Essendo stato ordinato di allontanarsi, ci si allontana dalla nave, allo scoppio della mina attaccata alla catena, nel dubbio che siano state collocate altre mine lungo il bordo, e per le insistenti segnalazioni dei tedeschi dal motoscafo invitanti a scappare, il personale si allontana dalla Marittima. Restano nascosti nel magazzino 112 attiguo alla nave il Comandante

Bratovich e il direttore della filiale AGIP sig. Montegazzini che era stato nel frattempo avvertito a mezzo del nostromo Schiavi, disposti a salire a bordo per disinnescare eventualmente mine. Allontanatosi il motoscafo tedesco, raggiungono la nave ed assicuratisi che fuori bordo non erano state attaccate delle mine, allagano anche le rimanenti cisterne vuote e si assicurano che le porte d'accesso alla macchina, locali prora, timoneria ed alloggi siano chiusi a chiave. Mentre stanno ultimando questa opera e cioè verso le ore 20,15 attracca un rimorchiatore con a bordo il personale tedesco che deve sostituire quello italiano scappato; il Comandante e il Direttore riescono a squagliarsela non visti e riparano in città per rincasare prima del coprifuoco.

28 aprile. Il mattino il Comandante viene informato dal caporale di macchina sig. Bottoni che riuscito a raggiungere la testata della Marittima verso le 06,30 aveva trovato la nave invece che ormeggiata disormeggiata, colla prua rivolta verso il largo e la poppa verso la banchina. Essendo stato impossibile recarsi in mattinata verso la Marittima a causa delle scaramucce tra i volontari del Corpo di Liberazione ed i fascisti, nel pomeriggio verso le quattordici il direttore sig. Montegazzini, il Comandante Bratovich Fortunato accompagnato dal nostromo Schiavi Onorino e dai marinai Caiselli Aldo, Berna Virgilio e Vuksan Branko si recano dal Cap. Bruno Comandante l'omonima brigata del C.V.L. dal quale ottengono la costituzione di una piccola squadra d'azione che composta dai summenzionati, da elementi della brigata stessa dovrebbe recarsi a prendere possesso della nave mentre ancora in Marittima i tedeschi continuano a resistere. Mentre ci si sta per imbarcare viene la notizia (smentita) che la Germania ha chiesto la cessazione delle ostilità. Giunti in Marittima, si trova la nave girata a banchina e se ne prende possesso innalzando la bandiera italiana.

Si consta che la stessa è stata sottoposta ad atti di vandalismo dal personale tedesco; di questi danni se né farà un elenco nel presente giornale non appena si potrà ultimare la constatazione e l'elencazione. Per la sorveglianza della nave rimangono a bordo; personale dell'equipaggio ed un gruppo di volontari del C.V.L.- Verso le ore 21,30 al passaggio di una motozattera tedesca avviene uno scambio di colpi di mitra da parte dei volontari e raffiche di mitraglia ed un colpo di cannoncino da parte dei tedeschi. Perdite tra i volontari; un morto sulla banchina vicino alla nave ed un ferito a bordo.

29 Aprile - Si visitano le cisterne ed i vari locali prospicienti verso il largo per constatare eventuali danni causati dal colpo del cannoncino della motozattera, ma non si riscontra nulla. Risulta secondo il racconto del Sig. Tonolo agente della nave, che la nave è stata messa dal posto di ormeggio colle forze di tre rimorchiatori fra i quali il potente Titanus verso le ore 22,15 e che portata fino alla Salute è stata successivamente riportata al presente posto di ormeggio verso le 24, e ciò, per intervento del Sig. Tonolo stesso.

.....omissis.....

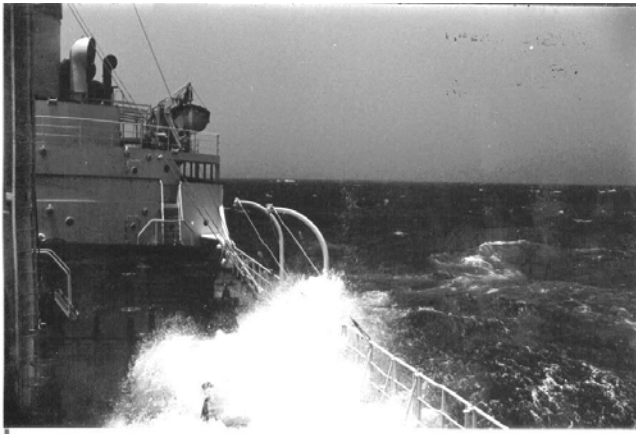
M/c "Sergio Laghi"
Il comandante
F. to F. Bratovich



Il varo



Ingresso in porto



Mare in coperta



Veduta della coperta



Cabina Comandante



Salotto Comandante



Saletta da pranzo Comandante



Cabina Armatore



Cabina 1° Ufficiale



Salotto 1° Ufficiale



Plancia



Saletta ufficiali



Sala nautica



Stazione R.T.



Cucine



Locali igienici bassa forza



Ormeggio a Genova



Particolare della poppa



Particolare della coperta



Ormeggio a Magnisi

N / C VITTORINO ZANIBON



Varata il 25 gennaio 1943 nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico a Monfalcone e completata nell'agosto dello stesso anno.

M/c	Vittorino Zanibon
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	2.611 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	12,3 Kn
Costruzione	1943
Lungh.	73,02 mt
Largh.	12,45 mt
Pescaggio	5,58 mt
Motore	Diesel
Potenza	1.730 cv



Ricordi di un comandante

Tra il 1949 ed il 1951 le navi "**Zanibon**" e "**Cometa**" fecero trasporti di benzina e gasolio tra i porti di Port de Bouc, Arzew, Algeri, Casablanca, Fadalà, Bona noleggiate da società Francesi.

A titolo di curiosità si segnala che, durante una traversata tra Port de Bouc ed Algeri, la "**Zanibon**" incappò in un fortunale nel Golfo del Leone; la nave attraversò le Isole Baleari tra Maiorca e Minorca, carica di benzina, in piena notte e senza la minima presenza di fanali e segnalazioni e senza che a bordo si riuscisse a vedere traccia della costa.



Nel 1948 la "**Vittorino Zanibon**" effettuava viaggi di benzolo da Batuni (Mar Nero) a Falconara



Requisita dalla Regia marina dall'agosto '43 a dicembre '47. La **Vittorino Zanibon** navigò per l'Agip e poi Snam fino al 1969. Cambiò più volte armatore:

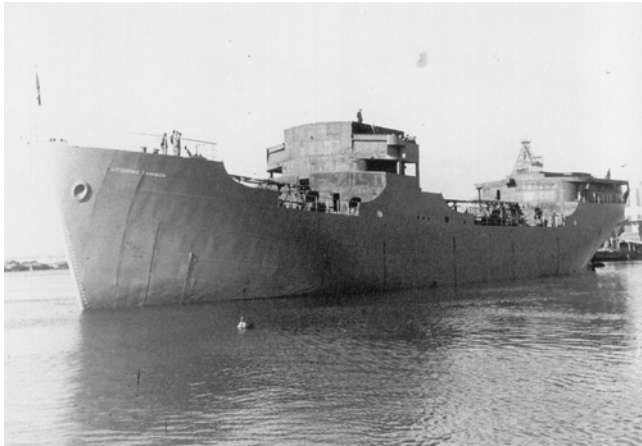
1972 Raffineria Esportazione Siciliana di Palermo

1978 Navigazione Arenella di Palermo

1987 Fratelli Cosulich di Trieste

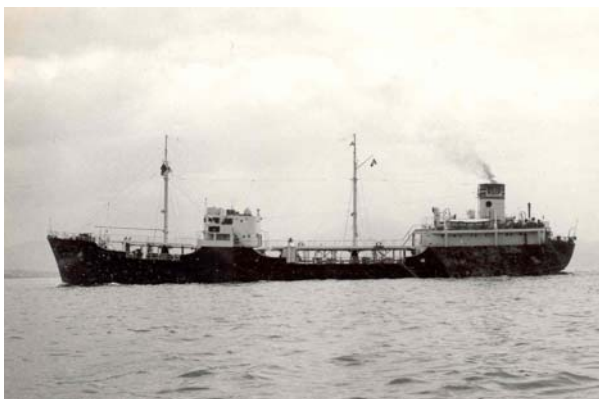
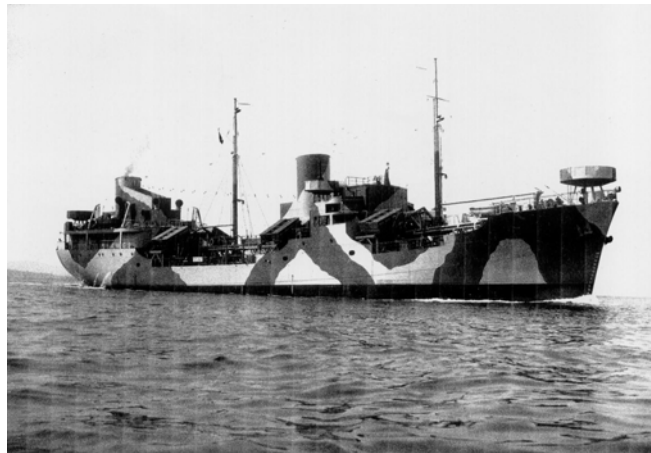
Dal 1993 al 1996 fu utilizzata per "storage" di acque di sentina. Dal 2004 in disarmo presso la Fincantieri di Palermo.

Le foto ritraggono la nave ormeggiata al molo nord presso gli stessi cantieri di Palermo. Il 29 Ottobre 2007 affonderà al largo di Riace Marina durante il trasferimento per la demolizione.



La nave in allestimento subito dopo il varo .

La "**Vittorino Zanibon**" durante l'ultimo conflitto con la finta ciminiera e verniciatura mimetica



La nave in rada negli anni '50

Al lato la nave in disarmo a Palermo.

Dal 29 ottobre 2007 la nave giace sul fondo del mare di Riace Marina in 38°23'N 16°36'E Affondato durante il trasferimento da Palermo in un altro porto per la demolizione.



N / C SATELLITE

Ricordi di un comandante (Da appunti dell'ing. Odierna)

(Durante l'ultimo conflitto)..... Delle due navi in costruzione ad Ancona, la prima varata con il solo scafo nudo, venne rimorchiata dai tedeschi a Trieste, non si sa per quale motivo, la seconda, ancora sullo scalo, in seguito ad un bombardamento aereo, rimase abbattuta su un fianco. La nave che era in costruzione a Trieste, prima venne portata a Venezia e successivamente ad Ancona per completare l'allestimento e fu battezzata PIANETA, la seconda, quella che era abbattuta sullo scalo di Ancona, venne raddrizzata, varata e poi completata col nome di **SATELLITE**.



Il Magnisi all'ormeggio a Genova con i colori della soc. Novella



Il Magnisi all'ormeggio a Genova con i colori della soc. Petrolmar

M/c	Satellite
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	2.705 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	11,4 Kn
Costruzione	1943 Completato dopo il conflitto
Lungh.	84,6 mt
Largh.	12,83 mt
Pescaggio	5,80 mt
Motore	Diesel



Nella foto in alto, la nave Magnisi ex Satellite con i colori della società Novella in rada a Genova .

Costruita dai Cantieri Navali Riuniti ad Ancona. Iniziò la costruzione durante il conflitto (1943).

Recuperata sullo scalo, completò l'allestimento a fine ostilità (settembre 1948).

Nel 1949 la nave fu venduta ad una società francese, si chiamò Yann Roulet. Fu acquistata nei cantieri Mariotti Genova dalla società Novella nel 1960 per effettuare servizi di bunkeraggio e cambiò il nome in "Magnisi". Rivenduta successivamente alla società Petrolmar di Genova e successivamente consegnata a Napoli per demolizione il 24 dicembre 1990.

N / C NEBULOSA



Costruita dalla Soc. Ernesto Breda a Marghera e varata nel marzo 1945. Completò i lavori il 2 febbraio 1947. Fu venduta nel 1956 prendendo il nome di Redo. Rimodernata nel 1958 si chiamò Mariner. Nomi successivi; 1962 Nebulosa, 1972 Cupra. Demolita a Split nel maggio 1974.



M/c	Nebulosa
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	664 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	12 Kn
Costruzione	1947
Lungh.	52,8 mt
Largh.	9 mt
Pescaggio	3,60 mt
Motore	Diesel
Potenza	550 cv

Ricordi di un comandante

(Da appunti dell'ing. Odierna)

..... Per le due navi in costruzione alla Breda di Venezia i tedeschi, dato che erano in avanzato stato di costruzione e già varate, avevano deciso di trasformare quella di 1.000 t.p.l. in nave da carico e l'altra di ancorarla in un cantiere a Murano.

I Tedeschi, poi, ritirandosi da Venezia affondarono nel bacino della Brentella la nave di 1.000 tonnellate con bombe poste nel locale apparato motore ma privo di macchinari. Delle due navi di Venezia, quella da 1.000 t.p.l. venne recuperata ed allestita col nome di COMETA, l'altra, completato l'allestimento, entrò in esercizio con il nome di **NEBULOSA**.



Particolari del fianco sinistro



Nebulosa in navigazione

La nave fu venduta il 26 aprile del 1956 e consegnata a Genova



Il Nebulosa negli anni '60 in uscita da Genova

N / C PIANETA



M/c	Pianeta
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	2.705 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	10,8 Kn
Costruzione	1943/48
Lungh.	84,6 mt
Largh.	12,83 mt
Pescaggio	5,80 mt
Motore	Diesel

Iniziò la costruzione nel 1943 nei Cantieri Navali di Trieste in pieno conflitto bellico. A fine ostilità fu trasferita prima a Venezia e poi nei cantieri di Ancona dove nel giugno 1948 completò i lavori. Venduta nel 1965 si chiamò "Pater". Demolita a La Spezia nel luglio 1974.



In navigazione nel Siak river



Operazioni di caricazione



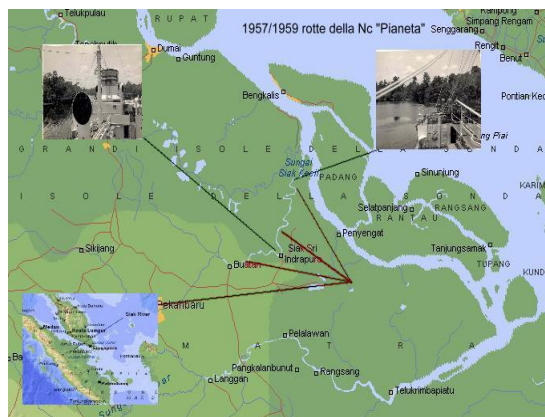
Ricordi di un comandante

Nel 1949 la nave "**Pianeta**", noleggiata per conto della società americana Aramco, fece spola tra Gedda e Ras Tanura.

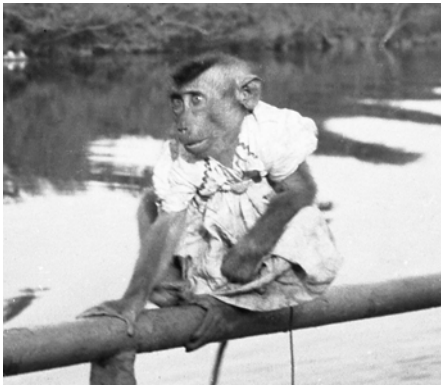


In navigazione sul Siak river

Dal 1957 al 1959 la nave "**Pianeta**" venne noleggiata alla Caltex assieme ad altre 5 navi italiane ed altre 7 olandesi per trasporto di crude oil nell'isola di Sumatra. La nave navigava nel Siak River per una lunghezza di 80 miglia tra i pozzi petroliferi e la foce. In un anno fece 422 viaggi ed aveva l'albero di prua allungato di oltre 30 metri da oltrepassare la cima degli alberi a scopo di ricezione radio. In questo periodo ci fu una sommossa indonesiana contro il governo di Sukarno per cui il "**Pianeta**" raccolse 12 bambini e 18 donne appartenenti alla comunità americana della Caltex e si rifugiò a Singapore per 20 giorni in attesa di eventi. Finita la sommossa si riprese la normale attività nel fiume senza ausilio di piloti e segnalazioni.



Veduta verso poppa



Un vestitino su misura per Merdeka.
Sotto alcune foto di Pallino



Ricordi di un comandante

Un clandestino a bordo : La scimmia "Merdeka"

La scimmia Merdeka salì a bordo durante uno dei tanti viaggi lungo il Siak River. Il nome che venne attribuito all'animale aveva un doppio significato: Nel linguaggio locale il nome Merdeka significava "Libertà" ma sicuramente l'intento di dare detto nomignolo all'animale derivava dal fatto che Merdeka un giorno, in possesso di pennello e pittura, si divertì a ridipingere le sovrastrutture della nave mandando su tutte le furie il tanchista Gerardo che cercò di darle una adeguata punizione. Di contro la scimmia, spaventata, imbrattò la nave di altro da cui il nome Non sappiamo Merdeka come lasciò la nave, ma possiamo dire che, durante la permanenza operativa del Pianeta a Sumatra, non fu l'unico ospite. Una seconda scimmia "Pallino" ed il cane Laika restarono a bordo anche dopo il rientro della nave in Italia.

Si racconta di un altro episodio accaduto al 2° ufficiale che, nonostante avesse chiuso accuratamente la sua cabina, trovò la sua contabilità e la sua scrivania completamente a soqquadro per l'ingresso di Pallino dall'oblò rimasto aperto. Si può immaginare la disperazione dell'ufficiale alla vista di tanto scempio. Pallino preso in custodia dal nostromo Toffoli fu portato in Italia insieme al cane Laika. Di quest'ultimo, il comandante Magliozzi allora terzo U.C., ricorda che sbarcato per avvicendamento e trovandosi a passeggiare sul lungomare di Gaeta un anno dopo, vide la nave ormeggiata al porto petroli e mai avrebbe immaginato di incontrare Laika che nonostante il tempo trascorso, l'aveva riconosciuto e da buon cane manifestò tutto il suo affetto.



Il tanchista Gerardo in posa
nella boscaglia con Pallino.

Curiosità

Una delle manovre per invertire il senso di marcia della nave nel fiume, era di mettere la prua in secca e far ruotare la poppa dalla corrente del fiume. A prua durante la manovra c'erano sempre dei marinai che un giorno furono visti fuggire in quanto alcuni serpenti erano saltati a bordo dalla boscaglia.



Una nave della Caltex con la prua a terra per invertire il senso di marcia



Con la prua nella boscaglia per invertire la rotta



In navigazione nel fiume

Anche un piccolo cocodrillo fu regalato all'equipaggio da alcuni indigeni per ricompensarlo di alcuni favori fatti. Il cocodrillo era mantenuto in vita in una vasca. Chissà come, un giorno scappò in coperta e morsicò il tallone di un marinaio che ovviamente dopo qualche imprecazione restituì la libertà al cocodrillo facendolo volare da bordo nel fiume.



Ormeggio nel Siak River



Il cane a sei zampe a Sumatra



Parziale visione della plancia



Operazioni di caricaione



Parziale visione della plancia



Una straordinaria immagine a colori del Pianeta 1950/51



Ai lavori in bacino galleggiante 1950/51



L'alberatura



Una visione della poppa 1950/51

N / C COMETA



M/c	Cometa
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	1.140 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	12 Kn
Costruzione	1944
Lungh.	68,05 mt
Largh.	10,54 mt
Pescaggio	3,97 mt
Motore	Diesel

Varata nell' ottobre 1944 dalla Soc. Ernesto Breda a Marghera e completata nel novembre 1946 dopo l'affondamento avvenuto nel 1945. Navigò per il gruppo Eni fino alla sua demolizione avvenuta a La Spezia nel gennaio 1974.

Ricordi di un comandante (Da appunti dell'ing. Odierna)

Motonave (cisterna) - 946 tsl. Costruita nel 1944. Appartenente all'Azienda Generale Italiana Petroli con sede a Roma. Iscritta al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n. 2496.

Non requisita dalla Regia Marina né iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato. Affondata dai tedeschi a Porto Marghera (Venezia) il 28 aprile 1945. Successivamente recuperata.

.... Per le due navi in costruzione alla Breda di Venezia i tedeschi, dato che erano in avanzato stato di costruzione e già varate, avevano deciso di trasformare quella di 1.000 t.p.l. in nave da carico e l'altra di ancorarla in un cantiere a Murano.

I Tedeschi, poi, ritirandosi da Venezia affondarono nel bacino della Brentella la nave di 1.000 tonnellate con bombe poste nel locale apparato motore ma privo di macchinari.

..... Delle due navi di Venezia, quella da 1.000 t.p.l. venne recuperata ed allestita col nome di **COMETA**.....

Ricordi di un comandante

La nave "**Cometa**" nel 1949 fu noleggiata per conto degli Alleati (ancora presenti in Italia) dal C.I.P. (Comitato Italiano Petroli) che gestiva le attività dell'AGIP in dissesto a seguito degli avvenimenti bellici.

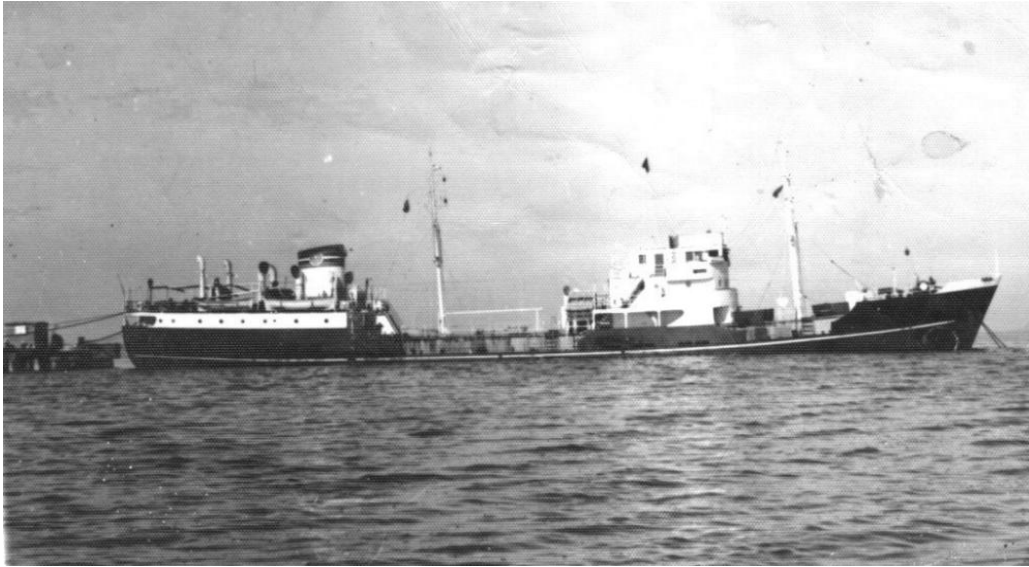
Detta nave caricava benzina a Fanarah sui Laghi Amari e scaricava ad Aqaba navigando soltanto di giorno per mancanza di fanali nella zona. Inoltre ad Aqaba non esisteva pontile mentre l'attrezzatura era scarsa e scadente.

Tra il 1949 ed il 1951 le navi "**Zanibon**" e "**Cometa**" fecero trasporti di benzina e gasolio tra i porti di Port de Bouc, Arzew, Algeri, Casablanca, Fadalà, Bona noleggiate da società Francesi. A titolo di curiosità si segnala che, durante una traversata

la "**Cometa**" per le cattive condizioni atmosferiche nel Golfo del Leone dovette rifugiarsi nella baia di Rosas in Spagna per tre giorni e senza avere la possibilità di segnalare la sua posizione, tanto da farla ritenere naufragata.



Transito nel canale di Corinto



Inverno 1949/1950 Ormeggio a Fanarah



Transito di Corinto



Corinto



In rada in attesa del transito di Corinto



N / C UGO FIORELLI



Varata il 18 gennaio 1943 nei Cantieri Riuniti Dell' Adriatico a Monfalcone e completata nel luglio dello stesso anno. Fu venduta a metà anni '60.

Il 10 agosto 1968 al largo di Pozzallo, (36°50'N 14°21'E) subì gravi danni per un'esplosione con conseguente incendio. Fu portata alla demolizione nei cantieri di La Spezia.

M/c	Ugo Fiorelli
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	2.611 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	12 Kn
Costruzione	1943
Lungh.	73,02 mt
Largh.	12,45 mt
Pescaggio	5,58 mt
Motore	Diesel
Potenza	1.730 cv

Ricordi di un comandante

Nel 1946 la nave Fiorelli effettuò viaggi di benzina tra l'Italia e la Grecia. Aveva due ciminiere (una di esse era mimetizzata) ed era gestita dagli americani per conto del C.I.P. (Consorzio Italiano Petroli) e nel 1947, sempre la Fiorelli, caricò toluolo in Polonia (Stettino) previo accuratissimo lavaggio a Marsiglia e bunkeraggio a Ceuta. Per avverse condizioni di tempo, (ghiaccio alle tubazioni e zone ancora minate), il viaggio durò oltre un mese e scaricò a Bari per conto della Montecatini.

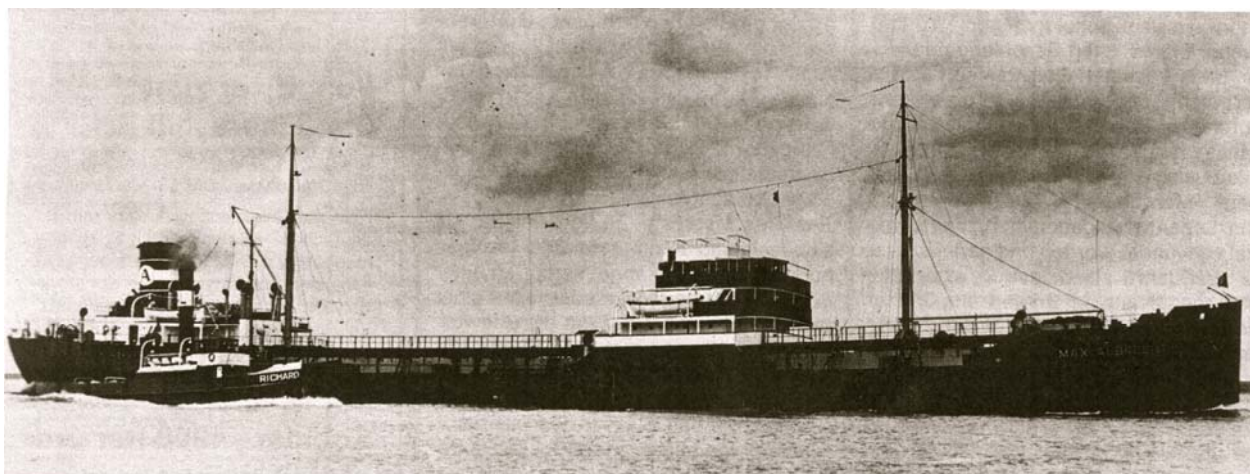


In rada



In ormeggio

N / C ALCANTARA



La nave Alcantara quando si chiamava "Max Albrecht"

Varata il 17 novembre 1928 e consegnata nel gennaio del '29 nei cantieri navali Kockums Mekaniska Verkstad Malmo in Svezia alla Kommandit Dr. Max Albrecht, Hamburg. Prese il nome di "Max Albrecht".

Dal dicembre 1936 all' inizio del 1937 fu noleggiata dalla marina militare per approvvigionare le unità tedesche nella guerra civile in Spagna.

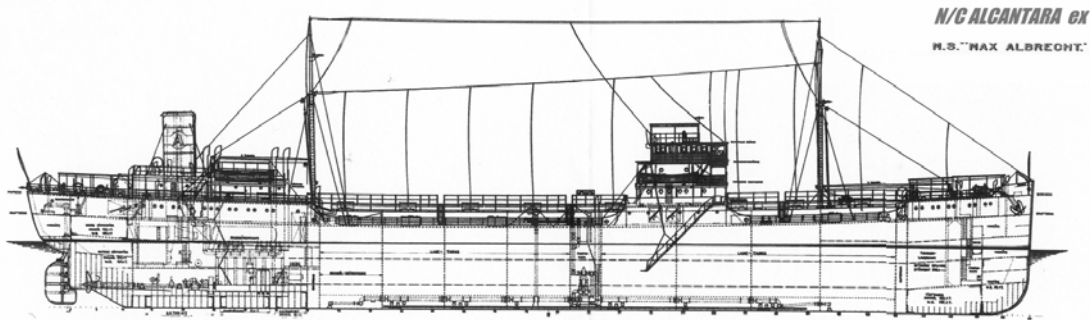
Nel 1939, a inizio ostilità, si spostò nel porto di El Ferrol (Spagna) per rifornire i sommergibili U-Boot, ma fu sequestrata dal regime Spagnolo e consegnata agli Inglesi. Nel 1945 cambiò il nome in "Empire Tagralia" e navigò fino al 1947 per conto del Ministry of War Transport quando La Basra Steam Shipping Co. London l'acquistò e le diede il nome "Repton" gestendola fino al 1952. Nello stesso anno il Lloyd Siciliano di armamento Marittimo di Palermo l'acquistò a Livorno e le diede il nome Alcantara.

Fu noleggiata alla SNAM che l'armò con il proprio personale e rilevandola definitivamente nel 1958. Nel 1959 fu posta in disarmo e demolita a Vado Ligure nel marzo 1960.

M/c	Alcantara
Tipo	M/n
Eliche	2
T.s.l.	5.834
Compartimento	Genova
Velocità	11,5 Kn
Costruzione	1928
Lungh.	117,4 mt
Largh.	16,8 mt
Pescaggio	9,77 mt
Motore	2 Diesel
Potenza	2.475 cv

Curiosità:

A differenza delle altre navi aziendali, la ciminiera riportava la scritta SNAM e non Agip.



Ricordi di un comandante

Nel 1952 l'ENI con sede in Roma stipulò un contratto con una società anglo egiziana per cui le navi sociali cominciarono ad effettuare viaggi tra Wadi Feiran e Ras Garib. Venne armata dalla Snam la nave "Alcantara" che fece la spola tra I Laghi Amari e Latakia attraverso il Canale di Suez. Nel 1956 scoppiò la guerra tra Egitto e Francia-Inghilterra-Israele, il canale di Suez fu bloccato e con essa rimase bloccata la nave Alcantara.



Curiosità

Si racconta che l' Alcantara, aveva una particolare caratteristica: era una nave ingovernabile che solo i comandanti Scotto Di Carlo e Straulino erano in grado di domarla.

L' Alcantara a causa di questa particolarità era considerata il terrore dei piloti di Suez ed ovviamente veniva inserita sempre in coda ai convogli in transito nel canale in quanto avrebbe evitato il blocco di esso nel caso si fosse arenata.

N/C CANOPO



Varata il 23 settembre 1930 nei cantieri Barclay Curie & Co di Glasgow per conto della Johan Rasmussen, Sandefjord Norvegia. Navigò con bandiera panamense con il nome di "Norfold" fino alla vendita all'Agip avvenuta nel maggio 1951. Fu posta in disarmo nel 1965 e demolita a Genova nell'ottobre 1968.

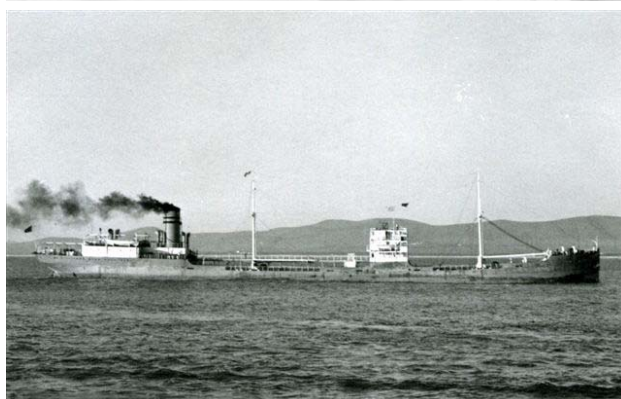
M/c	Canopo
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	10.500 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	12 Kn
Costruzione	1930
Lungh.	133 mt
Largh.	17,87 mt
Pescaggio	9,8 mt
Motore	Diesel
Potenza	3.033 cv

MOVIMENTI D'IMBARCO E SBARCO		NAVIGAZIONE	
		mesi	giorni
IMBARCATO in Bremen il 5.5.51 in qualità di uff. 1° sul Ca. U. C. depositato Canopo al comando del C. N. del Primo ruolo M. J. M. per M. J. M. L'Agente Condotto (G. Mosetig)		85	04
SBARCATO in Liverpool il 11/3/51 avendo fatto gli scali di Neutro		10	09
IL VICE CONSOLE [Signature]			

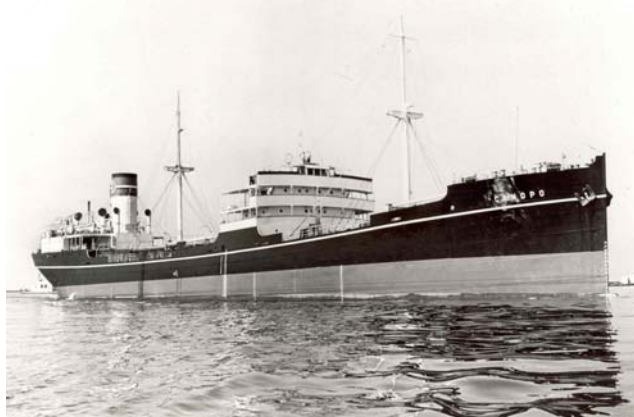


Ricordi di un comandante

Nel maggio 1951 fu acquistata a Bremen in Germania la nave "Canopo" (ex norvegese Norfolk) per effettuare viaggi tra Port Arthur (Texas) e Manchester (Inghilterra). Nello stesso anno (dicembre 1951) il "Canopo" incappò in un violentissimo fortunale in Nord Atlantico. Per tre giorni il mare in tempesta impedì qualsiasi contatto tra il ponte e la poppa dividendo di fatto l'equipaggio in due gruppi e costringendolo a nutrirsi con razioni d'emergenza. Si evidenzia che questa traversata fu effettuata con la prua rifatta in cemento poiché il "Canopo", già carico di lube oil, aveva subito una collisione a Port Arthur poco prima della partenza; la nave riuscì, nonostante tali condizioni, ad arrivare a Liverpool ma fortemente appruata. Nello stesso fortunale affondò la nave da carico tipo Victory statunitense "Flying Enterprise".



Sopra la nave Norfolk (Canopo) prima della vendita all'Agip nel 1951



Il Canopo con le insegne Agip

