

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 1941, 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 macchina squarcato e allagato, portandola ad incagliare nel bassofondo di un'insenatura dell'isola di Salamina, nel golfo di Atene.

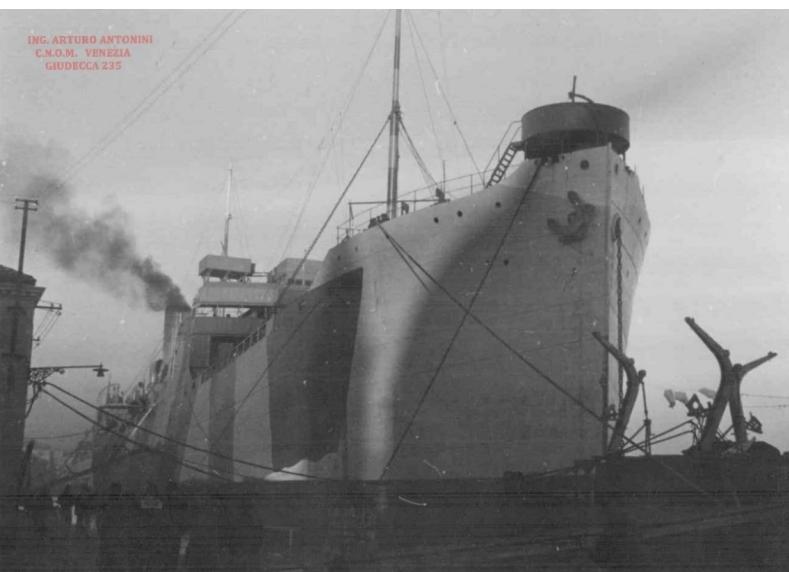
In conseguenza dell'occupazione tedesca della Grecia sarà dichiarata preda di guerra e riportata nuovamente in galleggiamento. A riparazioni ultimate verrà rimessa in servizio e trasformata in nave ausiliaria dalla Kriegsmarine ed aggregata alla sezione antiaerea navale dell'Egeo (Bordflakkompanie Ägäis). 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, consequenti 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).

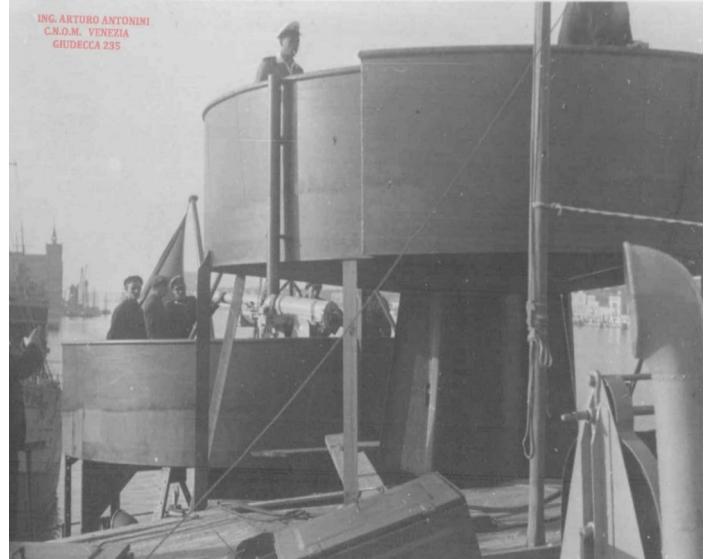
I lavori di ripristino, revisione alla motrice alternativa, alle caldaie e di installazione delle armi, saranno ultimate in breve tempo: da altri rapporti, infatti, risulta che la cisterna, in convoglio con altre tre unità, scortate dal Ct. Quintino Sella [cliccare il sottolineato per accedere al mio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

ING. ARTURO ANTONINI
C.N.O.M. VENEZIA
GIUDECCA 235

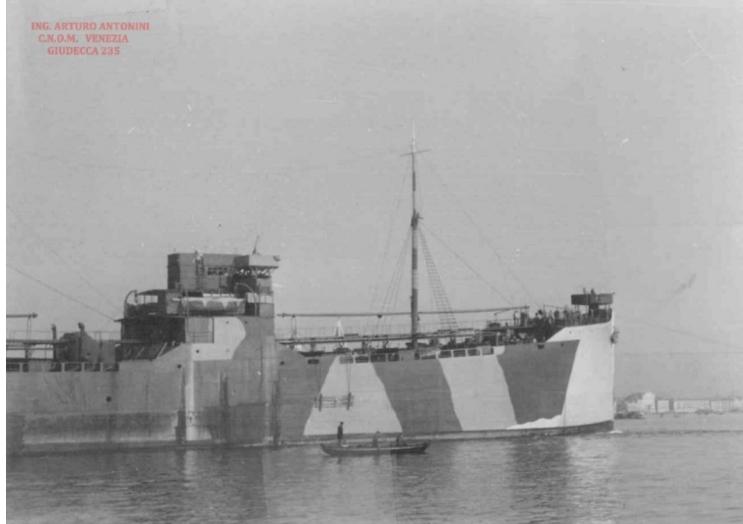


Allegato 1

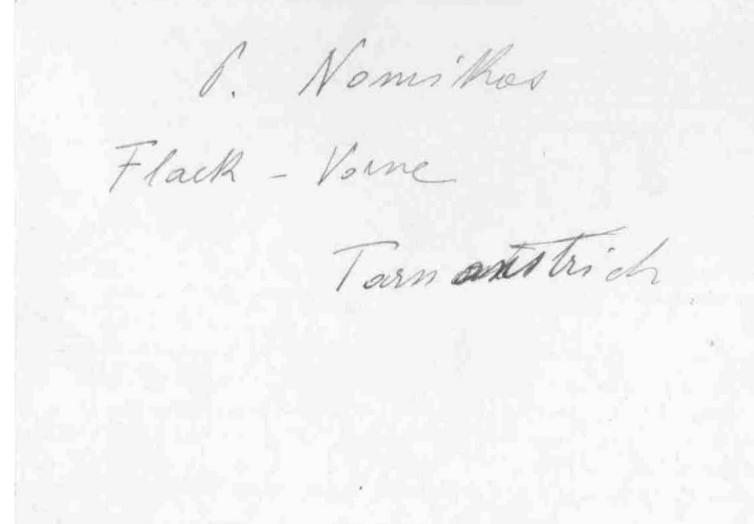
ING. ARTURO ANTONINI
C.N.O.M. VENEZIA
GIUDECCA 235



Allegato 2



Allegato 3

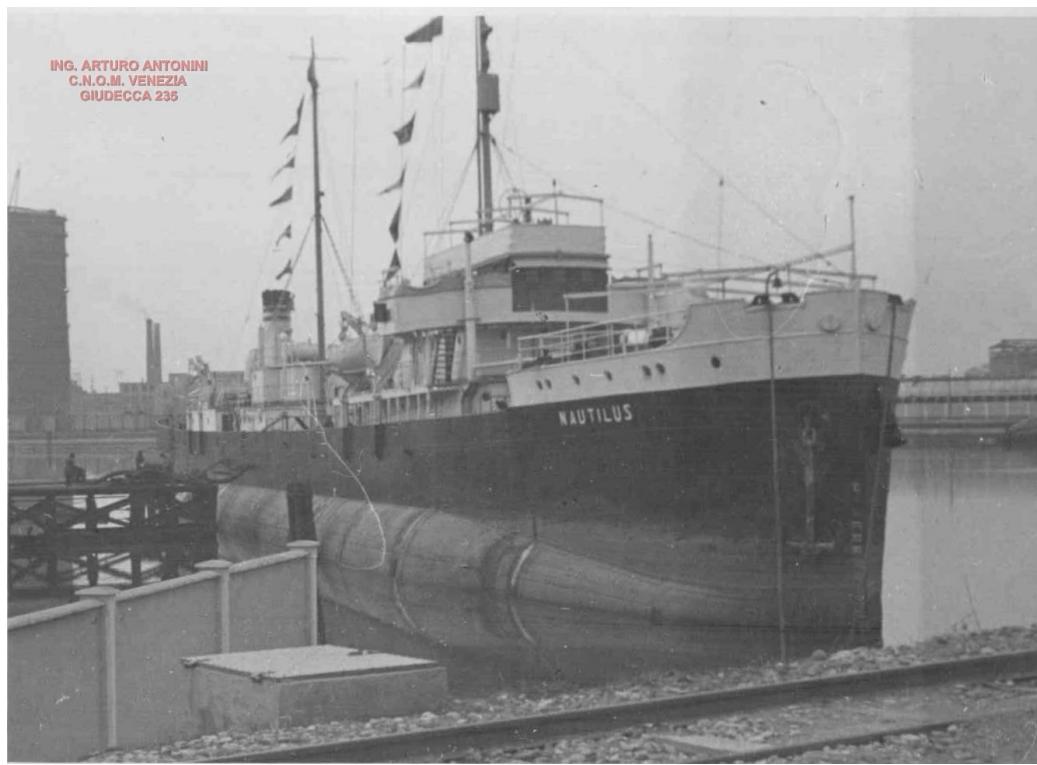


Allegato 4

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 *Utmost*, 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 avvalse 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 controcarene prelevate dagli scafi resistenti dei sommergibili

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 sommersibile Medusa e il relitto di Pola](#)"), [cliccare il titolo sottolineato per accedere] la risposta è palese:

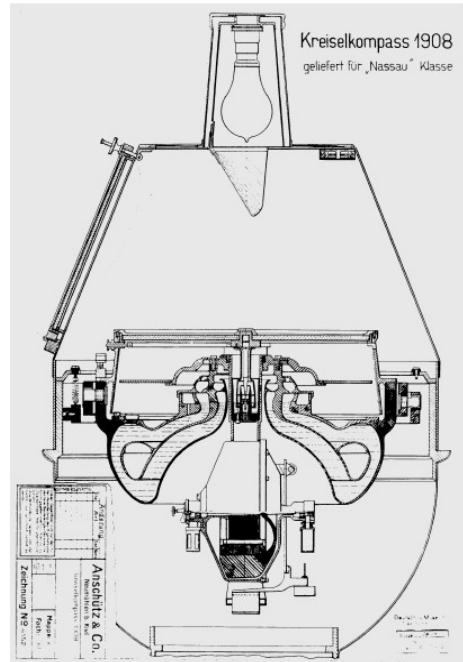
Gli scafi incompiuti dei sommersibili imperiali nel 1921, anno dell'entrata in esercizio del *Oberschlesien*, erano già stati demoliti, ad eccezione dei motori, assai più preziosi del comune rottame di ferro. Lo attesta la foto dell'allegato 11, ripresa nella primavera del 1919, presso il cantiere Germaniawerft,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

Le controcarene, 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 Schiffahrt Archiv

Allegato 9

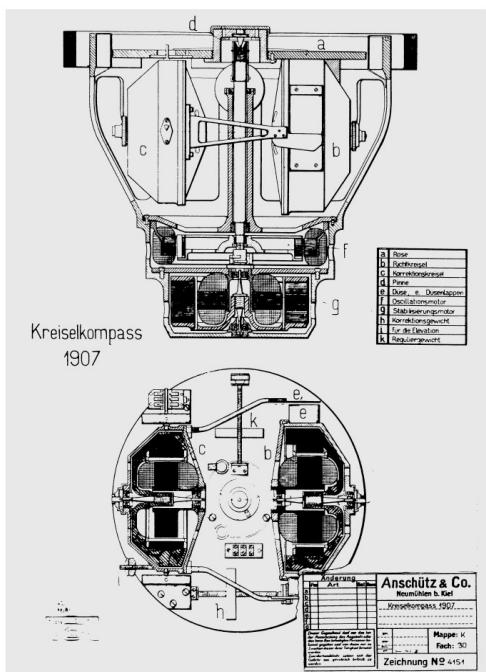
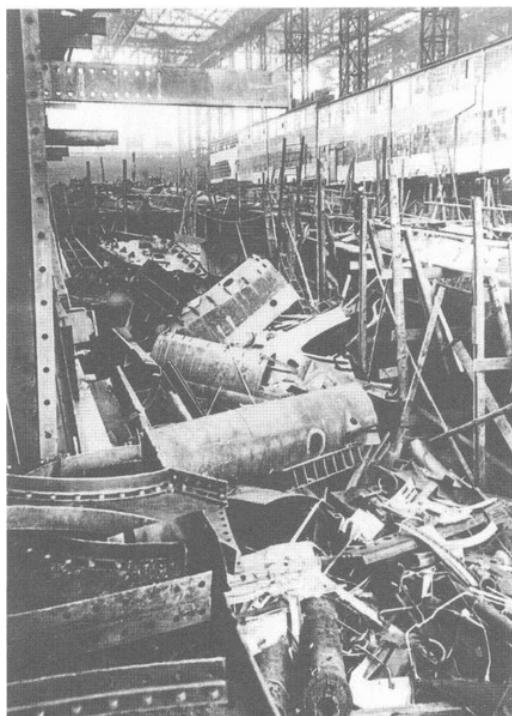


Abb. 2 Bauvariante eines Anschütz-Kompasses mit zwei durch Druckluftwirkung gekoppelten Kreiseln, 1907.
(Archiv Deutsches Museum)

Allegato 10



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

1 No. in Book.	2 Steamer's Name, Material, Rig, &c.	3 Regist'd Tonnage.	4 Particulars of Classi- fication.	5 Character.	6 Under deck.	7 For Special Survey. Date of last Survey.	8 Built.	9 By Whom Where	10 Owners.	11 Regist'd Dimensions, Deck Erections, &c.	12 Port of Registry.	13 Engines.	14 Moulded Freeboard Dimensions Corre- sponding draught.
81429	Petr Starostin (exAdefif F&S. Theofani, exAndreas ssShl. No.3-9,06 exStenies, exRatcliff) Well deck Web frames	869	Pir k	1892 Short Bros. 12mo Sunderland	U.S.S.R.	170'0 36'0 12'7	Odessa Russian Q63'B36'F24' CellDB126'855tF1'786tAPT15t	T.3Cyl.18°29'&47'-33' N.D.B11 130 NIP 1SB,2p/3tf,6s80,HS2000 J.Dickinson,Sunderland	16' 0				
81430	Petracto (exMinistroSalaberry "Esso Tracto," see No. 87922 Oil Element Mchly.Aft Carrying Petroleum in bulk	353	1916 Montaldo & Cia. San Fernando	CiaTransportadora dePetroleos S.A.	164'0 29'5 10'0	Bns.Aires Argentine	Oil Engines 2S.C.S.A 6Cyl.10°-12° NE26	2S.C.S.A 105 NIP FairbanksMorse&Co. Beloit,Wis.					
81431	Petrakis Nomikos (exApache-36 exBelridge-35) SVUD Mchly.Aft 2Dks(Sl) & Web frames Longitudinal framing exVolzhino-5-2,09	7020	I-100A1 Rot a† CL	1914 Sir J. Laing & Sons,Ld. Sunderland A&CP	PetrosM.Nomikos Ltd. CellDBu Ed B65 112'D	425'1 57'0 33'1 P101'B28'F40' 15BHptCem T/38'511tAPT53t (9 to Upr dL 6 „2nd „)	Piræus Greek 180lb 4SB,12c,f,gs196, HSS150 G.Clark,Ld.Sunderland	T.3Cyl.27°45'&74'-54' (s) 592 NIP 180lb 4SB,12c,f,gs196, HSS150 F.P. 6 ° 2 27 0 1/2	33' 0 592 NIP 180lb 4SB,12c,f,gs196, HSS150 F.P. 6 ° 2 27 0 1/2				

Allegato 12 Petrakis Nomikos, ex Apache, ex Belridge

Nau							LISTE A (Certificat de Classification)					250
1 Numéros d'ordre	2 Nom et ex-nom du navire Espèce - Type - Pavillon Dimensions de douane - Diamètre des chaînes d'ancre	3 Classification	4 Visites	5 Coque	6 Appareil propulseur	7 Franc Bord						
—	—	Cote Genre de navigation ou service	Visite de première classification	Constructeurs	Constructeurs des machines principales	Centre du disque						
Numéro du Registre	—	Date et durée du Certificat	Visites spéciales	Lieu et année de construction et indication de la surveillance	Lieu et année de construction et indication de la surveillance	—						
—	—	—	Visites ordinaires	Force nominale - Force indiquée ou effective	Force nominale - Force indiquée ou effective	—						
Armateurs	—	—	Visites occasionnelles	Dimensions principales	Constructeurs des chaudières ou des réservoirs d'air comprimé	—						
Capitaine	—	—	Visites des arbres porte-hélices	L x l x a	Materiaux	N.º, type et dimensions principales						
Renseignements divers	—	Autres Registres où le navire a été côte ou est côte	Essais hydrauliques	Nombre des ponts etc.	Superstructures	Constructeurs des chaudières ou des réservoirs d'air comprimé						
Vitesse normale - Petites chaudières - Lumière électrique et télégraphie sans fil - Embar- cations etc.	—	—	Côte confirmée ou modifiée et terme assigné	Dernière grande réparation	Dernière grande réparation	N.º, type et dimensions principales						
Lettres de Signaux	—	—	—	—	—	Dernière grande réparation						
5	Nautilus ex Oberschlesien Mu.-Cs. - 2 el. - 2 al. Itl. Cs. Comb. liquidi p.1. < 65° 87.59 X 42.35 X 7.45 48 2069.51 - 1843.24 - 1297.98 20 - 3496 3020 —	100A. 1. 1. Nav. L.	V P C. (in. Nap. 6/28 Nav. L. 3/29 2.V S 1 (in. Gen. 7/36 cm. C.V. 4/37 V O s. Gen. 7/39 V O m. Gen. 7/36 V O c a. Fi. 9/37 V a C. Gen. 11/39 V O c e. ca. Gen. 7/39 P t. b. - 18 Gen. 7/89 P t. ca. Gen. 11/35	Krupp Akt. Ges. - Kiel Kiel 1921 84.17 X 12.30 X 7.60 Ac. - 2 P. - 1 B. - 8 P.S. lat. - 9 P.S. m. - 2 Cst. ad. inc. 47 e 32 - 2 Cst. av. inc. 125 e 93 - chip. Cr. me. m. 9.40 Cr. av. m. 12.90	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	1500						
2905	Genova 1508 Nereide, Soc. An. - Genova	4:0 dal 4/36	Convalida : 4/40	Cte.	12 b. avv. - d. - L. - Kg. 65 6 b. inlez. ed aus. - d. - L. - Kg. 65	6108 6135						
I B E Y	t Ca. Kg. 12 - I 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