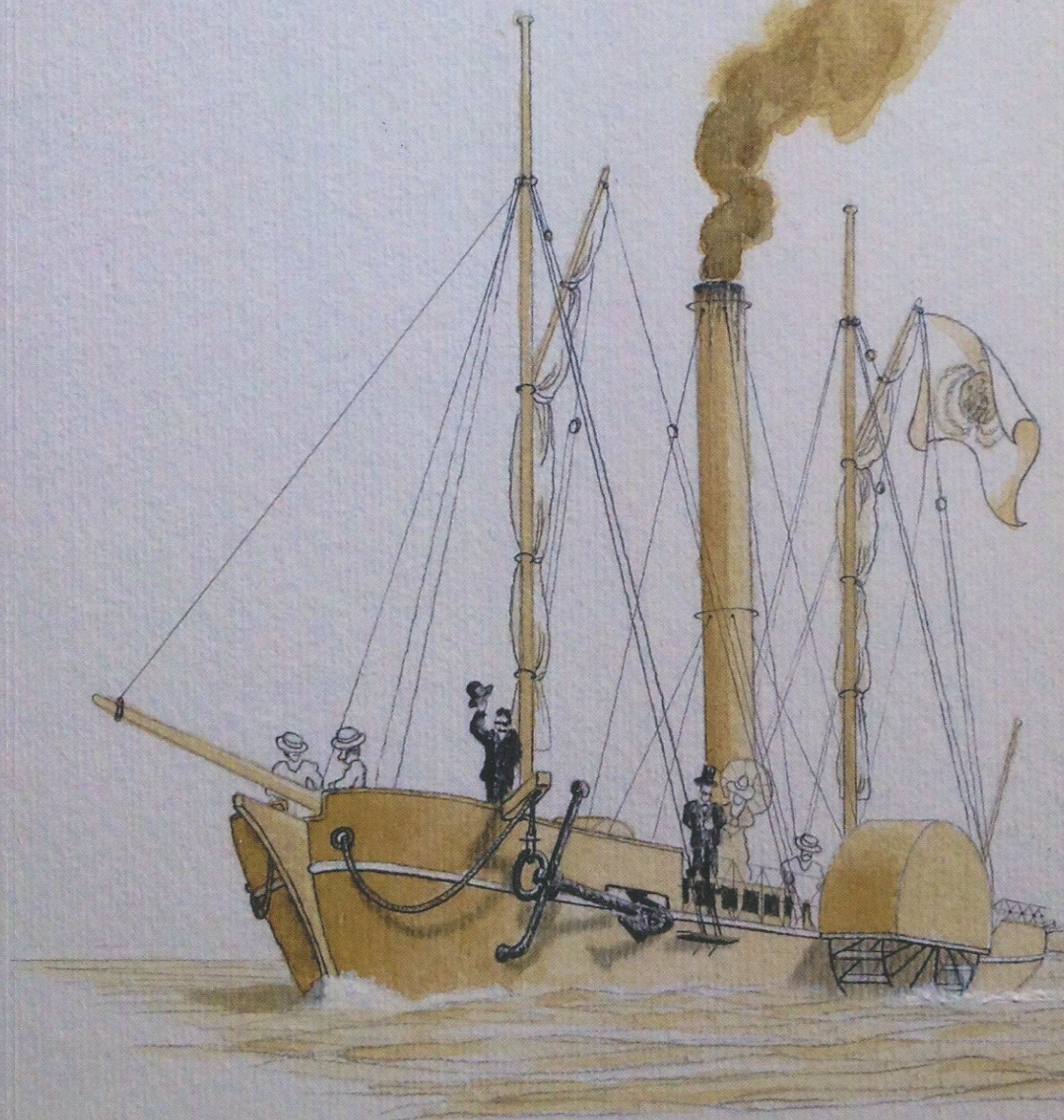


ASSOCIAZIONE ITALIANA DOCUMENTAZIONE MARITTIMA E NAVALE



BOLLETTINO N. 32
ANNO 2018
COMEDIT EDIZIONI



I tre affondamenti del PONZA

Danilo Pellegrini

Nel 1910 la R. Marina italiana commissionò al cantiere di Fortunato Menetto in Chioggia una serie di cinque rimorchiatori alturieri dalle caratteristiche seguenti:

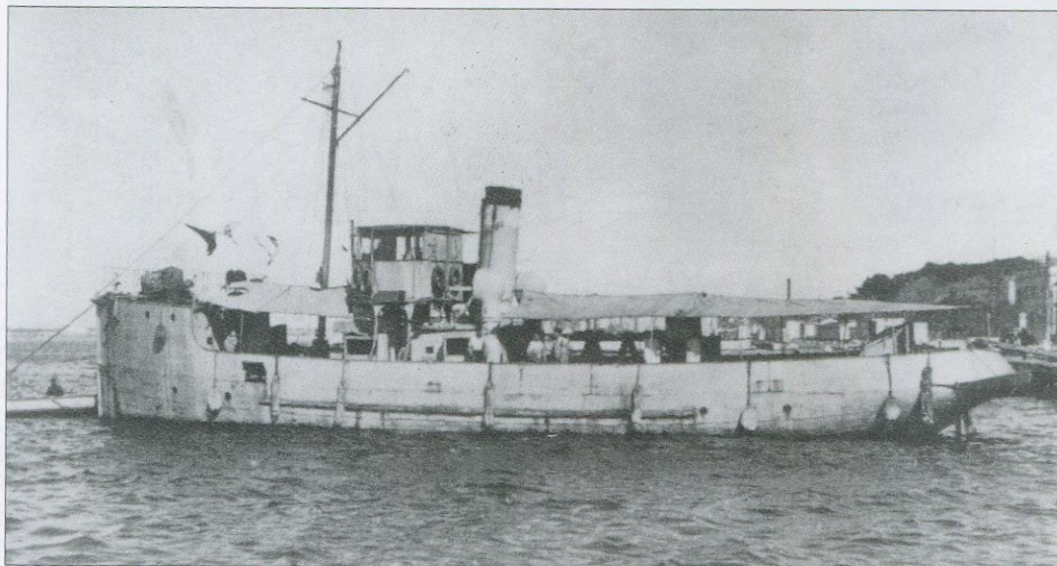
Scafo in acciaio	135td.
Dimensioni	26,50 x 5,50 x 2,80m.
App. motore	1 alternativa a triplice esp. alimentata da una caldaia a carbone [S.V.C.M.-Treviso] 250CI 1el. 9n.
Armamento	1-57 1mt.

I cinque rimorchiatori, che secondo la consuetudine portavano i nomi di isole del Tirreno, furono regolarmente costruiti secondo l'ordine seguente:

Nome	Impostazione	Varo	Consegna
NISIDA	1.1911	17.2.1912	11.9.1912
PROCIDA	1.1911	21.5.1912	22.1.1913
ISCHIA	5.1911	20.1.1913	4.8.1913
PONZA	5.1911	20.5.1913	1.6.1914
VENTOTENE	5.1911	3.7.1913	20.7.1914 (?)

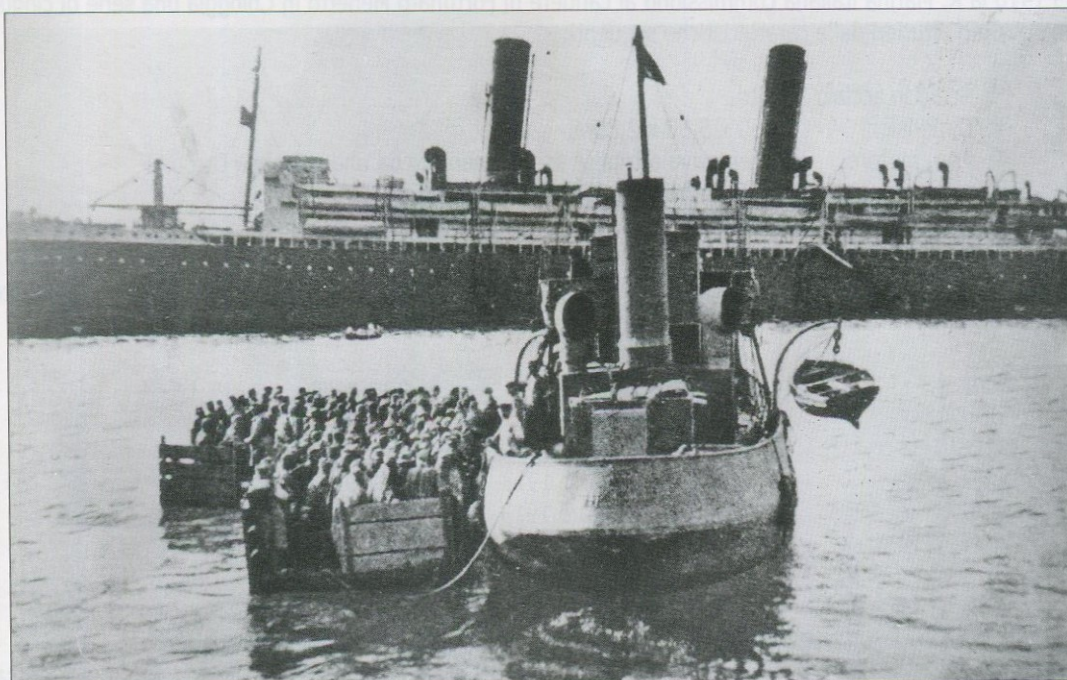
Abbastanza poco si sa dell'attività di questi rimorchiatori durante la Prima guerra mondiale.

Esiste una ben nota foto del NISIDA che trasborda prigionieri austriaci dal p.f.o AMERICA all'Asinara. Si sa che NISIDA e VENTOTENE dal 1919 al 1920 furono impegnati in Asia Minore per operazioni di dragaggio, mentre l'ISCHIA era basato a Valona. Il VENTOTENE risulta radiato il 15. 5.1921 e l'ISCHIA il 27. 9.1934, ma di nessuno dei due è nota (ad ora) la storia successiva. Il NISIDA fu affondato a Tobruk il 22. 1.1941 e il PROCIDA fu sabotato ad Augusta l'11.7.1943 prima dell'abbandono della piazzaforte e scomparve nel corso dello sbarco alleato.

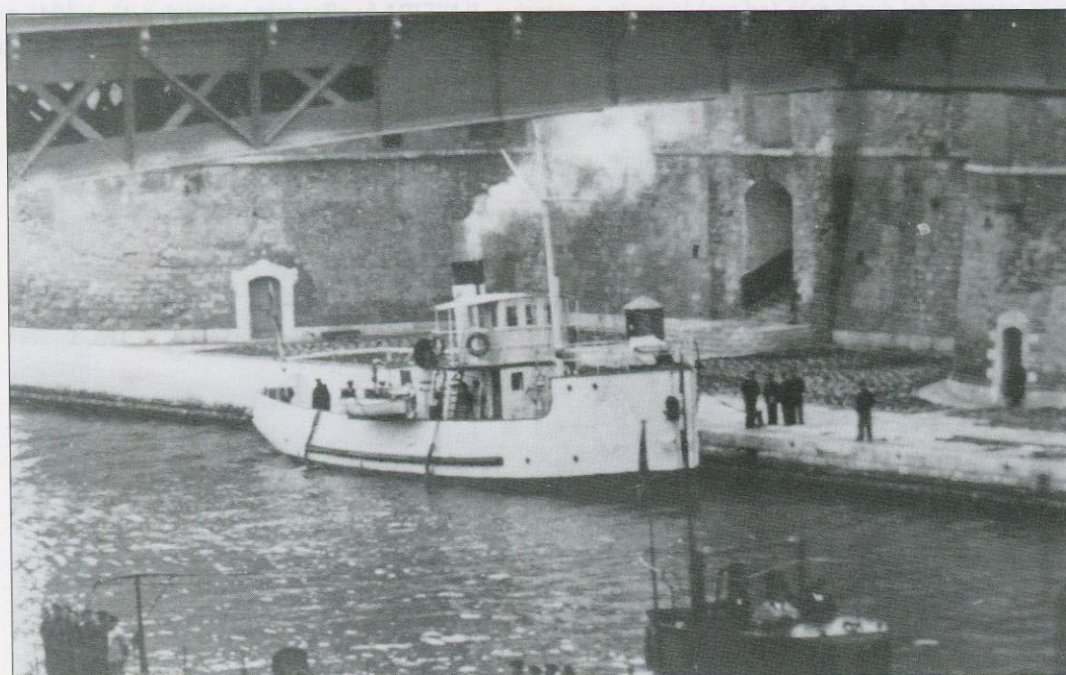


NISIDA all'entrata in servizio (autore ignoto, collezione Guido Alfano).

I tre affondamenti del PONZA



NISIDA all'Asinara (autore ignoto, collezione Giorgio Spazzapan).



NISIDA a Taranto tra le due guerre.

I tre affondamenti del PONZA

Il PONZA sembra invece essere rimasto in Alto Adriatico basato a Venezia per servizi di rimorchio di natanti adibiti al rifornimento alle zone del delta dell'Isonzo e al rimorchio di pontoni armati.

Il 24 ottobre 1917 in seguito alla rotta di Caporetto il PONZA lasciò Grado rimorchiando verso le retrovie le maone S.GIORGIO e S.GIOVANNI. Causa le pessime condizioni metereologiche il rimorchio si rivelò difficile, la maona S.GIORGIO ruppe il cavo di rimorchio e affondò. Il PONZA fu costretto ad abbandonare anche la S.GIOVANNI, ma ciononostante fu spinto dalla forza del mare ad arenarsi sul Banco d'Orio e data l'emergenza della ritirata fu abbandonato.



Il grande rimorchiatore „PONZA“ arenato sul banco di sabbia d'Orio, presso Grado

PONZA arenato fuori Grado (foto G. Bassan).

Dopo la fine delle ostilità la R. Marina procede alla radiazione in data 11 settembre 1919 e alla successiva vendita del relitto alla Cooperativa Metallurgica di Venezia, che ne affida il recupero alla Ditta Tripovich di Trieste. Vennero impegnati i rimorchiatori BELRORIE e LORIS fino al 10 dicembre 1919, quando, ad operazioni di recupero compiute con grande difficoltà e dispendio economico, il BELRORIE rimorchiò la nave a Venezia. Dopo i necessari lavori di ripristino, il PONZA, nell'aprile 1921, rientrò in servizio (VPC) registrato in proprietà della Società Esercizi Metallici di Venezia (matricola Venezia 160) con 80tsl e 20tsn.

Risulta adibito a servizi locali per le autorità portuali di Venezia, ma è incerto se gestito direttamente dalla società proprietaria o da personale della Panfido & C. storica affidataria dei servizi portuali in Venezia.

Il giorno 10 novembre 1927 alle 06.50 entrava in porto a Venezia, proveniente da Bombay, il piroscafo lloydiano CRACOVIA; effettuata la virata di Sant'Elena e messa la prora verso il Bacino di San Marco, veniva investito da un violento groppo di vento che congiuntamente alla forte corrente entrante, a favore, lo faceva

I tre affondamenti del PONZA

incagliare con la prua all'altezza del pontile dei Giardini Pubblici, ponendolo quasi completamente di traverso al canale.

Incontro al CRACOVIA era andato, nel frattempo, il PONZA, che recava a bordo il commissario di P.S. Zavagno e vari agenti per le formalità del visto ai passaporti dei numerosi viaggiatori, inoltre il capitano di porto Bonacini, il medico di porto dott. Hofer con due guardie sanitarie, il signor Stefutti rappresentante del Lloyd Triestino per le operazioni di libera pratica con al seguito una decina di portabagagli portuali.

Il capitano del PONZA, Amedeo Padovan, ebbe l'ordine dal comandante del CRACOVIA di passare sulla dritta del piroscalo per agguantare le cime e dare opportuna assistenza per il disincaglio. Subito il PONZA manovrò in tal senso; mentre stava girando la poppa del CRACOVIA, tra il breve spazio lasciato tra questo e la secca San Giorgio in Isola, il rimorchiatore si trovò improvvisamente in collisione con la prua del CLEOPATRA, pure appartenente al Lloyd Triestino, che in quel momento entrava in porto, proveniente da Istanbul e diretto, attraverso il Bacino di San Marco, alla stazione marittima. Il CLEOPATRA, forzato dal vento e dalla corrente e perciò impedito ad arrestarsi, aveva tentato di passare tra la poppa del CRACOVIA e la secca, senza accorgersi della manovra del PONZA; la collisione pertanto fu inevitabile. Il tagliamare del grande piroscalo squarciò il lato sinistro della prua del PONZA che per l'urto si sbandò, andando a toccare la poppa del CRACOVIA e correndo il pericolo di venir schiacciato dai due piroscafi. Il CLEOPATRA continuò però la sua corsa mantenendo la propria prora infissa nello squarcio del PONZA, in modo da otturare, per gran parte, la falla.



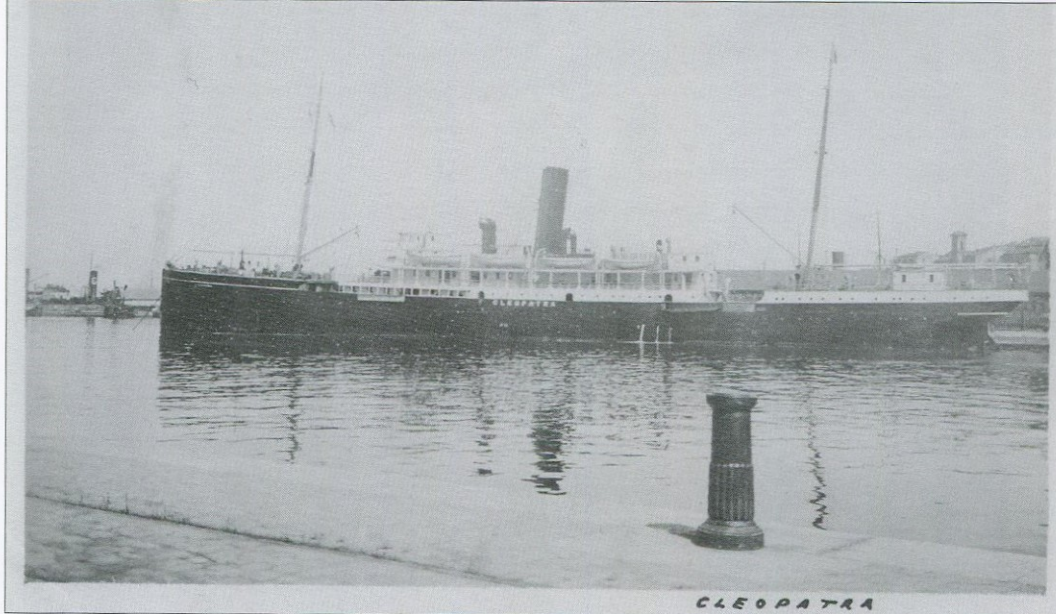
Il p.fo CRACOVIA (autore ignoto, collezione Giorgio Spazzapan).

Al momento dell'investimento, a bordo del PONZA, prese dal panico, cinque persone: il brigadiere di P.S. Alfio Di Prima, la guardia Domenico Muffari, le due guardie sanitarie e un portabagagli, si gettarono in acqua venendo tratti in salvo dal personale di un vaporino dell'ACNI sopraggiunto.

Il sinistro fu subito notato dalla banchina d'ormeggio societario sito in Riva degli Schiavoni; in soccorso del PONZA accorse prontamente il rimorchiatore DANTE della stessa compagnia armatrice Panfido & Co., che lo

I tre affondamenti del PONZA

affiancò trasbordando tutto il personale che si trovava ancora a bordo. Il CLEOPATRA liberò allora la sua prua dallo squarcio del PONZA; il rimorchiatore, invaso improvvisamente dall'acqua, in pochi minuti colò a picco, proprio davanti alla Piazzetta San Marco.



Il p.fo CLEOPATRA (archivio Giorgio Spazzapan).

Stante il persistere delle cattive condizioni del tempo, mantenendosi la laguna molto mossa, le operazioni di sollevamento del PONZA furono rinviate al 13 novembre. Il rimorchiatore si era ulteriormente avvicinato alla riva della Piazzetta; la ciminiera, visibile per circa 50cm, era totalmente sommersa in fase di alta marea. Le suddette operazioni vennero effettuate con l'ausilio di pontoni muniti di poderose gru per il sollevamento dello scafo dal fondo lagunare.

Era previsto che, non appena il rimorchiatore fosse rimesso a fior d'acqua, venisse trainato, sempre in potere dei pontoni di sollevamento, previo l'imbarco di palombari, presso il cantiere dove si sarebbero constatati i danni ed effettuate le riparazioni. Dalla documentazione fotografica reperita presso l'archivio Panfido-Trevisan, si evince che fu dapprima rimorchiato in Arsenale, sollevato dalla grande gru a vapore Armstrong e probabilmente reso a terra per ispezione e una prima riparazione provvisoria, e solo successivamente trasportato al cantiere Papette in Sant'Alvise per il ripristino definitivo.

I lavori durarono a lungo in quanto si trattò di ricostruire completamente la prua, oltretutto su nuove linee meno ingombranti eliminando la sopraelevazione del castello. Solo nell'aprile 1933 il RINA ne rilasciò il certificato di visita di prima classifica come ISEO in proprietà alla S.A. Rimorchiatori Riuniti Panfido & C. di Venezia adibito ai servizi di rimorchio a Venezia.

Il 15 maggio 1940 l'ISEO viene requisito in Venezia dalla Marina militare italiana e dal 1. 6.1940 iscritto nei quadri del naviglio ausiliario per la vigilanza foranea con indicativo numerico F 92.

Mancano informazioni circa la sua attività come vigilanza foranea.

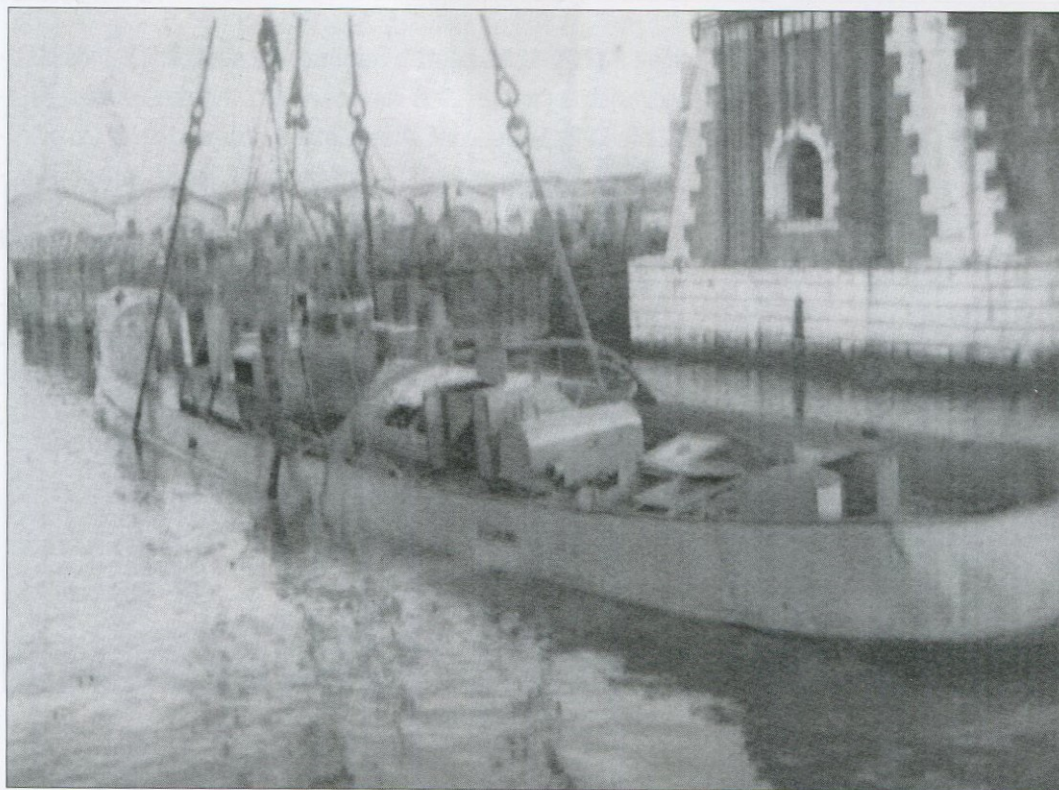
Dal 31 gennaio 1942 adibito a servizi portuali riceve il nuovo indicativo numerico Z 10.

I tre affondamenti del PONZA

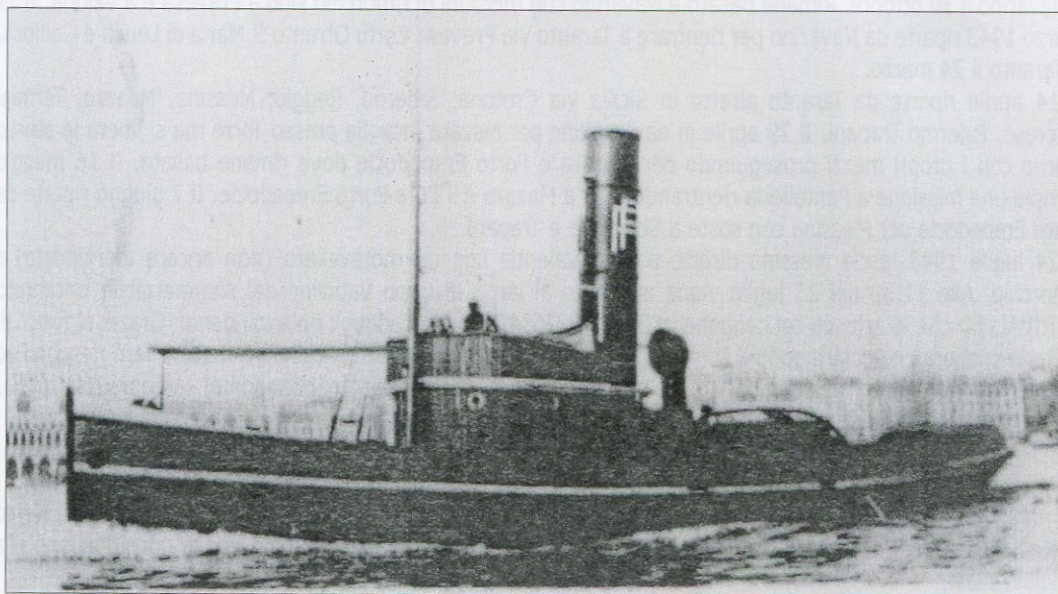


Il grande squarcio a prua (archivio Panfido-Trevisan, Venezia).

I tre affondamenti del PONZA



Il PONZA in Arsenale (archivio Panfido-Trevisan, Venezia).



ISEO (archivio Panfido-Trevisan, Venezia).

I tre affondamenti del PONZA



ISEO (archivio Giorgio Spazzapan).

Dallo statino frammentario presente in AUSMM ricaviamo:

il 20 ottobre 1942 parte da Taranto per Navarino toccando Otranto Corfù Prevesa Patrasso e Katacolon. Arriva a Navarino il 30 ottobre. Rimane basato a Navarino con missioni di rimorchio sino a Prevesa e a Valona. Il 14 marzo 1943 riparte da Navarino per rientrare a Taranto via Prevesa Corfù Otranto S.Maria di Leuca e Gallipoli. A Taranto il 24 marzo.

Il 14 aprile riparte da Taranto diretto in Sicilia via Crotone, Siderno, Reggio, Messina, Milazzo, Termini Imerese, Palermo Trapani. Il 29 aprile in navigazione per Mazara incaglia presso Torre ma si libera lo stesso giorno con i propri mezzi proseguendo per Mazara e Porto Empedocle dove rimane basato. Il 16 maggio compie una missione a Pantelleria rientrando il 18 a Mazara e il 20 a Porto Empedocle. Il 7 giugno riparte da Porto Empedocle per Messina con soste a Sciacca e a Trapani.

Il 24 luglio 1943 lascia Messina diretto a Vibo Valentia con un motoveliero (non ancora identificato) a rimorchio. Alle 11.30 del 25 luglio viene avvistato al largo di Capo Vaticano dal sommergibile britannico UNRIVALLED che lo attacca col cannone in 38°36'N-25°49'E provocandogli notevoli danni. Grazie al fuoco di batterie costiere che costringono il sommergibile ad immergersi il rimorchiatore e il motoveliero riescono ad evitare l'affondamento ma sono costretti a gettarsi in costa dove vengono abbandonati come perdita totale. Non si conosce un'eventuale storia successiva, probabilmente smantellati in sito da gente del luogo.

Un ringraziamento a Platon Alexiades e Francesco De Domenico per il cortese aiuto presso l'AUSMM, a Nereo Castelli per la preziosa assistenza nelle ricerche presso AST e a Marco Ghiglino per la consultazione alla Ghiglino's List.

I tre affondamenti del PONZA 1945

Francesco De Dorrientico

BIBLIOGRAFIA

- Bargoni, F. **"Tutte le navi militari d'Italia 1861-2011"**. Roma: USMM, 2012.
- Flegar P. e Castelli N. **"D.Tripovich & C."** S. Dorligo della Valle: Luglio Editore, 2015.
- Pieroni, O. **"Il servizio postale nella Marina dal 1892 al 1920"**. Roma: USMM, 1976.
- Ufficio Storico della Marina militare. **"Navi mercantili Perdute"**. Roma: 1997.

FONTI

- La Gazzetta di Venezia, 13 novembre 1927.
- Il Gazzettino di Venezia, 11 novembre 1927.
- Registro Italiano Navale, Libro Registro 1921-1941.
- AUSMM.

