

ASSOCIAZIONE ITALIANA DOCUMENTAZIONE MARITTIMA E NAVALE



BOLLETTINO N. 33
ANNO 2019
COMEDIT EDIZIONI

Bollettino 33 - Anno 2019

INDICE

◆
AIDMEN
ASSOCIAZIONE
ITALIANA
DOCUMENTAZIONE
MARITTIMA E NAVALE
◆

www.aidmen.it

Bollettino 33 - Anno 2019

Consiglio Direttivo

Francesco De Domenico *Presidente*

Giorgio Spazzapan *Vicepresidente*

Luisella Zocca *Segretaria*

Consiglieri

Massimo Alfano

Giancarlo Castiglioni

Giuseppe Garufi

Marco Ghiglinò

Pierangelo Manuele

Gabriele Milani

Danilo Pellegrini

Gian Carlo Poddighe

Probiviri

Nereo Castelli

Luciano Grazioli

Sindaco Revisore

Fabio Moneta

Storia dell'ENEO: un percorso tra ricerche e ricordi

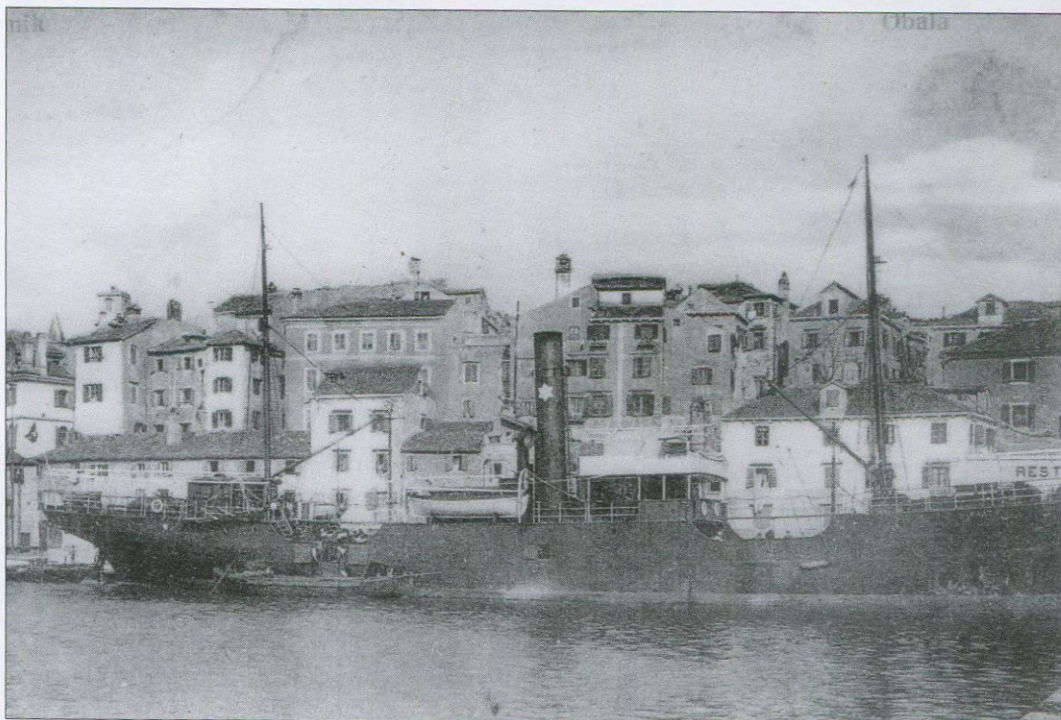
Danilo Pellegrini, Giorgio Spazzapan

Nel 1891 viene costituita a Fiume la Società in Azioni Ungaro-Croata di Navigazione Marittima a Vapore risultante dalla fusione di numerose compagnie di navigazione locali e destinata a razionalizzare il traffico di cabotaggio tra Fiume, i porti della costa dalmata e delle numerose isole che la fronteggiano (oltre a gestire servizi celeri di lusso tra Fiume, Venezia, Ancona e Patrasso). In questa flotta di navi piccole e medio-grandi che nel 1914 raggiungeva le 50 unità, figura dal 1907, il piroscafo MAROS (nome di un fiume ungherese) costruito a Lussinpiccolo dal famoso cantiere di Marco U. Martinolich.

MAROS

Ordine : Società in Azioni Ungaro-Croata di Navigazione Marittima a Vapore - Fiume(AH)
a : Marco U. Martinolich
. .190. impostato a Lussinpiccolo (cost.140)
. .1907 varato come MAROS
.10.1907 completato
545tsl 303tsn 509tpl. 52,82 x 8,00 x 4,20 x ...m. (A)
1tripl. 1c.c.m.(C)[Plenty-Newbury] 1el. 400ci 1ln.
Pass.: 17prima 10seconda Eq.26
. .1907 MAROS : Società in Azioni Ungaro-Croata di Navigazione Marittima a Vapore - Fiume(AH)

Scheda tecnica



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

Come tanti altri piroscafi della società fu adibito al trasporto misto di merci e passeggeri di ponte senza particolari eventi fino al 1915, quando dopo lo scoppio della Prima Guerra Mondiale e l'entrata in guerra dell'Italia rimase disarmato a Novigrad nel canale della Morlacca fino alla fine del conflitto. Dopo novembre 1918 il porto di Sušak all'estremità orientale di Fiume entrò a far parte del Regno dei Serbi Croati Sloveni e la società, per ovvi motivi politici perdette ufficiosamente l'"Ungaro". Le navi in servizio civile inalberarono

la bandiera interalleata, salvo quelle requisite dai governi alleati per propri servizi in zone di occupazione e tra queste fu il MAROS requisito dal Governo francese. Nel 1921 venne proclamato il Regno di Jugoslavia e la maggior parte delle navi dell'Ungaro-Croata passò sotto bandiera jugoslava cambiando i nomi ungheresi con nomi slavi, così il MAROS divenne SOČA (nome sloveno dell'Isonzo). Il 21 giugno 1923 la compagnia cambiò ragione sociale divenendo la JadranskaLinjska Plovidba D.D. con sede a Sušak. E il SOČA continuò tranquillamente il suo servizio di cabotaggio in linea Sušak Crikvenica Senj Rab Biograd Sibenik Split Makarska Korcula Dubrovnik Budva Bar Ulcinj.



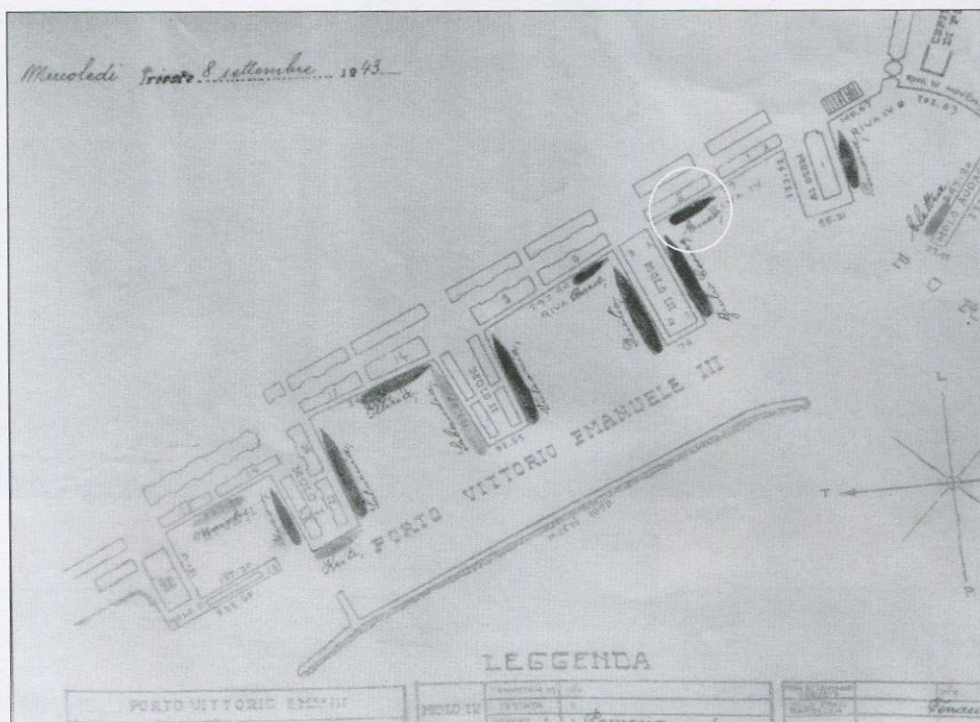
Il p.fo SOČA (autore ignoto, collezione Giorgio Spazzapan).

Il 10 aprile 1941 dopo l'attacco italiano alla Jugoslavia, gli insorti croati, temendo una fuga delle navi verso gli Alleati franco-inglesi, occuparono, tra le altre, anche il SOČA fermo a Spalato e nei mesi successivi lo consegnarono al Governo italiano. Nel frattempo essendo il territorio di Sušak entrato a far parte "de iure" del Regno d'Italia, anche la Jadranska divenne una società italiana e pur mantenendo la ragione sociale croata, venne posta sotto amministrazione di personale italiano con l'obbligo di "italianizzare" i nomi delle navi. Per rimanere nell'ambito fluviale, il SOČA diventò ENEO (nome della fiumara che fungeva da confine tra Fiume e Sušak) e nell'aprile 1942 passò ufficialmente sotto bandiera italiana (progressivo RINA 8121). Impiegato in regolare servizio di traffico commerciale da Trieste per Pola Zara Sebenico e Spalato a scadenza quindicinale, salvo toccate a scali eventuali. Il 1 maggio 1942 in arrivo a Zara urta contro gli scogli di Ulbo rimanendo incagliato: il palombaro inviato in soccorso rilevò la presenza di una falla facilmente accessibile e riparabile in poco tempo con mezzi e materiali presenti a bordo. L'ENEO poté proseguire per Zara il giorno stesso e dopo aver sbarcato passeggeri e carico indenni rientrò a Fiume per le riparazioni definitive. Un nuovo e ben più grave incidente lo subì il 5 ottobre 1942 quando, navigando in convoglio col CHERSO da Spalato a Sebenico venne preso a cannonate dal smg. britannico SAFARI presso Primosten e costretto ad investire sullo scoglio Tmara con più di 78 tra morti e feriti. Ricuperato il 7 ottobre fu rimorchiato a Spalato e successivamente l'11 ottobre trasferito a Fiume per i lavori di ripristino.

Storia dell'ENEO: un percorso tra ricerche e ricordi

Ancora un attacco e questa volta fortunatamente senza esito, il 12 febbraio 1943 presso l'isola Mulo, da parte del smg. britannico THUNDERBOLT.

Stando ai rilevamenti della Capitaneria di Porto di Trieste la nave era ancora in servizio regolare per Spalato durante tutta l'estate 1943. Il 28 agosto 1943 arriva a Trieste e si ormeggia all'hangar 6 del Porto Vecchio in attesa di ordini.



Situazione dell'occupazione degli ormeggi nel Porto Vecchio di Trieste all'8 settembre 1943 (l'ENEO è circolettato) (archivio Capitaneria di Porto presso AdS-Trieste).

Mancano precise notizie su eventuali movimenti in quei giorni o sul perché di quella sosta prolungata. E' certo che per il 9 settembre 1943 era prevista la sua partenza per Pola alle 8.00 circa. Nelle prime ore del mattino del 9 il porto di Trieste era stato teatro di un vivace scontro a fuoco tra forze terrestri e navali tedesche impegnate nell'occupazione della città e le due unità della R. Marina INSIDIOSO ed AUDACE in uscita dal porto. Verso le 09.00 lo scontro pressoché finito, in assenza del comandante della nave, il primo ufficiale dell'ENEO decise la partenza con pochi passeggeri a bordo. In uscita dal Porto Vecchio e doppiando la punta della Lanterna, l'ENEO fu inquadrato da artiglierie nemiche (non è stato ancora acclarato se da navi ormeggiate in Porto Nuovo o da postazioni di guardia alle testate delle dighe) a cui rispose con una mitragliera, unica tra le armi di bordo funzionante, il marinaio Luigi Pontini, unico del personale di Marina tra quelli adibiti al servizio a bordo, ad essersi imbarcato. Lo scontro si risolse in pochi minuti con la perdita del marinaio e di un altro passeggero ma pochissimi danni alla nave che, abbandonata dal primo ufficiale e guidata dal marconista, poté proseguire sulla rotta di sicurezza lungo le dighe e virare a ridosso della costa istriana fino all'altezza di Pirano, non ancora occupata dai Tedeschi, dove fu presa la decisione di entrare in porto e interrompere il viaggio.

Storia dell'ENEО: un percorso tra ricerche e ricordi



Il marinaio triestino Luigi Pontini caduto a bordo dell'ENEО.

Chi scrive queste poche righe era allora villeggiante presso Pirano e si trovò, testimone oculare, tra la popolazione di Pirano accorsa in piazza per sentire il decorso degli eventi a Trieste ed avere notizie su parenti ed amici e soprattutto notizie su come rientrare in città. L'ENEО si ormeggiò, come di regola, alla banchina della diga del porto esterno. Una volta sbarcati i passeggeri e le due salme, la nave fu abbandonata dall'equipaggio e nel pomeriggio trasferita ad un ormeggio nel porto interno tra piccole imbarcazioni da pesca e da diporto. Alla mattina del successivo giorno 10 la trovammo affondata assieme a tutte le altre imbarcazioni, in posizione eretta, con l'acqua che lambiva il ponte di coperta. Nel tardo pomeriggio la famiglia ritornò frettolosamente in taxi a Trieste e dell'ENEО per tantissimi anni in casa non se ne seppe più nulla, fino a quando non fu possibile consultare il Fondo Capitaneria di Porto presso AdS-Trieste.

Il 23 settembre 1943 l'ENEО recuperato sotto controllo tedesco fu rimorchiato da Pirano a Trieste ed ormeggiato in Porto Vecchio per le necessarie operazioni di ripristino. A fine lavori, l'8 dicembre 1943 esce da Trieste per prove in mare e il 9 dicembre riprende servizio regolare in linea Trieste Pola con puntate anche a Cherso e a Zara sotto controllo della Mittelmeer Reederei GmbH.. Il 29 dicembre 1943 arriva a Trieste da Cherso e procede per Monfalcone, probabilmente per scaricare bauxite. Il 31 dicembre rientra a Trieste e il 2 gennaio 1944 parte da Trieste per il primo viaggio documentato al Golfo dell'Arsa da cui probabilmente procede per Zara, difatti il 7 gennaio 1944 è registrato il suo arrivo a Trieste da Zara da quello che sarà l'ultimo viaggio in Dalmazia. L'attività successiva è limitata a viaggi ad Arsia via Pola per caricare carbone e bauxite destinati agli stabilimenti industriali e alla vita civile di Trieste e Monfalcone. Il 22 marzo 1944 arriva a Trieste da Pola e riparte per Venezia stando ai movimenti registrati dalla Capitaneria di Porto e consultabili presso l'Archivio di Stato di Trieste. Sarà l'ultima volta che la nave viene vista a Trieste.

Storia dell'ENEО: un percorso tra ricerche e ricordi



Panoramica sul porto esterno di Pirano (foto Nereo Castelli).



Panoramica sul porto interno. Il posto di autoaffondamento dell'ENEО corrisponde approssimativamente a quello delle due motobarche in primo piano (foto Nereo Castelli).

Storia dell'ENEO: un percorso tra ricerche e ricordi

Molto confuse sono le notizie sull'ENEO dopo il suo spostamento a Venezia, stando a Groener sarebbe stato requisito dalla Marina militare germanica ricevendo il nominativo burocratico M 6025 in previsione di una sua conversione in dragamine ausiliario, ma avrebbe continuato il servizio commerciale, dato che alla data di affondamento era ancora presente a bordo parte di un carico di bauxite.

A questo punto, per la parte di storia più complessa e dimenticata cedo il posto all'amico Danilo, più giovane e certamente ricercatore più agguerrito, per completare la fase veneziana.

Apprezcai l'esautivo intervento di Francesco De Domenico inviato nel 2009 al forum Betasom, dal quale, però, traspariva l'incertezza anche da parte dei più accreditati studiosi tedeschi, sulle vicende finali dell'ENEO. Intervenni successivamente per precisare, in base alla mia documentazione, le date corrette degli avvenimenti. In questa sede intendo chiarire ogni dubbio in merito alla presunta consegna dello scafo alla Jugoslavia nel primo dopoguerra.

A seguire ed in grassetto, i punti discordanti rilevati da F.D.D. nella storiografia tedesca:

Il 5 ottobre, SAFARI attacca ENEO, in navigazione da Spalato a Sebenico, non lontano dal secondo porto. "Il piroscalo, colpito da colpi di cannone e di mitraglia in coperta e alla linea di galleggiamento, fu portato ad incagliare presso Punta Sebenico Vecchio" ("Navi Mercantili Perdute"). Ma non andò affatto perduto, come sembra ritenere l'USMM. Secondo il Rohwer, fu rimorchiato a Spalato e lì riparato dopo la guerra. Lo stesso scrivono J. Rohwer e G. Huemmelchen su «Chronik des Seekrieges 1939-1945». Secondo Schmelzkopf invece, molto più accurato e documentato, ENEO si trova a Pirano l'8 settembre 1943 e lì si autoaffonda. Il relitto viene catturato dai tedeschi il giorno successivo, riportato a galla e riparato. Rimesso in servizio con lo stesso nome per la Mittelmeer Reederei di Amburgo, poi preso in carico dalla Kriegsmarine come dragamine ausiliario con la sigla M 6025. Il 7 aprile 1944 riceve gravi danni a Mestre da bombe aeree cadute vicino, e di conseguenza affonda il giorno successivo. In seguito nuovamente rimesso a galla e in riparazione a Venezia, riparazioni non ancora completate alla fine della guerra. La nave viene restituita al governo jugoslavo, e riprende servizio con il nome SOČA. Cancellata dal Lloyd's Register of Shipping nel 1951, destino finale non noto.

Aggiungo che anche il monumentale Erich Groener, "Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945" vol. 8 tomo 2°, Bernard & Graefe Verlag, 1993, ripete più sommariamente le stesse vicende ricostruite da Schmelzkopf. In precedenza si era interessato dei fatti anche Platon Alexiades. Nel 2005, lo studioso greco-canadese aveva riportato in Warsailors.com la trascrizione del comunicato SKL emesso l'11 aprile 1944 per le località del Mediterraneo - Adriatico - Egeo - Mar Nero, che confermerebbe [erroneamente] che l'affondamento dell'ENEO era avvenuto a Venezia in data 8 aprile 1944.

In the Seekriegsleitung "Lage Mittelmeer - Adria - Agäis - Schwarzes Meer" entry of 11 April 1944, it is stated that the ENEO was sunk in Venice on 8 April 1944. The entry is as follows: Dpfr. "Eneo" (545 BRT) am 8.4 in folge Unterwasserschäden bei Luftangriff in Venedig gesunken.

La documentazione in mio possesso mi permise di chiarire l'effettiva data di affondamento e, soprattutto, di accertare il destino finale della sfortunato piroscalo che, come vedremo in seguito, non verrà di certo riconsegnato alla Jugoslavia.

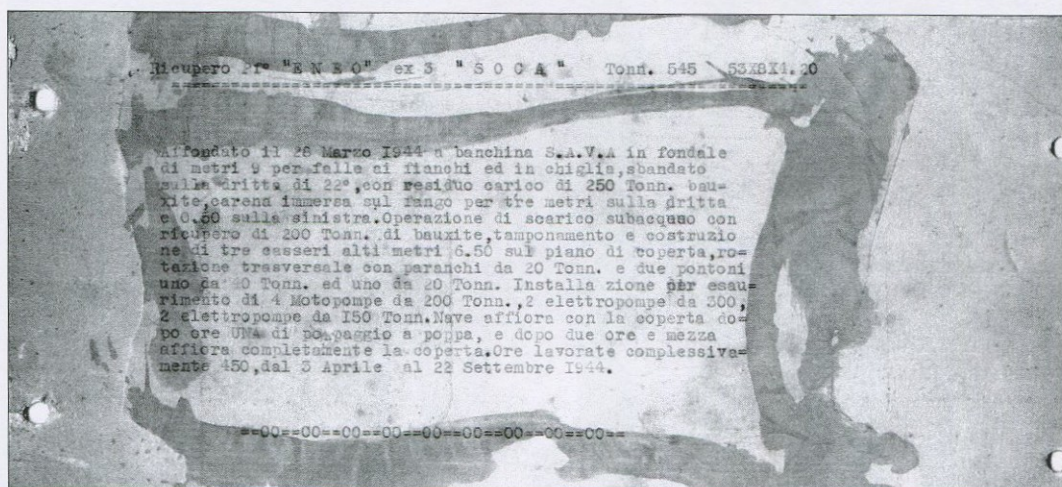
L'affondamento avvenne a seguito del massiccio bombardamento alleato della città di Mestre del 28 marzo 1944 causa, inoltre, di un elevato numero di vittime civili. L'ENEO si trovava già da qualche giorno, all'ormeggio presso la banchina S.A.V.A. di Porto Marghera [essendo salpato da Trieste il 22 marzo]. Non era ancora terminata la discarica della bauxite destinata a quello stabilimento, quando il piroscalo venne centrato da una o più bombe, adagiandosi sul fondale, sbandato sulla dritta con l'opera morta parzialmente emergente. Per evitare un ulteriore peggioramento della situazione, il recupero venne intrapreso a carattere di urgenza dalla S.A. Rimorchiatori Riuniti Panfido & C. di Venezia. Il metodo prescelto, a seguito di un accurato sopralluogo, fu quello di tamponare provvisoriamente le falle tramite l'impiego di palombari ed installare in coperta robusti cofferdamsstagni in legname, per isolare le vie d'acqua e poter utilizzare le pompe di esaurimento

Storia dell'ENEO: un percorso tra ricerche e ricordi

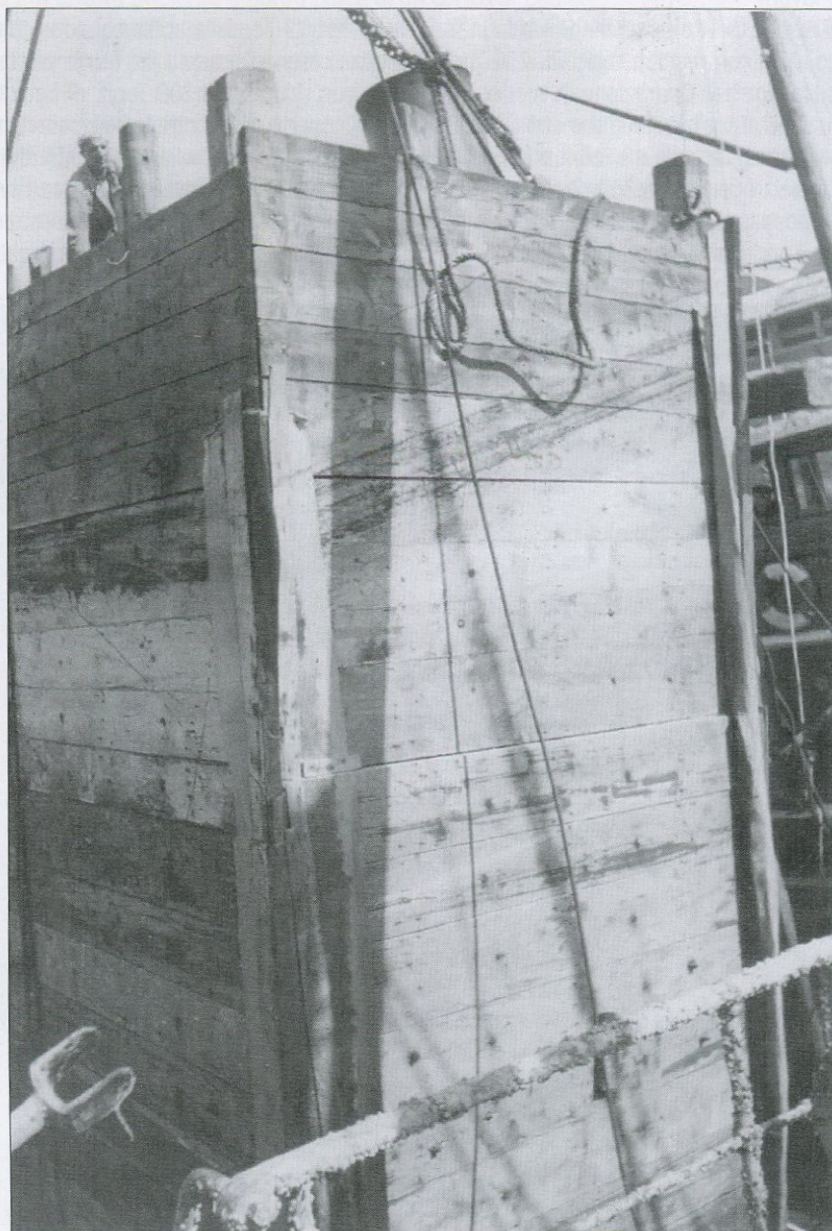
dalla superficie.

E' in mia disponibilit , per g.c. dell'amico Ezio Trevisan, l'album fotografico tratto dall'archivio Panfido relativo alle operazioni di recupero dell'ENEO, dal quale riporto un sintetico sunto delle fasi lavorative e la sequenza fotografica dei lavori.

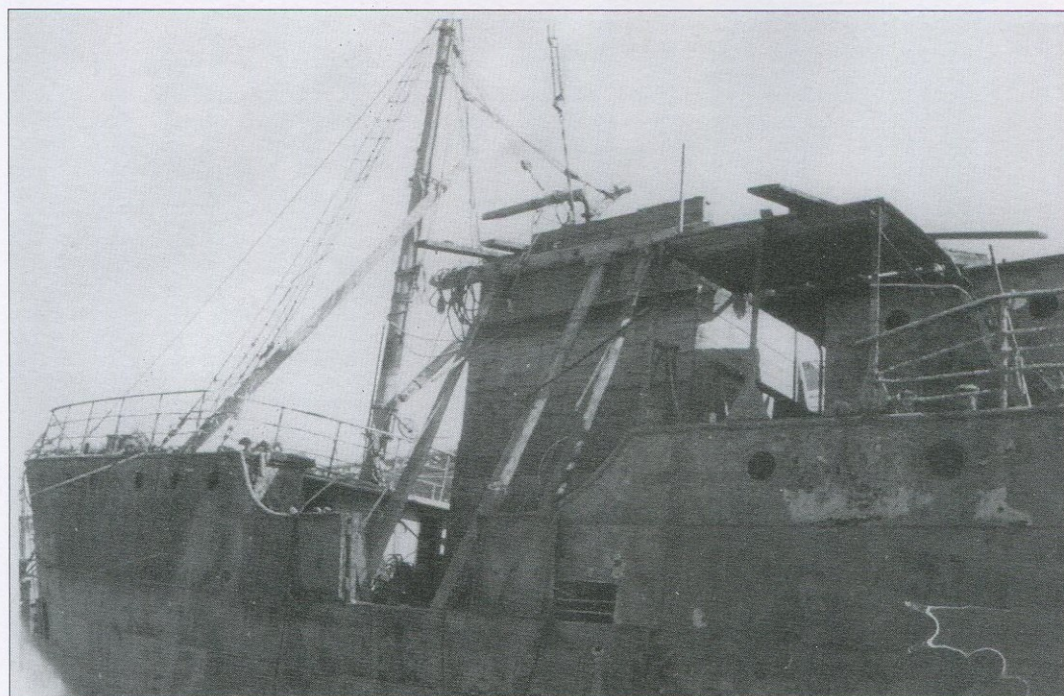
Affondato il 28 Marzo 1944 a banchina S.A.V.A. in fondale di metri 9 per falle ai fianchi ed in chiglia, sbandato sulla dritta di 22°, con residuo carico di 250 Tonn. bauxite, carena immersa sul fango per tre metri sulla dritta e 0.50 sulla sinistra. Operazione di scarico subacqueo con ricupero di 200 Tonn. di bauxite, tamponamento e costruzione di tre casseri alti metri 6,50 sul piano di coperta, rotazione trasversale con paranchi da 20 Tonn. e due pontoni, uno da 40 Tonn. ed uno da 20 Tonn. Installazione per esaurimento di 4 motopompe da 200 Tonn., 2 elettropompe da 300, 2 elettropompe da 150 Tonn. Nave affiora con la coperta dopo ore una di pompaggio a poppa, e dopo due ore e mezza affiora completamente la coperta. Ore lavorate complessivamente 450, dal 3 aprile al 22 settembre 1944.



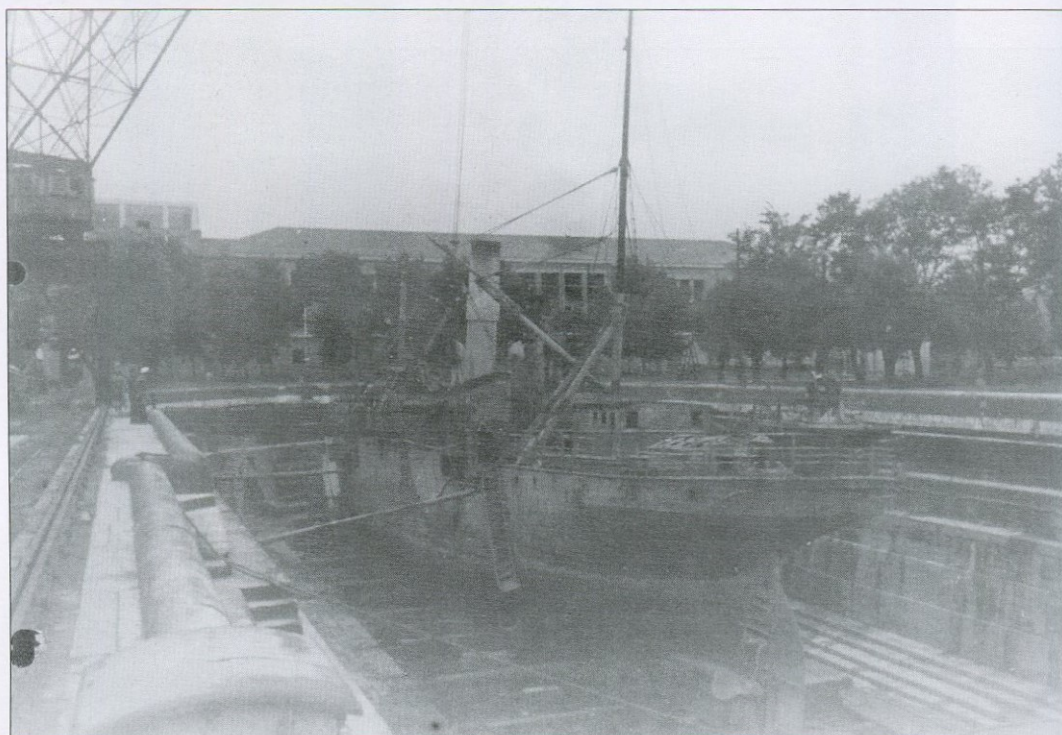
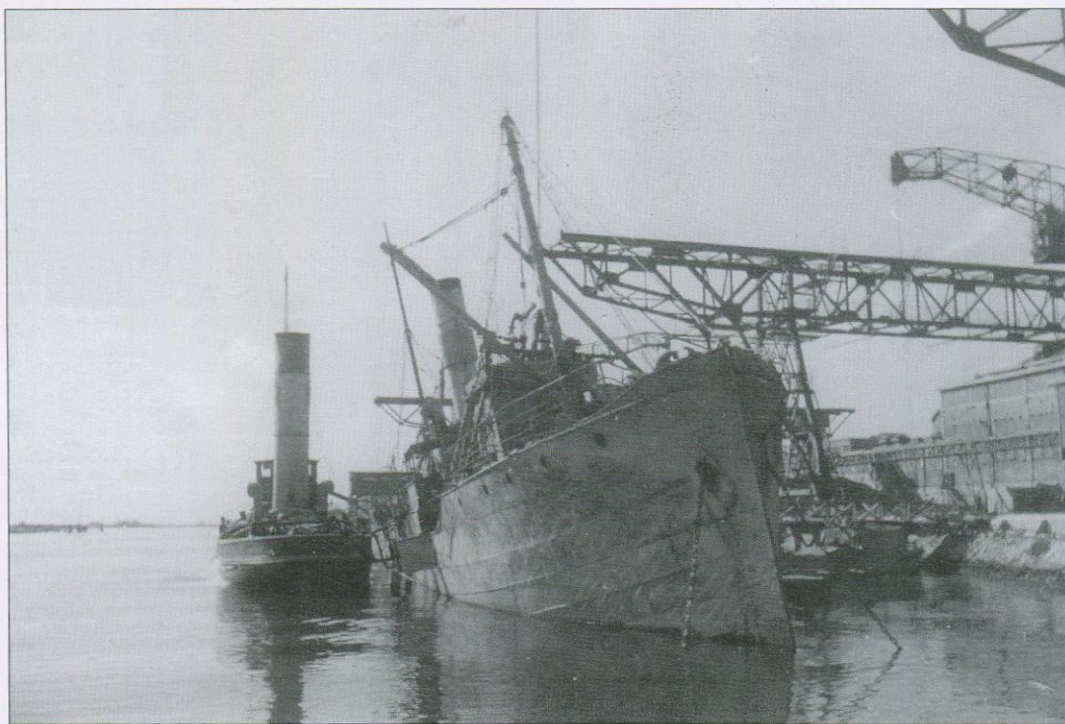
Storia dell'ENEO: un percorso tra ricerche e ricordi



Storia dell'ENEО: un percorso tra ricerche e ricordi



Storia dell'ENEO: un percorso tra ricerche e ricordi



Storia dell'ENEO: un percorso tra ricerche e ricordi

A termine del laborioso recupero, l'ENEO, trainato dal CARLO, uno dei rimorchiatori sociali della stessa S.A. Panfido, viene messo a secco presso i bacini di carenaggio di Venezia.

Pare che le riparazioni riguardassero solamente il fasciame dello scafo al solo fine di ripristinarne la galleggiabilità, per ultimarle successivamente altrove.

Sta di fatto che le riparazioni non vennero portate a termine; il piroscampo non entrerà più in esercizio e da questo momento se ne sono perse le tracce fino a fine conflitto.

E' presumibile sia stato dislocato in Marittima (porto di Venezia) dove il povero ENEO, in data imprecisata, affonderà nuovamente.

L'Ufficio Ricuperi della Regia Marina, pubblicò il 28 febbraio 1946 a firma del capo ufficio maggiore (G.N.) R. Lendaro, un fascicolo concernente la situazione di tutti i relitti giacenti in quella data nel Compartimento Marittimo di Venezia, corredato delle posizioni planimetriche e dello stato di fatto per ciascuno di essi. Il relitto dell'ENEO (n° 67 dell'elenco) risulta, in tale data, essere ubicato in Marittima, ai margini del canale navigabile situato a ponente della darsena (l'odierno canale di accesso al pontile di imbarco del Ferry Boat per il Lido).

Non è indicata la data di affondamento, che si afferma, però, essere avvenuto nel corso di una azione aerea alleata. Si rileva, inoltre, che il relitto si presenta in cattive condizioni e, in qualche punto, è parzialmente emergente per un'altezza di metri quattro.

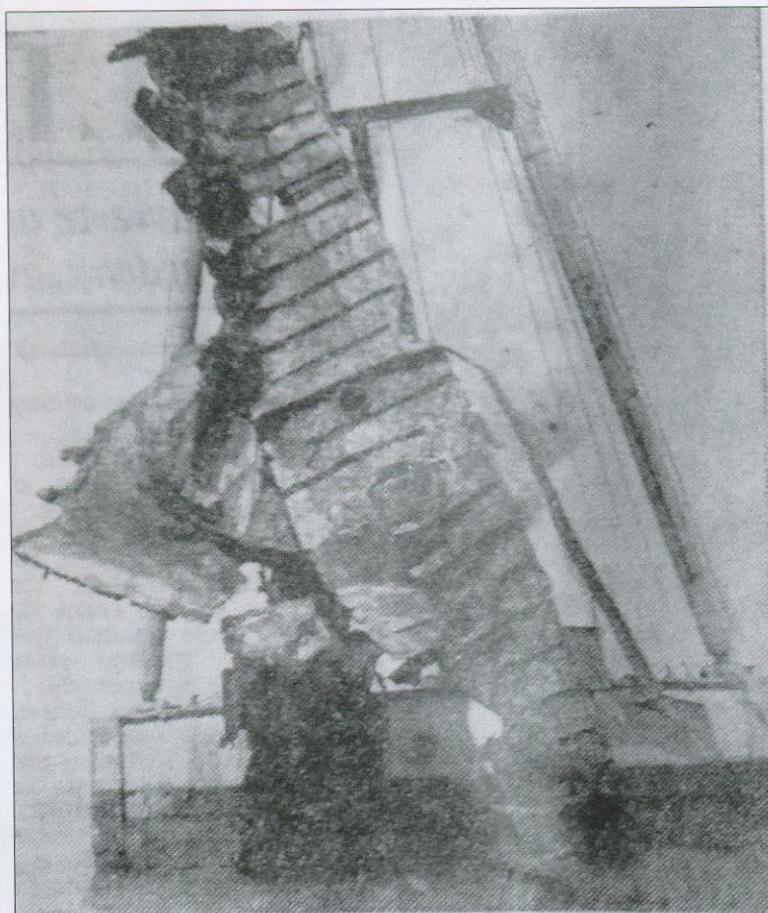
E' mia ipotesi, peraltro non suffragata da documenti, ma che ritengo la più probabile, che l'ENEO sia affondato a seguito del bombardamento effettuato nel corso dell'operazione Bowler, un massiccio attacco sferrato il 21 marzo 1945 da oltre cento caccia-bombardieri alle installazioni portuali della Marittima e nel contempo alle navi tedesche presenti in quella darsena.

Questa, infatti, fu notoriamente l'unico raid di bombardamento che la città lagunare subì dagli Alleati. [vedi foto aerea della Marittima sotto le bombe, circondata la posizione dell'ENEO]



Storia dell'ENEO: un percorso tra ricerche e ricordi

Un articolo del Gazzettino di Venezia del 10 settembre 1950 porterà nuova luce ai fatti. Come si evince dalla prima pagina del quotidiano, il relitto semiaffiorante, costituente un serio pericolo per la navigazione, verrà demolito sul posto e recuperato a pezzi, facendo così cadere l'ipotesi della consegna del piroscalo alla Jugoslavia ed alla sua rimessa in esercizio come SOČA.



La murata dell'«Eneo», la nave da carico affondata dai tedeschi durante la guerra, è riaffiorata ieri, in marittima, per l'opera dei palombari i quali ora sono al lavoro per recuperare il resto della nave che — ad eccezione dell'apparato motore — si trova ancora sotto acqua (foto Borlui)

Storia dell'ENE: un percorso tra ricerche e ricordi

RINGRAZIAMENTI

Un caldissimo ringraziamento a Nereo Castelli per il suo continuo ed insostituibile appoggio nella ricerca presso AST e a Ezio Trevisan per il permesso di accedere all'Archivio Panfido in Venezia.

BIBLIOGRAFIA

- Freivogel, Zvonimir e Rastelli, Achille. **Adriatic Naval War 1940.1945**. Zagreb: Despot Infinitus, 2015.
- Gellner, Ernesto. **Ungaro-Croata Fiume 1891-1821**. Trieste: Quaderno Associazione Marinara Aldebaran 51, 1990.
- Groener, Erich. **Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945**, Vol.8. Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 1993.
- Rohwer, J. e Hümmelchen, G. **Chronik des Seekrieges 1938-1945**. Stuttgart: 1991.
- Schmelzkopf, Reinhart. **Fremde Schiffe in deutscher Hand 1939-1945**. Cuxhaven: Strandgut, 2004.
- Semeraro, Pasquale. **Ricordi di un palombaro in tempo di guerra**. Bollettino AIDMEN 20, 2002.
- Ufficio Storico della Marina Militare. **Navi mercantili perdute**. Roma: Ufficio Storico della Marina Militare, 1977.

FONTI

- Il Gazzettino di Venezia, 10 settembre 1950.
- Il Piccolo, Trieste.
- Il Trillo, giornale della comunità piranese.
- Archivio di Stato, Trieste. Fondo Capitaneria di Porto.
- Archivio Panfido, Venezia.
- Annuario Marittimo, I.R. Governo Marittimo, Trieste 1908-1914.
- K.u.K. Marinealmanach 1908-1915.
- Lloyd's Register of Shipping 1914-1940.
- Registro Italiano Navale, Libro registro 1946 e 1947.

