

mattino, rientrano verso Messina dopo la battaglia di mezzo agosto le unità della 3^ Divisione Navale (Amm. Parona) incrociatori *Gorizia, Trieste, Bolzano*, con aggregato l'*Attendolo*. La scorta è affidata all'XI squadriglia cacciatorpediniere. Mare calmo, ottima visibilità le unità sono nel cuore dell'arcipelago Eoliano. Hanno superato sulla destra il traverso di Salina, a sinistra a circa otto miglia l'isola di Stromboli, a destra in avanti, a cinque miglia, l'isola di Panarea. Un'incantevole giornata dell'estate siciliana però, l'insidia è pronta a scattare.

Sono le 08,06 il sommergibile inglese *Unbroken*, in agguato tra Stromboli e Panarea, lancia contro la formazione quattro siluri, posizione 38° 43′ N, 14° 57′ E. Due siluri si perdono, uno colpisce l'incrociatore *Bolzano* l'altro stacca di netto la prora dell'incrociatore *Attendolo*. Il *Bolzano* viene colpito in un deposito carburante e si sviluppa un furioso incendio.



Episodio doloroso inserito nella complessa operazione nota come Battaglia di Mezz'agosto che rappresentò probabilmente quello che fu il maggior successo della Marina italiana, culminato nell'affondamento degli incrociatori inglesi *Cairo* e *Manchester* vittime, rispettivamente, del sommergibile *Axum* e delle motosiluranti *MS* 16 e 22

Il cacciatorpedieniere *Geniere*, presta assistenza all'incrociatore in fiamme. *Gorizia* e *Trieste* scortati solo dal *Camicia Nera* raggiungono Messina alle 11,45. L'*Attendolo* assistito e protetto da naviglio uscito dal porto di Messina arriva in porto con i propri mezzi alle 18,45. Il *Bolzano*, alle 13,30 viene fatto incagliare davanti alla punta Peppemaria di Panarea. L'*Unbroken* riuscì a sfuggire nonostante otto ore di caccia. Il suo comandante dell'*Unbroken* T. V. Mars disse di avere contato 105 esplosioni di bombe antisom.

Mio padre era Capo Elettricista imbarcato sul *Bolzano*. Raramente mi raccontava episodi vissuti, però, come per non dimenticare, quasi sugli ottantanni, lasciò alcune pagine dattiloscritte con i principali ricordi di guerra e del "suo" *Bolzano*. Di seguito trascrivo quanto da lui scritto a proposito del siluramento di Panarea.

Si rientrava alla base dopo l'ennesima missione. Di solito la formazione naviga in linea di fila per un preciso motivo, perchè i sommergibili che agiscono immersi, appena lanciano il siluro, questi, lascia una scia sul mare per cui se ne può dedurre la posizione di lancio ed attaccare i sommergibili con i caccia di scorta.

Per questo motivo, il loro bersaglio preferito è sempre la nave di coda della formazione in modo da sottrarsi più facilmente alla ricerca.

Mancavano pochi minuti alle ore 8 del giorno 13/8/1942, per me orario di inizio del turno di servizio nella centrale elettrica. Mi trovavo nella mensa sottufficiali per consumare la prima colazione assieme ad altri colleghi. Sentiamo un boato con un sobbalzo della nave. Si intuisce che deve trattarsi di un siluramento. La mensa aveva due uscite una, verso poppa prossima all'aperto sulla coperta ma, vicina al fumaiolo, l'altra verso prora immetteva nel sottocastello. I primi colleghi cercando di uscire all'aperto, si sono diretti verso la porta di poppa che appena aperta ha mostrato subito la consistenza delle fiamme e la gravità dell'incendio. Coprendosi alla meglio, hanno affrontato le fiamme rimandendo però ustionati. Non ricordo bene però, credo jo solo, invece di affrontare le fiamme, sono andato ad aprire l'altra porta constatando che l'incendio ancora non si era propagato in quel corridoio che immetteva nel sottocastello. Nel sottocastello, la porta sulla sinistra era bloccata dalle fiamme, non mi rimaneva che proseguire verso prora.







Dai locali sottostanti salivano altri marinai in cerca di scampo tra cui uno con gli abiti in fiamme ed il viso già sfigurato che camminava per istinto, infatti, dopo pochi altri passi è crollato. Nel sottocastello a prora estrema, eravamo una trentina. Vi era una scala che immetteva sopra coperta. Il portello era chiuso ma si poteva aprire dall'interno essendo fornito di dadi a farfalla. Il primo che salì lo ha aperto ed è uscito. Non fu altrettanto facile per gli altri che ammassatisi all'imbocco della scala, facendo pressione uno contro l'altro, impedivano di riuscire a svincolarsi e salire.

Il locale aveva un altro portello ma senza scala, serviva per l'imbarco dei viveri nella sottostante cambusa e si poteva aprire da sopra coperta. Io che non ero tra gli ammassati, sono riuscito a richiamare l'attenzione di altri superstiti che erano in coperta e feci aprire quest'altro portello. Con questa apertura, sarà stato per l'illusione di un'altro passaggio, la pressione si allentò e così abbiamo potuto salire la scala. Sul castello, eravamo ancora isolati dalla poppa perchè le strutture attorno al fumaiolo erano avvolte dalle fiamme. Quelli che erano sul ponte di comando, passando attraverso i finestrini ed i tetti delle torri 1 e 2 erano arrivati in coperta e commentavano le fasi del siluramento.

Superata Alicudi, la formazione dalla linea di fila era passata alla doppia linea. *Trieste* e *Gorizia* avanti, *Bolzano* e *Attendolo*, dietro. L'*Attendolo* sul lato destro verso la costa siciliana. Il *Bolzano* sulla sinistra verso il largo, quasi parallelo all'*Attendolo*. Il sommergibile avrebbe lanciato una coppia di siluri (in realtà 4 evidentemente non si erano accorti degli altri due. NdR) e, poichè l'*Attendolo* si trovava in quel momento un poco più avanti del *Bolzano*, il primo siluro lo aveva colpito proprio sotto il castello oltre la paratia rinforzata a protezione dei depositi di munizioni delle due torri di prora troncando di netto la prora stessa. Fortunosa circostanza, che non siano esplosi i depositi munizioni con le immaginabili conseguenze. La nave rimase a galla e potè rientrare in porto con i propri mezzi.

Il secondo siluro, aveva colpito il *Bolzano* in corrispondenza del locale caldaie 1 e 2 e del relativo deposito di nafta che prendendo fuoco aveva creato un colossale incendio in parte sfogato dal fumaiolo ma, attaccando anche tutti i locali adiacenti.

Anche per il *Bolzano*, bisogna sottolineare che la buona sorte ha risparmiato alla nave e all'equipaggio rovinose conseguenze se il siluro avesse colpito i depositi munizioni e se le fiamme avessero raggiunto i depositi che tuttavia furono fatti allagare immediatamente.

La nave, malgrado l'acqua imbarcata per lo squarcio nello scafo, mantenne il galleggiamento sia pur dando l'impressione che stesse per affondare. Quanti eravamo sopra il castello, non sapevamo la sorte del rimanente equipaggio nè potevamo andare verso poppa. Soltanto quando il vento aveva fatto cambiare posizione al *Bolzano* ed aveva fatto spostare le fiamme verso un solo lato abbiamo potuto avviarci verso poppa e riunirci agli altri superstiti. A causa dell'inquinamento della nafta con l'acqua di mare, si erano fermate anche le macchine non interessate dallo scoppio e quindi i mezzi antincendio. Dopo l'azione del siluro, le altre navi hanno proseguito verso Messina. A darci assistenza era rimasto un caccia sul quale trasbordammo quando la nave ancora una volta sembrava dovesse affondare.

arinai d'Italia



Invece, si era trattato soltanto di un assestamento spontaneo del galleggiamento.

A questo punto, il comandante in seconda del *Bolzano*, d'accordo col comandante del caccia, decisero di tentare il rimorchio su un basso fondale di Panarea.

Bisognava tornare a bordo per predisporre le funi di rimorchio. Raccolse alcuni volontari, me compreso, con un battello ci avvicinammo alla nave e risalimmo a bordo. Il rimorchio fu effettuato da poppa essendo la prora già immersa quasi per metà. L'operazione riuscì, la poppa rimase fuori fino al centro nave e la rimanente parte a pelo d'acqua fino a prora. L'incendio continuò fin quando l'acqua del mare non ebbe il sopravvento sul fuoco. Sull'isola fu sistemata una parte dell'equipaggio per la sorveglianza della nave, gli altri furono portati a Messina.

Quelli che come me avevano famiglia in città, furono mandati a casa. Con l'allagamento perdemmo tutto quello che avevamo a bordo rimanendo col solo vestiario che avevamo addosso al momento del siluramento.

I feriti furono portati all'ospedale Margherita di Messina e la maggior parte aveva ferite da ustioni.

Anch'io avevo una piccola ferita al collo del piede destro e fui ricoverato. Ero nella stessa stanza di un collega con la parte superiore delle mani gravemente ustionata. Raccontò che si trovava in coperta vicino la torre 1, vide la scia del siluro che passando davanti alla propra era destinato all' 1.

Credendo che colpisse il *Bolzano*, si avviò verso poppa, nel frattempo però, il secondo siluro colpì la nave e provocò l'incendio

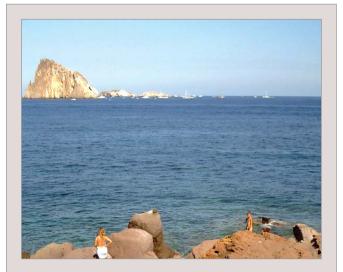
Durante la guerra mio padre, capo elettricista, aveva come sottordine un certo Daniele Frattini di Bergamo. Si ritrovarono al primo raduno degli ex "bolzanini" a La Spezia nel 1973, me presente.

Frattini era diventato un industriale con una fabbrica con oltre 300 dipendenti ed è stato un mecenate del gruppo ANMI di Bergamo.

Anche lui aveva un ricordo singolare.

L'incrociatore rientrava a Messina, lui era di guardia nel locale dinamo, gli scappava la pipì e chiese ad un commilitone di sostituirlo nei cinque minuti che andava al gabinetto, in quei cinque minuti, sotto Scilla l'incrociatore venne silurato e chi lo sostituì morì. Il destino....





## ...25 agosto 2010

o trascorro le mie vacanze estive a Milazzo e spesso navigo con la mia barca tra le isole Eolie. Per anni ho cercato riferimenti più precisi circa le coordinate dei fatti raccontati da mio padre ma in nessuno dei numerosi testi letti ho trovato le cordinate del punto del siluramento. Solo in aprile di quest'anno consultando su internet un sito inglese le ho trovate ed ho trovato l'indicazione che la nave era stata incagliata davanti punta Peppemaria.

Il 25 agosto ho voluto fare una sorta di pellegrinaggio a Panarea. Il mare era meno piatto di come appare nelle foto del 1942, ho ricostruito il presumibile percorso dell'incrociatore dal punto 38° 43′ N, 14° 57′ E, fino a punta Peppemaria.

Sulle rocce che nel 1942 avevano visto strumenti di guerra, c'erano numerosi bagnanti a prendere il sole, in cima alla punta Peppemaria quella che forse è la discoteca più "in" delle Eolie. Nelle vicinanze ville ed abitazioni in perfetto stile eoliano tutte ben curate. Un clima ed un vivere profondamente diverso da quel lontano 1942.

le cui fiamme fuoruscivano dalle feritoie del locale caldaie alla base del fumaiolo. Coprendosi la faccia con le mani sfidò le fiamme proseguendo verso poppa. Salvò la faccia, ma le mani subirono profonde scottature.

La Marina decise il recupero dello scafo. Vennero mezzi speciali che prosciugando i locali sani e tamponando lo squarcio ripristinarono il galleggiamento. I lavori durarono fino al 16 settembre 1942 e alle 19, il, trainato da due rimorchiatori e sotto forte scorta fu trasferito a Napoli dove arrivammo nella mattinata del giorno dopo.

In bacino fu riparata la falla, ripulite le macchine ed i locali allagati, fu ripristinata la possibilità di navigare con i propri mezzi. A Napoli restammo fino al 12 dicembre 1942 da dove partimmo diretti alla Spezia. La nave fu messa in disarmo e l'equipaggio inviato in altre destinazioni.