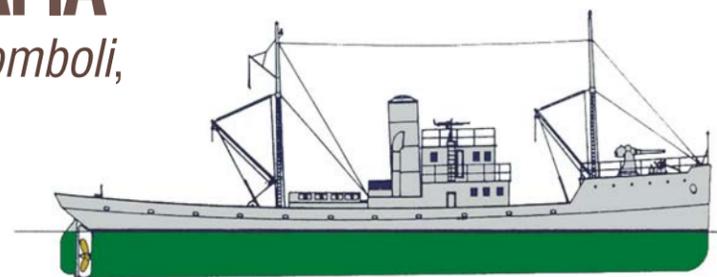


E ORA LA FOTOGRAFIA

Betta N. 5 bis Stromboli, storia di una nave dimenticata

di Enrico Cernuschi

Socio del Gruppo di Savona



Qualche mese fa queste pagine hanno ospitato la vicenda, fino ad oggi ignorata, del treno armato *T.A. 76/2/T*, sacrificatosi con la sua gente a Licata la notte sul 10 luglio 1943 combattendo fino all'annientamento contro la Marina statunitense durante l'invasione della Sicilia. In quella sede si lamentò la mancanza di una fotografia di quel convoglio, il cui ricordo è rimasto affidato soltanto all'omaggio dell'avversario di un tempo sulle pagine di un ingiallito rapporto. Qualche mese dopo, grazie al tam tam del nostro giornale, è saltata fuori, finalmente, un'istantanea scattata, il giorno dopo, dagli americani. Il documento ritrae, in tutta la sua drammaticità, i vagoni e i pezzi calcinati dall'esplosione delle munizioni della santabarbara sul molo di quel porticciolo e non richiede, di per sé, alcun commento. Questo fortunato ritrovamento mi spinge a sua volta a tentare un altro colpo nel buio sperando che qualcuno possa, ancora una volta, proporre una fotografia a corredo di una storia di marinai fino ad oggi misconosciuta, ma senz'altro degna di memoria e, se mi è concesso l'uso di questa parola, di gloria, tanto più illustre in quanto mai raccontata.

Il treno armato *T.A. 76/2/T*
sulla spiaggia di Licata
la mattina dell'11 luglio 1943



Betta N. 5 bis STROMBOLI

Trasporto varato il 7.4.1940 dal Cantiere Navalmeccanica di Castellammare di Stabia, affondato il 19.1.1943 presso Lampedusa da cacciatorpediniere inglesi.

Cinque tavole originali dell'aprile 1942 con piano di costruzione, sezione longitudinale, sovrastrutture, castello, ponte di coperta e stiva. Lunghezza 40 m.

Il figlio di nessuno

Tra il sottoscritto e il Direttore della rivista, l'ottimo ammiraglio Giovanni Vignati, amico di vecchia data, è in corso da più di dieci anni un'amabile schermaglia. Io continuo a chiedergli di trovarmi almeno una foto di una certa navicella armata dalla Regia Marina durante la Seconda guerra mondiale e lui continua a promettermela, salvo cozzare regolarmente contro le secche di un certo disordine amministrativo presso l'ufficio competente dello Stato Maggiore.

Alla fine, complice la storia del *T.A. 76/2/T*, ho deciso di narrare lo stesso la vicenda, basata sui documenti britannici (ché su quelli italiani non c'è quasi nulla) di quell'unità. Vediamo se, mettendo il carro davanti ai buoi e violando, ancora una volta, le buone regole redazionali che impongono di avere prima le immagini e poi di scrivere il testo, non salti fuori proprio la foto necessaria per illustrare queste pagine.

Nel 1939 la mancanza di acciaio che affliggeva tradizionalmente la Marina italiana unitaria sin dalla sua fondazione nel 1861 raggiunse livelli drammatici. Già nel corso del 1938 era stato necessario far slittare di un anno, per questa stessa ragione, buona parte del programma navale di competenza (e approvato nel dicembre 1937). I redattori dell'Almanacco Navale italiano, dipendenti dall'Ufficio Documentazione e Stampa del Ministero, si trovarono, a loro volta, in un grosso imbarazzo. La pubblicazione in parola, fiore all'occhiello della Marina sin dal 1937, doveva uscire, ma i ritardi del programma erano tali da denunciare clamorosamente, una volta che fossero stati documentati nero su bianco, sia la crisi finanziaria della Forza Armata sia quella, più in generale, dello Stato. Alla fine si decise, pur di riempire gli spazi vuoti, di evidenziare tutto quello che era in costruzione, più o meno arretrata, o ancora in ordinazione inclusa, per la prima

volta, una semplice bettolina, la *Betta N. 5 bis*, da appena 206 tonnellate e lunga 41,9 metri f.t.. L'inclusione di quel modestissimo trasporto, impostato quello stesso anno 1939 dalla Navalmeccanica di Castellammare di Stabia, nelle pagine dell'Almanacco era un fatto inusitato, visto che le precedenti 32 bettoline costruite tra l'Ottocento e il Novecento non erano mai state ricordate, venendo semplicemente registrate nei competenti nuclei del naviglio ausiliario e locale.

La *Betta N. 5 bis*, sostituito deputato della *Betta 5* del 1894, non ebbe, ad ogni modo, l'onore di un disegno del proprio profilo. L'Almanacco si limitò, infatti, a riportarne i dati nell'ultima pagina e nell'ultima riga dedicata ai trasporti della Regia Marina. Si trattava, oggettivamente, di un brutto anatrocchio rispetto alle prestigiose navi da guerra di superficie e subacquee italiane; persino navi ausiliarie più piccole, come i posamine della classe "Rovigno" da 130 t avevano il loro profilo, minuscolo quanto si vuole in quanto rigorosamente in scala, pubblicato a beneficio dei lettori. La *Betta n. 5 bis* no. In fin dei conti era già tanto che fosse stata ricordata, sia pure per necessità o per errore. Varata il 7 aprile 1940 e completata il 26 novembre 1941, la piccola navicella trovò, tuttavia, complice un bell'articolo scritto da Dino Buzzati nel 1940, un ignoto estimatore ministeriale. Quel grande giornalista aveva infatti realizzato un pezzo di colore dedicato alla vecchia *Betta 5*. Censurato dal Ministero in quanto lo scritto avrebbe potuto tradire una navigazione di trasferimento di quell'unità e, più in generale, il lento potenziamento logistico dei porti della Libia in atto proprio in quella stagione, l'articolo ebbe, non di meno, il merito di ricordare a qualcuno di importante che la nuova *Betta N. 5 bis* in corso di allestimento non aveva che un numero. Posto che la scelta dei nomi è, tradizionalmente, un privilegio del Capo di Stato Maggiore della Marina l'ammiraglio Arturo Riccardi, Sottosegretario e C.S.M. dal dicembre 1940, si ritrovò così sulla scrivania, in mezzo a ben altre questioni data la guerra in corso, anche la pratica relativa alla nostra bettolina. Fu scelto, stranamente, un nome impegnativo: *Stromboli*, già portato in precedenza nientemeno che da un incrociatore e da una corvetta a ruote, oltre che da una nave scorta della Grande Guerra. Poiché il nome racchiude sempre il destino dell'unità che lo porta, la nostra navicella (tutte le navi, come si sa, hanno un'anima) dovette sentirsi, a un tempo, orgogliosa e intimorita.



Il cacciatorpediniere greco *Vasilissa Olga* nel 1943

(Coll. M. Brescia)

Comunque, come tutte le proprie consorelle maggiori (di minori non c'era pressoché niente), anche il novello *Stromboli* fece la propria parte; anzi essendo nuova di pacca si ritrovò, nel 1942, a navigare intensamente, assolvendo i propri umili, ma preziosi compiti portuali e di trasporto, nel Basso Tirreno e nel Canale di Sicilia "tra mine e siluri", come recitava il titolo di un bel libro di diversi anni fa.

La sorte fu comunque apparentemente benigna con l'ex *Betta N. 5 bis*. Esteticamente lo *Stromboli* non era brutto, o quantomeno poteva anche piacere. I suoi piani costruttivi, buttati via dal Ministero alla fine degli anni Sessanta in omaggio alla strana sorte che perseguitò sempre quella nave, furono casualmente ritrovati, in una discarica, dai soci fondatori dell'Associazione Navimodelisti Bolognesi Gino Chesi, Giancarlo Bassi e Giancarlo Barbieri e salvati, in questo modo, dalla distruzione assieme ad altro materiale ben altrimenti prezioso. Se quindi non è possibile produrre neppure una foto del piccolo *Stromboli* è possibile fornirne, ad ogni modo, qui a fianco, il profilo, caratterizzato da un aspetto, in sedicesimo, di nave importante con, per di più, un bel cannone da 76/40 del 1917 collocato a prora assieme a due mitragliere singole da 13,2 mm poste ai lati del ponte di comando. E proprio questa minuscola sagoma permette di ricostruire la vicenda finale di questa nave e del suo equipaggio.

Il *Nubian* a dicembre del 1944, modificato con l'installazione di un albero a traliccio e dotazioni elettroniche incrementate

(Coll.P.A. Vicary via M. Brescia)





Il *Pakenham* in manovra nel Grand Harbour di Malta, sul finire del 1943

(Foto IWM A 16256, bibl. "A. Maj" Bergamo, fondo Occhini g.c. "STORIA militare")

Il rispetto del nemico

Nel gennaio 1943 l'ex *Betta 5 bis*, forte del suo cannone e della recente costruzione che permetteva di confidare, grazie alla macchina alternativa della nave, nel conseguimento effettivo della velocità massima contrattuale di 12 nodi, fu incaricata di una missione molto pericolosa imbarcando a Trapani un carico di benzina in fusti destinato a Lampedusa. Diverse navi da guerra (incrociatori, caccia, torpediniere) e ausiliarie avevano eseguito compiti del genere e la sorte, particolarmente tragica, di alcune tra esse era ben nota. Lo *Stromboli*, al comando del Nocchiere di 1^a cl. Leonardo Carofiglio, salpò regolarmente. Il 19 gennaio, alle ore 02.45, quando ormai era giunto ad appena 25 miglia dalla sua destinazione, la gente di quel piccolo trasporto si trovò improvvisamente nel bel mezzo della confusione infernale dei combattimenti notturni. I cacciatorpediniere inglesi *Nubian* e *Pakenham*, in compagnia del greco *Vassilissa Olga*, tutti dalle 8 alle 10 volte più grossi della ex *Betta N.5 bis* e partiti da Malta il pomeriggio del giorno precedente per una puntata offensiva, avevano avvistato col radar la navicella aprendo, poco dopo, il fuoco dal lato più oscuro di quella notte senza luna.

A questo punto, nel silenzio della documentazione italiana, sempre molto parca quando ritratta di navi ausiliarie, per di più minuscole, ecco che cosa scrisse, nel 1945, l'Ammiragliato inglese in un proprio dattiloscritto riservato mai dato alle stampe e qui riportato per la prima volta: "Il bersaglio, osservato alla luce dai proietti illuminanti, fu giudicato all'inizio un peschereccio (trawler). Subito dopo però la nave avversaria incominciò a sparare con un grosso cannone montato a prora, fatto questo che portò a identificarlo per una corvetta. Colpita a poppa e poi a centro nave l'unità si incendiò, ma continuò non di meno a opporre una vivace resistenza, cosa che ci persuase dovesse trattarsi di una nave scorta tedesca. Un proietto colpì a centro nave il capo flottiglia (il *Nubian* n.d.t.) uccidendo due uomini. Dopo un quarto d'ora il fuoco cessò e la nave affondò in fiamme. Furono salvato dieci naufraghi. Gli stessi risultarono italiani. Il nome dell'unità distrutta, *Stromboli*, non figura sul Jane's,

circostanza questa che confermerebbe trattarsi di una delle corvette di nuova costruzione italiane".

Una volta che si prescinda dalla supposta nazionalità germanica di quei pugnaci marinai, in tutto 32 uomini al comando di un sottufficiale, la cronaca britannica è sostanzialmente esatta. Lo *Stromboli* fu effettivamente colpito a poppa, con conseguente incendio della benzina e, successivamente, in prossimità del ponte di comando. Dieci naufraghi furono salvati dagli inglesi, sei altri, tra i quali il comandante, furono recuperati il pomeriggio del giorno dopo dalla torpediniera *Ciclone* e diciassette scomparvero con la loro nave.

Dopo aver movimentato per più di un anno sacchi di cemento, munizioni e materiali vari, pertanto, la gente di quella bettolina seppe affrontare degnamente, ed efficacemente, sia pure nei limiti, inevitabili, dettati dalla propria natura di piccola unità ausiliaria, il nemico riscuotendo, sul momento, il rispetto di un avversario avaro di lodi e arcigno come gli inglesi. Il fatto che in seguito, in omaggio a un ben preciso ordine di scuderia politico, l'Ammiragliato abbia dovuto seppellire anche questa piccola vicenda, assieme a tante altre, sotto quelle che l'amico Franco Bandini chiamava, argutamente, "tonnellate di silenzio ufficiale" non ha la minima importanza. Fu un bell'episodio e questo basta.

La scarsa attenzione prestata dalla nostra storia a questa piccola storia è parimenti comprensibile, soprattutto se si pensa alle tragiche vicende di quell'anno di grazia 1943.

Sarebbe però bello poter rintracciare almeno una foto di quella bettolina e della sua gente.

Le ricerche all'interno delle buste relative dell'archivio fotografico dell'Ufficio Storico della Marina Militare non hanno dato, apparentemente, risultati. Forse si è trattato di un problema di nominativo (*Betta N. 5 bis* oppure *Stromboli?*), forse è soltanto l'ennesima manifestazione di un curioso destino che ha votato quella bettolina all'anonimato sin dal 1939. Sarebbe però bello poter raddrizzare definitivamente la sorte di una nave dal piccolo dislocamento, ma dall'animo gigante.