

DUE NAVI CISTERNA ED UNA COMUNE SORTE "PETRAKIS NOMIKOS" E "NAUTILUS"

Nel corso delle ricerche effettuate ad approfondimento di un mio articolo [in fase di completamento e di imminente pubblicazione in questo sito], concernente uno specifico evento occorso in Egeo alla fine di dicembre 194, ho trovato più volte citato nei KTB (diari giornalieri della Marina tedesca) il piroscalo *Petrakis Nomikos* (Scheda nell'allegato 13).

Nello specifico si tratta dell'ex pirocisterna norvegese *Belridge* (1916), ex norvegese *Apache* (1935), greca *Petrakis Nomikos* (1936), poi successivamente, tedesca *Wilhelmsburg* (1943).

Danneggiata al Pireo da attacchi aerei della Luftwaffe il 17 e il 23.04.1941, verrà rimorchiata, con il locale macchinario squarciato e allagato, portandola ad incagliare nel bassofondo di un'insenatura dell'isola di Salamina, nel golfo di Atene

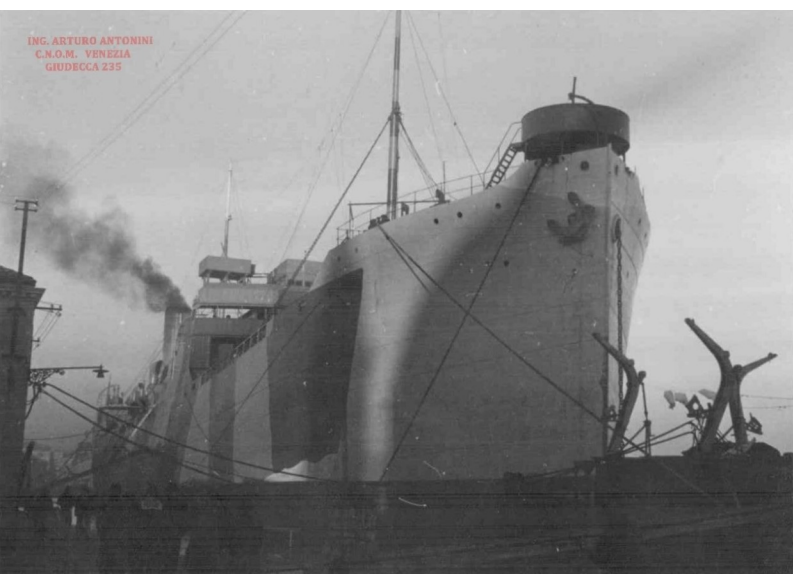
In conseguenza dell'occupazione tedesca della Grecia sarà dichiarata preda di guerra e riportata nuovamente in galleggiamento. A riparazioni ultimate verrà rimessa in servizio e trasformata in nave ausiliaria dalla Kriegsmarine ed aggregata alla sezione antiaerea navale dell'Egeo (Bordflakkompanie Ägäis). Nel 1943, rinominata *Wilhelmsburg*, passerà in gestione alla Reederei Hans Tank GmbH (Atlantic Reederei F.u.W. Joch)- Hamburg (in analogia alla radicata consuetudine della Regia Marina, di affidare la gestione delle proprie navi cisterna alla S.A. Cooperativa Garibaldi). Affonderà lungo la rotta dai Dardanelli al Pireo, colpita da due siluri lanciati dal smg. britannico HMS *Rorqual*, il 07.07.1943.

Nella documentazione a suo tempo reperita dall'amico Dimitris Galon presso gli archivi della SKL (Seekriegsleitung), non si precisava dove fossero state effettuate le riparazioni a scafo e macchina, l'installazione delle Flak (le armi antiaeree) e delle relative piazzole, conseguenti alla militarizzazione dell'unità. Nel sito <http://www.historisc...alue=427&lang=1> (thread purtroppo ora non più fruibile), si poneva l'interrogativo di dove fossero state realizzate tali opere. Posso affermare con certezza che la trasformazione del *Petrakis Nomikos* venne portata a termine presso il cantiere veneziano CNOMV, alla Giudecca, durante la primavera- estate 1941. Lo ho ritrovato, infatti ai lavori, tra le foto dell'archivio "ereditato" da mio nonno, allora direttore tecnico di quel cantiere, uno degli stabilimenti appartenenti al raggruppamento dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico.

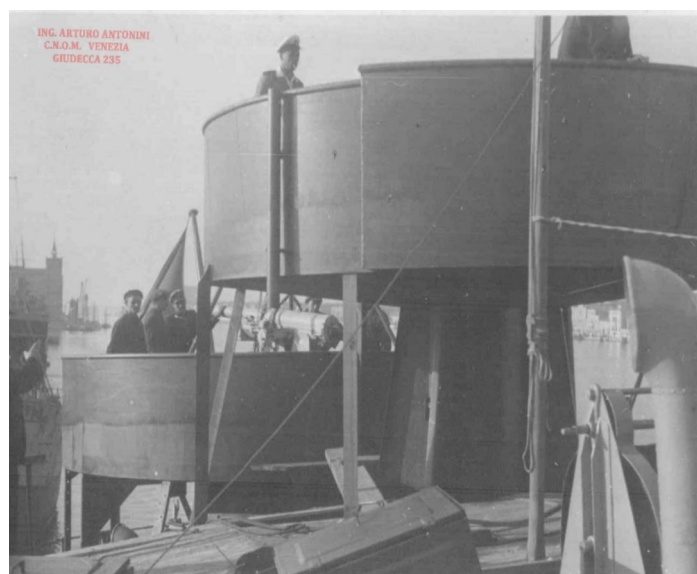
La dicitura, apposta sul retro di una di queste immagini (Allegato 4), non lascia dubbi, recitando:

P. Nomikos - Flak di prora (Flak vorne) e pitturazione mimetica (Tarn Anstrich).

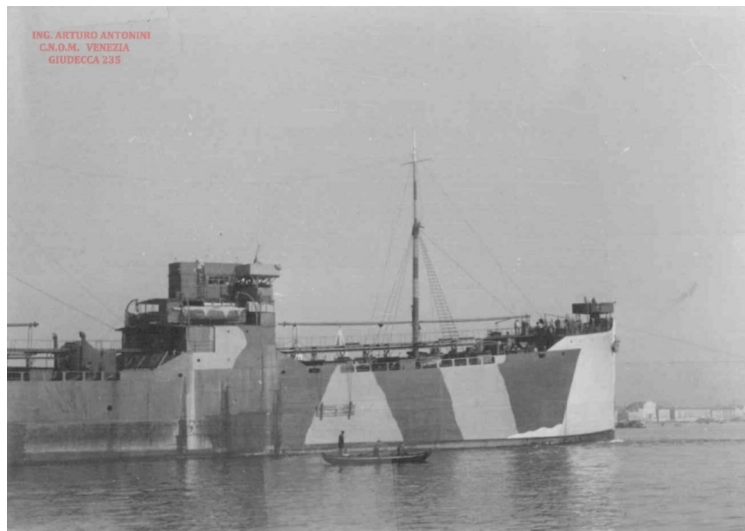
I lavori di ripristino, revisione alla motrice alternativa, alle caldaie e di installazione delle armi, saranno ultimate in breve tempo: da altri rapporti, infatti, risulta che la cisterna, in convoglio con altre tre unità, scortate dal *Ct. Quintino Sella* [cliccare il sottolineato per accedere al mio articolo], verrà attaccata senza successo in Egeo dal smg britannico HMS *Thunderbolt*, il 15.10.1941.



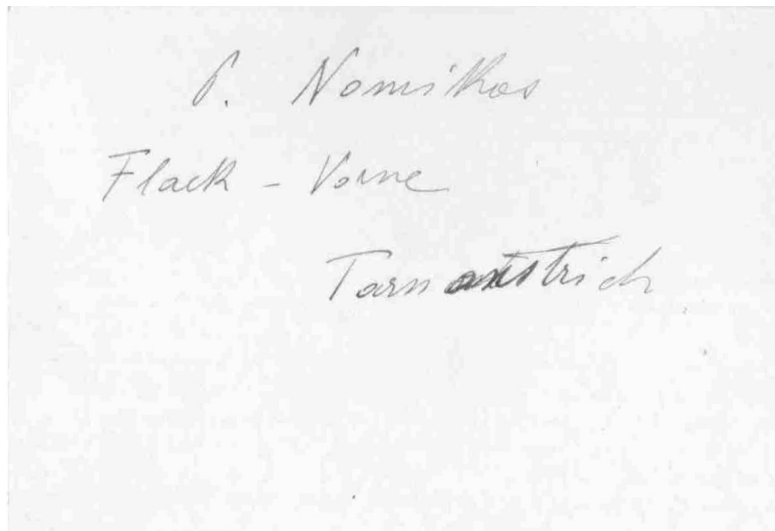
Allegato 1



Allegato 2



Allegato 3

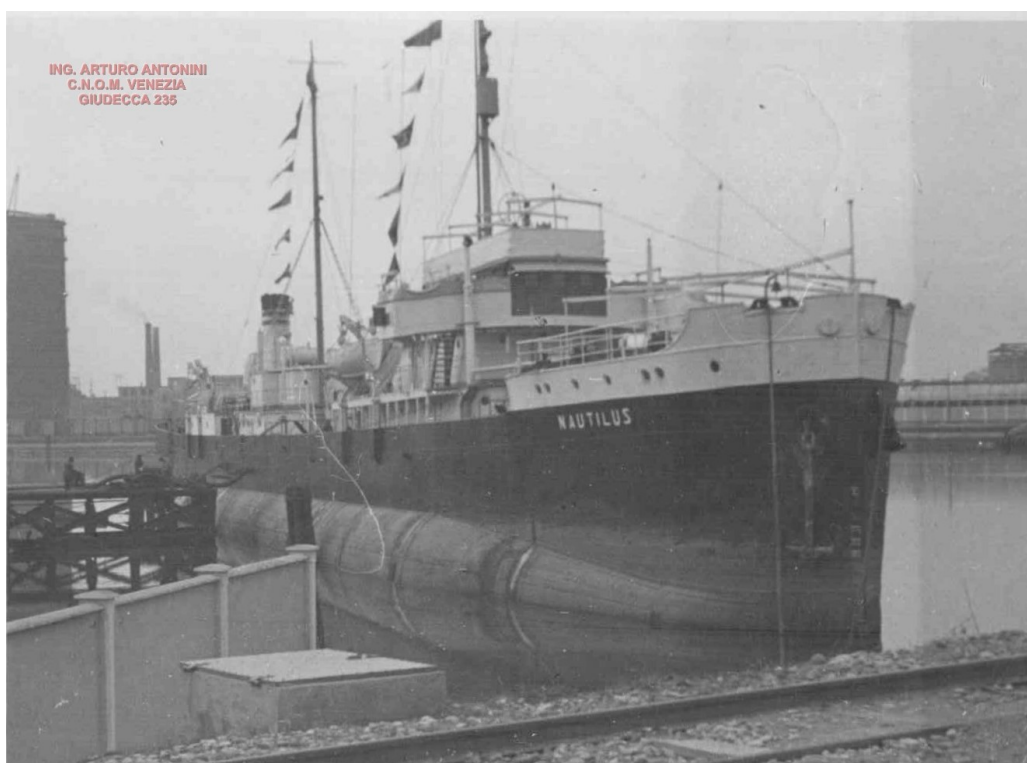


Allegato 4

In quel periodo, nel medesimo cantiere veneziano, vennero effettuati i lavori di riparazione, ad un'altra motocisterna della quale ho altrettanto trovato testimonianza: la *Nautilus* (Allegati 5 e 13), un'unità del tutto singolare essendo insolitamente dotata di contro carene esterne.

Silurata dal smg. britannico *Utmot*, affonderà in Sardegna il 13 ottobre 1942; il suo relitto, giacente in un fondale di circa 85 metri, è stato rinvenuto una decina di anni addietro dai sub dell' Orso diving di Poltu Quatu.

A seguito di quanto avevo pubblicato in merito, nel luglio 2015 sul forum [Betasom](#), mi venne inviata una serie di immagini tra le quali riproduco il significativo particolare di un'insolita chiesuola, divelta dalla sua sede dalla violenza dell'esplosione degli ordigni; foto di una nitidezza e luce eccezionale, considerando la profondità del battente ove venne realizzato lo scatto (Allegati 6 - 7). L'autore, l'amico Mario Arena, chiedeva delucidazioni in merito all'oggetto da lui fotografato; ripresa ora per mano la questione, sono in grado di identificarlo con precisione.



Allegato 5



Allegato 6 Credito foto: Mario Arena



Allegato 7 Credito foto: Mario Arena

Si tratta, infatti, della chiesuola appartenente ad un raro esemplare di bussola giroscopica Anschütz, derivata dal primo modello 1907/1908 (Allegati 8-9-10) ¹, precedente a quello realizzato dall'americana Sperry.

La priorità del brevetto fu oggetto di una vertenza, vinta dalla società tedesca, nella quale Hermann Anschütz si avvale della consulenza di Albert Einstein, con il quale entrò in amicizia ed intrattenne rapporti di lavoro (Testo citato e leggibile cliccando il sottolineato in nota 1, pag. 51).

La motocisterna era stata costruita dai cantieri Krupp, l'ex Germaniawerft di Kiel, nel 1921, con il nome di *Oberschlesien*. Nel dicembre 1940 venne requisita (o più probabilmente noleggiata) dalla Marina germanica, che nel luglio 1942 la rinominò *Languste*. (Il sito tedesco <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/verluste/italien-1942-verluste.htm> la classifica infatti come nave italiana).

Non è specificato se l'applicazione delle appendici esterne all'opera viva dell'unità venne realizzata già in fase di costruzione oppure successivamente per migliorarne la stabilità. Stando però di fatto che, allo scopo, furono impiegate le controcarenze prelevate dagli scafi resistenti dei sommergibili

¹ [Deutsches Schifffahrt Archiv - Jobst Broelman "Hermann Anschütz- Kaempfe Das Polar Projekt](#)

U-183 e U-184 - gli incompiuti U-Kreutzer projekt 46A - (mentre per la propulsione vennero utilizzati i motori diesel MAN degli U-129 e U-130, da altra fonte, del solo U-130, "grosse MS projekt 42", cfr il mio articolo "[Il sommergibile Medusa e il relitto "di Pola"](#)), [cliccare il titolo sottolineato per accedere] la risposta è palese:

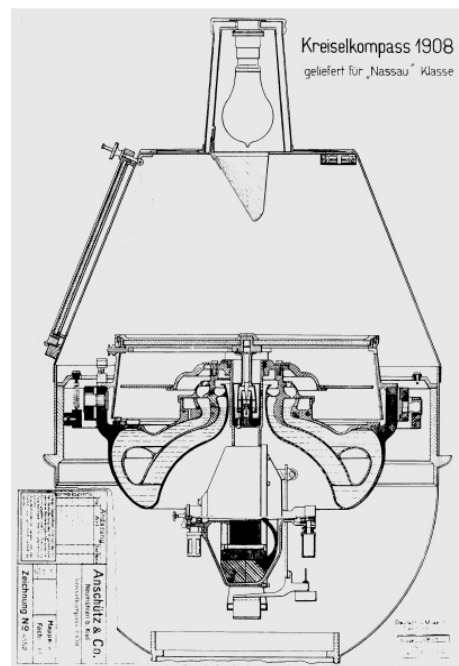
Gli scafi incompiuti dei sommergibili imperiali nel 1921, anno dell'entrata in esercizio del *Oberschlesien*, erano già stati demoliti, ad eccezione dei motori, assai più preziosi del comune rottame di ferro. Lo attesta la foto dell'allegato 11, ripresa nella primavera del 1919, presso il cantiere Germaniawerft, il medesimo costruttore del *Oberschlesien/Nautilus*.

Le controcarenze, prelevate dai battelli non ultimati, furono pertanto applicate in fase di costruzione, essendo la stessa iniziata durante il periodo bellico, ed ultimata solamente dopo la fine del conflitto.



La prima girobussola utilizzata per la navigazione del 1908

Foto: Anschütz gmbh



Allegato 8 (9 -10) credito Deutsches Schifffahrt Archiv

Allegato 9

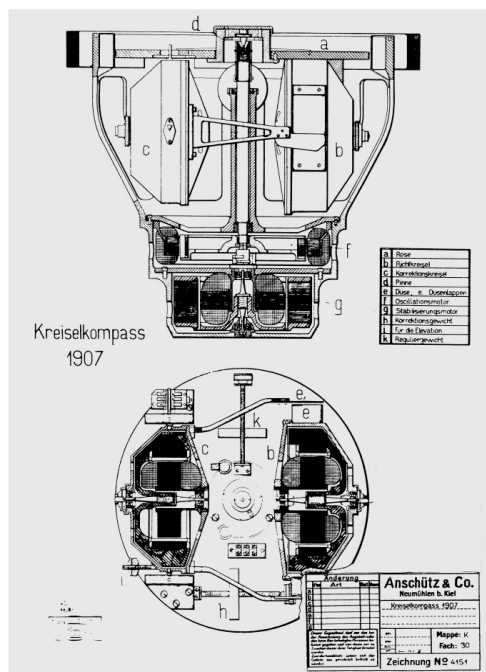
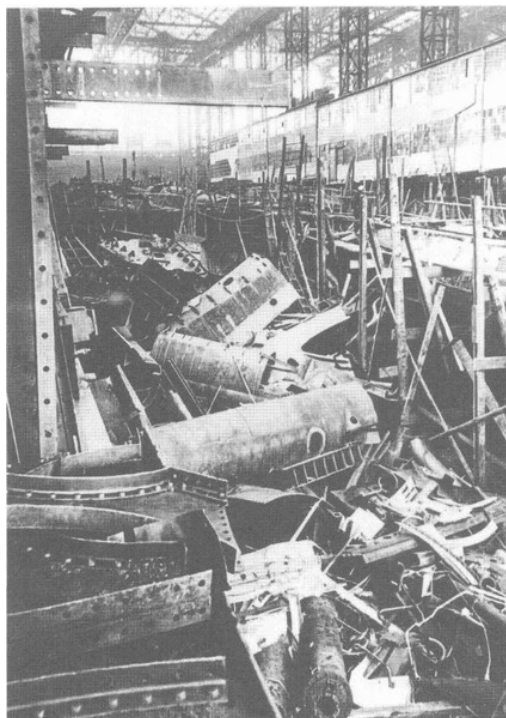


Abb. 2 Bauvariante eines Anschütz-Kompasses mit zwei durch Druckluftwirkung gekoppelten Kreisel, 1907. (Archiv Deutsches Museum)



Allegato 10

Allegato 11 Germaniawerft, primavera 1921, credito Eberhard Rössler "Die Unterseeboote der Kaiserlichen Marine"

1938-39 LLOYD'S REGISTER. STEAMERS & MOTORSHIPS. PET															
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
No. in Book.	Steamer's Name, Material, Rig, &c.		Registered Tonnage.	Particulars of Classification.			Built.		Owners.	Registered Dimensions, Deck Erections, &c.		Port of Registry.	Engines.	Moulded depth.	
	Late Name if any.		Gross.	Character.	Port of Survey.	Date of last Survey.	When.	By Whom.		Length.	Breadth.	Depth.	Flag.	No. & Dia. of Cylinders—Stroke. Boiler Pressure. HP—Horse power by Society's formula. RHP—power by ship's Register. Particulars of Boilers & Furnaces. Engine Maker's Name.	Freeboard amidships. Corresponding draught.
Official No.	Special Surveys. No. of Decks, &c.		Under deck.	+	for Special Survey.	Date of last Survey.	Where.							ft. in.	
Code Letters.			Net.												
81429	Petr Starostin	(ex Adelfi F.S.)	869	+	Pir	k	1892	Short Bros.	U.S.S.R.	170'0"	36'0"	13'7"	Odessa	T.3Cy.18", 29'x47"-33"	16 # 0
36	Theofani, ex Andreas	ss Shl. No. 3-9-06	684		10,19	✕	12mo	Sunderland		Q63'B36'F24'	FK	180B	Russian	80011 130NHP	
	Moussouris, ex Stenies	ss Liv. No. 1-11	539							Cell DB126'355t FTT	86t APT 45t			15B, 3p/4tcf, 6550, us 2000	
	Ex Ratcliff	1DK (frn) d												J. Dickinson, Sunderland	
81430	Petracto	(ex Ministro Salaberry)	353				1916	Montaldo & Cia.	Cia Transportadora de Petroleos S.A.	164'0"	29'5"	10'0"	Bns. Aires	Oil Engines 2S.C.S.A.	
For	Esso Tracto,	see No. 87922	191					San Fernando					Argentine	6Cy.10"-12 1/4" 105NHP	
	Mchy. Aft	1DK												NE26	
	Carrying Petroleum in bulk													Fairbanks Morse & Co. Beloit, Wis.	
81431	Petrakis Nomikos	(ex Apache-36)	7020	+	100A1	Rot	1914	Sir J. Laing	Petros M. Nomikos, Ltd.	425'1"	57'0"	33'1"	Piraeus	T.3Cy.27', 45'x74"-54" (s)	835 # 0
806	Ex Belridge-35	ss Shl. No. 2-19-96	6374		2,30,10,12	BS Op	6mo	& Sons, Ltd.		Cell DBu E	P101'B28'F40'	FK	Greek	180B 592NHP	6 # 1
SVUD	Mchy. Aft	see No. 2-21-96	4420			BS 37		Sunderland		Cell DBu E	P101'B28'F40'	FK		15B, 12c, 195t	27 # 1/2
		2Dks (St) & Web frames				NS 33		AACP		B55'142L	T738'511t APT 73t			HS150	FD 6 # 2
		Longitudinal framing				Carrying Petroleum in bulk								HS150	
		ss Rot. 2nd No. 8-2-99				Fitted for oil fuel 6.14		F.P.	above 150° F.					G. Clark, Ltd. Sunderland	27 # 0 1/2

Allegato 12 Petrakis Nomikos, ex Apache, ex Belridge

Nau

LISTE A (Certificat de Classification)

250

1	2	3	4	5	6	7
Nombres d'ordre	Nom et ex-nom du navire Espèce - Type - Pavillon Dimensions de douane - Diamètre des chaînes d'ancre Tonnage brut - sous le pont - net Nombre des cales - Volume totale mc. - Port en lourd - Port net Port d'armement - Numéro officiel	Classification Cote Genre de navigation ou service Date et durée du Certificat	Visites Visite de première classification Visites spéciales Visites ordinaires Visites occasionnelles Visites des arbres porte-hélices Essais hydrauliques Cote confirmée ou modifiée et terme assigné	Coque Constructeurs Lieu et année de construction et indication de la surveillance Dimensions principales L x l x a Matériaux Nombre des ponts etc. Superstructures Dernière grande réparation	Appareil propulseur Constructeurs des machines principales Lieu et année de construction et indication de la surveillance Force nominale - Force indiquée ou effective N.º, type et dimensions principales Constructeurs des chaudières ou des réservoirs d'air comprimé Lieu et année de construction et indication de la surveillance N.º, type et dimensions principales Dernière grande réparation	Franc Bord (Centre ou disque) Tirant d'eau correspondant de la ligne de construction; du fond de quille min. D. ff. tonn.
	Armateurs Capitaine Renseignements divers Vitesse normale - Petites chaudières - Lumière électrique et télégraphie sans fils - Embarcations etc.	Autres Registres où le navire a été coté ou est coté				

5	Nautilus ex Oberschlesien Mu.-Cs. - 2 el. - 2 al. Itl. Cs. Comb. liquidi p.l. < 65° 87.59 x 12.35 x 7.45 48 2069.51 - 1843.24 - 1297.98 20 - 3496 3020 - Genova 1508 Nereide, Soc. An. - Genova	100A. 1. 1. Nav. L. 4:0 dal 4/36	V.P.C. (in. Nap. 6/28 cm. Gen. 3/29) 2.VS1 (in. Gen. 7/36 cm. C.V. 4/37) V.O.s. Gen. 7/39 V.O.m. Gen. 7/36 V.O.ca. Fin. 9/37 Vcr. Gen. 11/39 Va.C. Gen. 11/39 V.Occ.ca. Gen. 7/39 Pi. p. - 18 Gen. 7/39 Pi. ca. Gen. 11/35 Convalida: 4/40	Krupp Akt. Ges. - Kiel Kiel 1921 84.47 x 12.30 x 7.60 Ac. - 2 P. - 1 B. - 8 P.S. lat. - 9 P.S. m. - 2 Cst. ad. mc. 47 e 32 - 2 Cst. av. mc. 125 e 93 - chlp. Cr.mc. m. 9.10 Cr. av. m. 12.90 Cte.	Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G. - Augsburg Augsburg 1921 C.A. 1400 2 M. ci. - Diesel - S.E. - 4 T. - 6 cil. d. 450 - cs. 420 12 b. avv. - d. - L. - Kg. 65 6 b. iniez. ed aus. - d. - L. - Kg. 65	1500 6108 6135
1 BE Y	Ca. Kg. 12 - 1 E. - Rt. - Imb. 2 (42)					

Allegato 13 Nautilus, ex Oberschlesien

Altre notizie di interesse generale su questo ed altri relitti locali, sono riportate dal quotidiano "la Nuova Sardegna", edizione digitale in <https://www.lanuovasardegna.it/olbia/cronaca/2013/11/14/news/nei-fondali-della-gallura-la-caccia-ai-relitti-perduti-1.8115377>

Danilo Pellegrini

Venezia, giugno 2024