



RICOSTRUITA LA FINE  
DELLA NAVE OSPEDALE PO

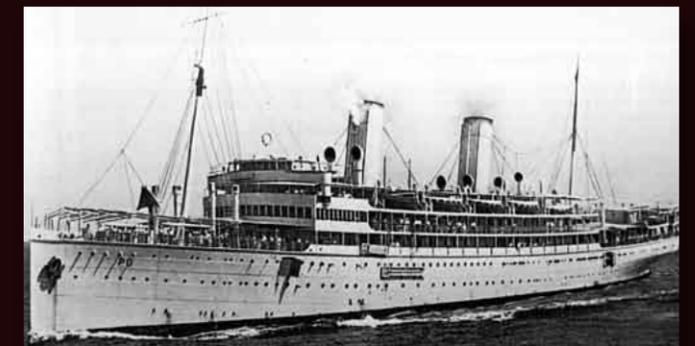
# CONDANNATA DALL'OSCURAMENTO

IL 14 MARZO 1941, AVENDO RICEVUTO L'ORDINE DI NON ACCENDERE LE LUCI PER NON SEGNALARE AL NEMICO LA PRESENZA DI ALTRE UNITÀ MILITARI, IL PIROSCAFO NON VENNE RICONOSCIUTO E FU BOMBARDATO NEL PORTO DI VALONA. FRA I SUPERSTITI, LA FIGLIA DEL DUCE, EDDA CIANO MUSSOLINI, CHE, IMBARCATA COME CROCEROSINA, SI SALVÒ RAGGIUNGENDO LA RIVA A NUOTO. LO SCAFO È IN BUONO STATO, IN ASSETTO DI NAVIGAZIONE A 30 METRI DI PROFONDITÀ

Testo di FABIO RUBERTI - Foto di ANDREA BOLZONI  
Consulenza storica di CESARE BALZI



Sotto il titolo, in piccolo, la nave ospedale Po in navigazione. In grande, l'esplorazione di un ponte coperto; qui sopra e a fianco, il ponte sole e una stiva.



L'importanza della scoperta del relitto della corazzata *Regina Margherita*, di cui abbiamo ampiamente scritto sul numero duecentoquarantasette di SUB del mese di aprile del 2006, è stata così grande che, inevitabilmente, ha messo in secondo piano un altro nostro ritrovamento avvenuto subito prima, quello del relitto della nave ospedale *Po*, coinvolta anch'essa in vicende storiche di notevole rilievo. Ed è stata per noi una sorpresa notare che, mentre la stampa italiana enfatizzava soprattutto il ritorno alla ribalta della *Regina Margherita*, quella inglese aveva puntato l'attenzione soprattutto sul relitto della nave *Po*. Ho cercato di capire il perché di questa diversa valutazione e mi sono reso conto che all'epoca, nel Regno Unito, fece più scalpore l'affondamento di questa seconda unità perché era una nave ospedale, perché vi era a bordo la figlia del Duce e perché era coinvolto uno dei più famosi squadroni di aerosiluranti *Swordfish* della Fleet Air Arm, l'aviazione di marina britannica.

### Il relitto della Po

Quando, nell'agosto di due anni fa, arrivammo a Valona, eravamo stanchi del viaggio e delle estenuanti procedure doganali, perciò Cesare Balzi, che ci aspettava in Albania ed era stato lo scopritore materiale della *Regina Margherita*, ci suggerì di iniziare con una immersione di ambientamento sulla nave ospedale *Po*. Il relitto era segnato sulle carte nautiche, ma non con esattezza, e Cesare, con l'aiuto di collaboratori locali, era riuscito a identificare il luogo preciso in cui si trovava. Per cominciare andava benissimo: 30 metri senza sorprese, pensavamo.

Invece, le sorprese ci furono, e molte. Cesare l'aveva detto: il relitto era integro e in assetto di navigazione, praticamente nello stesso stato di quando era colato a picco, tutto penetrabile, fino nello sgabuzzino più remoto dell'ultima stiva; solo il punto in cui era esploso il siluro che aveva fatto affondare la nave era devastato, ma neanche troppo. Forse la carica del siluro aveva fatto una mezza cilecca, infatti le vittime non furono molte.

Attraverso i grandi montacarichi delle barelle penetrai nel relitto con Fabio, Michele e Carla, mentre Andrea, Nicola e Massimiliano, guidati dallo stesso Cesare, facevano una copertura videofotografica dell'esterno della nave e Ilir e Jacopo si mantenevano sulla coperta con compiti generali di sicurezza.

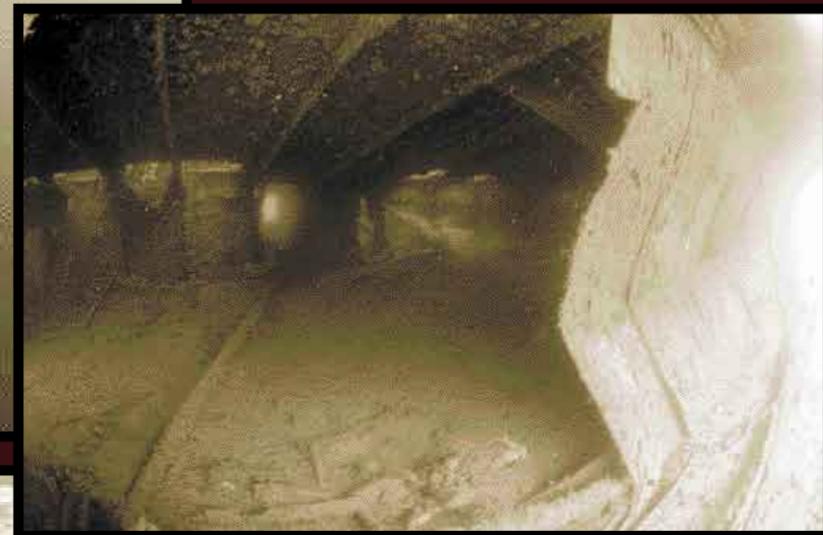
Seppure in basso fondale e a un solo miglio dalla costa, non bisogna sottovalutare una immersione in un relitto di centoventi metri di lunghezza, per di più tutto penetrabile: sicuramente un equipaggiamento ricreativo è altamente sconsigliato. Per una sicurezza accettabile bisogna usare un bibombola con rubinetteria a tre vie e separatore centrale, erogatori separati, di cui uno con frusta di perlomeno due metri e dieci di lunghezza, un mulinello con sagola guida, due luci, di cui una primaria di grande affidabilità.

Anche le tecniche d'immersione devono essere di qualità superiore: un ottimo controllo emotivo, anche in situazioni di scarsa visibilità, è indispensabile, così come lo sono una postura idrodinamica adeguata e un buon controllo dell'assetto e della pinneggiata per evitare di intorbidire l'acqua con una eccessiva sospensione. Un brevetto specifico per tali attività è altamente consigliato.

L'immersione entusiasmo tutti. Molte parti del relitto, soprattutto interne, rimanevano da esplorare, per cui ci ripromettemmo di tornare, anche se questo significava una ottimizzazione dei giorni a disposizione, che avrebbe comportato, per alcuni, immersioni ripetitive da fare dopo quelle sulla *Regina Margherita*.

### Primo nome: Wien

La *Po* era una nave di settemiladuecentottantanove tonnellate costruita nel 1911 e originariamente di proprietà del Lloyd Austriaco con il nome di *Wien*; nel febbraio del 1916 fu requisita dalla marina



*Il relitto del piroscampo Po, affondato nonostante fosse una nave ospedale, si trova a 30 metri di profondità in assetto di navigazione ed è completamente esplorabile.*



militare asburgica e trasformata in nave ospedale. Danneggiata, ritornò alla sua compagnia di navigazione per le riparazioni e in seguito, nel dicembre 1917, fu requisita di nuovo per farne una nave caserma per il personale della marina tedesca che serviva sui sommergibili germanici di base a Pola, dove fu danneggiata e affondata dagli incursori italiani la notte del primo novembre 1918. La stessa notte in cui venne affondata la *Viribus Unitis*. In seguito, la nave fu recuperata dalle autorità italiane, requisita come preda bellica e immatricolata nel 1921, con il nome di *Vienna*, nel nuovo Lloyd Triestino. Solo nel 1935 fu ribattezzata *Po*.

### Le immersioni

Le immersioni sulla *Regina Margherita*, ovviamente, assorbivano gran parte del nostro impegno. L'esplorazione della *Po* era un compito secondario, ma al quale non potevo dedicare minore attenzione.

Una squadra composta da Carla, Michele, Ilir e Jacopo si occupò di effettuare una mappatura del relitto e di individuarne i punti interessanti, in maniera da agevolare e rendere più veloce il successivo lavoro di documentazione. Così, dopo la seconda immersione sulla *Regina Margherita*, si decise di fare una ripetitiva sulla *Po* e si prepararono le tabelle e il piano adeguato. Questa pianificazione avvenne per altre due volte e fu utilizzato un margine di maggiore sicurezza per le immersioni successive, durante le quali l'attività di documentazione video fotografica dell'interno del relitto assorbì gran parte delle nostre energie.

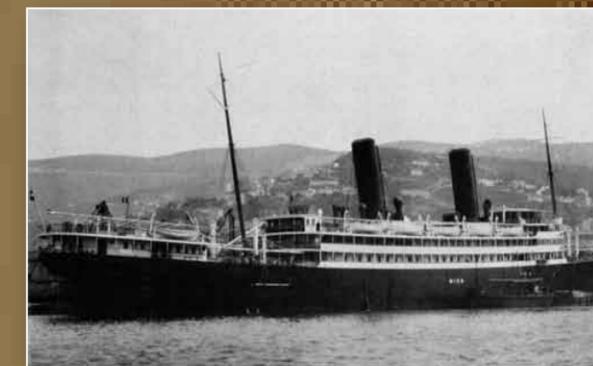
### La nave ospedale

Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, il 21 novembre 1940 la *Po* fu requisita dalle autorità italiane e trasformata per la seconda volta in nave ospedale. Fino al 14 marzo 1941, quando affondò, aveva effettuato quattordici missioni, trasportando seimilaseicento feriti dal fronte libico e quello greco - albanese. Quella notte, la nave era alla fonda nella Baia di Valona, assieme ad altre unità militari. Gli accordi internazionali prevedevano che, per garantire una protezione notturna alle navi ospedale, queste dovessero essere completamente illuminate. Ma se così fosse stato, la *Po* avrebbe potuto indicare facilmente, come obiettivi legittimi, le navi vicine. Perciò il comando navale di Valona dette ordine di oscurarla.

A bordo si trovava anche la figlia del Duce, Edda Ciano Mussolini, che allo scoppio della guerra si era arruolata nel corpo militare della Croce Rossa in qualità di crocerossina. Il fatto, indubbiamente, era importante, ma, anche se ho trovato sul *The Times* del 24 marzo 1941 un articolo che metteva in rilievo la vicenda, non spiegava il clamore che aveva suscitato in Inghilterra il ritrovamento del relitto. Come non lo spiegava la particolarità che la *Po* fosse una nave ospedale, una circostanza, questa, che aveva sicuramente impressionato l'opinione pubblica inglese, ma nemmeno poi tanto, visto che i britannici avevano sempre tenuto un comportamento abbastanza disinvolto in materia. La ragione doveva essere un'altra. Ritengo che la popolarità che la notizia ha riscosso nel Regno Unito sia dovuta principalmente al fatto che la *Po* fu affondata da uno dei più famosi e avventurosi Naval Air Squadron dell'aviazione di marina britannica: l'815°, dotato di aerosiluranti *Swordfish*.

### L'affondamento

A seguito dell'attacco alla Grecia da parte dell'Italia, nel novembre 1940, gli inglesi si impegnarono ad alleggerire la pressione sugli alleati greci prendendo di mira i porti e i rifornimenti italiani, un'attività che era già iniziata con il famoso bombardamento del porto di Taranto, dove entrò in gioco l'815° NAS (Naval Air Squadron) FAA (Fleet Air Arm), imbarcato, con l'819° e l'821°, sulla portaerei *HMS Illustrious*. Durante i combattimenti, lo squadrone perse il suo



Quando fu varata, la *Po* era un piroscafo passeggeri che si chiamava *Wien*; solo successivamente fu dipinta di bianco e adibita a nave ospedale, prima dagli austriaci e poi dagli italiani, che la ribattezzarono *Po*. Sopra, letti e oggetti sanitari; a fianco, un argano.



Fra le crocerossine che si salvarono a nuoto c'era anche Edda Ciano Mussolini, figlia del Duce (sopra durante l'omaggio ai caduti e a destra). A sinistra, alcuni dei sopravvissuti subito dopo i soccorsi.



comandante, Williamson, che fu sostituito dal Lt Cdr Jago. Durante il gennaio del 1941, in seguito al bombardamento della HMS *Illustrious* da parte di aerei tedeschi e italiani, solo sei Swordfish dell'815° Squadron si salvarono e si trasferirono negli aeroporti di Malta e poi di Maleme, a Creta. Per ordine del vice maresciallo dell'aria della Raf D'Albiac, il 12 marzo 1941 gli Swordfish dell'815° furono temporaneamente trasferiti nell'aeroporto di Paramythia, in Epiro, vicino al confine con l'Albania. Il loro compito era di partecipare a un'azione contro i porti di Valona e Durazzo e i campi fortificati di Tirana e Berat.

La notte stessa del 12 avvenne la prima incursione. Ma fu durante la notte seguente e la mattina del 14 marzo che ci fu l'attacco fatale: la *Po* venne colpita da un siluro su una fiancata e affondò. Furono ventuno le vittime, fra le quali tre crocerossine: Tramontani, Sechi e Federici. La contessa Ciano si salvò e riuscì da sola a raggiungere la riva a nuoto. Venne abbattuto anche lo Swordfish del comandante Jago, che fu recuperato in mare da una motovedetta italiana e fatto prigioniero insieme con il suo equipaggio.

Le incursioni proseguirono nei giorni seguenti: il 15 marzo ci furono l'affondamento dei piroscafi *Stampalia* e *Luciano* e l'abbattimento dello Swordfish del comandante Sarra, che aveva sostituito Jago e fu preso anch'egli prigioniero con il suo equipaggio; nella notte del 17 fu affondato il cacciatorpediniere *Andromeda*; il 22 marzo, finalmente, gli italiani individuarono l'aeroporto di Paramythia e lo distrussero. Solo uno Swordfish si salvò e si rifugiò a Creta, dove fu abbattuto nel maggio seguente durante l'invasione tedesca dell'isola. Da allora gli attacchi su Valona cessarono.

### L'ombra di Enigma

Nell'agosto del 2005 stavamo esplorando le testimonianze subacquee di quei giorni terribili. Come quelle sulla *Regina Margherita*, anche le successive immersioni sulla *Po* furono entusiasmanti. Molti degli equipaggiamenti ospedalieri erano ancora al loro posto. La visibilità esterna non era eccezionale, ma all'interno del relitto l'acqua era cristallina. Da un locale si passava a un altro e in alcuni di essi erano ancora presenti lavandini, vasche e piastrelle; anche numeroso materiale medico si intravedeva fra le rovine di quella notte di battaglia. La presenza, a bordo della nave ospedale, della figlia del Duce aveva fra l'altro alimentato un'ipotesi, del tutto romanzata, sulla presunta ragione dell'affondamento della *Po*. La prima volta che ne ho sentito parlare è stato da fonti inglesi, ma la ritengo assolutamente fantasiosa. Si dice che i servizi segreti inglesi avessero decrittato con Ultra il messaggio della tedesca Enigma, la quale informava il quartiere generale a Berlino dei movimenti navali in Mediterraneo. In riferimento alla *Po*, tramite Enigma sarebbe stato fatto il nome di Mussolini, così gli inglesi, ritenendo che il Duce in persona fosse a bordo, l'avevano attaccata infischandosene del fatto che si trattasse di una nave ospedaliera. Ma la prova più lampante che la storia non è vera sta nel fatto che la cattura dell'*U-Boot 110*, sul quale fu rinvenuta la macchina Enigma che portò gli inglesi alla decrittazione dei codici tedeschi, avvenne il 9 maggio 1941, circa un mese dopo l'affondamento della *Po*!

### L'epilogo

La nostra spedizione del 2005 ci ha riservato sicuramente molte soddisfazioni. Sicuramente la *Regina Margherita* ha per noi un valore speciale, ma anche le immersioni sulla *Po* e la ricostruzione della sua storia sono state fra le più emozionanti che abbiamo vissuto. Le acque albanesi, e in particolare quelle della Baia di Valona, conservano ancora molta della nostra recente storia navale, come dimostra il ritrovamento recentissimo del cacciatorpediniere *Intrepido*, del quale, però, parleremo un'altra volta.

Fabio Ruberti



Il Fairey Swordfish fu prodotto, senza contributi pubblici, dalla ditta aeronautica inglese Fairey Aviation, la quale sperava di vendere il velivolo al Ministero dell'Aeronautica. Il prototipo volò il 21 marzo 1933 e fu denominato TRS I (Torpedo Spotter Reconnaissance, silurante, avvistatore, ricognitore), ma andò distrutto in un incidente. Nonostante il disastro, la Fairey costruì un secondo esemplare, denominato TRS II, il quale volò per la prima volta il 17 aprile del 1934. I prototipi non erano troppo differenti dal prodotto finale e uno fu pure equipaggiato con gli scarponi, i galleggianti.

La Royal Navy eseguì test di lancio dalla catapulta della nave HMS *Repulse* e nel 1935 l'aereo fu finalmente accettato dal ministero e denominato Swordfish, pesce spada. Immediatamente dopo, la Fairey costruì i primi ottantanove esemplari, che furono seguiti da altri seicentonovantadue. Successivamente, parte della produzione fu trasferita in subappalto alla ditta Blackburn.

Lo Swordfish MK I (Mark I, o modello uno) era equipaggiato con un motore radiale Bristol Pegasus II M.3 da seicentonovanta cavalli. Modelli successivi ricevettero un nuovo e più potente motore, sempre della Pegasus. L'aereo poteva essere dotato di un siluro da settecentotrenta chili, una mina da settecento chili o tre bombe da cinquecento chili, sei da duecentocinquanta chili o, ancora, di una combinazione di bombe, di profondità e bengala.

L'aereo era nato obsoleto a causa del design, ma operò brillantemente. Aveva poca velocità, ma poteva assorbire enormi danni continuando a volare. L'equipaggio includeva tre uomini, ma per l'attacco su Taranto uno dei tre fu sostituito con un serbatoio aggiuntivo di benzina. Le condizioni a bordo dell'aereo erano pessime; l'abitacolo era stretto e offriva poca protezione dalle intemperie.

Gli Swordfish erano organizzati in squadroni: la portaerei HMS *Illustrious* aveva l'815, l'819 e l'821; la HMS *Ark Royal* aveva l'810, l'814, l'820; la HMS *Corageous* l'811 e l'822; la HMS *Eagle* l'813 e l'824; la HMS *Furious* l'816 e l'818; la HMS *Glorious* l'823 e l'825. Altri aeroplani imbarcati su navi munite di catapulte erano organizzati in due squadroni: il 701 e il 702.

Lo Swordfish merita una menzione speciale nella storia dell'aviazione grazie alla partecipazione ad alcune delle battaglie più drammatiche, tra le quali la seconda battaglia di Narvik, la caccia alla Bismark e la notte di Taranto. Inoltre, lo Swordfish fu il primo aeroplano che nella Seconda Guerra Mondiale distrusse un sottomarino, l'*U-64*, e fu di grande importanza nella battaglia di Matapan. F. R.

A sinistra, una parete ancora piastrellata dell'infermeria con una branda, alcune bottigliette di farmaci e i sub in decompressione. In grande, uno dei ponti con lo squarcio dell'esplosione.