IL CONTE ROSSO SUL MARE

dai fasti alla tragedia

a cura di
Cesare Samà
Enzo Scibilia
Marco Montagnani

Edito
in occasione
del LXX anniversario
dell'affondamento
del 24 maggio 1941

1861> 2011>>
150° anniversario Unità d'Italia

Ass. Culturale
Lamba Doria

Mediterraneo
Edizioni - Siracusa

IL CONTE ROSSO SUL MARE

dai fasti alla tragedia

a cura di
Cesare Samà
Enzo Scibilia
Marco Montagnani

Edito
in occasione
del LXX anniversario
dell'affondamento
del 24 maggio 1941

Siracusa, 29 maggio 2011

Mediterraneo
Edizioni - Siracusa

© *Assoc. Culturale Lamba Doria - Siracusa*
© *Cesare Samà*
© *Enzo Scibilia*
© *Marco Montagnani*
per la parte di competenza

Con il contributo di:
Ufficio Storico Marina Militare - Roma, Capitaneria di Porto - Siracusa - Ass. Paracadutisti d'Italia, Sez. Siracusa, Masmind srl - Siracusa - Sig.na F. P. - Geom. Angelo Caia.

Si ringraziano:
C.V. Francesco Loriga, C.V. Roberto Domini, C.te Ferdinando Midolo, C.F. Ernesto Cataldi, Avv. Leo Baruzzi - Ravenna, Prof.ssa Giovanna Minneci Di Noto, Renzo e Antonello Maltese, Dott. Angelo Azzia, Sig. Carmelo Minimo, Prof. Sebastiano Burgaretta, Sig.ra Marcella Caporale, Famiglia Castellani Faraone, Famiglia Ciociola - Napoli, Famiglia Fazio - Gigli - Augusta, Famiglia Montagnani - Asti, Dott. Corrado Santoro, Sig. Francesco Nania, Sig. Massimo Torneo, M.tro d'Armi Ezio Zammarano.

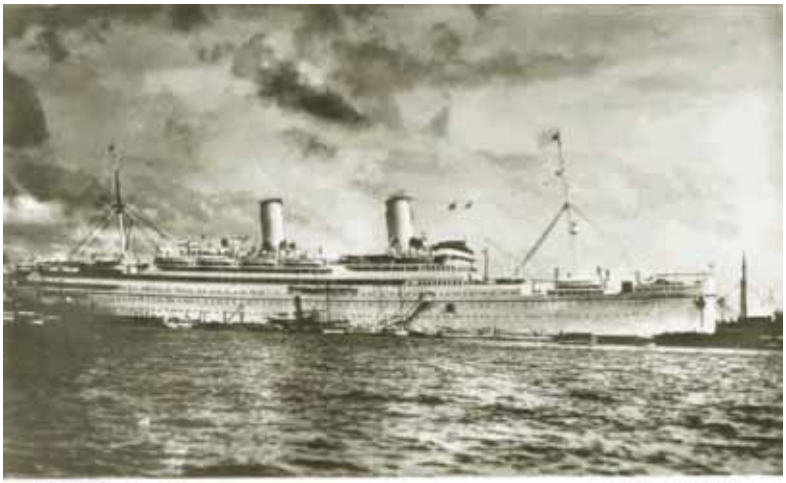
Un particolare ringraziamento alla *"Associazione Musicale Karol Wojtjla"* del Maestro *Giovanni Uccello*, che si è subito dimostrata molto sensibile all'evento.

Last but not least, un grazie a Pina, Nuccio, Franco, Ezio.

Introduzione

Nel corso degli ultimi anni ho sempre cercato e, alcune volte anche recuperato, originali e copie di documenti, anche inediti, sulla storia del piroscafo Conte Rosso, dai primi viaggi alle Americhe a quelli in estremo Oriente, fino alla tragedia dell'affondamento causa siluramento del piroscafo, che durante l'ultimo conflitto mondiale, era stato adibito al trasporto truppe verso il fronte del Nord Africa. La sera del 24 maggio 1941, oltre 10 miglia al largo di Capo Murro di Porco a Siracusa, il Conte Rosso pur viaggiando in "convoglio veloce" e scortato da diverse navi da guerra della Regia Marina italiana, fu silurato dal sottomarino inglese Upholder e colò a picco in pochi minuti portando con sè molti dei nostri soldati, in maggioranza ventenni, che andavano solo a compiere il loro dovere. Dai dati ufficiali, erano imbarcati sul Conte Rosso 2.729 uomini; di questi solo 1.432 si salvarono mentre 1.297 affondarono con la nave e la maggior parte dei cadaveri non è stata mai recuperata, visto che il luogo della tragedia coincide con lo sbalzo di mare che arriva ad una profondità di oltre 2000 metri.

Quest'anno, ricadendo il settantesimo anniversario della tragedia, si riteneva significativo, oltrechè doveroso verso quei "nostri" Caduti, realizzare una pubblicazione, una mostra documentaria e una grande cerimonia che avrebbero permesso di consegnare alla storia e alle nuove generazioni, aggiornate e più ampie conoscenze dei predetti eventi bellici. Purtroppo, scriviamo pure per nostra incapacità (ma sappiamo tutti che così non è), siamo riusciti a stampare solo il presente libretto, con rapsodici capitoletti, dopo aver ridotto e tagliato qua e là, che riportano un po' di fatti, episodi e storie legati alla Nave e alle Persone che ne fecero parte, specie in quell'ultimo viaggio.



(c.s.)

Il piroscafo Conte Rosso, una grande tomba in fondo al mare

Una grande tomba in fondo al mare senza fiori e senza lapidi. Poche persone sanno di cosa si tratta, ma i più sconoscono una tragedia che ha visto coinvolti gli abitanti e le coste del territorio siracusano durante la Seconda guerra mondiale.
Era la sera del 24 maggio 1941, quando a poche miglia da Capo Murro di Porco un sommergibile nemico, l'inglese "Upholder", lanciò i suoi ultimi due siluri che colpirono e affondarono in circa dieci minuti il piroscafo Conte Rosso carico di soldati. In questa occasione, le città di Siracusa ed Augusta con le loro popolazioni testimoni della tragedia, offrirono il massimo dell'accoglienza verso quei giovani (e non) diretti in terra d'Africa a servire la loro amata Patria in armi.
Questi circa 1300 Caduti Italiani – oltre mille furono quelli dispersi con la nave - dopo i primi momenti di commozione collettiva, finirono nel dimenticatoio delle comunità nazionale e siracusana, un oblio divenuto una pagina vergognosa della nostra Storia Patria. Solo da un decennio, grazie al lavoro instancabile di pochi meritevoli italiani come il compianto Ing. Tullio Marcon, Carmelo Minimo, Cesare Samà, Enzo Scibilia, Marco Montagnani, la famiglia Pavan, e altri, che Siracusa cerca di cancellare questa indecorosa pagina di storia dal totale oblio, anche con la scopertura di due lapidi, nei comuni di Augusta e Siracusa.
Per finire, l'Amministrazione comunale nel 2007 accogliendo la richiesta dell'Associazione Lamba Doria, ha intitolato una nuova piazza nella frazione siracusana di Cassibile, ai Caduti del Conte Rosso, per ridare una pagina di gloria ad un luogo che durante il secondo conflitto mondiale conobbe una vergognosa pagina di disonore, con la firma del 3 settembre 1943.

Associazione Culturale
"Lamba Doria" – Siracusa
Il Presidente
Dott. Alberto Moscuzza

Perdonateci ragazzi!!!

(c.s.)

Funerali Caduti Conte Rosso: Corso Umberto

Quest'anno ricorre il 70° anniversario della tragedia che vide Voi protagonisti inconsapevoli e involontari, per cui si riteneva che sarebbe stato giusto, oltrechè doveroso, realizzare una importante cerimonia commemorativa con lancio di una corona vicino al luogo del disastro e una mostra documentaria con relativa corposa pubblicazione che avrebbe permesso di consegnare alla storia e alle nuove generazioni il Vostro ricordo, oltre ad aggiornate e più ampie conoscenze di quegli eventi bellici.
Quante belle parole e promesse ascoltaste a Siracusa nel 2007 quando fu scoperta la lapide che Vi ricorda, ma tanto, si sa, parole e promesse non costano nulla, al massimo... si ripetono e vengono su come nuove! Manca ormai pochissimo alla economica (ma fortunatamente non miserabile) cerimonia, del 29 maggio, l'unica cosa che abbiamo potuto regalarVi, insieme alla stampa del volumetto ricordo, stampato in circa 1050 copie, praticamente quanti siete Voi, laggiù nell'azzurro Jonio. Poi solo dinieghi: al desiderio manifestato con sensibilità e simpatia dalla più alta Autorità dello Stato nella provincia per la pulizia del monumento: fondi insufficienti! Alla richiesta di fare venire una nave militare dalla quale lanciare una corona di fiori su quei fratelli (quasi tutti classe 1921, quindi ventenni nel 1941) per dar lustro ad una cerimonia che forse non si terrà più: costi troppo alti! Io non sono razzista, forse assumerò ogni tanto atteggiamenti qualunquisti, però, scusatemi, almeno davanti alla morte dovremmo sforzarci di essere tutti uguali. Mi spiegate allora perchè non si trova una qualsiasi "bagnarola" della Marina per dire agli Italiani: "vi stiamo pensando!" e poi... mah, meglio lasciar perdere! O che le navi per i trasferimenti, il vitto a volte pure contestato, la (poca) paga a militari e civili che assistono tanti "ospiti non mandati a chiamare" sono a gratis??
Cari Ragazzi, rimasti tali e per sempre da quel 24 maggio umanamente maledetto, oltre ad essere sfortunati siete anche stati maltrattati di continuo. "Quel" regime, tronfio e spocchioso, vi considerò dei fessi che si erano fatti fottere ...dai figli di Albione!
La notizia dell'evento del vostro accidente avvenuto il 24 maggio, fu data in sordina - il 30 MAGGIO - e proprio perchè (lo sapevano tutti ormai) non se ne potè fare a meno. Ecco cosa riporta il n. 359 (30 maggio) dei "Bollettini della guerra" 1941 anno XIX, dello Stato

Funerali Caduti Conte Rosso: Piazzale Stazione

Maggiore R. Esercito - Uff. Propaganda: *Nella notte ...* seguono ben 25 righe di testo con varie notizie, quindi: *Durante la navigazione di un convoglio, è stato affondato - per siluramento - al sud di Siracusa, il Conte Rosso. La maggior parte delle truppe è stata salvata.*

E su questo non ci fu neanche bisogno di scomodare il sig. de la Palisse in quanto 1432 superstiti sono - senza dubbio alcuno - più dei 1297 fra morti e dispersi!! Pensate, Ragazzi, alla grande consolazione per le Vostre 1297 Famiglie con mamme, papà, sorelle, fratelli e tutti i parenti, quando oltre alla velina del ministero ebbero tale notizia!! Tutto, col regime, era basato su AVERE - POTERE - APPARIRE. Dubbi anche sulla solenne e grandiosa cerimonia funebre: a me ed Enzo Scibilia che effettuavamo le ricerche sui Morti del Conte Rosso, erano sembrati pochi 6 o 7 autocarri per il trasporto delle 151 bare "siracusane". Dalle fotografie di Angelo Maltese, i feretri sui pianali dei camion si possono stimare in non più di alcune decine, forse sette, massimo otto. Venne in nostro aiuto la freschissima mente della prof.ssa Giovanna Minneci Di Noto, che ringraziamo, la quale dopo una chiaccherata nella sacrestia del Pantheon, si premurò di mettere per iscritto alcuni suoi ricordi di seguito riportati.

... dell'affondamento del Conte Rosso, una nave... carica di soldati che venivano portati in Africa.

... Ricordo ancora il lutto, la costernazione di tutti noi che, a dire la verità, non eravamo ancora stati toccati dalla guerra.

Le vittime furono portate nella chiesa di Santa Lucia alla Borgata e ne fu nascosto il numero. Dopo qualche giorno sono stati celebrati funerali solenni e poi con una sfilata militare con tutte le autorità civili e militari, le bare sono state portate al Cimitero dove fu allestito un campo apposito. Ricordo che ogni tomba portava su un elmetto. Col tempo questo campo è diventato più piccolo e poi è scomparso. ...

Nel 1941 avevo 16 anni e abitavo nella casa dove abito ancora, che si affaccia sul viale Regina Margherita, dal quale passavano e passano tutte le manifestazioi importanti. Quel giorno dal balcone, con tutta la mia famiglia, avevo assistito al passaggio del corteo. Grande folla, grande manifestazione, secondo la retorica fascista, ma le bare erano solo qualche decina; ma poi??

Durante la notte io e mia sorella che dormivamo nella stessa stanza sentivamo nella strada un gran rumore di passaggio di camion, cosa strana per quei tempi. Allora ci siamo alzate e, piano piano, al buio per via dell'oscuramento, abbiamo aperto un balcone e siamo rimaste di stucco:

La tabella in lamiera, unico resto del Campo Caduti Conte Rosso

era una notte di luna piena e quelli che passavano erano autocarri scoperti pieni di bare messe una sopra all'altra e una accanto all'altra.
Da quel giorno è cominciata la mia delusione sul fascismo e sull'educazione che ci veniva data al liceo, piena di bugie....
E siamo così al dopoguerra, cari Ragazzi, dove forse con la nuova forma di governo vi aspettavate una considerazione diversa. In fondo la vostra "colpa" era stata solo quella di servire la Patria. E sì, effettivamente, adesso non siete più "i fessi fregati dagli inglesi",... ma degli sporchi "guerrafondai fascisti" che andavate a conquistare Tripoli, bel suol d'amore!! Ma non mi meraviglio più di nulla. A 60 anni compiuti, oggi imparo che anche la guerra (vedi ancora Tripoli!) ... si fa in nome della pace. Sì quella eterna!! E siccome sono arcistufo di ipocrisie, convenienze, falsità, doppiezze e perbenismi che servono spesso solo a nascondere escrementi e luridume, cari Ragazzi, che avete con la vostra Morte raggiunto una così alta Conoscenza da ridere sulle umane (e politiche) miserie, mi permetto di salutarVi con alcuni versi che dovrebbero far meditare sul passato, sul presente e sul futuro degli uomini tutti.

La morte per acqua
Phlebas il Fenicio, morto da quindici giorni,
Dimenticò il grido dei gabbiani, e il flutto profondo del mare,
E il guadagno e la perdita.
Una corrente sottomarina
Gli spolpò le ossa in sussurri. Mentre affiorava e affondava
Traversò gli stadi di maturità e gioventù
Entrambi nei gorghi.
Gentile o Giudeo
O tu che giri la ruota e guardi nella direzione del vento
Pensa a Phlebas, che un tempo fu bello e ben fatto al pari tuo.

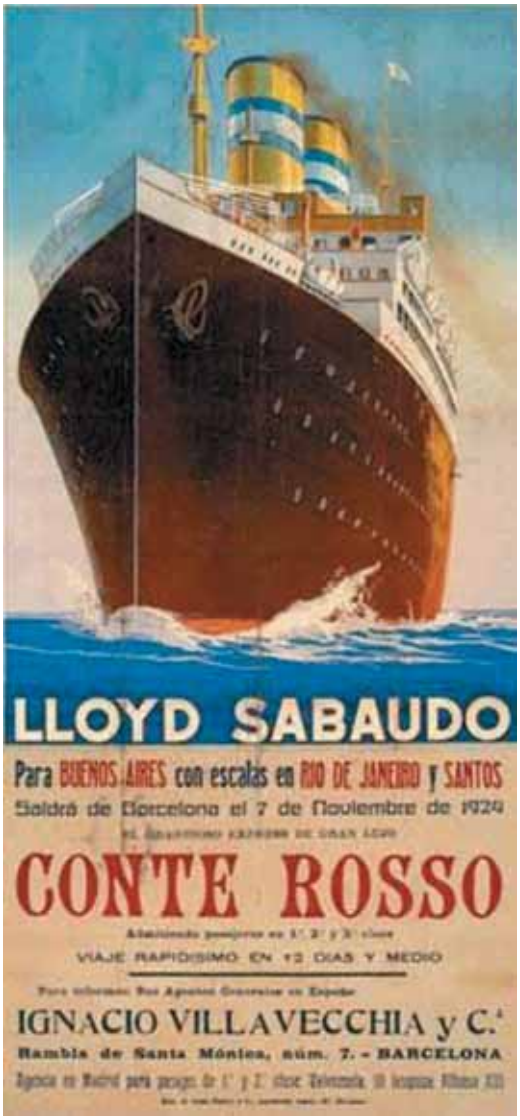
Thomas Stearns Eliot
La terra desolata

Il Transatlantico

Medaglietta ricordo del viaggio inaugurale del 1922 sulla rotta Genova-Napoli-Buenos Aires

Cartolina a colori del Conte Rosso partita da Napoli nel 1927

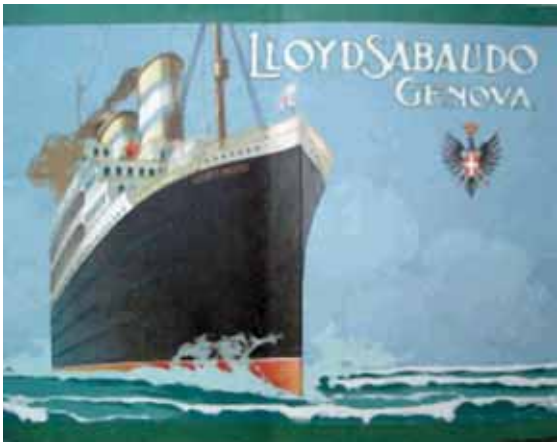
Depliant pubblicitario Lloyd Sabaudo Line del Conte Rosso con lista passeggeri del viaggio New York-Napoli-Genova, marzo 1925



Locandina pubblicitaria Lloyd Sabaudo - Conte Rosso per Buenos Aires con scali a Rio de Janeiro e Santos (1924)

Locandina pubblicitaria Lloyd Sabaudo per Nord e Sud America

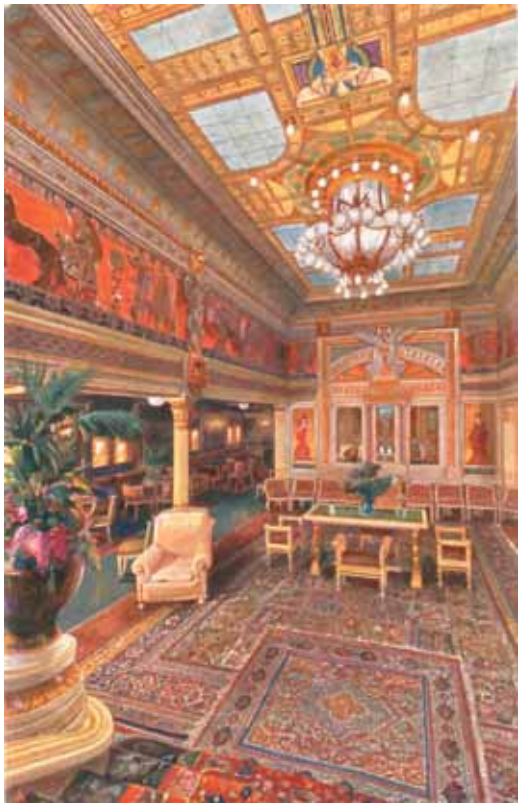
Particolare del retro copertina del Piano del Piroscafo Conte Rosso (scala 1:200)



Conte Rosso - Lloyd Sabaudo - Genova

Due cartoline a colori (di una serie) di interni del Conte Rosso realizzate dallo Stab. Arti Grafiche Alfieri & Lacroix - Milano

Scalone



Salone di musica

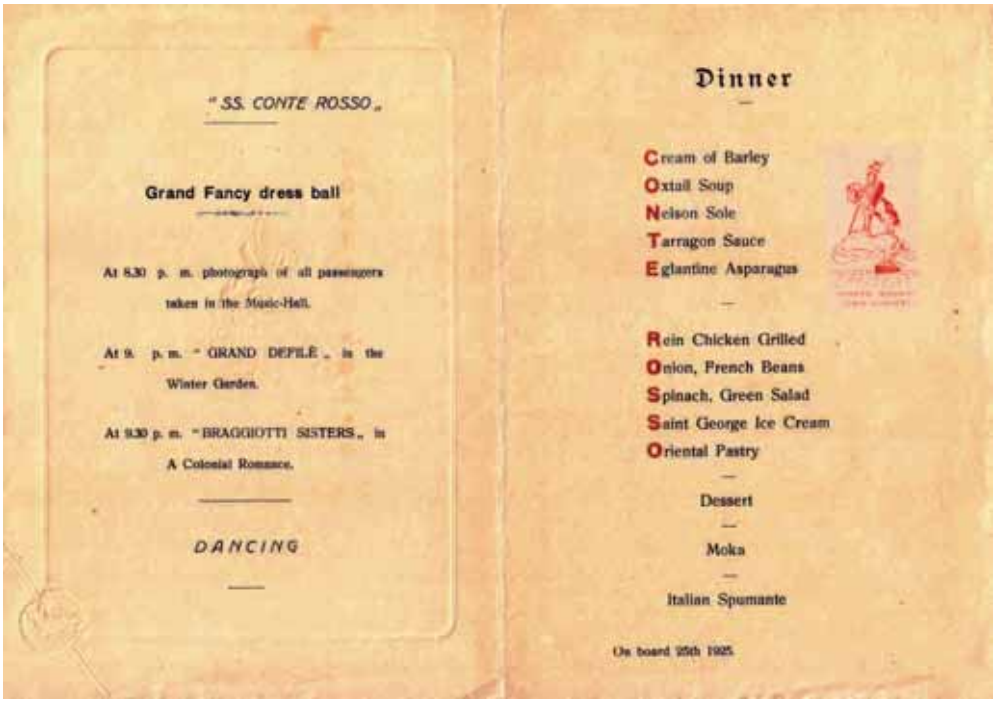
Rotta per l'Oriente:
Il Conte Rosso fa scalo a Brindisi

ESEMPI DI "SERVIZIO POSTALE" SUL CONTE ROSSO

Composizione con bolli "servizio postale"
del Conte Rosso

Depliant con pubblicità "Crociera in Oriente e Africa del Nord" del piroscafo Conte Rosso (luglio 1938)

Una classica foto ricordo con ciambella di salvataggio



"SS. CONTE ROSSO"

Grand Fancy dress ball

At 8.30 p. m. photograph of all passengers taken in the Music-Hall.

At 9. p. m. "GRAND DEFILÉ" in the Winter Garden.

At 9.30 p. m. "BRAGGIOTTI SISTERS" in A Colonial Romance.

DANCING

Dinner

Cream of Barley
Oxtail Soup
Nelson Sole
Tarragon Sauce
Eglantine Asparagus

Rein Chicken Grilled
Onion, French Beans
Spinach, Green Salad
Saint George Ice Cream
Oriental Pastry

Dessert

Moka

Italian Spumante

On board 25th 1925

Un menu del 1925 con acrostico Conte Rosso

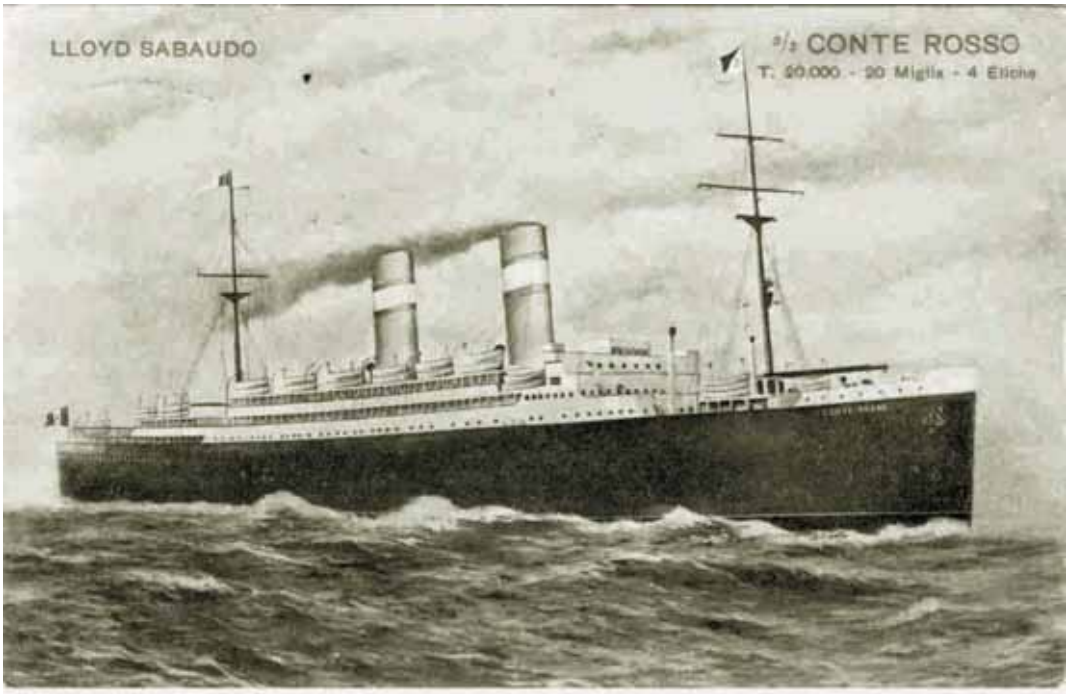
La storia dei Conte Rosso. 1914-1941

(c.s.)

L'affondamento della nave passeggeri Conte Rosso, adibita al trasporto truppe verso l'Africa Settentrionale, provocò il più alto numero di vittime umane in un singolo affondamento di tutta la Seconda Guerra Mondiale all'interno della Marina Italiana.
La nave faceva parte di un convoglio formato dai seguenti bastimenti: Piroscafo passeggeri **Conte Rosso**, piroscafo passeggeri **Esperia**, motonave passeggeri **Victoria** e piroscafo misto **Marco Polo**.

Il Conte Rosso

Nel 1913, dopo un ennesimo bilancio negativo della compagnia di navigazione "Lloyd Sabaudo", il difficile progetto di risanare la società venne affidato al marchese Durand de La Penne. L'ambizioso piano di rilancio prevedeva anche la costruzione di due nuove ammiraglie, capaci di tenere testa alle nuove costruzioni della rivale "Navigazione Generale Italiana". Per raccogliere i capitali necessari, fu venduto ad armatori inglesi il piroscafo



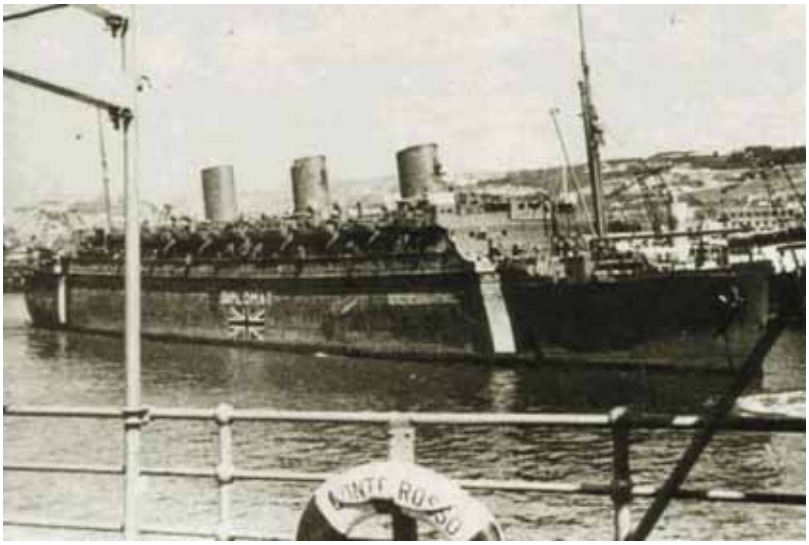
Cartolina (NO FOTO) di fantasia s/s CONTE ROSSO - LLOYD SABAUDO.
La cartolina si riferisce a quello che doveva essere il 1° CONTE ROSSO impostato nei cantieri Beardmore & Co - Scozia ma mai ultimato in quanto lo scafo fu requisito nel 1915 dal Governo inglese. Trasformato in portaerei fu varato nel 1917 col nome di HMS ARGUS; radiato nel dicembre 1946, fu demolito nel 1947.
Notare la poppa dritta, diversa da quella reale del CONTE ROSSO che, varato sempre nei cantieri di Glasgow nel 1921 fece il suo viaggio inaugurale sulla rotta Genova -Napoli - Buenos Aires il 29 marzo 1922.
N.B. - La cartolina risulta spedita da Genova il 22 luglio 1915, SEI ANNI PRIMA DEL VARO DEL CONTE ROSSO !!

Veduta laterale della portaerei inglese "Argus"

"Principe di Piemonte". Convinto poi Guglielmo Marconi ad assumere la presidenza del Lloyd Sabaudo, questi fece sì che William Beardmore, proprietario dei Cantieri Beardmore & Co. Ltd di Glasgow, accettasse di costruire un grande transatlantico per il Lloyd Sabaudo a condizioni particolarmente vantaggiose.

Il piroscafo Conte Rosso fu impostato nel 1914 dai cantieri W. Beardmore & Co. Ltd di Glasgow, Scozia, per conto del Lloyd Sabaudo. Prua verticale, due alberi, due fumaioli. Lunghezza 173,78 metri, larghezza 22,61, stazzava 18.017 tonnellate e sviluppava una velocità di crociera di 18,5 nodi.

Nel 1915, prima di essere completato, il piroscafo fu requisito dal Governo inglese. Trasformato in portaerei e consegnato alla Royal Navy fu varato, con il nome di **HMS Argus**, nel dicembre 1917. Nel corso della sua lunga "carriera" operò anche nell'Artico e nel Mediterraneo; trasformato in nave caserma nel 1944, fu radiato nel dicembre 1946 e demolito nel 1947. Dopo la Prima G. M. e la riconversione alla produzione civile, sempre nel cantiere di Glasgow, fu reimpostato il "nuovo" **Conte Rosso** che, varato nel febbraio del 1921, fece il suo viaggio inaugurale il 29 marzo 1922 sulla rotta Genova – Napoli - Buenos Aires. Dal 15 maggio 1922 al 27 febbraio 1928 il Conte Rosso fu trasferito alla linea Genova – Napoli – New York per tornare, dall'aprile del 1928 alla rotta Italia – Sud America. Nave lussuosa e di gran classe - furono i Fratelli Coppedé gli artefici dell'arredamento di Conte Rosso, Conte Verde e Conte Biancamano – e amata dalla clientela internazionale, aveva l'aspetto solido e robusto dei piroscafi inglesi degli anni 20-30 del secolo scorso; prora dritta e poppa a clipper come i velieri veloci e spinta su due eliche invece che quattro, per il migliorato rendimento della spinta a vapore. In se-



Dal p.fo Conte Rosso: scambio personale diplomatico con nave inglese. Lisbona, 1940

guito alla decisione del regime del 1932 per la fusione tra Lloyd Sabaudo e N.G.I. (Navigazione Generale Italiana) si venne a creare una grande flotta di navi passeggeri che portò, però, alla messa in liquidazione del Lloyd Sabaudo nel 1936. Comunque già nel 1935, durante la Guerra d'Etiopia, il Conte Rosso, requisito dal governo, era stato adibito al trasporto di truppe e coloni nell'Africa Orientale. Il Conte Rosso, fra le prime navi di linea a sparire dall'Atlantico in seguito all'accorpamento, fu prima noleggiato e poi venduto nel 1937 al Lloyd Triestino che lo utilizzò sulla rotta dell'Estremo Oriente fino alla fine del 1939. In questo periodo di incertezze, le navi italiane furono spesso impiegate a noleggio di operatori americani per crociere nel Mediterraneo e nei Caraibi.

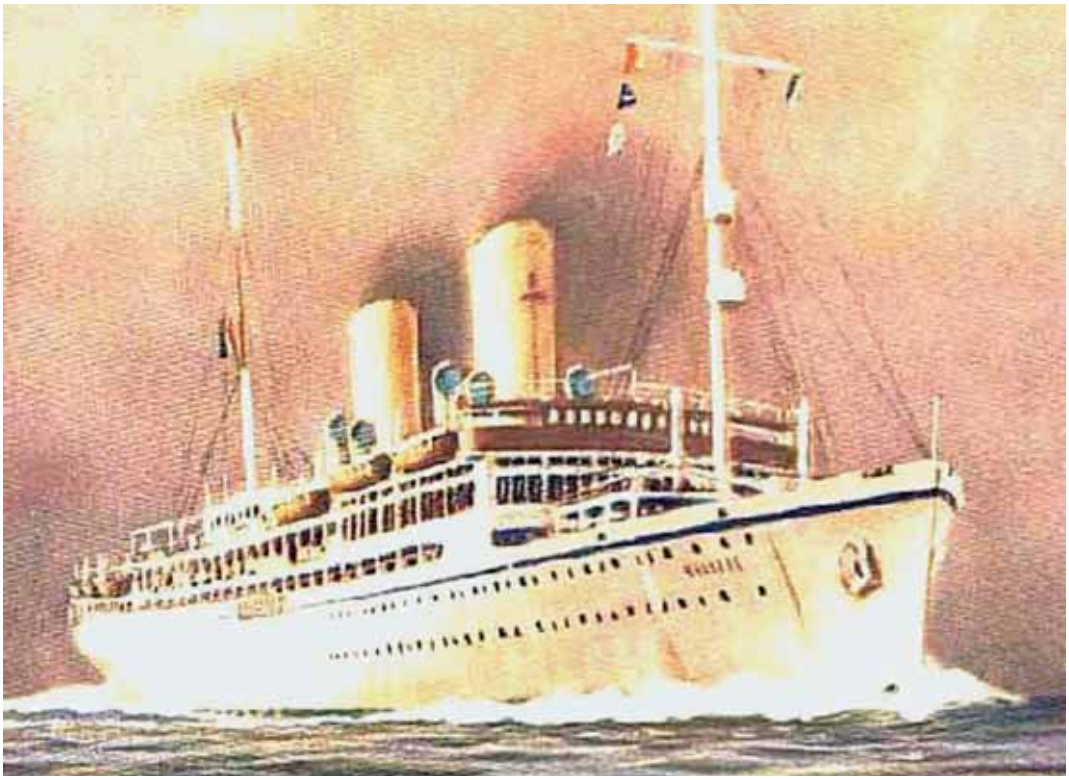
Nel settembre 1939 l'Italia annunciò la propria neutralità e sulle fiancate delle navi italiane in segno di neutralità, fu dipinto un grande tricolore. Nel giugno 1940 rientrato da Massaua, il Conte Rosso fu fermato a Venezia e inviato ad Ancona, da dove partì per sbarcare a Lisbona i diplomatici francesi e inglesi che erano rimasti a Roma, e quindi riportare in Italia, a Genova, il nostro personale proveniente dall'Inghilterra unitamente ad alcuni funzionari tedeschi. Sul fianco della nave, oltre al tricolore dipinto, spiccava la scritta **DIPLOMAT**. Iscritto al Compartimento Marittimo di Trieste con la matricola n° 318, venne requisito dalla Marina Militare il 3 dicembre 1940 e non iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato. Mutata la livrea bianco-arancione con quella grigia, fu subito adibito al trasporto truppe per la Libia, costituendo con altre navi requisite e capaci di superare i 15 nodi, i cosiddetti "convogli veloci".

I convogli veloci

Il primo di essi, formato dal Conte Rosso, dall'Esperia e dal Marco Polo salpò il 13 dicembre 1940; ne seguirono altri con cadenza pressappoco quindicinale, rinforzati dal Calitea o dal Victoria. La rotta seguita era quella a ponente della Sicilia considerata più sicura di quella a levante poiché più distante da Malta. Alcune constatazioni, però, fecero capire che il potenziale offensivo maltese poteva ugualmente colpire a levante o a ponente e che Alessandria d'Egitto non costituiva una pericolosa minaccia. Di contro, la rotta Napoli-Messina-Tripoli, attraversando le acque maltesi di notte e al massimo di velocità, avrebbe avuto una durata

Il Conte Rosso - Curiosità manoscritta sul retro:
… C'era una volta una nave, una bella nave.
Si chiamava Conte Rosso. Ora… ci si divertono i pesci in fondo al mare!
Sempre meglio i pesci che gli Alleati!

minore di circa 10 ore con rischi proporzionalmente ridotti. Il primo esperimento (Conte Rosso, Esperia, Victoria, Marco Polo) fu attuato il 1° aprile 1941 ed ebbe esito positivo. Seguì una pausa che durò fino a maggio inoltrato quando, cioè, si formò un convoglio con le stesse navi del precedente, destinato a portare in Africa 8.500 uomini delle varie Armi. Ed ecco le quattro navi del convoglio.
Del ***CONTE ROSSO*** abbiamo scritto; era una nave lunga quasi 180 metri, di 17.879 tonnellate di stazza lorda e di circa 22.000 tonnellate di dislocamento, la più grande nave del convoglio, e per questo fu lei a imbarcare circa 2.729 degli 8.500 uomini destinati alla Libia.
ESPERIA (Piroscafo passeggeri)
Costruita nel 1918 per la Società Italiana di Servizi Marittimi, Sitmar, era un tipo speciale di nave crociera: aveva una stazza di 11.398 tonnellate, con 161,2m di lunghezza e 18,8m di larghezza, due eliche, due fumaioli e sviluppava una velocità di 21,4 nodi. Nel 1921 percorreva la rotta Genova - Alessandria d'Egitto. Aveva 257 membri d'equipaggio e poteva trasportare 205 passeggeri in prima classe, 116 in seconda e 56 in cabine di terza classe. L'Esperia fu acquistata dal Lloyd Triestino nel decennio 1930-40 e, successivamente, passò alla Compagnia Adriatica di Navigazione. Durante la Seconda Guerra Mondiale fu requisita dal governo ed inclusa nella lista delle navi ausiliarie.
Il 20 di agosto del 1941, mentre navigava in un convoglio per trasportare truppe italiane di



Il piroscafo Esperia

rinforzo in Africa del Nord, fu affondata da tre siluri lanciati dal sommergibile britannico Unique; solo Dio sa quante furono le vittime.

VICTORIA (Motonave passeggeri)

La Victoria fu costruita negli anni 1929-1930 nei cantieri di Monfalcone, Trieste, per il Lloyd Triestino. Fece il suo viaggio inaugurale il 27 giugno 1931 in rotta per l'Egitto ed altre parti del Mediterraneo. Aveva una stazza lorda di 13.098 tonnellate, una lunghezza di 162 metri, due fumaioli, quattro potenti eliche, un motore di 18.800 HP che poteva sviluppare 21 nodi marittimi di velocità. Era un transatlantico modernissimo, estremamente lussuoso, in linea con la propaganda di quel tempo ed anche con gli obiettivi del Lloyd Triestino. E a proposito della bellissima nave Victoria, così scrive un elegante scrittore italiano: *"La linea esterna della Victoria, molto filante, era caratterizzata da una prua tagliente ed inclinata, quasi "da incrociatore", che dava, anche all'occhio dell'osservatore profano, un'impressione di velocità e potenza. I fumaioli bassi e giallognoli, uniti all'aerodinamica delle sovrastrutture, debordavano armonicamente verso poppa"*. Già nel 1930, questi erano i primi sintomi di uno spirito di rinnovamento nel campo dell'architettura navale, che si concretizzerà nella sua forma più alta ed equilibrata proprio in quegli anni, con le bellissime motonavi "Oceania" e "Neptunia". Anche gli arredi interni interpretavano un'eleganza ed

La motonave Victoria

una sobrietà che si distaccava dall'eccessivo decorativismo dei sostenitori della "reggia galleggiante", enfatizzando gli spazi e i volumi con originalità ed equilibrio". "Naturalmente", la Victoria non sopravvisse alla 2.a Guerra Mondiale e fu silurata o bombardata da aerei alleati, naturalmente … "in modo umanissimo e per la libertà". Riporto testualmente: "*Una delle perdite più sentite dalla Marina mercantile italiana fu quella della motonave Victoria, una delle più belle e celebri navi italiane, colpita da aerosiluranti britannici al largo della Sirte. Perirono con la nave 249 uomini, tra cui il capitano Arduino Moreni, Comandante della Victoria, ed il Comandante militare, capitano di vascello Giovanni Grana*".

MARCO POLO (Piroscafo misto)

Questo piroscafo, nel periodo 1936-1944, era stato ristrutturato dall'Adriatica e aveva una stazza di 12.567 tonnellate. Esso era il vecchio ex-Kaiser Franz Josef I, del Lloyd Austriaco, poi ex General Diaz ed ex Presidente Wilson della Cosulich Line, ex Gange del Lloyd Triestino e, finalmente, il Marco Polo dell'Adriatica.

Fu costruito nel 1911 dal Cantiere Navale Triestino, in Monfalcone, per la Unione Austriaca di Navigazione. Aveva una lunghezza di 145,53m e una larghezza di 18,35m. Possedeva eliche doppie e sviluppava una velocità di 17 nodi.

Il piroscafo misto Marco Polo

Dopo aver servito alla Cosulich per 12 anni, nel 1930 fu trasferito al Lloyd Triestino dove fu ribattezzato con il nome Gange. Finalmente, nel 1936 passò alla Compagnia Adriatica che lo chiamò Marco Polo. Fu affondato dai tedeschi a La Spezia nel 1944. Recuperato nel 1949 fu disarmato nel 1950.
La ***scorta diretta*** al convoglio era assicurata dal cacciatorpediniere ***Freccia***, e dalle torpediniere ***Procione, Orsa e Pegaso***.
Il convoglio lasciò Napoli alle 04.40 del 24 maggio, e grazie alla elevata velocità di 17 nodi (si trattava infatti di un convoglio veloce), alle 15.15 le unità iniziarono l'attraversamento dello Stretto di Messina, mentre da Messina venivano fatte uscire le torpediniere ***Calliope, Perseo e Calatafimi*** per incrementare la vigilanza antisommergibile. Alle 16.00 inoltre uscì, sempre da Messina, la ***scorta indiretta*** del convoglio, formata dagli incrociatori pesanti ***Bolzano e Trieste*** e dai cacciatorpediniere ***Ascari, Corazziere e Lanciere***, mentre il cielo del convoglio era percorso da aerei da caccia e idrovolanti.
All'altezza di Riposto, intorno alle 19.00, le tre torpediniere uscite da Messina, invertirono la rotta per il previsto rientro. Alle 20,30, fatto il punto su Capo Murro di Porco vicino Siracusa, e assunta la rotta 171° con la visibilità che andava riducendosi, il convoglio procedeva oscurato su quattro colonne di due navi ciascuna.

Il R. Incrociatore Bolzano

La tragedia

Alle 20.33 il sommergibile ***Upholder***, della Royal Navy, lanciò i suoi siluri contro il convoglio. Subito il Freccia fu sull'unità nemica e, con il Corazziere e il Lanciere, diede inizio alla caccia che poté durare solo 19 minuti, durante i quali furono lanciate 37 cariche di profondità che danneggiarono seriamente il sommergibile nemico. Una decina di minuti dopo essere stato colpito dai due siluri lanciati dall'Upholder il Conte Rosso si inabissò. Aveva inizio il recupero dei naufraghi, vivi e morti, espletato dal Corazziere, dal Lanciere, dal Pegaso e dal Procione, mentre le altre navi proseguivano con il convoglio, che giunse indenne a Tripoli il giorno seguente. Sui ***2.729*** uomini presenti a bordo se ne salvarono solamente ***1.432.*** I Caduti recuperati furono ***242: 91 sepolti ad Augusta, 151 a Siracusa***. I ***1055 Dispersi*** rimasero con il Conte Rosso nell'azzurro Jonio a dormire il Loro sonno eterno, e ritengo che sarebbe moralmente obbligatorio, legittimo, sensato e dovuto che l'Italia, per la quale questi (in maggioranza) giovani andarono a morire e coloro che questa Italia rappresentano, si ricordassero (o almeno facessero finta di ricordarsi) di chi all'Italia ha dato un bene prezioso: la propria vita! Per quanto riguarda il sommergibile ***Upholder***, il suo Comandante (Lieutenant-commander: capitano di corvetta) – Malcom David Wanklyn - fu decorato, per questo siluramento, con la Victoria Cross, la più alta decorazione britannica al valore militare.

Il R. Incrociatore Trieste

Gran "predatore", fu il maggiore affondatore britannico con quasi 120.000 tonn. di naviglio. Fra le sue vittime, per citarne alcune oltre al Conte Rosso, i transatlantici Oceania e Neptunia, i piroscafi Enotria, Laura C., Antonietta Lauro, e Salpi, il C.T. Libeccio e i sommergibili Tricheco e Saint Bon.

Per le ipotesi dell'affondamento

Il sommergibile inglese "Upholder" (trad. sostenitore, difensore) ed il suo CREST

dell'Upholder, sempre meno probabile quella attribuita fino ad oggi alle bombe di profondità della torpediniera italiana "Pegaso", l'esperto Francesco Mattesini ritiene più convincente quella descritta in un suo saggio pubblicato nel "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare" di aprile 2007, dove afferma che l'Upholder sia stato affondato da aerei tedeschi nel pomeriggio del 14 aprile 1942: *Alle 13.10 di tale giorno due Me 110 e due Do 17, appartenenti rispettivamente alla 8^ e alla 10^ Squadriglia del 3° Gruppo del 26° Stormo Distruttori (III/ZG.26), durante la scorta ravvicinata al convoglio dell'operazione "Aprilia" avvistarono una scia, probabilmente causata dall'idrofono (o periscopio) di un sommergibile, e dopo averla attaccata con bombe osservarono una macchia scura emergere sulla superficie del mare.*

A chiusura di quanto finora scritto, c'è da aggiungere che gli uomini del Conte Rosso che si salvarono, furono in seguito mandati a combattere in tutti fronti, dall'Africa alla Russia, dove patirono altre drammatiche prove. La guerra, per loro, era appena cominciata!

(c.s.)

Particolare della locandina del 2007 con l'ex voto di A. Padello, superstite del Conte Rosso

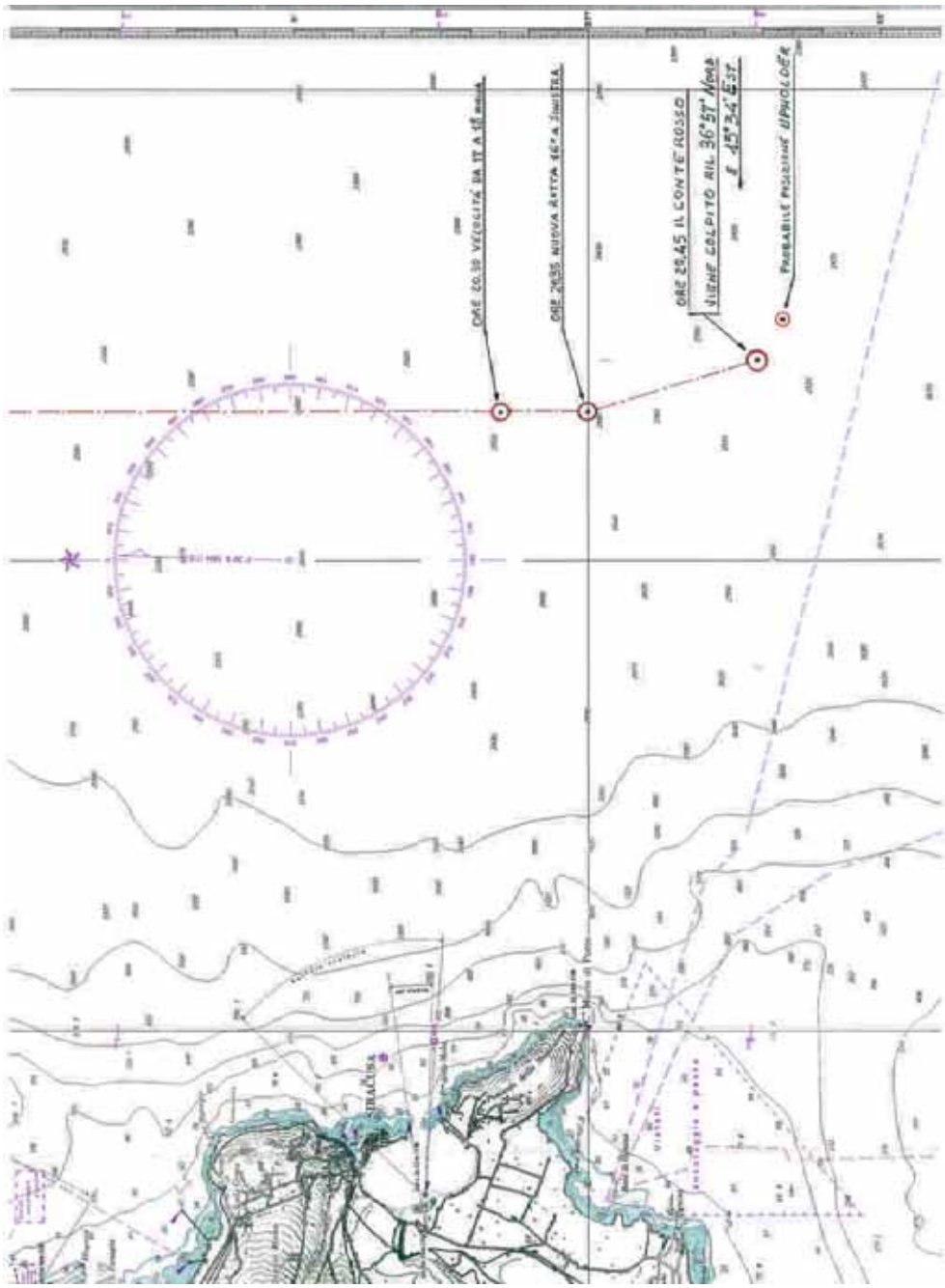
Dove si trova il Conte Rosso?

Nella presente pubblicazione è descritto anche nei dettagli quel triste viaggio del "convoglio veloce trasporto truppe" che iniziò a Napoli il 24 maggio del 1941 con destinazione Tripoli e terminò tragicamente per il piroscafo Conte Rosso e per i ragazzi che trasportava, la sera stessa a circa dieci miglia da Capo Murro di Porco. Tutto ciò è stato il frutto di assidue ricerche per reperire la necessaria documentazione.
Ma un aspetto particolarmente triste e commovente di quella tragica sera per il profondo significato morale che assume e che dovrebbe in ognuno di noi far risvegliare il dovuto ricordo e rispetto verso quei ragazzi che perirono per la Patria, è stato quello di individuare o meglio, capire quale fosse l'esatta posizione dove il Conte Rosso si inabissò e giace da 70 anni con il suo carico di morti nelle acque profonde dello Ionio.
Ciò è stato possibile perché sono stati consultati con più accuratezza i documenti già in nostro possesso e grazie a nuove informazioni acquisite mediante la recente documentazione reperita presso l'Archivio Storico della Marina Militare a Roma da Marco Montagnani; ma soprattutto da quanto è emerso dalla risposta ufficiale datata 16 maggio u.s. da parte del Comandante Francesco Loriga responsabile dell'Ufficio Storico della Marina. Infatti ormai si è certi, come risulta dalla documentazione raccolta e dalle relazioni stilate subito dopo il tragico evento dal Contrammiraglio Canzonieri, Comandante del Convoglio, e dal Comandante Civile del piroscafo Capitano Fabris, che il Conte Rosso fu silurato subito dopo aver doppiato Capo Murro di Porco a circa dieci miglia dalla costa e affondò tra le 20,50 e le 21,00 con rilevamento **36° 57' Nord e 15° 34' Est**, come accertato e confermato dall'**Ufficio Storico della Marina**.

Capo Murro di Porco

Il Conte Rosso scomparve in pochi minuti tra la paura e lo sconforto di quanti rimasero in acqua aspettando i soccorsi.
Il piroscafo risulta adagiato su un fondale quasi pianeggiante a 2500/2600 mt di profondità, come dimostra la carta nautica della zona e riprodotta nella pagina a fianco, offerta con fraterna amicizia dal sig. Carmelo Minimo.

Enzo Scibilia



La carta nautica con Capo Murro di Porco riportante l'indicazione del punto nave dove affondò il Conte Rosso

Affondamento del P/fo requisito "Conte Rosso"

Relazione del Capo Convoglio C/Amm Francesco Canzoneri

(COMANDO CONVOGLIO CELERE) Augusta, 29 maggio 1941 XIX

24 MAGGIO 1941 – Il convoglio celere lascia Napoli il mattino del 24 corrente iniziando il disormeggio alle ore 0300 e la navigazione alle 0445 circa. Al punto B formazione in doppia colonna – velocità mg 17. Alle 0630 zigzagamento fino al punto N1 di Messina con brevi interruzioni. Alle 0910 circa (come da preavviso avuto da Marina Napoli) attacco per esercitazione da aereo siluranti nazionali (…). Sulla rotta dal punto N per levante, all'altezza del faro, si è assunta la linea di fila e si è ridotta la velocità a mg 15 per non trovarsi molto in anticipo sull'ora prevista (le 2100) di passaggio a Murro di Porco. All'altezza di Messina (ore 1540 circa) riassunta la formazione in colonna e riportata poco dopo la velocità mg 17 si è, all'altezza di Reggio, ripreso lo zigzagamento. Da qui per circa 2 ore (paraggi di Capo d'Armi) una silurante ha lanciato bombe antisommergibili. In vista 3 siluranti (una tipo Calatafimi e 2 tipo Cassiopea) in esplorazione nello stretto. Alle 1700 si è avvistata di poppa la Divisione Trento che seguiva con rotte varie. Alle 2015 cessato lo zigzagamento per controllare il punto sul Faro di Murro di Porco. Alle 2030 velocità 18 mg. Alle 2035 assunta la rotta 171°. Tramonto già avanzato e condizioni di visibilità ridotte. Navi completamente oscurate. Fino alle 2000 circa, scorta aerea di esplorazione da parte di 2 o 3 apparecchi.

Alle 2045, quasi simultaneamente al segnale di allarme dato dal Freccia, (very giallo e very verde) è stata vista sulla sinistra una scia di siluro e prima che ci fosse il tempo di tentare un'accostata, il siluro ha colpito poco a pruavia del fumaiolo prodiero. Un secondo siluro pochi secondi dopo, ha colpito a pruavia del ponte di comando, in corrispondenza della stiva N. 3. Ho apprezzato che i punti di esplosione, uno a poppavia e l'altro a proravia del ponte di comando, fossero a distanza di circa 20 metri uno dall'altro.

Ero sul ponte di comando dal lato dritto ed all'allarme, sporgendomi di proravia al parapetto, ho visto io stesso i due siluri arrivare: il primo con impatto di circa 50°, era già a non più di 100 metri e correva quasi a galla. Per questo si può spiegare come il primo scoppio non abbia dato l'impressione, sia a me che a qualche altro, di aver prodotto gravi danni; sia il rumore che la scossa non sono stati molto forti ed è possibile che l'esplosione, essendo avvenuta circa al galleggiamento, abbia esaurita nell'aria parte della sua energia. L'imbarcazione che sovrastava il punto di scoppio è andata in frantumi e si sono viste molte scintille e fiammelle uscire dal fumaiolo prodiero.

Appena avvenuto lo scoppio, io stesso, manovrando personalmente i telegrafi più vicini, ho trasmesso l'ordine di fermare le macchine. Il secondo scoppio si è manifestato con maggior

violenza del primo: si è risentita una fortissima scossa con forte rumore di scricchiolii e schianti; alcuni vetri del ponte e della sala nautica sono andati in frantumi e la nave ha immediatamente iniziato un movimento sensibile di appruamento e sbandamento sulla sinistra. Ho avuto subito, assieme al comandante, la sensazione che questo secondo scoppio avesse determinato una situazione che sarebbe divenuta disperata in brevissimo tempo.

Militari che indossano il salvagente "a collare" di tela e sughero, questo tipo di salvagente, utilizzato senza opportune istruzioni e addestramento, si rivelò molto pericoloso e fu comunemente chiamato "strozzagente"

Sono stati dati i segnali di allarme con i campanelli per chiamare l'equipaggio ed i passeggeri al posto di salvataggio; il comandante militare era pure sul ponte di comando e l'ho visto subito dedicarsi a dare disposizioni per l'ammainata della lancia a motore che era l'imbarcazione più vicina alla plancia.

Man mano che giungevano gli uomini destinati alla manovra delle lance, essa è stata subito iniziata; io avendo notato che, sul lato dritto, qualche tirante si era inceppato o qualche altro era stato mollato imbando facendo impennare l'imbarcazione, mi sono allontanato dalla plancia verso poppa sul ponte lancie, per correggere, suggerire ed ottenere un migliore ordine nell'uso delle diverse imbarcazioni.

Intanto il S.Ten. di Vascello Sig. Ciociola aveva raccolto e messo nell'apposita busta piombata la corrispondenza e le pubblicazioni segrete e, a domanda rivoltami, gli ho ordinato di buttarla a mare, ciò che è stato fatto in mia presenza.

Ho ragione di ritenere che tutte le pubblicazioni siano state racchiuse nella suddetta busta ad eccezione della D.T.4 che era nella stazione R.T. in consegna al 1° R. T. (disperso) e per quanto l'unico R. T. superstite ritenga che il 1° Ufficiale R. T. abbia portato con sé fuori dalla stazione questa pubblicazione per distruggerla, ciò non è accertato ed è probabile che essa sia andata in mare isolatamente, senza piombo. Ciononpertanto sono del parere che anche in tal caso essa sia affondata (trattandosi di libro rilegato) o marcirà in breve tempo e non è probabile che essa possa essere recuperata dal nemico.

Ho rivolto quindi la mia attenzione agli zatteroni della parte poppiera di cui venivano man mano tagliate le rizze per il lancio in mare.

La situazione della nave diveniva intanto rapidamente più tragica per lo sbandamento crescente e specialmente per l'appruamento che progrediva molto rapidamente; la prora era in gran parte immersa e di poppa si vedeva l'elica di dritta già tutta fuori acqua. Tutti quelli

che non avevano potuto prendere posto nelle lancie sono stati sollecitati a buttarsi in mare o, potendo, a filarsi per i molti penzoli e biscagline disposte fuori bordo. Il Comandante delle truppe, Colonnello COSTA che ho trovato sul ponte lancie a poppavia, assieme al commissario militare Capitano BIASINI, mi ha domandato per quanto tempo ancora credevo la nave potesse restare a galla; ho risposto "solo qualche minuto" autorizzando ambedue ad abbandonarla. Ho anzi aiutato il primo a raggiungere uno dei penzoli che, per lo sbandamento, erano lontani dalla murata e si potevano ormai afferrare difficilmente. Non ho potuto vedere in questi ultimi istanti il Com.te BELLEGARDE che era verso prua sullo stesso ponte lancie ad adoperarsi per il lancio degli zatterini; da quanto mi è stato possibile ricostruire egli è andato in mare insieme al Comandante civile il quale lo ha subito perso di vista. E' stato rivisto da altri due dell'equipaggio circa due ore dopo aggrappato ad una zattera, estenuato ma ancora in vita. Il cadavere è stato ripescato completamente vestito. Non sono state rilevate ferite appariscenti.
La nave continuava ad immergere velocemente; attaccandomi ad un penzolo sono disceso sulla murata dritta del ponte di passeggiata, ove era il punto di riunione del maggior numero di soldati; ve ne erano ancora pochi che dirigevano verso la estrema poppa e ad essi ho gridato di buttarsi a mare. Oramai tutte le imbarcazioni disponibili si erano scostate dal bordo e le zattere utilizzabili erano tutte varate; niente altro si poteva fare e mi sono anch'io filato in mare. Il calcagnolo era già alto una decina di metri dall'acqua ed il ponte di comando immergeva.
In mezzo a già larghissime chiazze di nafta e mentre la nave scompariva ho potuto faticosamente raggiungere una imbarcazione abbastanza vicina che, mi han detto poi, ha corso qualche pericolo per il risucchio. Mi sono aggrappato ad uno dei festoni fuori bordo della lancia e successivamente sono stato raccolto.
Giudico di essere rimasto in mare soltanto una quindicina di minuti, ma ero sfinito ed il cuore cedeva allo sforzo fatto sia in acqua che nella discesa da bordo. Comunque ho potuto contribuire in parte alla condotta della imbarcazione stracarica, per portarla lentamente fino al "Procione".
A mio apprezzamento, che potrà essere corretto dalle eventuali osservazioni dalle altre navi, il piroscafo è affondato dopo 10 o 12 minuti dalle esplosioni.

(NOTA d.r.)
Alla presente relazione seguono n. 6 "osservazioni", sempre del C/Amm Canzoneri, che possono così riassumersi:
1) - Nessuna deficienza riguardo all'avvistamento del sommergibile o della scia dei siluri con l'oscurità già avanzata;
2) – La brevità del tempo prima dell'affondamento non ha permesso un migliore uso delle imbarcazioni, situate per lo più su un ponte a circa m 16 dall'acqua. In complesso, delle 19 imbarcazioni in dotazione, sembra accertato che ne siano andate in mare soltanto12 di cui 2 si sono poi rovesciate.
3) – Nel pomeriggio era stato disposto, d'accordo col Com.te militare, lo sgombero delle stive. Al momento del sinistro le stive 1 e 2 erano già sgombre ed era in corso lo sgombero della stiva 3.
4) – Sommamente encomiabile il contegno delle siluranti. Il Com.te e l'equipaggio del

Procione hanno destato nei raccolti ammirazione e gratitudine per lo slancio e l'abnegazione con cui si sono prodigati nell'assistenza.
5) – Ad Augusta seguite tutte le pratiche per interrogatori, vestizione e successive partenze.
6) – Allegati:
I – Relazione del Com.te civile, Cap. L.C. Giovanni Fabris;
II – Relazione Commissario Militare, Cap. R.E. Gino Biasini;
III) – Statino *(poco affidabile)* con partenti, salvati e salme recuperate;
IV) – Segnalazione condotta Ten. CC. RR. Bernardino Savastano.

Fattori di annegamento dei naufraghi del Conte Rosso

Relazione del Tenente Medico Aldo Monteforte

Il 25 u.s. ho presenziato allo sbarco di 151 salme di naufraghi del P/fo Conte Rosso, ricuperate all'alba da tre motopescherecci alle dipendenze di questo Maritraff, sbarco avvenuto dalle ore 12 alle ore 14 circa.
Tali salme, che indossavano tutte il salvagente "a collare" di sughero, presentavano quasi nella totalità, in corrispondenza della regione sopraioidea e precisamente subito al disotto del margine inferiore della mandibola, e più spiccatamente agli angoli della mandibola, un colorito bleu-rosso delle parti tegumentarie. In molte salme questo colorito si accompagnava ad escoriazioni; in qualcuna si rilevava addirittura una depressione delle parti molli di questa regione. Pochissime salme presentavano altri segni apprezzabili di lesioni traumatiche: (una con vasta ferita del cuoio capelluto; due o tre con fratture degli arti inferiori; altre presentavano sangue nella bocca).
La grande maggioranza di esse non aveva oltre a quello sopraioidea altri sintomi esterni di lesioni traumatiche.
I salvagenti erano per lo più assicurati al torace; ma ho avuto l'impressione che non fossero bene stretti.
La maggior parte delle salme era vestita di camicia e calzoni, e priva di scarpe. Qualcuna indossava (oltre al salvagente) solo una maglietta, e presentava callosità alla pianta dei piedi; di queste ebbi l'impressione che si trattasse di personale di bordo.
Tutti gli orologi al polso erano fermi intorno alle ore 9:00. La contusione rilevata alla regione sopraioidea in corrispondenza delle parti che sono a contatto coi sugheri anteriori del salvagente, mi ha fatto pensare che nella caduta in mare il trauma da contraccolpo del salvagente, abbia potuto avere un'influenza sull'annegamento di tali naufraghi. Ho voluto pertanto sperimentare personalmente questo tipo di salvagente. Mi sono recato con una lancia del Piroscafo QUADRIFOGLIO, accompagnato dal Guardiamarina sig. Leotta e dal Nocchiere di III classe Messina, nella località detta **GROTTA delle Ciavole**, il mattino del 29. Indossato il salvagente, dopo averlo bene assicurato al torace ho eseguito dei tuffi in piedi, da uno scoglio dell'altezza di 4 e 6 metri. Nel tuffarmi ho agguantato con le mani il salvagente in corrispondenza della regione sopraioidea per evitare l'urto diretto alla mandibola, e per saggiare con le mani l'entità del colpo che si riceve. Ho constatato che da 4 metri il contraccolpo del salvagente è di lieve entità; da sei metri è invece assai più forte, ma non in misura ritengo, tale da provocare una sensazione molto dolorosa. Evidentemente nel caso delle salme recuperate, coincidevano due fattori; la caduta da altezza

di molto superiore ai sei metri, e il fattore che il salvagente non era ben stretto al torace. E' facile pensare che un trauma alla mandibola, tale da lasciare i segni suddescritti, possa menomare le facoltà del naufrago, proprio nel momento in cui ha bisogno di più energia per allontanarsi dalla nave che affonda, e per resistere al risucchio di essa. Penso inoltre che l'agguantare il salvagente in corrispondenza della gola, possa risparmiare l'urto alla mandibola.

Il Tenente Medico di C.to
F.to Aldo Monteforte

P. C. C.
Il Sottotenente di Vascello
Francesco Collovà

Località "Grotta delle Ciavole" dove il Ten. Medico dott. Aldo Monteforte effettuò gli esperimenti sul salvagente "a collare" di sughero e tela denominato strozzagente

Rapporto sul salvataggio del personale del Conte Rosso e indagini sull'argomento

COMANDO SETTORE M. M. AUGUSTA
Augusta 29 maggio 1941 – XIX

All'annuncio dell'affondamento del Conte Rosso (ore 21 del 24 u.s.) questo Comando dispose immediatamente per l'uscita di 10 motovelieri (7 da Augusta e 3 da Siracusa) che, nella notte, raggiunsero il luogo del sinistro.

I Motovelieri che rientrarono il giorno seguente riportarono 20 salvati e 62 cadaveri ad Augusta e 152 cadaveri a Siracusa. Il giorno 26 riportarono altri pochi cadaveri, mentre il 27 e il 28 non giunsero qui che relitti, barche, zattere e zatterini in gran parte sfasciati.

Alle 5,30 del 25 erano entrati ad Augusta i CC. TT. Corazziere e Granatiere (sic - ?) con circa 540 naufraghi e più tardi le torpediniere Procione e Pegaso che ne portavano ben 450 ciascuna. In totale i due CC.TT. e le due torpediniere recarono 1440 viventi e una ventina di morti.

Tutti i naufraghi furono rapidamente sbarcati, rifocillati e vestiti. Quelli abbisognevoli di cure (oltre 250) passarono all'infermeria dove molti furono medicati ambulatoriamente e circa 150 ricoverati. Il giorno 28 vi erano ancora 114 ricoverati, in massima parte con andamento favorevole.

Per il vestiario ci si avvalse in primo luogo di tutto quello disponibile ad Augusta e poi di quello giunto appositamente da Messina.

Poiché i naufraghi erano in gran parte dell'Esercito, il Comando della zona militare di Catania, dietro nostra richiesta, inviò alla sera del 25 oltre mille corredi che si distribuirono nei giorni seguenti ritirando quelli di Marina. Così pure i 163 naufraghi sani dell'Aeronautica furono rivestiti a cura di questo Aeroporto.-

La maggior parte del personale è già stata rinviata a Napoli con due treni speciali.-

Fra gli scampati era il Capo Convoglio Contrammiraglio Canzoneri Francesco, il Comandante civile della nave (*Cap. Giovanni Fabris – ndr*) e il Colonnello Angelo Costa, comandante delle truppe a bordo. E' deceduto invece il Comandante Militare della nave Capitano di Vascello Enrico de Bellegarde, e la sua salma è stata tumulata nel Cimitero di Augusta in un loculo provvisorio in attesa di eventuali disposizioni della famiglia.

Per ordine del Comando M.M. autonomo della Sicilia ho proceduto all'interrogatorio degli scampati e di quelli più importanti allego le risposte scritte insieme ai rapporti del Contrammiraglio Canzoneri, del Comandante della nave e del Commissario militare.-

(…) Non si può avere un'idea del numero delle persone rimaste nell'interno, ma questo benché certamente cospicuo non dovrebbe essere fortissimo, giacché i locali prodieri che furono colpiti dai due siluri erano in corso di sgombero al momento dello scoppio.-

La percentuale di salvati è pressocché uguale in tutte le categorie di persone (50%), ma alquanto più alta per l'equipaggio mercantile e ancor più per l'equipaggio della R. Marina. Ciò è dovuto al fatto che queste persone, oltre ad essere molto esperte, erano quasi tutte in coperta al momento del sinistro.

Tutti i passeggeri senza distinzione hanno manifestato la loro profonda riconoscenza per l'opera dei marinai delle siluranti che procedettero al salvataggio e per le più che fraterne

cure ricevute a bordo. In modo speciale vi è stato un vero entusiasmo generale per le Torpediniere Procione e Pegaso che col loro spirito di abnegazione e colla abilità marinaresca dimostrata dall'equipaggio oltre che dai Comandanti, hanno contribuito nella misura massima possibile al salvataggio.

IL CONTRAMMIRAGLIO
Comandante Settore Mil. Marittimo
F/to A. FUMAGALLI

DICHIARAZIONI

Pietro Gigli

SOTTOC. SEGN. GIGLI PIETRO di Antonio - Matr. 41771, cl.1919, volontario.
Egli dichiara:
Ero franco di guardia e mi trovavo presso lo spaccio tabacchi nel corridoio di sinistra ponte D. Al secondo scoppio avendo osservato che il pavimento del corridoio era ingobbato, mi sono diretto verso la scala per salire ai ponti superiori e mi sono diretto verso il ponte lancie ed ho osservato che i soldati si dirigevano agevolmente ai punti di riunione. Giunto presso il motoscafo N°13 dove ero destinato in caso di emergenza, ho aiutato a filare l'imbarcazione in mare ed all'ordine di scendere in acqua mi sono filato per una cima raggiungendo a nuoto il caccia poiché il motoscafo era già capovolto. Non ho altro da aggiungere.
Dichiaro di aver perduto tutti i miei indumenti. Letto confermato e sottoscritto.
S. C. Segn. Gigli Pietro. Matr. 41771

Pietro Gigli era nato il 19 febbraio 1919 a Bucarest (Romania) in quanto il padre Antonio era funzionario presso l'Ambasciata italiana in quella nazione.
Nel 1941 era imbarcato sul Conte Rosso e faceva parte dell'equipaggio militare del piroscafo come telegrafista (o marconista).
Dopo il naufragio del 24 maggio fu raccolto (ma avevano pensato che fosse un cadavere) probabilmente dalla R. T. Procione che insieme alla R.T. Pegaso avevano portato a terra ad Augusta circa un migliaio di salvati. In quell'occasione conobbe la sua "madrina", Margherita Fazio, che in seguito sposò e con la quale ebbe due figli, Angela e Antonio. Dopo la guerra, continuò la carriera di sottufficiale nella Marina Militare, prestando servizio in varie parti d'Italia (Venezia, La Spezia, Taranto e finanche al Castello Maniace di Siracusa). Parlava pochissimo della "tragedia" che però lo aveva segnato profondamente. Il rapporto con il mare era di diffidenza che si manifestava, ad esempio, quando i figli erano in acqua. Quando con la figlia si recava al Cimitero, le chiedeva di mettere un fiore dove era scritto

N.N.: "Sono quelli che non hanno nessuno che li pensa", diceva.
Nel 1975 raggiunse la pensione che però non potè pienamente godere in quanto lasciò questo mondo il 23 luglio 1976.

SOTTOTENENTE. di VASC. CIOCIOLA ALFREDO di Donato – Uff.le addetto all'AMmiraglio Capo Convoglio. Dichiara:

Alfredo Ciociola

Mi trovavo sul lato dritto della plancia e disponevo per il servizio dei segnalatori quando sentii gridare: "siluro a sinistra". Mi ero appena girato che avvenne una forte esplosione e contemporaneamente vidi in direzione del CT FRECCIA un fuoco very verde. Subito dopo è seguita una seconda esplosione. Mi portai presso il Sig. Ammiraglio e poiché il Piroscafo incominciò subito ad appruarsi e sbandare a sinistra ordinai al S.C. Segn. Minchio Luciano (deceduto – NDR) *di fornirsi di fuochi Very, pistola per gli stessi e una trappola da portare eventualmente nelle imbarcazioni. Intanto, poiché era stato dato l'ordine di ammainare le imbarcazioni chiesi al Sig. Ammiraglio se dovevo raccogliere i documenti segreti. Avutone l'assenso tornai in sala nautica ed alla poca luce (quella elettrica era spenta) fra rottami di vetro e d'altro genere, ricuperai le pubblicazioni e i documenti segreti che si trovavano raccolti nell'angolo di sinistra del tavolo a carteggiare, mettendoli nella apposita busta di tela con piombo. Discesi poi nuovamente sul ponte lancie ed il Sig. Ammiraglio mi ordinò di gettare la busta in acqua. Cosa che eseguii immediatamente. Seguendo poi il Sig. Ammiraglio mi portai verso poppa dove cercai di coadiuvare alla messa in mare di una imbarcazione ed incitare alcuni dell'equipaggio a mollare le rizze che trattenevano gli zatteroni sistemati a poppa.*
Poco dopo nel ritornare verso prua mi accorsi che il piroscafo aveva assunto una forte inclinazione e che l'acqua lambiva il ponte di Comando. Nel girarmi verso poppa scorsi il Sig. Ammiraglio ed il Commissario Militare (1° Cap. R.E. Gino Biasini – NDR). *Mi avviai per raggiungerli ma avendo osservato che si apprestavano a filarsi per un penzolo feci altrettanto e mi calai in acqua. Dopo poche bracciate raggiunsi una imbarcazione (N°15) dove mi issai.*
In essa vi erano una decina di militari e tre persone di armamento compreso il Padrone.

Intanto il Piroscafo si inabissava e l'imbarcazione, presa nel gorgo, compì diversi giri su se stessa a forte velocità. Quando si fermò ordinai di armare i remi ed invitai un capitano di fanteria a coadiuvarmi nello stabilire la calma mentre sollecitavo chi era ancora in condizioni di farlo di aiutare i naufraghi che ci circondavano a montare nella imbarcazione. In poco tempo essa fu sovraccaricata ed intanto fatti armare 4 remi diressi lentamente verso il CT PEGASO.
Credo doveroso segnalare l'opera del Padrone della imbarcazione Palomba Giovanni fu Onofrio che instancabile nell'accogliere a bordo molti naufraghi, mi ha coadiuvato anche con molta perizia marinaresca.
Dichiaro di aver perduto tutti i miei indumenti.
Letto confermato e sottoscritto.

STV Alfredo Ciociola

Alfredo Ciociola (Napoli 14/1/1903 - Napoli 23/10/1977). Capitano di L. C., fece in Marina tutta la trafila da allievo a Primo ufficiale. Ufficiale di C.to fu imbarcato nel 1941 su Conte Rosso come addetto all'Ammiraglio. Superstite, ebbe conferita la Med. Bronzo al V.M. con la seguente motivazione: *"Imbarcato sul piroscafo che veniva silurato da sommergibile nemico ed era in procinto di affondare, assolveva con serenità le sue mansioni di addetto all'Ammiraglio Comandante Superiore del Convoglio e quindi dava il suo efficace contributo alla messa in atto dei mezzi di salvataggio aiutando con perizia e fermezza il personale di bordo. Lasciava la nave fra gli ultimi e raggiunta a nuoto una imbarcazione, ne assumeva il comando, prodigandosi a raccogliere e portare in salvo su di una silurante il maggior numero possibile di naufraghi".*
Med. Centr. 24.5.1941

R.T. Pegaso

Ricordi

Testimone oculare della tragedia

Il Generale Piero Toselli ripreso con amici in Piazza Duomo per la festa di S. Lucia (Siracusa, maggio 2003)

Caro Cesare, ho letto con molto interesse e grande commozione la pagina culturale di "Libertà", contenente il tuo articolo sulla tragedia del Conte Rosso.
Commozione resa ancora più intensa man mano che procedevo nella lettura, perché scattavano nella mia mente i "flashback" di quelle orribili visioni che, pur se assopite dal tempo, sono rimaste indelebilmente fissate nei miei ricordi più tristi.
Era quasi mezzogiorno del 25 maggio 1941 e con l'inseparabile compagno di banco, Angelo Chindemi (discendente diretto di Salvatore Chindemi), ci stavamo avviando alla "Marina". … Ad un certo punto, la nostra attenzione fu attratta dall'apparizione di alcuni pescherecci (forse quattro) che, veloci, solcavano, uno dietro l'altro, le acque increspate del porto. Ma soprattutto ci incuriosirono i drappi neri che sventolavano sui pennoni. Si dirigevano verso il molo Zanagora. Con curiosità mista ad una certa apprensione, scendemmo di corsa sino al molo, giungendo nel momento in cui il primo peschereccio stava compiendo le operazioni di attracco. Ci si presentò uno spettacolo orribile, agghiacciante: sulla tolda erano accatastati cadaveri gonfi e tumefatti. I pescatori, coi vestiti bagnati, si muovevano attenti e veloci; erano tutti col viso contratto e coperto di salsedine: maschere di dolore, da tragedia greca.
Pochi istanti dopo, giunse la Polizia che ci fece allontanare e isolò la zona. Sapemmo, poi, che si trattava di militari morti a seguito dell'affondamento, nella notte precedente, del piroscafo Conte Rosso, avvenuto al largo di Siracusa.
Con quella incancellabile visione mi recai a casa a raccontare il fatto a mia mamma. «Poveri figli miei», disse. E scoppiò in lacrime, facendo piangere anche me che, accarezzandola, cercavo di consolare. …le salme, composte nelle bare vennero allineate, a terra, nella navata centrale della chiesa di Santa Lucia al Sepolcro, ove si svolsero i funerali. Al loro termine, le bare vennero caricate su camion che, in corteo, scortati da militari di tutte le Armi (ricordo che c'erano anche molti tedeschi) giunsero sino al piazzale della stazione ferroviaria. I feretri proseguirono quindi fino al cimitero di Siracusa, ove era stato allestito un campo *(c.d. Campo Caduti Conte Rosso - ndr)* in cui, per ogni tumulo, era posta una croce e un elmetto in cemento. Tutti uguali e perfettamente allineati, come in una macabra parata militare. …
Da quand'ero bambino, quasi tutte le settimane, il venerdì, accompagnavo i miei nonni che, in calesse, andavano al cimitero, in visita ad una loro figlia *(a picciridda)* deceduta nel 1927. Dal giugno 1941, in quella occasione, dopo l'abituale visita alla congiunta, andavamo a deporre un fiore al campo dei "Caduti del Conte Rosso". E mia nonna, al termine delle sue

preghiere, guardava le croci con gli elmetti ed esclamava: «Poviri figghi mei!». Ecco perché la lettura del tuo articolo, caro Cesare, mi ha tanto commosso. E se in tutti questi anni ho accantonato il ricordo di quel tragico evento, è perché non voglio stare col nodo alla gola *(u ruppu)* e il luccichio agli occhi. «Un uomo deve essere forte», diceva mio padre, ma so che anche lui, alla batteria Lamba Doria, quel giorno, coi Militi del suo "pezzo, aveva il *"tremolio"* al mento.
In conclusione ti dico che mi trovi in sintonia con la vostra meritoria iniziativa (che sarà giudicata "fascista" da chi in vita non ha mai avuto "nodi alla gola" neppure per la morte della propria madre) e sono a disposizione per quel contributo, in opere e mezzi, che le mie modeste capacità potranno fornire, se ritenute utili.
Ti abbraccio
Piero Toselli

Gen. E.I. Piero Toselli (1927-2008), siracusano.

La notte con i Morti del Conte Rosso

(…) I naufraghi che vi lasciarono la vita furono 242 di cui 151 destinati al nostro cimitero e 91 in quello di Augusta… Quando, per invito della Prefettura, raggiunsi la grande caverna delle Catacombe di S. Lucia, i morti vi erano sparsi disordinatamente, da non lasciare la possibilità di spostamento da un punto all'altro per i rilievi fotografici cui ero stato adibito, 302 foto una frontale e un'altra di profilo per ciascun defunto.
Notte del 25, ore 20, inizio del mio lavoro nella vasta caverna illuminata da una lampada da 25 candele. Alcune persone entrate insieme a me, con l'intento di assistermi, erano sparite in tutto silenzio, una alla volta. Fuori pioveva, io ero solo con i miei morti. … mi trascinavo un filo elettrico che dava luce con interruttore ad una «Osram» da 500 watt collocata in una parabola con impugnatura di legno, appesa al collo la fedelissima «Contax» … A tutti io davo un nome ribattezzandoli con un numero mediante un cartellino collocato sotto il mento.

Angelo Maltese fotografato davanti la "Fontanina"

Il lavoro nella spelonca era quasi al termine,… L'alba si avvicinava, …intesi ben distinto l'allarme delle sirene. Il buio mi avvolse di colpo … Mi sentii madido di sudore freddo, non potevo muovermi dal posto ove ero stato sorpreso, ciononostante mi chinai tastando con le mani i corpi immobili alla ricerca di un minimo sito per le mie ginocchia, e piansi in quella posizione di preghiera. Piansi per le madri e per i padri, per le spose, per i figli e per i fratelli, per tutti coloro che sotto il peso delle iniquità sacrificano il bene supremo della vita. …
Questo ricordo che sovrasta tutte le vicende della mia vita, io lo porto limpido nei suoi dettagli, da quella data, ripromettendomi di raccontarlo sempre al prossimo anno, nel mese dei defunti. Ora ne sono trascorsi, anno dopo anno, oltre trenta, e questo potrebbe essere

l'ultimo per me per cui non posso più rimandare. Come da allora sempre, in questo giorno di fiori e di pensieri per gli assenti, io mi ritrovo con Loro nella grande caverna del «Conte Rosso».
Siracusa, 2 novembre 1972

Angelo Maltese (1896-1978), fotografo e artista

L'orchestrina suonava "Speranze perdute"

Il racconto del Caporal Maggiore Antonio Scialanca appartenente alla Comp. Comando (Cap. Del Vecchio) del 4° Regg. Carristi di Roma al comando del Col. Angiolo Costa.
Erano circa le 20,30 del 24 maggio 1941; ero da poco sceso nella stiva di poppa del transatlantico Conte Rosso, partito nelle prime ore del mattino dal Molo Pisacane nel porto di Napoli, ed ero fortemente sofferente per il mare alquanto agitato.
Un gruppo di commilitoni stava ascoltando un'orchestrina che con chitarra, mandolino e fisarmonica suonava la canzone ***"Speranze perdute"***. Era da poco stato consumato il rancio serale e trasmesso il Bollettino di guerra che concludevasi con queste parole: "State tranquilli, ragazzi, la nostra Marina e la nostra Aviazione vegliano sul nostro cammino". Appena coricato sul materassino, udii una forte detonazione che fece tremare tutta la nave e scattai in piedi come una molla trovandomi viso a viso con un mio commilitone, Elvidio Tavani di Leonessa. Ci domandammo cosa stava accadendo e pensammo di recarci in coperta ma c'era un gran caos. La calma si ristabilì con la comparsa, dall'unica uscita, del Cap. Del Vecchio che diceva: "Calma ragazzi, uscite uno alla volta; si è solo sganciata una bomba di profondità da un nostro cacciatorpediniere, quindi non vi allarmate che presto saremo tutti in salvo".
Povero Capitano! Per lui è stata la fine perché fu l'ultimo ad uscire dalla stiva, volendo prima vedere che tutti i suoi uomini erano usciti allo scoperto. In quei pochi secondi era però avvenuta un'esplosione più potente della prima e da lì, col "Si salvi chi può", avvenne una catastrofe molto difficile da raccontare ma fortemente incisa nella nostra memoria. Quando giunsi in coperta al punto di riunione precedentemente assegnato ad ogni reparto in caso di naufragio, la nave, quasi perpendicolare con le eliche che ancora giravano, stava affondando. Vidi il sergente Marangoni spingere il capitano dal parapetto della nave dicendo: "Giù signor capitano, prima che sia troppo tardi!". Non l'ho più visto! Cadde come tutti gli altri che sono mancati all'appello.
Vedevo gruppi di uomini accovacciati, dopo aver rivevuto il "si salvi chi può", che aspettavano di morire. Diversamente, cosa si poteva fare? Vidi il sergente maggiore Ferrone alle prese con una corda e un altro sergente di cui non mi sovviene il nome che tendendomi le braccia mi diceva: "Vieni che moriamo insieme". Diversamente, un altro gruppo dei G.U.F. (gruppi universitari fascisti) cantava inneggiando inni patriottici. A questo punto con un salto felino raggiunsi il Ferrone che dalla fiancata della nave stava scendendo in basso aggrappato con le mani alla fune, presi anch'io quella corda e dopo essermi disfatto delle scarpe poggiai i piedi sulle sue spalle. Lui scendeva e io con lui; sotto di noi vedevo grappoli umani che uniti formavano un solo corpo. Poteva essere la fine per tutti noi e anche io stavo, in quel momento, affrontando con serenità l'anticamera della morte. Dopo aver detto: "Madonna aiutami", vidi sotto di noi una zattera composta da due grandi serbatoi rilegati con del fasciame di

legno. La nave, affondando, aveva assunto una posizione verticale aumentando la distanza dall'acqua sottostante. Intanto, finita la corda il sergente maggiore si mollò per poi cadere in piedi proprio al centro della zattera oltre sei metri più sotto, mentre la nave riempiendosi d'acqua aumentava la velocità di affondamento.
Feci questa riflessione: "se mi lascio cadere nello stesso modo finirò sopra di lui e sarà finita per entrambi". Tentai allora con uno strattone di spostarmi lateralmente, ma lasciata la corda feci solo in tempo a dire "Mamma mia!" perché nell'impatto svenni. (…) Passammo così tutta la notte sballottati dalle onde. La nafta fuoriuscita dalla nave affondata ci aveva completamente impiastrato. Al mattino, quando si fece giorno non si poteva distinguere se eravamo uomini o mostri. (…) Fummo salvati dalla Nave Ospedale Arno che, carica di feriti, nella via di ritorno da Bengasi ebbe l'ordine di adoperarsi nella ricerca dei naufraghi. Era la mattina del 25 maggio 1941.
La N. O. Arno aveva ricevuto – via radio - ordine di ricerca naufraghi da punto M.G10 (sic) a levante di Capo Murro di Porco. Su quattro zattere e una lancia quasi piena d'acqua si trovarono complessivamente 60 naufraghi subito trasbordati sulla Arno. Ma riprendiamo la testimonianza del C.M. Antonio Scialanca.
I morti furono in totale 1297; in particolare, dei 134 componenti della mia Compagnia Comando Reggimentale, 87 furono i morti e 47 gli scampati. Il capo reparto di chirurgia disse che eravamo in pessime condizioni, feriti, contusi e irrigiditi dal freddo della notte, ustionati dalla nafta che si era appicciata sul nostro corpo ostruendoci le narici, le orecchie e la bocca. Per tutta la durata del viaggio a Napoli, dovetti mantenere la bocca colma di spicchi di limone ed arance per non sentire quel puzzolente fetore che provocava la nafta. (…) Alle ore 9.00 del 26 maggio arrivammo a Napoli dove fui ricoverato per 30 giorni. Rimasi per 15 giorni allettato, il ricovero durò un mese e poi feci 60 gg. di licenza. Poi andai all'ospedale Celio di Roma e l'ufficiale medico senza neanche visitarmi mi fece idoneo al servizio militare incondizionato; fui così spedito di nuovo in altre destinazioni per il servizio di guerra.

Caporal Maggiore Antonio Scialanca – Comp . C/do 4 Regg. Carristi Roma

La nave ospedale Arno, che proveniente dalla Tripolitania, fu fatta confluire sul luogo del disastro

Un geniere che non aveva mai visto il mare

(Lettera di Marco Montagnani pubblicata sul n. 4, aprile 1982, della rivista Marinai d'Italia)

Marino Motta, nato a Lecco il 12 gennaio 1921; disperso in mare sul Conte Rosso il 24 maggio 1941.

Preg.mo Direttore,
Le voglio raccontare la storia di un geniere che non aveva mai visto il mare.
Questo soldato si chiamava Marino Motta ed era nato a Lecco il 12 gennaio 1921. Il papà, reduce della Grande Guerra, era impiegato nelle Ferrovie dello Stato, come pure la mamma, entrambi cantonieri. Il nucleo familiare era completato da altri tre bambini, Arnaldo, nato nel 1923, Maria nel 1925 e Mira nel 1928.
Nel 1941, conseguentemente allo scoppio del conflitto, il 5 gennaio Marino fu chiamato al Distretto Militare di Bergamo, quindi inviato al 10° Reggimento Genio, 2° Battaglione Trasmissioni, 8ª Compagnia Marconisti, di stanza a Santa Maria Capua Vetere, dove arrivò due giorni dopo. ... Dalla sua destinazione iniziò a tenere una fitta corrispondenza verso la Famiglia, intrisa sì di profonda nostalgia, ma minuziosa e delicata, equanime nel colloquiare con i genitori come con i fratelli. A loro inviava affettuose cartoline graziosamente illustrate, richiamandoli talvolta, affettuosamente, ai loro piccoli doveri, perché rendessero un poco più facile il compito dei genitori:
Arnaldo, Maria, Mira, abituatevi a mangiare di tutto. Voi tre dovreste venire a fare un po' della mia vita per comprendere qual è la roba buona (lettera dei primi di giorni di gennaio).
... In tutti i suoi scritti rimase però ben definita una visione pratica e programmatica del futuro in quanto Marino restò sempre ben conscio che, visto il momento e la giovane età dei fratelli, la sua partenza avrebbe creato molti problemi, anche economici. Per questo sempre rimase in lui il pudore, se non la vergogna, di chiedere soldi a casa, tanto che ogni volta forniva sempre accurate spiegazioni:
(…) *mamma, la fame è tanta e i soldi ci vogliono. Credetemi, ho sprecato neanche un centesimo. Non vado neanche al cinema per non spendere e alla festa giro tutto il giorno per S. Maria (Capua Vetere)* (...) (lettera del 10 marzo)
Anche il corso di Marconista fu affrontato con l'idea di poterlo sfruttare a suo beneficio in quella che sperava sarebbe stata la vita lavorativa futura.
Ora sono incominciati i corsi di Marconista e forse prima di andare in Africa otterrò il brevetto militare che mi potrà servire per la ferrovia (lettera del 14 gennaio).
In febbraio la Mamma e Maria andarono a trovarlo. In una lettera successiva, mentre ricordava con struggimento l'incontro, Marino lasciò ai familiari, ovviamente senza potersi rendere

conto del significato che questo avrebbe assunto successivamente, un pensiero che ad oggi è da considerare invocazione, preghiera che si realizzerà quando il tempo e lo spazio non avranno più significato:
Fatevi coraggio, questa divisione non durerà un'eternità. Torneranno ancora i bei giorni che saremo tutti uniti e ritorneremo ad essere felici. Pensate a me che vi voglio tanto bene, ma non addoloratevi, pregate solo il Signore che mi protegga.
Giorno 22 maggio Marino, che aveva avvertito la famiglia della sua probabile imminente partenza, ricevette la visita del fratello Arnaldo. Fu l'ultima volta che Marino poté abbracciare un familiare.
Il giorno dopo, alla vigilia della partenza, Marino scriverà alla famiglia l'ultima sua lettera:

Napoli, 23 - 5 - 41 XIX
Carissimi, è questa l'ultima lettera che vi posso scrivere dall'Italia. Fra qualche ora parto. Mi dispiace perché non potrò ricevere la lettera che certamente mi avete scritto. Sono stato molto contento di aver visto Arnaldo ieri.
Vi ringrazio di quello che mi avete mandato. Quando sarò laggiù ve li manderò io. Pregate tanto il Signore che mi conceda di fare un buon viaggio e che mi salvi da tutti i pericoli.
In questo momento il mio pensiero è con voi. Vi ho tutti vicini, qui nel cuore come non mai. Papà, mamma, vi domando perdono se vi ho dato dei dolori.
Vedete, quando ero a casa non comprendevo la grande fortuna di esservi vicino. Ora che sono distante comprendo tutto quello che avete fatto per me. Perdonatemi per tutti i dolori che vi posso aver recato però io vi ho sempre voluto bene. Papà e mamma, beneditemi in questo momento, in questa vigilia della mia prova. Sarò degno di voi e anche in guerra compirò il mio dovere.
Sarei felice di potervi baciare ancora una volta prima di partire.
Arnaldo, Maria, Mira, ubbidite il papà e la mamma anche per me e se mi succedesse qualche cosa ricordatevi del vostro fratello che vi ha voluto tanto bene.
Appena saprete il mio indirizzo scrivetemi.
State allegri e non datevi pensiero se per qualche giorno non vi potrò scrivere. Vi bacia tutti il vostro Marino

All'alba del 24 maggio Marino salpò da Napoli, a bordo del piroscafo "Conte Rosso". Era la prima volta che Marino vedeva così da vicino il mare, lo sovrastava da una nave immensa , che stazzava più di 17.000 tonnellate.
Fu un sommergibile inglese, uno fra i più famosi, l'Upholder, ad interrompere i pensieri suoi e dei compagni d'avventura.
Intorno alle 20.40 della sera due siluri colpirono, dieci miglia a levante di Capo Murro di Porco, nelle acque di Siracusa, il Conte Rosso.
In una manciata di minuti, veramente troppo pochi, il piroscafo s'inclinò, rendendo sempre più pericoloso tuffarsi, quindi s'inabissò. ...
I superstiti furono circa la metà, mentre quasi 1.300 uomini perirono. Il mare restituì solamente 242 salme che solo in parte furono riconosciute. Quella del Caporale Marconista Marino Motta purtroppo non fu tra queste. E' perciò da molto tempo che Marino è parte del Mare, insieme a migliaia d'altri Soldati e Marinai, ma la sua Famiglia, le loro Famiglie, ancora li

ricordano, nonostante siano passati più di cinquant'anni dalla loro scomparsa.... Sento di poter affermare che, se possibile, un dolore maggiore è vissuto dalle famiglie dei dispersi, che non hanno potuto neppure seppellire i propri cari. Si rimane aggrappati ad una fotografia, ad un sorriso sbiadito dal tempo, continuando a soffrire, fermi al giorno in cui il postino recò quel foglietto di velina del Ministero della Guerra con la dicitura *Caduto, Disperso*.

E' proprio per ricordare tutti i soldati che persero la vita nell'affondamento del Conte Rosso ed i loro Familiari, custodi di un dolore mai spento, che ho sentito il bisogno di condividere questi ricordi con Lei ed i lettori della nostra pregiata Rivista. Insieme a loro desidero anche onorare tutti i caduti della Seconda guerra mondiale, di tutte le guerre. E' per questo che ho ritenuto potesse essere significativo raccontare la storia di Marino, specialmente attraverso la sua ultima lettera, certo che i sentimenti espressi, di soldato ed al tempo stesso di figlio, fratello, furono propri anche di moltissimi altri soldati, italiani e non, che spesso non ebbero il tempo e la fortuna di poterli affidare al ricordo. Mi congedo restando profondamente grato per l'attenzione che Lei ed i lettori della rivista avete voluto dedicare a questa piccola testimonianza, ma soprattutto a quel povero geniere che non aveva mai visto il mare, mio Zio Marino.

Marco Montagnani

Fronte e parte di retro di cartolina "reggimentale" del 10º Genio di stanza a S. Maria Capua Vetere presso cui furono destinati Marino Motta e James Castellani (vedi p. 41)

In Memoriam

(c.s.)

Vogliamo qui ricordare altri nostri Amici che erano sul Conte Rosso e che non abbiamo avuto occasione di menzionare in altre parti della pubblicazione. Saremmo ben lieti di poter inserire altri nominativi e siamo disponibili a ricevere eventuali segnalazioni (non anonime) accompagnate da una foto e da brevi note biografiche, di persone che erano sul Conte Rosso e vissero quei drammatici momenti, siano essi Dispersi, Caduti o Superstiti. Devo poi anche confessare, con imbarazzo, di avere trovato, sistemando alcune carte della manifestazione del 2007, un appunto scritto a penna con i seguenti dati: "ALBANESE GIACOMO n. il 07.09.921 – MARCONISTA (Reggio Calabria)". Purtroppo e CHIEDO SCUSA, non ho trovato traccia dei parenti che, forse, mi avevano fornito l'appunto, mentre il nominativo risulta presente in una lista di imbarcati sulla nave.

Sebastiano Burgaretta

Sebastiano Burgaretta nacque ad Avola (SR) l'undici gennaio 1919 da Salvatore e da Cascione Giovanna, sesto di otto fratelli.

Appartenente al 15° Centro Automobilistico morì il 24 maggio 1941, in seguito ad asfissia dovuta a nafta ed annegamento nell' affondamento del Piroscafo Conte Rosso, e fu sepolto a Siracusa. In seguito, il fratello maggiore di Sebastiano, Giovanni, espletò la pratica per riportare i resti ad Avola, cosa che avvenne nel dicembre del 1956. Il feretro, avvolto nel tricolore italiano, ricevette gli onori militari, lungo tutto il tragitto fino al cimitero, da un picchetto d'onore appositamente mandato dal Distretto Militare di Siracusa. La cassetta con i resti mortali, fu ospitata nella cappella di famiglia del cognato Migliore Salvatore, marito di Corradina, sorella del defunto. Nell'anno 1961 il comune di Avola volle onorare la memoria di Burgaretta, dedicandogli l'intitolazione di una via cittadina, sita tra via La Marmora e via Siracusa.

(Notizie gentilmente fornite dal nipote Prof. Sebastiano Burgaretta)

James Castellani

James Castellani nacque a Palazzolo di Fossato di Vico (PG) il 2 novembre 1921. Appartenente al 10° Reggimento Genio; disperso in mare sul Conte Rosso il 24 maggio 1941.

(Notizie gentilmente fornite dalla sorella Sig.ra Ida Castellani Faraone)

Umberto Aiello

Umberto Aiello – al centro nella foto - nacque a Campana (CS) il 14 marzo 1919.

Faceva parte della 3.a Compagnia (Universitari) del 31° Regg. Carristi; disperso in mare sul Conte Rosso il 24 maggio 1941.

(Notizie gentilmente fornite dalla pronipote Marcella Caporale)

Paolo Santoro

Paolo Santoro era nato a Palazzolo Acreide (SR) il 6 maggio 1921.

Partito per l'Africa Sett.le col XII Btg. Mov. Stradale; si imbarcò a Napoli sul piroscafo Conte Rosso il 23 maggio 1941. Naufragato in seguito a siluramento fu raccolto e sbarcato a Napoli il 25 maggio 1941. Superstite del Conte Rosso, fu autorizzato a fregiarsi del distintivo periodo bellico1940-43 e di due croci al Merito di Guerra.

Morì a Siracusa il 23 dicembre 1988.

(Notizie gentilmente fornite dal figlio Corrado)

Il modello in scala del Conte Rosso di Carmelo Minimo

(c.s.)

Il modello del Conte Rosso fotografato durante la manifestazione del 2005. Sullo sfondo, al centro, si intravede "Capo Murro di Porco"

Carmelo Minimo, nato l'otto marzo 1927, è l'autore-costruttore del modello in scala del Conte Rosso del Lloyd Sabaudo.
Il Padre, Fortunato, aveva fatto naufragio col "San Matteo" nei freddi mari del Nord nel 1937 e fu per questo che il piccolo Carmelo ebbe modo di crescere presso il collegio "Istituto Costanzo Ciano" per gli orfani della Gente di mare a Villa Principe di Belmonte a Palermo. Alla fine del mese di maggio del 1941, terminato l'anno scolastico, Carmelo con altri ragazzi fu accompagnato a casa, a Piazza S. Lucia a Siracusa. Il suo legame con la vicenda del Conte Rosso nacque proprio quella domenica del 25 maggio 1941, quando Carmelo fu testimone oculare della pesante tragedia e ne rimase tristemente colpito, con i poveri Morti che venivano scaricati dai mezzi, tutti bagnati e sporchi di nafta, e portati nel tempietto di Santa Lucia. Carmelo Minimo è stato sempre legato al mare e alla marineria pur avendo perduto a mare diversi suoi familiari. Desiderando che Siracusa non dimenticasse avvenimenti importanti della sua storia, pensò, nel 1991, di costruire il modello del Conte Rosso quasi come un voto e, poco tempo fa, lo ha donato alla Capitaneria di Porto di Siracusa. "Ritengo sia fondamentale – dice concludendo l'amico Carmelo – non dimenticare pezzi della nostra Storia, specie se sono coinvolti nostri compatrioti che partirono senza più fare ritorno".

Modello in scala del Conte Rosso: particolare

"Siracusa ricorda"

Siracusa, 27 maggio 2007 - Monumento ai Caduti d'Africa

Parenti delle Vittime ed il Gonfalone dell'antica Soc. Mutuo Soccorso dei Naviganti Siracusa con "sergentine". Al centro il compianto cap. Giuseppe Rodante

P. Filippo Todaro benedice la lapide commemorativa presenti le signore Ida Castellani-Faraone e Margherita Fazio ved. Gigli

Gonfaloni, bandiere, drappi e labari di Enti e Associazioni presenti nel 2007

Il Picchetto Armato della Marina Militare lascia la manifestazione alla fine della Cerimonia

Particolare del pubblico presente

Il "nostro futuro" apprende ed impara

Dopo la cerimonia del 27 maggio 2007 a Siracusa

Asti, 30 giugno 2007
Preg.mo Dott.Giuseppe Bianca
Direttore di Libertà
96100 Siracusa

Pregiatissimo Direttore,
desidero ringraziarla, anche a nome della mia Famiglia, per l'attenzione che il Suo Giornale ha dedicato alla Cerimonia che il 27 maggio scorso si è tenuta a Siracusa in memoria dei Caduti e Dispersi del Piroscafo Conte Rosso, fra cui mio Zio Marino Motta, affondato la sera del 24 maggio a poche miglia da Capo Murro di Porco.
Molti sono stati gli articoli per mezzo dei quali il Suo giornale ha preparato un evento che, posso dire, attendevo da molto tempo. Cesare Samà ha ottimamente tratteggiato la storia ed ha dedicato a tutti i parenti delle vittime care parole. In famiglia siamo rimasti molto colpiti e commossi dall'articolo del 7 giugno scorso, in cui fra l'altro è stato ampiamente raccontato di mio Zio Marino, di me e di mia figlia, oltre che della significativa vicenda che il Fato ci ha regalato nei giorni immediatamente a seguire la Cerimonia. E' con questi sentimenti che in una bella giornata dei primi di giugno mi sono recato a Genova, nel cimitero ove i miei genitori riposano, per raccontare a loro quanto di bello mi era capitato. Innanzi tutto per dirgli che un gruppo di persone, fra cui sempre il buon Cesare, Alberto Moscuzza e tutti i Soci dell'Associazione Lamba Doria, hanno accolto me ed i miei cari con lo stesso tenero affetto con cui la popolazione Siracusana accolse ed onorò le Vittime della tragedia.
Per dirgli che, sempre loro, Per dirgli che, sempre loro, mi hanno dato la possibilità di comprendere ciò che non potevo neppure immaginare, vedere, conoscere, luoghi e persone che mai più dimenticherò, come la sorella di James Castellani, Sig.ra Ida, la Madrina della Cerimonia, Sig.ra Margherita Fazio vedova Gigli, il Prof. Sebastiano Burgaretta, il rag. Antonio Maltese e molti altri di cui non so il nome, ma ricordo il sorriso.

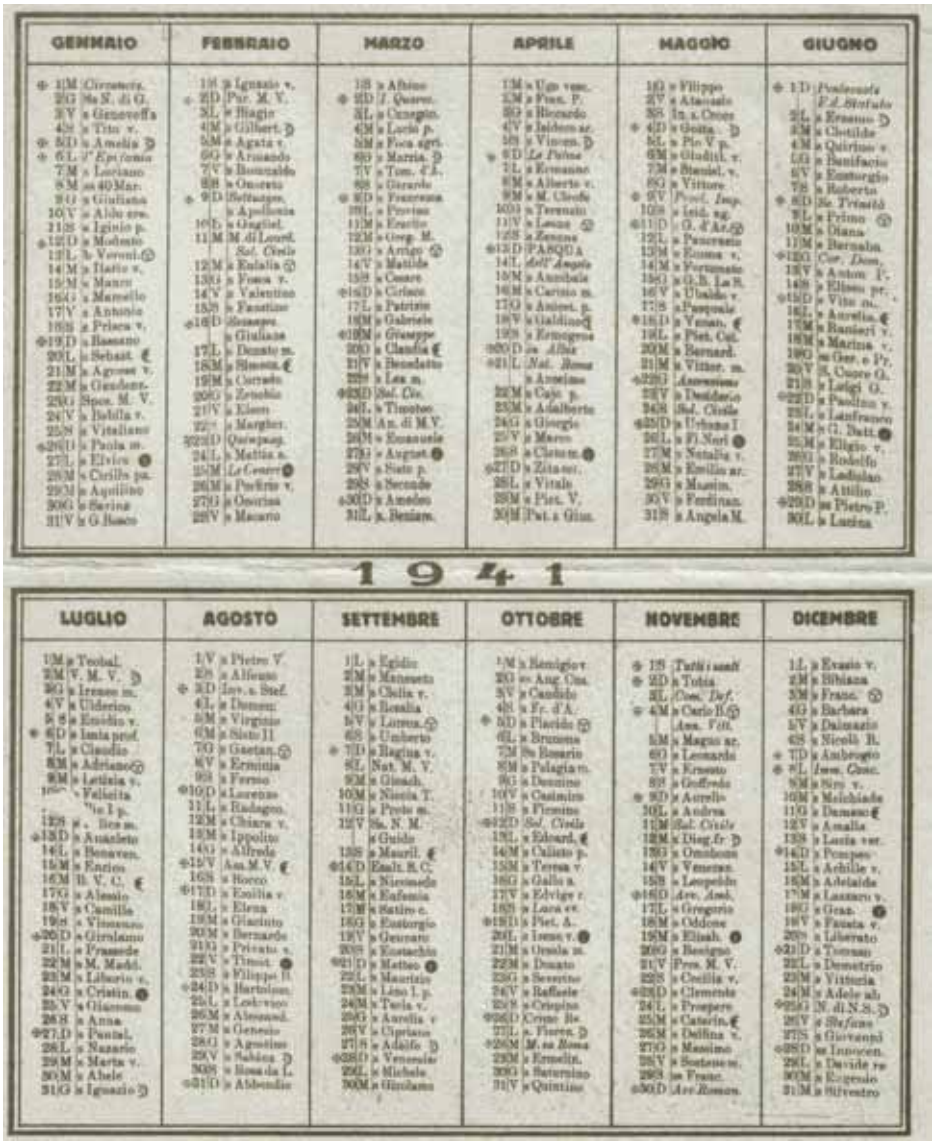
Familiari delle Vittime del Conte Rosso

Per dirgli che ho potuto spiegare, come mai mi era riuscito, anche ai miei familiari, emozioni troppo a lungo tenute celate in me, e che alla tristezza si è sostituita una sensazione di orgogliosa consapevolezza.
Per dirgli che adesso avevo da ricordare non più solo uno Zio, ma più di mille.
Per dirgli che quando Padre Filippo Todaro ha benedetto la lapide ho visto, al posto di questa tutte le Vittime del Conte Rosso ed anche i superstiti che poi li hanno raggiunti in Cielo.
Ed infine, per dirgli che Siracusa ci ha restituito Marino, sereno e composto nel suo sonno eterno, e questo grazie anche a tutte quelle persone che prima, durante e dopo la Cerimonia ho incontrato, e che a fronte del mio dolore mi hanno regalato un sorriso, un bacio, un abbraccio, finanche una lacrima.
Alla fine del racconto, alzando la testa per salutarli ed andare via, ho compreso, e non poteva essere altrimenti, che i miei già sapevano tutto e mi è parso, anzi, sono certo, che dalla fotografia mia madre sorridesse ancor di più, e questa volta ho immediatamente capito che era il Suo modo per dirvi grazie, grazie a tutti.

Marco Montagnani - Asti

Siracusa, 2007. L'allora Com.te della Capitaneria di Porto di Siracusa, il compianto C/Amm. Antonino Munafò, rende gli Onori

Il calendario del 1941



1941

GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO
✠ 1M Circoncis.	1S s Ignazio v.	1S s Albino	1M s Ugo vesc.	1G s Filippo	✠ 1D Pentecoste
2G Ss N. di G.	✠ 2D Pur. M. V.	2L s Cunegon.	2M s Pian. P.	2V s Atanasio	S.S. Battesimo
3V s Genoveffa	3L s Biagio	3M s Lucio p.	3G s Ricardo	3S In. s. Croce	2L s Erasmo ☽
4S s Tito v.	4M s Gilbert. ☽	4M s Casimiro	4V s Isidoro ar.	✠ 4D s Gotta. ☽	3M s Clotilde
✠ 5D s Amelia ☽	5M s Agata v.	5G s Fosca agri.	5S s Vincen. ☽	5L s Pio V p.	4M s Quirino v.
✠ 6L Epifania	6G s Armando	6V s Marcia. ☽	✠ 6D Le Palme	6M s Giuditt. v.	5G s Bonifacio
7M s Luciano	7V s Romualdo	7S s Tom. d'A.	7L s Ermanno	7M s Stanisl. v.	6V s Ennorgio
8M ss 40 Mar.	8S s Onorato	8S s Girardo	8M s Alberto v.	8G s Vittore	7S s Roberto
9G s Giuliano	✠ 9D Settuage.	✠ 9D s Francesca	9M s M. Cleofe	✠ 9V Pent. Imp.	✠ 8D Ss. Trinità
10V s Aldo ere.	s. Apollonia	10L s. Proton	10G s Terenzio	10S s. ted. sg.	9L s Primo ☽
11S s Igisio p.	11D s. Gugliel.	11M s Eraclio	11V s Leone ☽	✠ 11D G. d'Ar. ☽	10M s Diana
✠ 12D s Modesto	11M M. di Lourd.	12M s Greg. M.	12S s Zenone	12L s. Pancrazio	11M s Barnaba
13L s Veroni. ☽	Sol. Orelo	13G s Arrigo ☽	✠ 13D PASQUA	13M s Eroma v.	✠ 12G Cor. Dom.
14M s Ilario v.	12M s Eulalia ☽	14V s Matilde	14L dell' Angelo	14M s Fortunato	13V s Anton. P.
15M s Mauro	13G s Fosca v.	15S s Cesare	15M s Annibale	15G s G.B. La S.	14S s Eliseo pr.
16G s Marcello	14V s Valentino	✠ 16D s Cirino	16M s Carino m.	16V s Ubaldo v.	✠ 15D s Vito m.
17V s Antonio	15S s Faustino	17L s. Patrizio	17G s Anicet. p.	17S s Pasquale	16L s Aurelia. ☾
18S s Prisca v.	✠ 16D Stoppe.	18M s Gabriele	18V s Galdino ☽	✠ 18D s Venan. ☾	17M s Ranieri v.
✠ 19D s Barbano	s Giuliana	✠ 19M s Giuseppe	19S s Ermogene	19L s Pict. Cat.	18M s Marina v.
20L s Sebast. ☾	17L s. Donato m.	20G s Claudia ☾	✠ 20D Ss. Alba	20M s Bernard.	19G ss Ger. e Pr.
21M s Agnese v.	18M s Simeon. ☾	21V s Benedetto	✠ 21L Nat. Roma	21M s Vittor. m.	20V S. Cuore G.
22M s Gaudenz.	19M s Corrado	22S s Lea m.	s Anselmo	✠ 22G Ascensione	21S s Luigi G.
23G Spos. M. V.	20G s Zenobio	✠ 23D Sol. Cic.	22M s Caio p.	23V s Desiderio	✠ 22D s Paolino v.
24V s Babila v.	21V s Eleon.	24L s Timoteo	23M s Adalberto	24S Sol. Cicilo	23L s Lanfranco
25S s Vitaliano	22S s Margher.	25M An. di M.V.	24G s Giorgio	✠ 25D s Urbano I	24M s G. Batt. ☾
✠ 26D s Paola m.	✠ 23D Quinquag.	26M s Emanuele	25V s Marco	26L s Fl. Neri ☾	25M s Eligio v.
27L s Elvira ☾	24L s Mattia a.	27G s Augusto ☾	26S s Clet e m.	27M s Natalia v.	26G s Rodolfo
28M s Cirillo ps.	25M Le Ceneri ☾	28V s Sisto p.	✠ 27D s Zita ver.	28M s Emilio ar.	27V s Ladislao
29M s Aquilino	26M s Porfirio v.	29S s Secondo	28L s Vitale	29G s Massim.	28S s Attilio
30G s Savina	27G s Onorina	✠ 30D s Amedeo	29M s Pict. V.	30V s Ferdinan.	✠ 29D ss Pietro P.
31V s G. Bosco	28V s Macario	31L s. Beniam.	30M Pat. s Giu.	31S s Angela M.	30L s Lucina

LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE
1M s Teobal.	1V s Pietro V.	1L s Egidio	1M s Remigio v.	✠ 1S Tutti i sant.	1L s Evasio v.
2M V. M. V. ☽	2S s Alfonso	2M s Maroseto	2G ss Ang. Cus.	✠ 2D s Totis	2M s Bibiana
3G s Irenee m.	✠ 3D Inv. s. Stef.	3M s Clelia v.	3V s Candido	3L Com. Def.	3M s Franc. ☾
4V s Ulderico	4L s Domen.	4G s Rosalia	4S s Fr. d'A.	✠ 4M s Carlo B. ☾	4G s Barbara
5S s Emilio v.	5M s Virginio	5V s Lorenz. ☾	✠ 5D s Placido ☾	Ann. Vitt.	5V s Dalmazio
✠ 6D s Isaia prof.	6M s Sisto II	6S s Umberto	6L s Bruno m.	5M s Magno ar.	6S s Nicolò B.
7L s Claudio	7G s Gaetan. ☾	✠ 7D s Regina v.	7M Ss Rosario	6G s Leonardo	✠ 7D s Ambrogio
8M s Adriano ☾	8V s Erminia	8L Nat. M. V.	8M s Pelagia m.	7V s Ernesto	✠ 8L Imm. Conc.
9M s Letizia v.	9S s Fermo	9M s Giosch.	9G s Dionisio	8S s Goffredo	9M s Siro v.
10G ss Felicita	✠ 10D s Lorenzo	10M s Nicola T.	10V s Casimiro	✠ 9D s Aurelio	10M s Melchiade
Ss I p.	11L s Radagon.	11G s Prot. m.	11S s Firmino	10L s Andrea	11G s Damaso ☾
11V s. Ilce m.	12M s Chiara v.	12V Ss. N. M.	✠ 12D Sol. Cicilo	11M Sol. Cicilo	12V s Amalia
✠ 12D s Anaclet.	13M s Ippolito	s Guido	13S s Mauril. ☾	12M s Diog. fr. ☽	13S s Lucia ver.
13L s Benaven.	14G s Alfredo	13S s Mauril. ☾	✠ 14D Esalt. S. C.	13G s Omobon	✠ 14D s Pompeo
14M s Enrico	✠ 15V Ass. M. V. ☾	✠ 14D Esalt. S. C.	15L s Niromede	14V s Veneran.	15L s Achille v.
15M B. V. C. ☾	16S s Rocco	15L s Niromede	16M s Eufemia	15S s Leopoldo	16M s Adelaide
16G s Alessio	✠ 17D s Eroilia v.	16M s Eufemia	17M s Satiro c.	✠ 16D Ass. Imm.	17M s Lazzaro v.
17V s Camille	18L s Elena	17M s Satiro c.	18G s Ennorgio	17L s Gregorio	18G s Graz. ☾
18S s Vincenzo	19M s Giacinto	18G s Ennorgio	19V s Gerardo	18M s Oddone	19V s Fausta v.
✠ 19D s Girolamo	20M s Bernardo	19V s Gennaro	20S s Ursula m.	19M s Elisab. ☾	20S s Liberato
20L s Prassede	21G s Privato v.	✠ 20D s Eustachio	21M s Orsola m.	20G s Benigno	✠ 21D s Tomaso
21M s M. Madd.	22V s Timot. ☾	21S s Matteo ☾	22M s Donato	21V Pres. M. V.	22L s Demetrio
22M s Liborio v.	23S s Filippo II.	22L s Maurizio	23G s Severino	22S s Cecilia v.	23M s Vittoria
23G s Cristin. ☾	✠ 24D s Bartolom.	23M s Lino I. p.	24V s Raffaele	✠ 23D s Clemente	24M s Adele ab.
24V s Giacomo	25L s Ludovico	24M s Tecla v.	25S s Crispino	24L s Prospero	✠ 25G N. di N.S. ☽
25S s Anna	26M s Alessand.	25G s Aurelia v.	✠ 26D Cristo Re	25M s Caterin. ☾	25V s Stefano
✠ 26D s Pantal.	27M s Genesio	26V s Cipriano	27L s. Fiorav. ☽	26M s Delfina v.	26S s Giovanni
27L s Nazario	28G s Agostino	27S s Adolfo ☽	✠ 28M M. ss Roma	27G s Massimo	✠ 27D ss Innocen.
28M s Marta v.	29V s Sabina ☽	✠ 28D s Venceslo	29M s Ermelin.	28V s Sostene m.	28L s Davide re
29M s Abele	30S s Rosa da L.	29L s Michele	30G s Saturnino	29S ss Franc.	29M s Eugenio
30G s Ignazio ☽	✠ 31D s Aldemaro	30M s Girolamo	31V s Quintino	✠ 30D Ass. Roman.	30M s Silvestro

Memento mori memento vivere

Finito di stampare nel mese di maggio 2011
dalla *Mediterraneo Tipografia-Editrice*
Via Montegrappa, 159 - 96100 Siracusa
Tel. 0931 1850339 - Fax 0931 1851027
e-mail: mediterraneo.tip@alice.it

Masmind
Percorsi di Formazione

LA MASMIND ORGANIZZA
CORSI PER
WEB MASTER E WEB DESIGNER

ALLA FINE DEI NOSTRI CORSI VERRA' RILASCIATA LA CERTIFICAZIONE:

PHP onMySQL
PHP Developer Fundamentals
on MySQL® Environment

inoltre realizziamo e progettiamo siti web
siti vetrina, siti e-commerce,
appliaczioni web, e tanto altro....

- La più grande e prestigiosa scuola di lingue con il suo metodo unico e rivoluzionario arriva a Siracusa.
- Corsi di inglese e di lingue a partire da *€ 7,50* a lezione.
- Visita il sito *www.berlitz.it* fai il test gratuito e scopri il tuo livello o chiama il numero *0931.417928*

Sedi anche a:
Milano, Roma, Monza Torino e Napoli

Berlitz®
La scuola di lingue dal 1878

Sede unica:
viale teracati, 31 - 96100 Siracusa
tel Masmind: 0931.417928 - tel Berlitz: 0931.417943
www.masmind.it - info@masmind.it

LAMBA DORIA
ASSOCIAZIONE CULTURALE
SIRACUSA

Lamba Doria

Sede: Viale Luigi Cadorna, 24 - 96100 Siracusa
www.lambadoria.it - mail: albertomoscuzza.lambadoria@gmail.com
Tel. 349 5948765 - 347 3311247