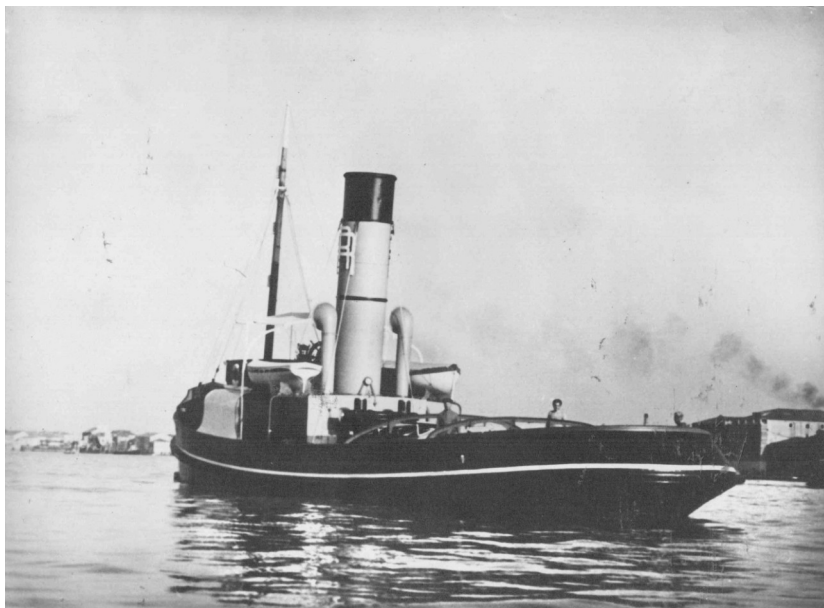


L'affondamento del rimorchiatore *Taurus*



Il *Taurus* transita nel canale della Giudecca a Venezia - data imprecisata, anni '30, collezione autore

L'antefatto

Nei primi mesi del 1971, a seguito dell'intimazione di Compamare Venezia all'armatore, ero stato incaricato dal Genio Civile alle Opere Marittime del recupero del rimorchiatore *Chioggia*, all'epoca in uso al locale Servizio Escavazione Porti. Il mezzo era già in precedenza affondato durante il periodo bellico, a Ravenna - Porto Corsini, nel luglio 1944. Nel corso delle operazioni di rigalleggiamento, a Venezia, un mio collaboratore mi narrò come suo padre, in qualità di sott'ufficiale della Regia Marina, dopo l'armistizio fosse stato posto al comando del rimorchiatore *Taurus*, appartenente alla S.A. Rimorchiatori Riuniti Panfido & C, ma precettato e in servizio per la Marina germanica. Anche questo rimorchiatore era stato affondato negli stessi giorni al largo del litorale ravennate in circostanze, a dir poco, singolari. Memorizzai i fatti ritenendo che, almeno in parte, fossero stati ingigantiti dai protagonisti, in quanto i testi pubblicati dall'Ufficio Storico della Marina Militare danno all'avvenimento una versione assai stringata e non danno rilievo alla drammatica sequenza delle circostanze che causarono il disastro. Cosa, peraltro, del tutto comprensibile, in quanto si trattava di uno dei tanti incidenti di scarsa rilevanza ed inoltre privo di decessi, occorsi ad un'unità mercantile, anche se militarizzata. Di quel periodo fino a poco tempo fa, non era reperibile alcuna documentazione; al giorno d'oggi, invece, grazie alla desecretazione degli archivi inglesi e statunitensi, è possibile accedere ai diari giornalieri della Kriegsmarine, per ogni teatro e settore navale, confiscati dagli alleati a fine conflitto. Sono state così messe a disposizione degli studiosi informazioni dettagliate circa gli avvenimenti occorsi nell'Italia occupata dopo l'armistizio. Da appassionato della materia ho reperito con fatica quanto più materiale possibile, privilegiando il settore Adriatico di cui conosco maggiormente la storia bellica navale: ho reperito così migliaia di pagine di documenti che ho conservato e archiviato digitalmente per agevolarne la consultazione. Casualmente, nel corso di una ricerca riguardante un'altra unità, ho trovato conferma a quanto mi era stato narrato, oltre cinquant'anni fa, in merito all'affondamento del *Taurus*.

La relazione del comandante Antonio Gambini, che ho liberamente tradotto e i diari di guerra della Marina tedesca, *Kriegstagebücher des Seekommandanten West-Adria*, qui a seguire parzialmente riprodotti, descrivono esaustivamente il susseguirsi dei fatti concernenti quell'episodio, confermando in toto la narrazione circa lo svolgersi degli avvenimenti. Ho prontamente provveduto a trasmettere al figlio Stefano tutto il materiale rinvenuto.

Relazione Comandante Gambini

Allegato 7 - Copia - Alla ditta "SOC. AN. RIMORCHIATORI RIUNITI PANFIDO & C"

Io sottoscritto capitano Gambini Antonio, destinato in data 4 luglio 1944 al comando del rimorchiatore "Taurus", rendo nota a codesta società la seguente mia dichiarazione:

"Il 4 luglio 1944 in qualità di comandante del rimorchiatore "Taurus" ho ricevuto l'ordine di salpare con destinazione Porto Corsini. Alle 19.30 mi sono recato a San Nicolò di Lido, dove ho preso a rimorchio una chiatta con imbarcato un carico di 30 mine. Dopo l'uscita dal porto, fuori dagli sbarramenti, ho accostato mettendomi nella rotta prestabilita dal comando tedesco. Rotta costiera, buone condizioni meteo, mare calmo, buona visibilità. Poco dopo il traverso di Punta Maestra vengo sorpreso da una burrasca. Il mare diventa agitato, nessuna visibilità, forti raffiche di vento. A causa di vento e mare riduco la velocità per non spezzare il cavo di rimorchio. La navigazione procede lenta e difficoltosa. Alle 02.00 il tempo pare essere in miglioramento e di conseguenza aumento la velocità in direzione di Porto Corsini.

5 luglio, ore 06.00; mi trovo davanti all'entrata di Porto Corsini. Per ottemperare all'ordine di consegna della chiatta, procedo verso l'entrata. Accosto sul lato di sinistra della banchina, con la prora in direzione di Ravenna. Appena terminato l'ormeggio, all'improvviso un attacco aereo. L'equipaggio corre in cerca di riparo per proteggersi dalle raffiche. Venti minuti dopo il cessato allarme un nuovo attacco aereo: non appena cessato anche questo, mi reco alla Capitaneria di Porto per ricevere ulteriori ordini. Mi viene imposto di riprendere il rimorchio della chiatta la sera stessa, con destinazione Rimini. Nel pomeriggio, nel corso di un nuovo attacco aereo, la chiatta viene colpita da una bomba. Alle ore 21.00 del 5 luglio ricevo il nuovo ordine di rientrare a Venezia. Prendo a bordo i marinai tedeschi a servizio della chiatta danneggiata e alle 21.30, lasciato l'ormeggio, dirigo fuori dal porto. Seguendo gli ordini del comando tedesco non mi allontano oltre un miglio dalla costa. Al traverso di Capo Primero alle 22.30 veniamo attaccati da aerei nemici. L'equipaggio è impaurito e dopo due o tre raffiche di mitragliatrice, mi accorgo che la gran parte del personale si è gettata in mare e assieme a loro anche due membri dell'equipaggio. Impartisco al timoniere l'ordine di dirigere la prora verso terra e, per recuperare i dispersi, fermo la macchina. Nell'attuazione di questa manovra una bomba mi cade a 10 metri dalla prora. Impartisco allora l'ordine di allestire immediatamente l'imbarcazione di salvataggio; mi accorgo che in coperta sono rimasti solamente il macchinista e un soldato tedesco. Ammainata l'imbarcazione dirigiamo verso il personale che si trova a mare. Recupero personalmente due soldati tedeschi, poi un altro, poi altri tre. Dopo di questi, due feriti e il timoniere. Mi accorgo che l'imbarcazione fa acqua. Propongo di ritornare a bordo del "Taurus" dato che l'aereo sembra essersi allontanato ma, poco dopo, un'altra bomba cade 100 metri a poppavia del rimorchiatore. L'equipaggio vorrebbe prender terra con la scialuppa e vorrebbe convincere anche me che non sono d'accordo. La spiaggia è lontana, propongo nuovamente di tornare a bordo, ma il marinaio ferito dice di essere privo di forze e così dirigiamo verso la spiaggia. Alle 01.00 veniamo accolti da una famiglia di pescatori. All'alba, assieme al macchinista ci rechiamo verso il più vicino comando militare, nello specifico quello della Milizia Repubblicana [G.N.R.], chiedendo se avessero un mezzo per ritornare a bordo, ma ci viene risposto che non hanno nessun mezzo [nautico] a disposizione. Chiedo allora di essere accompagnato a Porto Corsini. Nel pomeriggio veniamo portati da un camion tedesco a Ravenna dove incontro il Capitano di Porto. Alla mia richiesta di essere riaccompagnati a bordo mi viene risposto che il "Taurus" verrà rimorchiato al più presto a Porto Corsini. Il comando tedesco però si organizza per farci ritornare a bordo, ma io rendo noto che dell'equipaggio siamo rimasti solamente in due e chiedo che mi vengano assegnati due marinai e due macchinisti per poter condurre il rimorchiatore a Venezia. La mia richiesta viene accolta. Al nostro arrivo a bordo rilevo che i focolari della caldaia sono spenti ed è necessario controllare i livelli per accertare quanta acqua sia rimasta per la produzione di vapore. Ci rechiamo nuovamente in Capitaneria per riferire quanto è successo; di conseguenza viene disposto che il rimorchiatore venga portato a Ravenna per essere rifornito dell'acqua di alimento. Più tardi viene proposto che la nave appoggio "Traù"¹ ci dia aiuto, vista

Ci è stato assicurato che saremmo stati condotti a Venezia con il primo mezzo disponibile".

Venezia, 10. 7. 1944



Concessione Croce di Guerra al merito al Com.
Antonio Gambini

Abschrift.

An die Firma "SOC. AN RIMORCHIATORI RIUNITI PANFIDO & C."

Venedig, 5.

Ich, als Unterzeichnender, Gambini Antonio wurde am 4. Juli 1944 auf dem Schlepper "Taurus" als Kapitän eingesetzt und gebe dieser Firma folgendes bekannt:

Am 4. Juli 1944 bekomme ich den Befehl als Kapitän des Schleppers "Taurus" nach Porto Corsini zu fahren.

Um 10.30 Uhr begebe ich mich nach San Nicolo (Lido) und bekomme dort eine, die 30 Minuten beladene Fähr in Schlepp. Ich fahre aus dem Hafen. Nachdem ich an der Sperre vorüber gefahren bin, steuere ich nach dem von deutschen Kommandanten bekommenen Kurs. Küstenfahrt, gute Wetterlage, stilles Meer, gute Sicht. Die See ist bewegt, keine Sicht, Windstöße. Wegen der See und des Windes lass ich den Schlepper langsamer fahren, um das Schlepptau nicht zu reißen. Die Fahrt geht langsam und schwer; um 02.00 Uhr scheint das Meer sich zu bessern; ich fahre schneller in Richtung Porto Corsini.

Am 5. Juli um 06.00 Uhr stehe ich vor der Einfahrt Porto Corsini; ich bekomme den Befehl die Fähr zu verlassen und zur Einfahrt zu steuern. Ich fahre mich an der linken Seite der Kai, mit dem Bug in Richtung Ravenna. Sobald ich mich vertaut habe gibt es Luftangriff, alle Leute laufen in den Fliegergeschütz. Entwarnung. Zwanzig Minuten später haben wir einen weiteren Luftangriff, als dieser vorbei ist, melde ich mich bei der Capitaneria di Porto um weitere Anordnungen zu bekommen. Es wird mir befohlen denselben Abend die Fähr nach Rimini zu schleppen. Am Nachmittag um 18.00 Uhr befinde ich mich bei einem Luftangriff von einer Bombe getroffen. Am 5. Juli um 21.00 Uhr bekomme ich den Befehl nach Venedig zu fahren. Ich nehme deutsche Matrosen der Besatzung der getroffenen Fähr an Bord. Um 21.30 verlasse ich die Vertäue und fahre aus dem Hafen.

Während der Fahrt, gemäß den Anordnungen des Kommandos, ich halte mich eine Sm. von der Küste entfernt. Bei Capo Primero werden wir von feindlichen Booten angegriffen; es ist 22.30 Uhr. Die Besatzung kriegt Angst, nach vorne oder drei Maschinengewehrschüssen merke ich, dass der größte Teil des Personals ins Meer gesprungen ist, unter diesen zwei Miniere der Besatzung. Ich gebe dem Steuermann den Befehl Bug gegen Land zu richten, um zu verholen, die Motoren lasse ich still stehen, bei diesem Manöver wird eine Bombe 10 Meter vor dem Bug geworfen. Ich gebe dem Befehl das Rettungsboot bereit zu machen, bemerke aber, dass am Deck nur der Maschinist und ein deutscher Soldat geblieben sind. Wir nehmen das Rettungsboot an Bord zu denen die im Meer sind. Ich nehme zwei deutsche Soldaten an Bord, dann einen anderen, dann andere drei, unter diesen sind zwei verwundet. Dann den Steuermann. Ich merke, dass das Boot Wasser macht. Ich mache Vorschlag an Bord zurückzukehren, das Flugzeug scheint sich zu entfernen, aber vorher ladet es noch eine andere Bombe 100 Meter hinter das Deck aus. Die Besatzung des Bootes scheint an Land fahren zu wollen, ich versuche mich mit ihr zu verständigen, aber es gelingt mir nicht. Ich fahre mit ihr an Strand, entfernt sich die Besatzung, ich schlage vor zurückzukehren, der Matrose sagt mir aber, dass er verwundet ist und keine Kraft mehr hat. Um 04.00 Uhr werden wir von einer Fischerfamilie angegriffen.

Am Morgen um 08.00 Uhr befinde ich mich mit dem Maschinist zu dem ersten Kommando. Ich bekomme bei einem Kommando der Republikanischen Miliz an, ich erfrage was uns geschehen ist und frage ob ich ein Fahrzeug haben kann, um nach Bord zu gehen es wird nur gesagt, dass kein Fahrzeug vorhanden ist. Ich frage ob ich nach Porto Corsini fahren kann. Am Nachmittag werden wir von einem deutschen LKW nach Ravenna geführt, ich treffe den Hafenkapitän, er lasse ihn verstehen, dass wir die Absicht haben an Bord zurückzukehren, er sagt mir der "Taurus" sei nach Porto Corsini geschleppt worden.

Das Kommando sorgt dafür, dass wir an Bord gebracht werden. Ich gebe bekannt, dass wir nur zu zwei sind und frage ob ich zwei Matrosen und zwei Maschinisten bekommen kann um den Schlepper nach Venedig zu bringen, mein Vorschlag wird angenommen.

Als wir an Bord sind merken wir, dass die Feuer gelöscht sind, der Maschinist sagt mir, dass wir in den Kesseln nachsehen sollen ob es noch Wasser gibt. Wir begaben uns in die Capitaneria und sagen was los ist. Man sagt uns, dass ein Fahrzeug zu unserer Verfügung gestellt wird damit wir mit dem Schlepper nach Ravenna gebracht werden um dort Wasser zu tanken. Später wird vorgeschlagen, dass das "H.S.-Boot" "Trau" uns beim Instandsetzen der Kessel helfen soll. Um 23.30 Uhr vertaut sich das H.S. Boot "Trau" an der uns entgegengesetzten Seite. Luftangriff, wir entfernen uns. Nach der Entwarnung gehen wir an Bord des "Trau" und fragen ob sie uns Dampf liefern können, sie erwidern uns, daß sie keine Anschlüsse haben; um 02.00 Uhr löst "Trau" die Vertäue. Wir fragen ob es uns irgendwie helfen kann, ich frage auch ob sie uns im Schlepp nehmen können, "TRAU" fährt bei uns nahe vorbei, steuert aus dem Hafen, wir sind allein geblieben.

Am 7. Juli um 10.40 Uhr Luftangriff, wir entfernen uns von Bord. Um 10.45 Uhr, nachdem zwei Bombengeschwader den Hafen bombardiert haben, merke ich und der Maschinist, dass der "Taurus" getroffen wurde und beim Sinken ist.

Der Schlepper hatte Schlagseite und warb mit der linken Seite an den Vertäuen gestemmt. Ich begeben mich sofort mit dem Maschinist zum Hafenkapitän und sage was geschehen ist. Es wird uns gesagt, dass wir mit dem ersten Fahrzeuge nach Venedig geführt werden sollen.

gez. Kapitän GAMBINI Antonio
Masch. AMBROGI Ermenegildo
Venedig, den 10.7.1944.

Originale tedesco deposizione del Comandante Antonio Gambini

Nota bene: nella relazione indirizzata alla società armatrice del rimorchiatore non si fa menzione sulla sorte del rimorchiato, una chiatta lunga poco più di 20 metri, però appartenente alla Marina tedesca. Non è specificato nemmeno [ma è sottinteso] che la sera del 5 luglio il *Taurus*² aveva ripreso a rimorchiare quella imbarcazione che, a causa del suo carico e degli attacchi aerei in corso, costituiva estremo pericolo per l'abitato di Porto Corsini.

Dai rapporti giornalieri della Kriegsmarine si evince che al momento dell'attacco alle 10.30, da parte di uno squadrone di 18 Marauder, il *Taurus* si trovava ancora alla fonda dal giorno precedente. L'unità SF 1 inviata sul posto era intenzionata a far brillare le mine, operazione peraltro impedita dal comando germanico. La chiatta affonderà presumibilmente poco dopo. Verrà casualmente rinvenuta nel 2011, in 22 metri d'acqua, da Faustolo Rambelli, allora contitolare della RANA Diving Spa, ancora collegata al rimorchiatore con l'allestimento di rimorchio integro, composto da due briglie di catena e un corto cavo di traino. cfr. [video](#) FB di Franco Zedda

Il filmato era corredato di un commento storico; ora, purtroppo non so per quale motivo, il sonoro non è più disponibile. Altre significative immagini si trovano nel sito [DivePlanet](#): Unico neo rilevabile: l'immagine del rimorchiatore raffigurato nella home page non è quella del *Taurus* bensì quella di un altro rimorchiatore societario, della S.A. Panfido & C, ma di maggiori dimensioni: l'*Ursus*. Un esaustivo articolo, corredato di fotografie subacquee, era stato pubblicato sul mensile "SUB", n° 309, nel mese di giugno 2011 a firma di Pietro Faggioli.

Nel filmato la chiatta appare integra e capovolta. Le mine, per sicurezza, erano state rizzate in coperta prima della partenza; il lento aumentare dello specchio liquido e il notevole peso del carico in coperta causarono la perdita di stabilità e il conseguente capovolgimento del mezzo. Gli ordigni, pertanto, potrebbero non essere fuoriusciti dal bordo della chiatta e trovarsi ancora imprigionati al di sotto dello scafo rovesciato. Un serio dubbio che solo Compamare Ravenna potrebbe chiarire.

Estratto dagli allegati KTB, diari giornalieri, della Marina tedesca del 6/7 luglio 1944

0745 del 6.7.1944: giunge a Venezia notizia dell'attacco aereo a Porto Corsini e che, essendo state colpite le due armi della motozattera MFP 595, le è stata affiancata la HS IV 59 (**Hafenschutz Italien Venedig Flottille**) per la protezione Flak antiaerea. Anche il rimorchiatore *Taurus* è stato danneggiato; si raccomanda di farlo partire la notte stessa per Venezia.....

0945 dal comando della GNR giunge notizia che il *Taurus* presumibilmente è affondato durante la notte. Poco dopo Haka Corsini(Hafen Kapitän - Capitano di Porto) emette comunicazione che il *Taurus* è probabilmente affondato verso le 2300 a seguito dell'attacco aereo, presso Porto Garibaldi o nelle vicinanze... allertare tutti i mezzi per il salvataggio dell'equipaggio.

1240 messaggio da SF 1 (della HF- flottiglia di soccorso) a Haka Ravenna: equipaggio *Taurus* con feriti dopo attacco aereo ha raggiunto terra nelle vicinanze di Passo Primaro a San Alberto.

Si raccomanda di inviare al più presto soccorsi. Si ignorano le attuali condizioni del *Taurus*.

1410 messaggio radio da Ravenna: ai mezzi di salvataggio e ricerca: Il *Taurus* si trova all'ancora a circa 7 miglia a Nord di Porto Corsini.

1715 messaggio radio da Haka Corsini: alle 2100 l'unità IV 59 raggiungerà il punto a 7 mg a N.E. di Corsini per dare assistenza al *Taurus* e scortarlo fino a Venezia....

...constatate però a bordo insufficienze alla caldaia a causa del mitragliamento, si decide di rimorchiare il *Taurus* a Porto Corsini il giorno successivo alle ore 1500 per il rifornimento dell'acqua di alimento prima di affrontare il trasferimento a Venezia (cfr relazione allegata del comandante Gambini).

0010 del 7.7 nella convinzione che nella notte tra 6 e il 7 il rimorchiatore *Taurus* sia in grado di navigare verso Venezia, viene dato ordine alla HS Flottile di predisporre la scorta necessaria.

0100 escono le unità IV 65 e 66 che raggiungono il *Taurus* alle 0220.....

0330 Haka Corsini viene avvisato che il rimorchiatore *Taurus*, in partenza con la I.V. 59 di scorta è sotto attacco nemico.....

1030 Haka Corsini rende noto che il *Taurus* attaccato da una formazione di 18 caccia-bombardieri B-26 Marauder è affondato.... da escludere il salvataggio con i mezzi presenti sul posto ... Il relitto costituisce ostacolo alla navigazione... L'unità SF 1 giunta sul posto avvisa che non è possibile il salvataggio dei materiali e delle mine. L'intenzione sarebbe quella di farle brillare per ripristinare la navigabilità, messaggio inviato via radio a Seetra (Trasporti Marittimi della Kriegsmarine)...

...Con dispaccio di Markdo (Marinekommando) si ordina a SF 1 di non far brillare le mine, poichè le stesse qualora saranno affondate non costituiranno più pericolo.

Tag Threat	Ort Wetter	Vorkommnisse
7.1.54	ABZONA	Weserostierte WFS Tassamotto 4900 h eingekerkert. WFS-Ancona schaltet 1021 h aus. Eine Funkgruppe verläßt bei Kl.A-Ancona. 1612 h hat der Kommandant Kl.A-Ancona Funkstelle in Bengalla errichtet. Diese verliert 2007 h aus Ancona zurück, da Kl.A-Ancona von 2761.1.D. bei Kl.A-Kommandant in Ancona eingeschaltet ist. Funkstelle bleibt beweglich auf Law zur Verfügung Kl.A.
		Rittern werden unter Einbehaltung einer Reservebewachung für Feuergebeschüsse zur Landeabkämpfung eingesetzt.
		In Venedig besteht zeitweise Unklarheit infolge Abbrüche der Nachrichtensysteme, so sich Kl.A-Ancona befindet. Auf Rückfrage durch WFS überwindliche Funkstelle in Süden meldet WFS Ancona am Abend, dass Kl.A-Ancona die Aufgabe als Kampfkommandant übernommen hat und Funkwagen zu seiner Verfügung von Bengalla nach Ancona zurückverlegt.
		Nach Formelungstellung teilt Feind ab 13 km süd. und 10 km westlich von Ancona.
200	Pezaro	I.V.02, 03, 04, 13, in Pezaro ein Kampf durchzuführen Aufgaben Bengalla und Fano.
	Venedig	Bei Sektor West-Adria geht 4710 h PT von W.Marke. Teil an Fano. Hinsicht ein PT von 1201/02. W.F. Ancona-Kassanachen und Vernichtung Bengalla noch nicht durchführen. W.F. Ancona als Aufklärung. Benachrichtigung Bengalla überwindlich.
		Spätere Untersuchung ergibt ein Mißverständnis festgestellt, daß eine W.F. Sektor vorübergehend gegebenes Absicht von Kl.A-Ancona als Aufklärung aufgefaßt wurde, wodurch es zur vorzeitigen Vernichtung von Bengalla gekommen ist.
000		Eingang PT von Kl.A-Ancona 2317te Befehl Waffenvernichtung Bengalla.
075		PT von W.Marke. Teil. - gleichzeitig Kl.A-Ancona West-Salvadoran total abgebrannt, in Cassanachen mit I.D. 276.
230		PT W.F. Ancona: Nach Rücksprache 2761.1.D. Salvadoran durchgeführt. W.F. Ancona mit Fahrzeugen. Aufgabe für Kl.A wird noch zugewiesen.
	Venedig	Aus der am Morgen eingehenden ausführlichen Meldung wird bekannt, daß die Gruppe der W.F. Ancona geht hervor, dass auf W.F. 595 durch die W.F. Ankonagriffe sein Waffen ausgefallen sind (daher IV 59 als Kl.A-Ancona bezeichnet), und dass auch Schlepper Taurus beschädigt worden ist. - letzterer ist vorzeitig mit W.F. Ankonagriffe, am Abend des 5.7. nach Venedig gelangten.
		Der ein Kommando der GFA geht die Meldung ein, dass Schlepper Taurus von der Nacht angegriffen wurden ist. Derzeitlich
25		PT an Fano Gordini Schlepper Taurus angeblich zwischen 2300 h infolge Luftangriffes durch Gadi-

[illegible]

= 15 =			
Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse	Tag Uhrzeit
		Ravenna Po di Volano festgesetzt. Der Ort gehört zu Ravenna. Dt. Markdo. Ital. drahtet, dass stärkere Feindelein- wirkung durch Überwasser und Luftstreitkräfte Zusammenfassung der Seetransportfahrzeuge zu sicherem Seileicht verlangt. - (Ab sofort kein Einzelmarsch mehr). - Entsprechendes war bereits am Vortag durch Seeko. West-Adria im Grundsatz folien. Auf PZ Dt. Markdo. Ital. an Seeko. West-Adria von S. 7. betrifft Einsatzes der Fahrzeuge der HS- Flottille für VP-Dienst, legt HS-Flottille Ve- niedig eine Übersicht über die gegenwärtige Ver- teilung und den Zustand der Boote vor. - Die für reinen VP-Dienst vorgesehenen Fahrzeuge haben keine PT-Anlagen, ausserdem ist ihre Bewehrung unzureichend, kein einziges Fahrzeug der HS-Flottille besitzt Schutzschilde. Nach Aussage eines z. 20. auf 'M. Martello Car- dano' eingeschifften Offiz. der Bordflak ist es mehr als sicher anzunehmen, dass der Motorver- durch Minentreffer in der eigenen Sperre ver- ging. Ruttergruppe der HS-Flottille meldet Einlaufen in Cosenatico mit I.V. 04, 13 und 16. Von Rind- bis Cosenatico laufend Bomben- und Bordartefak- griffe. Keine Verluste und Schäden. I.V. 04 nach Borden weitergefahren, da Verbleib Cosenatico wegen Wassertiefe nicht möglich. I.V. 13 bei d. laufendem Wasser in der Einfahrt auf Grund ge- ten. - Boote laufen 2200 h nach Corsini weiter. In der Annahme, dass Schlepper Taurus in der nacht 6. 7. nach Venedig laufen kann, er- 0040 h Befehl an HS-Flottille, dass nstige Au- nahmegeleit zu stellen. - 0100 h I.V. 65 und 66 aus Schlepper Taurus entgegen. Anfrage an Haka Corsini: Marschgeschwindigkeit Taurus wegen A- nahmegeleit sofort durch Kr. melden. - 0330 U. meldet Haka Corsini, dass auslaufen Schlepper Taurus mit I.V. 59 durch ständige feindliche Au- klärung verzögert. - 1025 h geht von Haka Corsi- die Meldung ein: 1030 h Hochangriff durch 10 runder. Schlepper Taurus versenkt. Bergung mit Hien. Mitteln ausgeschlossen. Schiff sperrt Ein- fahrt teilweise. - Etwa 5 Häuser zerstört, Ko- dt. Personenverluste. Bericht des Schiffsführers über den letzten Einsatz des Schlepper Taurus Anlage 7). Betreffs SF 1 meldet Haka Corsini, dass die Be- gung des Fahrzeuges und der Minen nicht möglich ist. Beabsichtigt Sprengung, um Fahrzeuge frei- zubekommen. Seetra. Corsini erhält durch Funk Anweisung, die Frage zu prüfen. Dt. Markdo. befiehlt: SF 1 und Minen nicht sprungen unter Hinweis, dass Passieren gesunk- ter Minen gefährlos.	

Originali KTB tedeschi 6 / 7luglio 1944



Il Taurus a Pola il 23 VI 1938

7	Taurus	100A. 1.1. Nav. G.	V.P.C. 2.V.S.3.	Cat. 7/30 Ven. 9/38	Wed. C. Boele & Zonen Slikerveer Slikerveer 1914	Alblasserdamsche Machine Fabriek - Alblasserdam Alblasserdam 1914
	ex Pelagus	Serv. rimorch. < 6 miglia	V.O.S. V.O.M. V.O.C.	Ven. 9/38 Ven. 9/38 Ven. 7/39	27.50 X 6.10 X 3.30	C.N. 122 1 M. vap. - T.E. - 3 cil. d. 315 X 515 X 340 - ca. 580
	Ps. - 1 el. - 1 al. - Re. 30.00 X 6.13 X 3.64 141.16	34.20	Vcr. Va: V.Occ.	Ven. 9/38 Ven. 9/38 -	Ac. - 1 P. - 3 P.S. - Cat. ad. mc. 15 - Cat. av. mc. 20 - cem. 1914 chim.	C. 1. 417 -
2509	Venezia	273 dal 7/38	Pr. G. Pi. L.	Ales. 10/34 Ven. 7/39		Alblasserdamsche Machine Fabriek - Alblasserdam Alblasserdam 1914
	Società Anon. Rimorchiatori Riuniti Panfido & C. Venezia					1 Cm. - d. 3.70 - L. 3.18 - 2 Fr. - G. 3.8 - R. 130 - Kg. 12.5
1 U Q O	Vn. 9.5 - Imb. 1 - I.E.	(H.V.)	Convalida:	7/40	Cta.	

Estratto Libro Registro R.I.Na. 1940

1 **Traù**: ex piroscafetto Jugoslavo *Trogir* - 160 tsl - 1941 preda bellica italiana - distintivo ottico F. 184. Tedesco dopo 8 settembre con distintivo ottico: G 312 - in forza alla HS Flottille Venedig che dal dicembre 1944 muterà il nome in 3. Geleitflottille (Adria) in forza alla 11. Sicherungsdivision - Geleit, Sicherung e Vorposten Dienst (scorta, sicurezza e servizio in avamposto) in Adriatico, composta dalle seguenti unità:
 G 310 *Medea* ex *Tatra* ex *Triglav* 287 tsl, spiaggiato Tagliamento 4.1944 recuperato 1948, demolito 1965
 G311 *Daino* ex panfilo italiano, incagliato 4.1945 foce Tagliamento - nel 1953 non ancora recuperato
 G 312 *Traù* ex *Trogir* affondato 4.1945 foce Tagliamento. Nel 1953 risulta recuperato e demolito
 G 320 *Duca* ex *Gabriele Ferretti* 1946 restituito all'armatore, 1951 rinominato *Angela*, 1956 *Lanterna* ...
 G321 *Ebe* Mas veloce tipo Elco, tsl 103, ex italiano F 69, restituito all'armatore nel 1947, demolito 1970
 G 322 *Orata* piropeschereccio 317 tsl, ex tedesco I.V 60 ex italiano F.22 affondato Canale D'Arsa nel 1944
 G 323 ... nome ignoto
 G 331 FI.B 426 unità di soccorso scorta e rimorchio ex Luftwaffe. 2 diesel 400 hp cad.- 4,8 t al gancio di traino
 G 332 FI.B 427 idem come sopra
 G 335 ... nome ignoto

- 2 Nel pregevole testo "Adriatic Naval War 1940 -1946", edito in lingua inglese a Zagabria nel 2015, autori Zwonimir Freivogel e Achille Rastelli, a pag. 490, lo storico italiano afferma che: *Nel luglio 1944 Ravenna subì 24 attacchi aerei... e nell'attacco del 2 luglio sferrato da 18 B 25 a Porto Corsini, il porto di Ravenna, venne affondato il landing ferry SF 301 [n.d.a.: pontone da sbarco Siebel] e che l'esplosione del suo carico di munizioni causò la distruzione di un mezzo da sbarco (I-Boot). Nella stessa occasione affondarono in porto i rimorchiatori Chioggia e il Taurus che stava prestando servizio per la Kriegsmarine...*

Errore davvero insolito per uno storico navale del calibro di Achille Rastelli, sia temporale che per la corretta localizzazione dell'affondamento del *Taurus* che si verificò il 7 luglio, in mare aperto, sette miglia a N.E. da Porto Corsini.

Sono poco credibili anche le modalità e le conseguenze dell'affondamento del Siebel-Fähre SF-301 in quanto lo stesso Freivogel afferma che lo stesso colpì una mina, quindi presumibilmente in mare, il giorno 5 ma venne prontamente recuperato, riparato e rimesso in servizio a Fiume a partire dal 25.10.44. Nei diari dal 1° al 5 luglio non si trova menzione della spaventosa presunta esplosione del SF-301 bensì, viene riportato in quella data il parziale affondamento della motozattera MFP 360 che si trovava all'ormeggio in porto.

... a seguito del fonogramma del 3.7 ore 2130, relativo all'affondamento del MFP 360, si specifica che *spezzoni di bombe sono caduti sia a dritta che a sinistra dello scafo, mentre una bomba ne ha perforato la prora che si è posata sul fondo. La stiva è allagata mentre il locale macchine è integro. Si tenta il salvataggio, sono necessarie però altre pompe... Il comando trasporti marittimi dà ordine al tenente Huber di inviare immediatamente due uomini con pompe, manichette e materiale per stagnare le falle.*

Il piccolo rimorchiatore *Chioggia*, di appena 60 tsl, appartenente al Ministero Opere Pubbliche ed in forza al Servizio Escavazione Porti del Compartimento di Venezia, affondò a Porto Corsini in data 4.7, in occasione del medesimo bombardamento che danneggiò lievemente il *Taurus*. Nella stessa data verrà rimessa in galleggiamento la motozattera MFP 360, in parte allagata la sera precedente. A seguire i relativi KTB.

- 8 -		
Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
	<u>Ravenna</u>	Hafenwache "Garibaldi" meldet: Schlepper "Petronio" Abschleppversuch durch 2 Kontrollboote von Garibaldi gescheitert. Petronio bereits gesunken. Besatzung 4.7. nach Venedig. Gemäß RT v. 3.7. 2125 h MFP 360 durch Bombensplitter Backbord und Steuerbord vorne durchlöchert. Schiff liegt vorne auf Grund. Lagerraum voll Wasser. Maschine ist klar. Bergung wird versucht. Haka Corsini fordert nötige Pumpen an. Seetransporthauptstelle gibt Anweisung an Bergungsgruppe Ltn. Huber, sofort 2 Mann mit Schläuchen, Pumpen und Dichtungsmaterial zur Hilfeleistung nach Corsini zu senden.

3.7.1944 Affondamento MFP 360

<u>Corsini</u>	Von Corsini nacheinander im Laufe des Tages folgende Meldungen ein: am 4.7.1530 h Bombenangriff von 22 Jabos auf Corsini Hafen und Nordufer. 1 Baggerschute und Schlepper "Chioggia" gesunken. Hebung MFP 360 durch Bergungsgruppe von Holt im Gange. Absicht: 2000 h MFP 518 zur Aufgabe. Fliegeralarm von 0700 - 0800 h 1045-1200 h,
----------------	--

4.7.1944 Affondamento rimorchiatore *Chioggia* e rigalleggiamento MFP 360

Il rimorchiatore *Chioggia*, verrà recuperato nel giugno 1947 e rimesso in esercizio nuovamente per conto del Servizio Escavazione Porti di Venezia. Poco dopo la completa revisione di macchina e caldaia, effettuata ad Ancona, nel 1970 venne messo in disarmo alla Giudecca presso il locale cantiere del Genio Civile Opere Marittime, dove affondò l'anno successivo a seguito della via d'acqua causata dal furto, perpetrato da ignoti, di tubolature in rame nel locale macchine. Come precedentemente riportato nella prefazione, la società di lavori marittimi "Rotelli e Pellegrini", di cui lo scrivente era allora il contitolare, ne effettuò il recupero, lo sbarco di macchina e caldaia e rimorchiò lo scafo nudo al cantiere di San Giorgio di Nogaro ove venne alato e demolito. A seguire le schede dei Libri Registro R.I.Na. e un più completo estratto cronologico del Repertorio della Marina Mercantile, curatore il compianto caro amico Giorgio Spazzapan. In calce un aggiornamento in rosso stilato di suo pugno.

RINA 1969 Vol.II

95	Chioggia	ex Trieste	Certificato di navigabilità	VPC Ven. 1/25	Kroll Eubert - Memel	Kroll Eubert - Memel
	Ps. - Re	Itl.		2VPC Rav. 6/47	Memel 1901	Memel 1901
3226	23.65 x 5.75 x 1.98	— 4.83	Nav. S	VOs Ven. 7/68		1 M vap - T.E. - 3 cil
	65.95	—	(litoranea)	VOm Ven. 7/68	22.18 x 5.70 x 2.20	d 231 x 418 x 692 - cs 337
	Venezia	128	(rimorchio)	VC Ven. 7/68	Ac - 4 P.S. - con 1924	Cantiere Navale e Acciaierie - Venezia
	Ministero Lavori Pubblici -			Vcr Ven. 7/68	1 P	Venezia 1924
	Off. Escavaz. Porti			Va Ven. 7/68		1 Cm - d 2.64 - 1. 3.26 - 2 Fr -
	Venezia			Yoc c Ven. 10/66		G 1.42 - R 95 - K 10.5
				Pl. t Ven. 10/66		

Rina 1940

95	Chioggia	ex Trieste	100A. 1. 1.	VPC Ven. 1/25	Kroll & Eulert - Memel	Kroll & Eulert - Memel
	Ps. - 1 el. - Re.	Itl.	Nav. C.	3.VS1 in. Ven. 4/36	Memel 1911	Memel 1911
	23.65 x 5.75 x 1.98	—	Serv. rimorch.	VOs Ven. 8/38		C.N. 45
3226	65.95	— 4.83	< 6 miglia	VOm Ven. 8/38		1 M. vap. - T.E. - 3 cil.
	Venezia	128	4:0	VOc Ven. 7/39	Ac - 1 P. - 1 B. - 4 P.S.	d. 231 x 418 x 652 - cs. 337
	Ministero Lavori Pubblici -		dal 2/32	Vcr Ven. 7/39		Cantiere Navale e Acciaierie - Venezia
	Off. Escavaz. Porti			Va Ven. 8/38		Venezia 1924
	Venezia			Yoc c.s.m. Ven. 7/39		1 Cm. - d. 2.64 - 1. 3.26 - 2 Fr.
				Pl. c. Ven. 7/39		
				Pl. t. Ven. 8/38		
	VP. 10 - I.E.			Convalida : 9/40 (ven. 4095)		

A seguire: Estratto cronologico rimorchiatore *Chioggia* dal Repertorio di Marina Mercantile

TRIESTE (3226)

Ordine : -(GE)

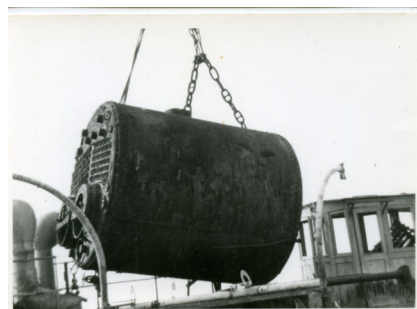
a : Kroll & Eulert

- . 1901 impostato a Memel come rimorchiatore
- . 1901 varato come ERNST
- . 1901 completato
- . 1901 ERNST : -(GE) 1911
- . 1906 TRIESTE : Primo Rivalta - Ravenna(IT) (Ra2)
- usato come traghetto
- 57tsl 9tsn ..tpl. 23,65 x 5,75 x 2,09 x ...m. (A)
- 1tripl. 1c.c.m.(C) 1el. 225ci ..n.
- Pass.: ..coperta
- . 1906 : usato come traghetto tra Ravenna PortoCorsini e Rimini
- . 191. TRIESTE : Elisabetta Castellani ved. Rivalta - Ravenna(IT)
- 8. 1.1925 TRIESTE : Ministero dei Lavori Pubblici - Ravenna(IT)
- . 192. TRIESTE : Ufficio Genio Civile - Venezia(IT) (Ve128)
- . 1924 : grandi lavori e cambio della caldaia con una nuova cilindrica monofronte del Cantiere Navale e Acciaierie - Venezia
- 66tsl 5tsn ..tpl.
- 23. 5.1927 : ricupera un guzzo fuori Isola
- . 1933 CHIOGGIA : Ministero Lavori Pubblici. Ufficio Escavazione
- Porti - Venezia(IT)
- 66tsl 5tsn ..tpl.
- . 1941 : in servizio temporaneo a Monfalcone ????
- 14.12.1941 : disincaglia il p.fo FRANCESCO CRISPI a Monfalcone
- . 9.1943 : ?????
- 4. 7.1944 : affondato a Porto Corsini
- . 6.1947 : recuperato e ripristinato a Ravenna
- . 197. : disarmato a Venezia
- . 1971 : affondato all'ormeggio nel bacino della Giudecca. Ricuperato e venduto a privati e rimorchiato a S. Giorgio di Nogaro per demolizione

↓
Danilo



Il *Chioggia* alla Giudecca dopo il recupero
Foto archivio autore



Sollevamento e sbarco della caldaia
archivio autore

Bibliografia e Sitografia

- Kriegstagebücher (KTB) des Seekommandanten West-Adria - archivio autore
 KTB Hafenschutzflottille Venedig - archivio autore
 KTB 22. Marinebordflakabteilung - archivio autore
 Lexikon der Wehrmacht
 Kronik des Seekrieges 1939-1945 Jürgen Rohwehr & Gerhard Hümmelchen
 Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939-1945, Erich Gröner-Dieter Jung - Bernard & Graef-Verlag, Bonn 2001
- Luftwaffe zur See
 Adriatic Naval War 1939-1945 Zwonimir Freivogel- Achille Rastelli, editore Despot Infinitus, Zagreb 2015
 Navi Mercantili Perdute, 3^a edizione, USMM, Roma 1997
 Navi Militari Perdute, 5^a edizione, USMM, Roma 1975
 Tutte Le Navi militari d'Italia, Franco Bargoni, USMM, Roma 2012
 Libro Registro R.I.Na. 1931
 Libro Registro R.I.Na. 1940
 Libro Registro R.I.Na. 1969
 Rivista mensile "SUB" n° 309, giugno 2011
 Relazione maggiore Lendaro-capo Ufficio Recupero Regia Marina, Venezia 28.2.1945, archivio autore
 Relazione Capitaneria di Porto Venezia, maggio 1953: relitti non ancora recuperati nella giurisdizione di Venezia
 archivio autore
- Repertorio della Marina Mercantile di Ilo Barbensi e Giorgio Spazzapan - archivio autore
 Le armi delle navi Italiane nella seconda guerra mondiale, Erminio Bagnasco, Albertelli, 1978
 Video: <https://www.facebook.com/watch/?v=1513267008915599>
 Crediti foto *Taurus* e *Chioggia*: archivio autore - fondo Panfido-Trevisan

Danilo Pellegrini, Venezia, Febbraio 2023

Postfactum, Venezia, 14 giugno 2023

Ho scritto questo saggio, già pubblicato nel sito amatoriale <http://www.italianshiplover.it/>, in totale buona fede in quanto, dal reportage apparso sulla citata rivista SUB, a firma di Pietro Faggioli, avevo appreso come lo scopritore del relitto fosse in realtà Faustolo Rambelli. Conosco da svariati decenni queste persone, entrambe note per le loro rispettive competenze nel modo della subacquea. Rambelli, l'attuale Presidente del Centro Iperbarico di Ravenna, è stato fondatore e Presidente dal 1994 al 2020 di [HDS-Italia](#), ed emerito titolare della [RANA S.p.a. di Ravenna](#), una società di lavori marittimi e subacquei offshore, nota a livello internazionale per gli importanti lavori svolti e che continua a svolgere in alto fondale. Ho avuto con lui in passato rapporti di carattere professionale, ed è da me ritenuto e stimato come persona alla quale accordare la massima fiducia e attendibilità. Faggioli era un collaboratore freelance della suddetta rivista e ne svolgeva il ruolo di revisore storico. Autore di buoni servizi ma talvolta si lasciava prendere la mano, dando gioco ad ipotesi non sempre fondate. Cito solamente un caso, quello dell'U-Boot posamine tedesco U-73, autoaffondato dal proprio equipaggio fuori Pola, alla fine del primo conflitto, da lui asserito, confermando la

bufala di un giornale croato, essere il nostro *Medusa*: un battello della classe "600", perduto nel 1942. Il suo team aveva confermato l'identificazione dalle macchine del sommergibile: "...l'una un 4 cilindri Fiat, l'altra un 4 cilindri marcato con la sigla CRDA"... In realtà si trattava di due macchine, necessariamente gemelle, Körting a 6 cilindri di fabbricazione germanica le cui 6 testate erano perfettamente visibili in tutti i dettagli, anche in una serie di splendide foto, già all'epoca disponibili, riprese da un operatore austriaco. Ne dava pubblicità a media e web, pubblicando inoltre un articolo sulla rivista SUB di maggio 2004, suscitando lo scalpore di chi ignorava la storia del nostro sfortunato battello. Pure la politica ci mise del suo: cavalcando l'onda emotiva dell'opinione pubblica, venne presentata una interrogazione parlamentare che auspicava il recupero delle salme ... peraltro tumulate già ufficialmente con gli onori militari presso il cimitero di Monte Ghio, a Pola nell'estate 1943.

Tale identificazione venne da me contestata in un saggio intitolato "Il sommergibile *Medusa* e il relitto di Pola", destinato al Bollettino dell'Ufficio Storico della Marina Militare (USMM). Il testo, approvato dal revisore editoriale, non venne pubblicato dalla redazione adducendo improbabili giustificazioni che mi astengo di riportare. Il testo era stato elaborato, dopo aver eseguito svariati sopralluoghi in mare a Pola, a complemento ed integrazione di un primo saggio sul *Medusa* scritto congiuntamente all'amico Pierpaolo Zagnoni, assieme quale già collaboravo da anni con tale Ufficio. Questo lavoro ci era stato richiesto espressamente dal Comandante dell'Ufficio Storico, Ammiraglio di Sq. Renato Sicurezza e pubblicato sul Bollettino di dicembre 1994, con gli elogi dello Stato Maggiore dell'USMM.

Chiusa questa parentesi e riprendendo in esame lo scritto di Pietro Faggioli, cito testualmente le deduzioni da lui addotte, a conclusione del suo articolo, come comprova per l'identificazione del rimorchiatore *Taurus*:

...*Molte cose ci hanno fatto dedurre di aver trovato il Taurus, fra le quali:*

- *la somiglianza dello scafo ai disegni tipici dei rimorchiatori costruiti all'inizio del secolo scorso;*
- *la chiodatura dello scafo tipica delle costruzioni dell'epoca;*
- *la presenza di munizioni tedesche per mitragliatrice antiaerea da 20 mm, prodotte fra il 1943 e il 1944.*

Ebbene, dopo molti anni che non ci sentivamo, la settimana scorsa, dopo essersi imbattuto nel web e letto il mio articolo di cui sopra, pubblicato in febbraio, Faustolo Rambelli mi ha contattato, affermando di essersi, già allora, fermamente dissociato da quanto sostenuto da Faggioli, inviandomi a conferma un file contenente prove incontrovertibili che contraddicevano la presunta identificazione del relitto.

Faustolo aveva effettuato personalmente i rilievi in immersione, dai quali risultava che lo scafo sommerso è lungo una quindicina di metri [il *Taurus* ne misurava 30 fuori tutto] ed è dotato di una consistente pala del timone sporgente dallo specchio di poppa. L'asse del timone era manovrato meccanicamente a catena tramite una ruota a impronte, frenelli e rinvii a puleggia sistemati in coperta, fino alla plancia. La poppa appare palesemente di forma non ellittica come quella del *Taurus*, ma piuttosto squadrata, occupata quasi totalmente da una stiva di circa m 4.50 x 4.50 (fig.1)

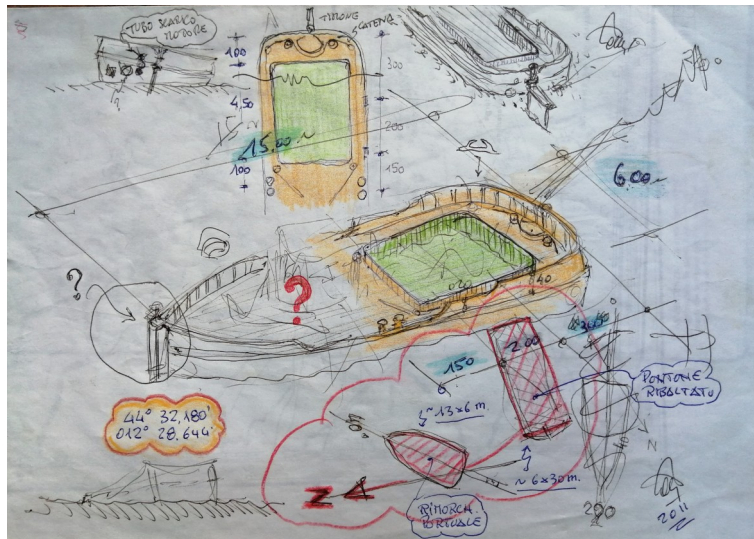


Fig. 1 - Schizzo effettuato da, e per g.c., Faustolo Rambelli

Nel corso dell'immersione furono trovati sparsi tra i cumuli di detriti, presenti all'interno della stiva, alcuni oblò in bronzo, frammenti di elementi meccanici, munizionamento di produzione italiana (SMI 20x138 B) (figg. 2 e 3) sparso o contenuto in cassette metalliche ed inoltre, stoviglieria placcata in argento non di qualità dozzinale, ma di discreta fattura.



Fig. 2

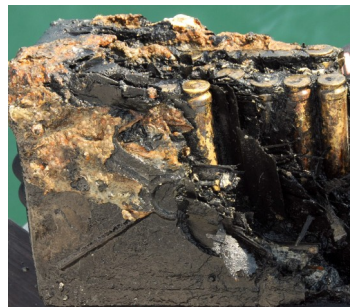


Fig. 3



Figg. 4 e 5

Credito foto team Rambelli

La forma e le dimensioni del relitto fanno escludere tassativamente che possa trattarsi del *Taurus*. Mi meraviglio come Faggioli, pur a volte affrettato nei suoi giudizi, possa essere incorso in un errore così grossolano di valutazione, pur essendo a conoscenza dei rilievi effettuati da Faustolo.

L'interesse di accertare quale fosse la vera identità di questa piccola unità, mi ha spinto a riprendere in mano i diari giornalieri (KTB) della Marina tedesca, a partire dalla data dell'armistizio. Dal foglio 0323 del settore West Adria - T1022 R2592, riprodotto qui a seguire (fig. 6), si evince che:

12.9.1944 - Corsini - Secondo l'annuncio del Comandante al Porto di Porto Corsini il TP "Edith" si è incendiato e affondato nel punto 44°32' N e 12°28' E. L'equipaggio del motoveliero "Brio", prima dell'incendio, avvertì sorde detonazioni che non erano state avvertite dal capo convoglio Kdt. I.V. 07, che si trovava a una distanza di 80 - 100 metri.

Fig. 6

KTB 0323 WEST ADRIA T1022 R2592		
- 19 -		
Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
12.9.1944	<u>Goro</u>	Leichter Marine SP 735 durch Bordwaffenbeschuss versenkt.
	<u>Corsini</u>	Nach Meldung Haka Corsini ist TP "Edith" auf 4432 Nord und 1228 Ost ausgebrannt und gesunken. Besatzung von Kümo "Brio" will vor dem Brand dumpfe Detonation gehört haben, die von dem leitführer, Kdt. I.V. 07, der in 80 - 100 m Entfernung stand, nicht wahrgenommen wurde.

La posizione GPS del relitto, situato in 44°32,180' N 12°28,644' E., è vicinissima a quella rilevata dalle unità germaniche. Vista la sua precisione, non rappresenta un semplice punto stimato ma sicuramente una posizione tracciata con rilevamenti e riportata con precisione sulla carta nautica. E' uno dei pochissimi punti trovati nei diari espressi mediante coordinate geografiche. Nel rapporto dell'affondamento non si trova cenno circa la presenza di un pontone rimorchiato. L'*Edith*, d'altronde, era classificato dal R.I.Na. (fig.7) come rimorchiatore costiero (Nav.C.) ed è logicamente ammissibile che al momento contingente fosse impegnato in tale attività.

Fig. 7

6	Edith	100A. 1. 1.	V.P.C.	Nap. 3/29	Philip & Son Ld. - Dartmouth	Philip & Son Ld. - Dartmouth
		Pn. Mg. 15	2. V.S.s.1.	Nap. 10/38	Dartmouth 1918	Dartmouth 1918
	Ps. - f. el. - f. al. - Re.	Nav. C.	V.S.m.	Nap. 10/38		
	18,30 X 4,35 X 2,15	ts Serv. rimorch.	V.O.s.	Nap. 5/40	18,17 X 4,05 X 2,15	C.N. 14,10
	38,21 —	— 7,67	V.O.m.	Nap. 5/40		1 M. vap. - Comp. - 2 cil.
2660	Napoli	2107 Gl.	V.O.c.	Nap. 5/40	Lg. q. p. p. - l. fg. mg.	d. 228 X 457 - cs. 305
	Società Britannico-Italiana	4:0 dal 3/38	Ver.	Nap. 10/39	fin. 1/29	Philip & Son Ld. - Dartmouth
	"Guérét", - Napoli		Va.C.	Nap. 10/38		Dartmouth 1918
			V.O.c. s. m.	Nap. 10/39		f. Cm. - d. 2,45 - l. 2,40 - f. Fr.
			P.V. c.	Nap. 10/38		- G. 1,54 - R. 45 - Kg. 9,5
			P.V. f.	Nap. 10/38		
			Convalida:	10/41		

Questo scafo, costruito nel 1918 da Philip & Son Ld. di Dartmouth, n° progressivo 2660 del Lloyd's Register, aveva una lunghezza f.t. di m 18,30. Iscritto dal 1929 nei registri del compartimento marittimo di Napoli, era in proprietà della Società Britannico-Italiana "Guérét" ed era dotato di una macchina alternativa compound a due cilindri, della modesta potenza di 113 C.I. (Cavalli Indicati).

Con Decreto Ministeriale del 16/08/1940 la società venne sciolta ed i beni societari sottoposti a sequestro. gazzettaufficiale.it

Data: 16/08/1940

TITOLO: SOTTOPOSIZIONE A SEQUESTRO DELLA SOCIETA' ANONIMA BRITANNICO

ITALIANA GUERET, CON SEDE A GENOVA, E NOMINA DEL SEQUESTRETTARIO

Elenco: 44275

Tipo Atto: DECRETO MINISTERIALE

Ritenevo che la relazione del Comandante Gambini fosse esaustiva circa l'evento dell'affondamento del *Taurus*. Esaminando i rapporti germanici successivi ho appreso che da Marina Venezia venne inviata una squadra di specialisti nei recuperi, al comando di un Tenente di Vascello. Era previsto l'impiego entro due settimane di un pontone gru, al tempo in riparazione, per il salpamento delle mine. Ancor prima di essere nuovamente operativo, lo stesso venne ulteriormente gravemente danneggiato, il 10 aprile, da un bombardamento dell'aviazione alleata e l'intervento, di conseguenza, venne annullato. Il Comandante di Porto Corsini rinnovò comunque la richiesta di demolizione delle sovrastrutture del relitto per eliminare l'invisibile ostacolo, pericoloso per la navigazione. Non sono al corrente se tale operazione venne o meno effettuata e nemmeno se venne portato a termine il recupero delle 30 mine rizzate sul pontone. Altri documenti, già allora coperti da segreto militare (classificazione "*Gekados*"), che in questa sede non è opportuno divulgare, permettono tramite distanze e rilevamenti, di identificare con discreta approssimazione l'area incriminata, che mi auguro sia prossimamente oggetto di ricerche da parte di qualificati operatori ravennati.

Per concludere riporto alcune informazioni sul cantiere Philip & Son, Dartmouth, U.K., altrimenti noto per la produzione di navi faro, argomento sul quale mi ero recentemente interessato per la stesura di un saggio riguardante questo tipo di imbarcazioni.

...Philip & Son rilevò Noss Works da Simpson, Strickland nel 1918 e nel giro di due anni aprirono un'officina meccanica a Noss. In questi anni la Philip & Son si specializza nella costruzione di rimorchiatori, prima in legno e poi in acciaio. Nel 1923, Swan, Htd.unter e Wigham Richardson,

Ltd. avevano una quota di controllo in Philip and Son, Ltd. A metà degli anni '20, il cantiere navale iniziò la costruzione di petroliere costiere, traghetti e barche da escursione, mentre nel decennio successivo, oltre a navi, barche e chiatte, l'azienda produceva kit per l'assemblaggio all'estero di piccole imbarcazioni. Nel 1934, dopo la morte di GN Philip, Sautter divenne l'amministratore delegato dell'azienda... Il cantiere durante i suoi 141 anni di esistenza (dal 1858 al 1999) ha costruito innumerevoli navi militari e una decina tra battelli e navi faro per le acque britanniche.
https://en.wikipedia.org/wiki/Philip_and_Son

Non sarà facile reperire una fotografia dell'*Edith* ma, dalla documentazione rintracciata, non è da escludere che possa trattarsi di questo rimorchiatore. Troverebbero così giustificazione anche i frammenti di macchinario e raccorderie in fusione di bronzo, con stampigliature che caratterizzano manifatture di produzione non italiana. Non collima, però la misura rilevata della larghezza dello scafo.

Una delle poche immagini ritrovate di rimorchiatori di quell'epoca, costruiti dal cantiere Philip & Son di Dartmouth, riguarda il *Frank Dixon* (figg. 8 e 9), un rimorchiatore tradizionale di m 26,57 x 6,30, a poppa arrotondata, varato nel 1920, allora considerato oceanico. Dopo alcuni anni di servizio nel Regno Unito verrà acquisito da una società canadese e si trasferirà autonomamente, in navigazione oceanica, fino ai Grandi Laghi, dove sarà operativo fino al 1972.

Fig. 8



Fig. 9

60072 Frank Dixon 146300	SteelSc	133	A1	Cpl	12.20	1920 Philip & Son, Ltd. Dartmouth	Ocean Salvage & Towing Co. Ltd. (W. Wilson Portlet, Mar.)	88°5'21"110°5'	London	C.2Cy.15'432"-24"	(s)	10 x 9
	134 for towing purposes	44	12.20	LMC230		Lloyd's 1890 Detroit Dry Dock Co	Ashley & Dustin Steamship Line	195°5'30'110°2'	Detroit, Mich.	B.1Cy.48"-108"	180NIF	
60073 Frank E. Kirby 120796	SteelPad	533										

Dall'aspetto della sua poppa reputo lo scafo del nostro relitto ravennate più consono alla navigazione interna che a quella marittima, forse destinato in un secondo tempo, in Italia, al servizio di rimorchio costiero.

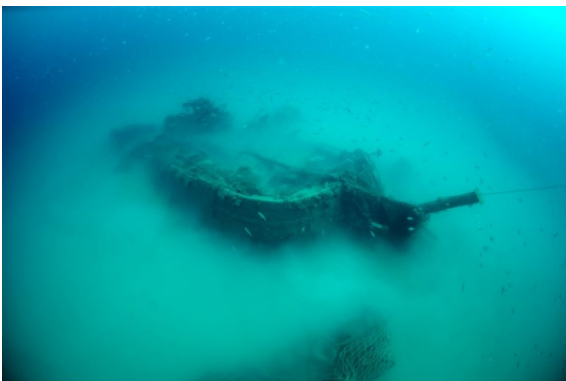


Fig. 10 Vista totale del relitto da poppa con l'albero unito da reti allo scafo. Foto team Rambelli



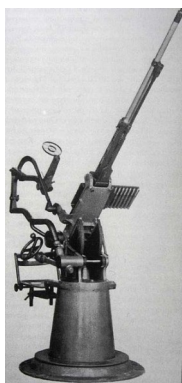
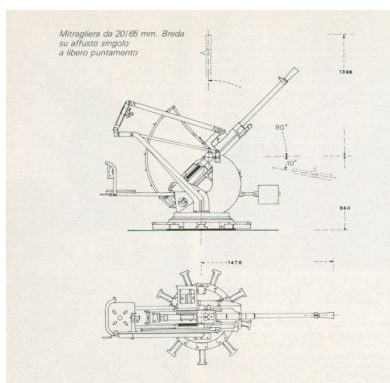
Fig. 11 Impavesata di prora screenshot da video citato

Fig. 12



Credito immagine: screenshot video citato

Con riferimento alla figura 12, lo spezzone di tubo flangiato all'estremità superiore, visibile sulla dritta della pala del timone, è un troncone di alberatura, probabilmente trascinato fuori bordo dalle reti a strascico, mentre il basamento evidenziato evidenziato -con freccia rossa- potrebbe essere l'affusto di una mitragliera a.a.: la Breda 20/65 o in alternativa un'arma di minor rinculo, meno impattante per una coperta in legno, la Scotti - Isotta Fraschini 20/70, rappresentata nella foto sottostante, al centro, entrambe camerate per il calibro 20 x 138 B. (figg 12, 14 e 15)



Figg. 13, 14 e 15

Inaspettatamente nel già citato filmato è stato ripristinato l'audio, udibile cliccando il link ipertestuale [video FB di Franco Zedda](#) dal quale, con ulteriore sorpresa, apprendo che l'autore del testo del commento afferma non esser nota la sorte del rimorchiatore *Chioggia*, di cui ho prodotto dovizia di documentazione, essendo stato recuperato a Venezia dall'impresa di lavori marittimi della quale ero contitolare e demolito San Giorgio di Nogaro nel 1971 [cfr paragrafi conclusivi della prima parte di questo saggio].

Per concludere, auspico che queste mie osservazioni costituiscano un incipit per effettuare ulteriori indagini impiegando operatori subacquei tecnicamente preparati e che tali accertamenti possano apportare altri elementi utili a confermare l'identificazione di questo enigmatico relitto.

E' importante, però, accertare presso l'Autorità Marittima se, nel corso delle bonifiche delle acque portuali e litoranee portate a termine nel dopo guerra da forze congiunte nazionali ed alleate, quelle 30 mine siano state individuate e fatte brillare sul posto; in caso contrario ravvederei essenziale non tanto il ritrovamento del rimorchiatore *Taurus*, quanto quella della chiatta trainata per provvedere alla segnalazione dell'area pericolosa e l'interdizione alla pesca e all'ancoraggio (come è stato

disposto a suo tempo a Venezia per la presenza di esplosivi attorno al relitto del ct. Quintino Sella) e successivamente la bonifica definitiva degli ordigni.

E' molto probabile, ma non scontato, che i due mezzi siano ancora vincolati, visti i bassi fondali sicuramente inferiori alla lunghezza del cavo di rimorchio e che gli stessi siano parzialmente sprofondati nel fondo limoso, caratteristico della zona. Porto ad esempio il relitto della nostra torpediniera *T 6*, ex jugoslava di preda bellica, situato in direzione N.NE da Cesenatico alla profondità di 11/12 metri. L'unità era stata affondata dal suo equipaggio, subito dopo l'armistizio, per evitare che cadesse in mano germanica.

Nel periodo successivo alla bonifica del materiale esplosivo effettuata dal nucleo SDAI negli anni '70, il relitto è lentamente sprofondato nella melma del fondale. Mi è stato recentemente riferito che la registrazione restituita dall'ecoscandaglio è appena percepibile.

Nell'area presunta dell'affondamento del *Taurus*, per 7-8 miglia a nord-est di Porto Corsini sono presenti diverse afferrature rilevate dalla marineria da pesca locale, non tutte verificate in immersione e delle quali, come primo intervento, sarebbe utile eseguire un accurato controllo.

Danilo Pellegrini