

NELLE ACQUE DEL CAPO D'ARMI LA STORIA DI TRE AFFONDAMENTI



Che il nostro territorio sia un luogo particolarmente importante dal punto di vista storico e che nel corso dei secoli abbia ricoperto una funzione strategica nell'evoluzione di tanti avvenimenti è un dato ormai ampiamente documentato da numerosi studi e altrettante ricerche.

Fin dall'antichità, tutte le fonti, sono state unanimi nel riconoscere al territorio compreso nell'ambito geografico-spaziale del promontorio di Capo D'Armi un ruolo particolarmente importante per la storia delle

genti che in esso si sono stanziati e con costante ciclicità susseguiti; preistoria, greci, romani, bizantini, svevi, angioini, aragonesi hanno lasciato numerose testimonianze del loro passaggio rendendoci eredi diretti di una parte importante del loro vivere e del loro modo di essere.

Su queste acque limpide e cristalline che si infrangono nella bianca roccia della scogliera che cade vertiginosamente a picco sul mare la storia ha quindi segnato importanti date; tappe di quel vasto processo storico iniziato in un passato ormai lontano; avvenimenti della storia politico-militare di importanti popoli che dall'antichità e che fino ad un paio di decenni addietro hanno solcato con le loro galee o con le loro navi da guerra il nostro mare.

Lo ha ampiamente documentato Tucidide che a proposito della seconda spedizione ateniese in Sicilia avvenuta nel 413 a. C sotto il controllo del generale ateniese Demostene alla guida di 73 triremi, 5000 opliti e 15000 uomini, dopo una serie di lungimiranti vittorie sui siracusani fu costretto a ritirarsi per via dell'avversa sorte; durante il suo ritiro lasciò la sponda sicula, attraversò lo Stretto e fece rotta proprio verso Capo D'Armi per dare tregua e riposo all'esiguo numero rimasto del suo esercito; lo documentano anche Appiano e Cassio Dione sottolineando come le coste e le acque dell'estremo lembo della Calabria furono oggetto di crudeli scontri nel corso del 42 a.C. tra Salvidieno Rufo, luogotenente di Ottaviano e Sesto Pompeo per il controllo dell'intera area dello Stretto e ancora nel 1571 una flotta di 59 galee appartenenti alle potenze occidentali che avevano partecipato alla celebre Battaglia di Lepanto giunse nelle immediate vicinanze di Capo D'Armi dove vi gettò le ancore rimanendovi in stazionamento per alcuni giorni dal 20 al 23 di luglio.

Anche la storia contemporanea annovera tre importanti date e tre distinti affondamenti verificatisi nel corso dei cruenti scontri che caratterizzarono la storia di questi luoghi negli anni poco successivi allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale.

3 Luglio 1941, 25 Gennaio 1942, 5 Aprile 1942: tre affondamenti nelle acque del Capo D'Armi.

Nel pieno della dittatura del Regime fascista e nel corso degli ormai continui cori di ribellione al Regime, le acque dello Stretto vengono costantemente solcate da un gran numero di navi da guerra; si preparano gli schieramenti e i porti con funzione di basi logistico-operative; sullo Stretto cominciano a spirare quotidianamente impetuosi venti di guerra.

La città di Reggio con il suo aeroporto, il suo porto, la sua stazione ferroviaria molto ben articolata e le sue numerose caserme militari fu indicata dal Regime Fascista, con la dirimpettaia città di

Messina, come luogo nevralgico per l'organizzazione, il controllo e la gestione delle operazioni bellico-militari nella provincia reggina meridionale.

Anni di paura e di terrore vissuti dalla popolazione sottomessa costantemente al volere dalla politica dittatoriale adottata dal Duce e dei suoi Podestà.

Anni tristi per Lazzaro e Motta così come quasi per l'intera Nazione che attende con grande speranza lo sbarco degli Alleati Anglo-americani del Settembre 1943.

In questo triste e desolante scenario, lo Stretto e le sue acque erano ormai divenuti luogo di smistamento e di continuo transito di navi che salpavano da numerosi porti italiani per dirigersi sia verso oriente che verso l'Africa Settentrionale per rifornire le truppe italiane che combattevano presso Tripoli.

E' questo il caso della nave Laura Couselich meglio nota alle cronache con il nome di Laura C., una imponente nave da trasporto della Marina Militare Italiana salpata dal porto di Venezia il 28 giugno 1941 e affondata il 3 luglio dello stesso anno nelle acque antistanti Saline Ioniche nelle immediate vicinanze del Promontorio di Capo D'Armi.

Nel 1941 infatti il piroscafo Laura Couselich venne scelto dalla Marina Militare Italiana, insieme alle imbarcazioni Mameli e Pugliola, per inviare i rifornimenti alle truppe italiane di stanza a Tripoli; nella sua stiva infatti vi erano contenuti: farina, stoffe, macchine da cucire, biciclette per i bersaglieri, profumi, inchiostro, china, coltelli, vino, birra, ricambi per autoveicoli, medicinali, conserve, cavi per linee telefoniche, armamenti vari ed un ingente carico di tritolo, che occupava tutta la parte posteriore della stiva. Nel corso della sua rotta in quel lontano 1941, dopo essere partito dalla base logistica della città lagunare, si fermò a Taranto proprio per unirsi alle altre due imbarcazioni per poi raggiungere lo Stretto, fare sosta presso il porto di Messina e quindi proseguire verso le coste dell'Africa Settentrionale. Ma proprio nello specchio d'acqua nei pressi del Capo D'Armi, dove tutt'oggi giace il relitto, mentre era scortato dal cacciatorpediniere Altair, subì inesorabilmente l'attacco del sommergibile inglese Upholder colando così a picco sul fondale marino causando la morte di due uomini, Marò R.M. Vittorio Panariello di Michele classe 1917 di Napoli e Marò merc. Angelo Duse classe 1892 di Venezia, e la scomparsa del 3° Uff. Macc. Pietro Mosetti di Antonio classe 1889 di Trieste, del Segn. R.M. Francesco Diritti di Antonio classe 1911 di Paola, del Fuoch. Merc. Stefano Izzo di Gennaro classe 1903 di Torre del Greco, del Marò Merc. Edoardo Marcuzzi di Edoardo classe 1906 di Trieste, e il ferimento di cinque uomini dell'equipaggiamento, del nostromo Luigi Tarabocchia di Andrea classe 1893 di Trieste e dell'ingrassatore Pasquale Moscheni di Matteo classe 1897 di Paola.

Il 25 Gennaio 1942 è un'altra triste data per la storia della Marina Militare Italiana; infatti la nave Dalmatia, sotto la guida del Cap. Giuseppe Diana di Venezia, fu silurata alle ore 13.50 a circa 11 miglia ovest da Capo Melito dal sommergibile inglese Ultimatum. Miracolosamente salvo l'intero equipaggio composto da 40 uomini, la Dalmatia, secondo quanto riferito dalle testimonianze oculari, fu colpita all'altezza della stiva n.1 iniziando così ad appruare ed ingavonare per circa 20 gradi. Il segnale di soccorso fu lanciato immediatamente, prima che il locale caldaie e la sala macchine fossero completamente allagati, con la conseguente perdita di ogni forza motrice. L'equipaggio riuscì con calma ad ammainare tutti i mezzi di salvataggio e a prendervi imbarco. Dalle scialuppe i superstiti notarono che lo scafo recava una fenditura tale che attraversava l'intera sezione maestra.

I naufraghi rimasero in prossimità della Dalmatia nonostante il mare fosse grosso ed il vento violento da SSW. Furono progressivamente poi salvati dal cacciatorpediniere di scorta che però si

avvicinò, solo dopo aver lanciato bombe di profondità per accertare che il sommergibile Ultimatum si fosse allontanato dalle acque di attacco.

Sul luogo del naufragio sopraggiunse, nel frattempo, anche il rimorchiatore Titano, inviato dal Comando Marina di Messina, il quale diede ordine a parte del personale di risalire a bordo e di fissare i cavi per tentare le operazioni di rimorchio.

Una volta fissati i cavi il comandante militare del rimorchiatore diede disposizione di evacuare la nave ed alle ore 19.30 iniziò il rimorchio.

Alle ore 01.40 del 26 gennaio 1942, a circa 2 miglia dal porto di Messina, la Dalmatia si spezzò in due tronconi che nel giro di poco tempo si inabissarono nelle acque dello Ionio Meridionale.

Dati meno certi invece si hanno relativamente ad un affondamento avvenuto il 5 Aprile 1942 e riguardante il piroscafo Ninetto che venne silurato e affondato dal sommergibile inglese Una con 2 dispersi e 28 superstiti.

Il nostro mare custodisce gelosamente questi relitti, tracce importanti della nostra storia che meritano di essere ancora maggiormente indagate e studiate.

Saverio Verduci