

Giuseppe La Greca

L’Affondamento del Santamarina

1. Introduzione

Il 9 maggio 1943 un boato sconvolge le Eolie, al largo di Vulcano viene affondato, da un sottomarino inglese, il piroscafo «Santamarina». Prima di quel giorno la nave Eoliana era stata risparmiata o semplicemente era stata fortunata, nonostante i numerosi attacchi nel quadrante di mare compreso tra Capo D’Orlando, Capo Milazzo, Capo Rasocolmo e le acque delle Isole Eolie – tra il 1941 ed il 1943 – dalle diverse unità sottomarine britanniche. Per decenni non è stato possibile conoscere tutti i protagonisti della vicenda; soltanto nelle ultime due decadi si è riusciti ad approfondirli¹.

Affondamenti tra il 1941 ed il 1943 - Il 31 marzo 1941 il sommergibile *Capponi*, in trasferimento da Messina a La Spezia, per essere messo in disarmo, fu silurato ed affondato a sud di Stromboli dal sommergibile inglese *Rorqual*, nessun superstite fra i 49 membri dell’equipaggio. Il 27 settembre 1941 il cacciatorpediniere *Albatros* fu silurato dal sottomarino *Upright* e s’inabissò a 8 miglia a nord ovest di Capo Rasocolmo con 52 membri di equipaggio. Il 5 gennaio 1942, il sommergibile oceanico *Ammiraglio Saint Bon* mentre transitava in superficie, al largo di Capo Milazzo, fu avvistato dal sottomarino *Upholder*, che gli lanciò una sventagliata di siluri, uno di questi centrò l’unità navale che saltò in aria con i suoi 78 membri di equipaggio. Alle 9 del mattino del 1° aprile 1942 al largo di Stromboli, 11 miglia circa, viene affondato l’incrociatore leggero *Giovanni delle Bande Nere*, dal sommergibile *Urge* (ten. Di vascello Tomkinson). L’unità, colpita da due siluri, si spezzò in due tronconi ed affondò immediatamente trascinando con sé 381 uomini su 507 dell’equipaggio². Il mattino del 13 agosto del 1942 gli ottocento abitanti di Panarea vennero svegliati da due boati provenienti dal mare. L’incrociatore pesante *Bolzano* e l’incrociatore *Attendolo* erano stati colpiti da un

¹ L’episodio è stato oggetto di diversi scritti da parte di giornalisti, appassionati e ricercatori delle Eolie, Luigi Barrica, Antonio Brundu, Alberto Cervellera, Gilormino Casali, Giuseppe Cirino, Bartolino Ferlazzo, Antonio Famularo, Ettore Iacono, Bartolino Leone, Peppe Paino, Massimo Ristuccia, Salvatore Sarpi, Massimo Ristuccia, Salvatore Sarpi, che hanno tenuto vivo il ricordo della tragedia contribuendo a chiarire alcuni dei passaggi più oscuri.

² La giornata era piovosa e fredda. Molti dei superstiti, alla fine furono vinti dalla stanchezza, dall’acqua gelida e dal dolore per le gravi ferite riportate; a distanza di parecchie ore dopo arrivarono i soccorsi con il cacciatorpediniere *Libra* e il cacciatorpediniere *Maestrale*. Il mare era diventato nero per le tonnellate di nafta fuoriuscite dai serbatoi della nave italiana.

sommergibile inglese nello specchio d'acqua davanti all'isola. Gli abitanti erano, in quell'anno, circa ottocento. Il *Bolzano* con la 3^o divisione rientrava a Messina da dove era partito il giorno precedente per partecipare a quella che viene ricordata come la battaglia di mezzo agosto. Della divisione facevano parte altri tre incrociatori: *Gorizia*, *Trieste* e *Attendolo*. Mentre i primi due passavano a sud di Panarea, l'*Attendolo* e il *Bolzano* accostavano a nord dell'isola diventando bersaglio del sommergibile inglese "P.42" (denominato successivamente *Unbroken*) in agguato sotto la costa di ponente della stessa Panarea. Alle 08,06 il sommergibile lanciò quattro siluri (... *four remaining torpedoes from 3000 yards range*), di cui uno colpì al centro dello scafo il *Bolzano* ed uno alla prua l'*Attendolo*. Quest'ultimo perse buona parte della prua, ma riuscì lo stesso a raggiungere Messina verso sera con i propri mezzi. Sul *Bolzano* invece si sviluppò un violento incendio e dovette essere portato ad arenarsi sulla costa dell'isola di Panarea alle 13,30. Il sommergibile inglese fu non soltanto fortunato nell'esecuzione dell'attacco, ma anche nell'uscire senza danno dall'accanita caccia che gli fu data per otto ore: il suo comandante contò ben 105 esplosioni di bombe di profondità. Dalla spiaggia era possibile scorgere le sagome delle navi e il fumo denso e nero proveniente dal *Bolzano*, incendiatosi per lo scoppio di una caldaia. Attorno i cacciatorpedinieri di scorta giravano nervosamente tentando di localizzare il sommergibile³. Il 3 marzo 1943 un sommergibile affondò a cannonate, al largo di Milazzo, il piroscafo *Pier Luigi* di 2571 tonn. Il 10 marzo 1943 viene affondata la nave cisterna *Rosario*, da 5468 tonn., da parte del sottomarino *Trooper* al largo di Capo Milazzo. Il 27 marzo 1943 l'*Upholder* violò clamorosamente il porto di Milazzo, silurandovi il piroscafo *Sidamo* ormeggiato alla Banchina XX luglio. Il 24 aprile 1943, sempre al largo di Capo Milazzo, nel corso di un attacco notturno, fu affondato il piroscafo *Galiola* di 1428 tonn.

Il Santamarina

Il piroscafo Santamarina era stato varato nei Cantieri Navali Riuniti di Palermo il 19.11.1928, era iscritto al Compartimento marittimo di Messina al n. 22, aveva una lunghezza fra le perpendicolari di m. 36,10, una larghezza massima fuori ossatura di 9,10 metri, l'altezza di costruzione era di metri 5,15, aveva un'immersione a pieno carico di 3,90 metri, disponeva di una stazza lorda di 762 tonnellate, aveva una potenza di 1080 cavalli ed una velocità di 11 miglia circa. Le cabine di prima classe ed il relativo salone erano situate al centro del piroscafo, le due cabine di lusso con annesso salotto erano ubicate sul ponte passeggiata, i posti

³ Il 15 settembre 1942 il *Bolzano* lasciò l'isola di Panarea e fu rimorchiato a Napoli; nel corso del conflitto effettuò 23 missioni di guerra di cui 14 per la ricerca del nemico. Partecipò alle battaglie di Punta Stilo, di Capo Teulada, di Gaudio a Creta ed a quella di Mezzo Agosto. Caduto in mano ai tedeschi, il 22.06.1944 venne affondato da mezzi d'assalto italiani e inglesi nel porto di La Spezia.

di prima classe con letti erano circa cinquanta, le cabine di terza classe erano situate a poppa, composte da quattro o sei posti per un totale di trentasei letti, con reparto separato per le donne; una biblioteca composta da circa ottanta volumi. Gli ufficiali disponevano di comode ed eleganti cabine e di una propria sala da pranzo, così come i sottufficiali, i marinai ed i fuochisti avevano alloggi separati e comodi. Sul Santamarina aveva viaggiato Curzio Malaparte nel trasferimento da Lipari a Napoli nel giugno del 1934. Nel corso del 1939 era stata utilizzata per le riprese del film "Traversata Nera". Nel gennaio 1940 il Santamarina, in partenza da Napoli, era stato utilizzato per consentire a dei gruppi di ebrei di poter lasciare l'Europa per raggiungere la Palestina passando da Rodi. In tre lustri di servizio la nave era carica di storie; per gli eoliani una vista familiare e rassicurante.

L'Unrivalled

L'HMS *Unrivalled* (P45) era un sottomarino di classe "U" costruito per la Royal Navy durante la Seconda guerra mondiale. Completato nel 1942 era entrato in servizio il 3 maggio. Troppo piccolo e lento all'indomani della fine del conflitto mondiale fu demolito a Briton Ferry, in Galles, a partire dal 22.01.1946. Il sottomarino era lungo 60 metri circa per 5 di larghezza. Era equipaggiato con due motori diesel e due motori elettrici, rispettivamente per la corsa in superficie e in immersione. Erano accoppiati con una trasmissione diesel-elettrica. L'Unrivalled aveva una velocità di superficie di circa 12 nodi, e poteva arrivare a 9 nodi sott'acqua; con un'autonomia di circa 9.300 km. Era equipaggiato con quattro tubi lanciasiluri a prua da 21 pollici (533 mm) e poteva trasportare otto siluri. Il sottomarino, inoltre, era armato anche con un cannone da 8 pollici. Aveva un equipaggio di 33 uomini. Nel corso del pattugliamento di prova nel Mare di Norvegia, l'*Unrivalled* sparò un siluro contro quello che si pensava fosse un sommergibile nemico sommerso. Il siluro fu sparato in direzione dell'effetto dell'idrofono. Tuttavia, non c'era nessun sottomarino tedesco nell'area, quindi l'attacco fu probabilmente contro un bersaglio non sottomarino (forse una balena). Dopo il periodo di prova, l'unità trascorse la maggior parte della guerra nel Mediterraneo, operando numerosi affondamenti di unità navali italiane. Tra questi il sottomarino ausiliario O97 *Margherita*, i mercanti *Maddalena*, *Mostaganem* e *Pasubio* (16 febbraio 1943 a circa un miglio e mezzo di distanza da Punta Stilo), i rimorchiatori *Genova* e *Iseo*, i velieri *Triglav*, *Albina*, *Margherita*, *Sparviero* e *Ardito*, la petroliera *Bivona* a Trapani, il Santamarina, il dragamine ausiliario R172 *Impero* e la piccola nave *San Francesco di Paola*. Inoltre, i caccia sottomarini ausiliari tedeschi UJ 2201 *Bois Rose* e UJ 2204 *Boréal*. L'Unrivalled riuscì, inoltre, a danneggiare la Torpediniera *Antonio Mosto* il 3 dicembre 1942. Durante l'operazione Husky nel luglio 1943, fu posta al largo per controllare le spiagge dello sbarco per la 1^a divisione di Fanteria Canadese. Non risultano ulteriori

affondamenti dopo il 28 luglio 1943.

Maggio 1943

L'Unrivalled, comandato dal tenente Hugh Bentley Turner, era partito il primo maggio dalla base navale di Malta, per un'operazione di pattugliamento delle coste nord/orientali della Sicilia. Il sottomarino aveva iniziato le sue operazioni nel Canale di Sicilia sin dal dicembre del 1942. Il 6 maggio 1943 il motoveliero l'*Albina*, in navigazione al largo di Capo Vaticano, venne avvistato dall'*Unrivalled*, che gli lanciò tre siluri: l'*Albina*, avvistate le tre armi, riuscì ad evitarle con pronta contromanovra, mettendosi poi in salvo a Vibo Valentia. La sua fine, però, non fu che rimandata di un giorno: il mattino del 7 maggio, infatti, l'*Albina* ripartì da Vibo Valentia Marina, ma alle 11.20 dello stesso giorno venne nuovamente attaccato, a 9 miglia per 330° da Coreca (Amantea) ed ancora al largo di Capo Vaticano, dall'*Unrivalled*. Di nuovo il sommergibile lanciò dapprima dei siluri, stavolta due, che nuovamente non andarono a segno (apparentemente, entrarono in collisione l'uno con l'altro); Turner, evidentemente esasperato e deciso a non lasciarsi sfuggire una preda tanto piccola e già costatagli cinque siluri, passò allora al cannone, col quale aprì il fuoco. Colpito a poppa da sette od otto proiettili, l'*Albina* venne abbandonato dall'equipaggio e si andò ad incagliare sulla spiaggia di Longobardi; venne considerato perduto in conseguenza dei danni subiti. Vi fu un ferito tra l'equipaggio⁴.

L'ultimo viaggio del Santamarina - I due vascelli, il Santamarina e l'Unrivalled non si erano mai incrociati prima del 9 maggio, nonostante le numerose operazioni intorno alla Sicilia tra il marzo ed il maggio. Nel corso della giornata, una domenica, a Lipari si era svolta la festa dell'impero. Nella mattinata il piroscafo aveva trasportato circa duecento giovani per la visita di leva del giorno successivo.

Il primo tentativo - 07:00 annotava Turner: «Avvistata piccola ausiliaria di 800 tonnellate. Avvicinati e pronti ad attaccare. Non sparati siluri in quanto sembrava improbabile che essi andassero dritti a 6 o 8 piedi a causa della corrente e dell'onda lunga. Il sottomarino era a 90 barra di timone, sulla fiancata più larga della nave, a 11 nodi nel raggio di 1200 yards, in navigazione verso Lipari. La nave

⁴ L'attacco contro l'*Albina* trova spazio nel volume di Derek Walters: «L'inizio di maggio fu un periodo impegnativo per la *Unrivalled* e per il suo comandante, il tenente Turner. Il 6 maggio, al largo di Capo Vaticano, lanciò tre siluri contro la goletta a vela *Albina*, di 223 tonnellate. Purtroppo le tracce dei siluri furono individuate dalla goletta, che manovrò e li evitò. Il giorno successivo l'*Albina* fu nuovamente intercettata e ancora una volta l'attacco con i siluri non ebbe successo. In questa occasione entrambi i siluri sembrarono non funzionare correttamente e si scontrarono l'uno con l'altro. Per non essere smentito una seconda volta, l'*Unrivalled* emerse e attaccò l'*Albina* a colpi di cannone e, dopo aver registrato sette o otto colpi, l'equipaggio abbandonò la nave lasciandola andare alla deriva sulla riva gravemente danneggiata.».

nemica aveva due alberi, una bassa ciminiera e un'arma da fuoco situata a prua ed era chiaramente una nave mercantile o uno yacht. Essa non era diversa da alcune navi del gruppo di scorta britannico. La nave era mimetizzata. Si tentò di fare una fotografia col periscopio ma l'onda avrebbe potuto rovinarla. Il bersaglio non fu considerato un bersaglio giustificabile quando le possibilità della corretta traiettoria sembravano remote. Ci si propose di prendere in considerazione l'ancoraggio e il porto di Milazzo, nel caso che al riparo della penisola vi fossero presenti bersagli più proficui e, vanificato ciò, si procedette verso l'ancoraggio di Lipari nella speranza di intercettare l'Ausiliaria. L'ancoraggio di Lipari avrebbe anche formato un eccellente riparo e sembrava possibile che la nave stesse lì per 4 ore.

15,10 Partenza - Il Santamarina, salpa gli ormeggi da Marina Corta per far rotta su Vulcano-Milazzo, seguendo la rotta 102/C. Al Comando Onofrio Basile un esperto padrone marittimo (era nato a Messina il 7 agosto 1888) coadiuvato dal Direttore di Macchina, Emilio Ortese (Messina 13 gennaio 1888) e dal I° ufficiale, Gennaro di Meglio (Torre del Greco il 27 novembre 1893).

Antonino Foti⁵: «Dalla partenza da Lipari la navigazione procedeva come al solito regolare, con il comandante, i capi cannonieri, il marinaio di coperta e il timoniere in plancia; i pezzi di prora e di poppa avevano il loro solito armamento.»

Giovanni Re⁶: «Il piroscafo era regolarmente partito da Lipari alle ore 15,10 per Milazzo; sul ponte di comando si trovavano il Comandante, il Capo Cannoniere, il 2° Capo cannoniere e il marittimo Florio Pasquale⁷ in qualità di timoniere. Il servizio di vedetta era assicurato sul ponte di comando dal marò Formica Giuseppe (Messina 19.01.1908), il quale coadiuvava il 2° Capo cannoniere e il capo cannoniere che erano addetti esclusivamente alla sorveglianza contro i mezzi di offesa. Ai due pezzi si trovavano gli armamenti completi al posto solito di combattimento con gli otturatori, come sempre, aperti.»

Antonino Natoli⁸:«Alla partenza da Lipari il Capo cannoniere di 2^a classe Porretto Giuseppe⁹, diede l'ordine, come al solito, di aprire gli otturatori dei pezzi e di essere pronti alle riserve, facendo nel contempo attenzione in giro. Dato

⁵ Giovanotto di coperta, nato a Milazzo l'11 febbraio 1906.

⁶ Marinaio nato a Santa Marina il 21 gennaio 1914

⁷ Messina il 8/12/1898, era un marinaio. Deceduto.

⁸ Canneto Lipari 1 gennaio 1915, marò imbarcato da circa 2 anni, componente della scorta armata

⁹ Porretto Giuseppe di Francesco, classe 1891, matricola 74614, domiciliato Milazzo questo quanto riportato nell'elenco dell'equipaggio militare stilato dal Tenente di Porto Alberto Alovisi. In altri elenchi viene indicato come nato a Palermo, classe 1918. Perito nell'affondamento.

l'ordine a prora e a poppa è risalito in plancia al suo solito posto di vedetta col 2° Capo Gallazzi Arnaldo¹⁰. In vedetta si trovava pure il marittimo Formica Giuseppe.»

Giuseppe Federico¹¹: «Alla partenza da Lipari il Capo Cannoniere di 2 classe Porretto Giuseppe, diede, come di consueto, l'ordine di aprire gli otturatori dei pezzi e di essere pronti per far fuoco.»

Antonio Scarmato ("piccolo di camera". Milazzo 12.04.1925): «Partito il piroscalo da Lipari in orario per il rientro a Milazzo mi sono recato nella cabina addetta ad ufficio postale, poiché tra le mie mansioni, vi è anche quella della timbratura delle lettere in partenza. Il primo ufficiale sig. Gennaro Di Meglio dopo avermi lasciato alla timbratura della corrispondenza si era allontanato per radersi nella sua cabina che si trovava proprio di fronte, nello stesso corridoio.»

Antonino Biviano (Lipari, 8.09.1923. Passeggero): «Accompagnavo mia sorella Rosina (New York 20.08.1922. Deceduta) a Messina, studiava per diventare ostetrica; avrebbe dovuto sostenere un esame. Mia sorella, subito dopo Vulcano era uscita sul ponte, ma parecchi uomini fumavano, e lei era rientrata nella cabina per continuare a studiare.»

Gilormino Casali: «Mio zio, Tommaso Mannello (Lipari il 24.05.1914. Deceduto), era sarto, faceva le divise per i Carabinieri e per i liparoti, non avendo più stoffa, doveva partire per comprare: stoffa, cotone, bottoni e tutto quello che serve a un sarto. Doveva partire quel maledetto giorno. Finito di mangiare ci salutò tutti e si avviò verso Marina Corta. Noi guardavamo dal terrazzo (sotto il castello), a quei tempi c'erano le famose "barche rollo". Il mare poco agitato, e come tutte le mamme, mia nonna era preoccupata. Il Santa Marina partì verso Vulcano e poi verso Milazzo. Mia nonna, io e le mie zie, andammo dentro, e si parlava che era pericoloso, per andare a Milazzo durante la guerra».

Alfredo Adornato: «Ancora una volta mi par di vedere, come allora, guardando dalla finestra della canonica di S. Giuseppe, la poppa della nave diretta a Milazzo.»

¹⁰ Classe 1912, 2° Capo cannoniere, residente a Milano. Deceduto.

¹¹ Giuseppe Federico, Palermo 12 aprile 1914. Imbarcato dal 16 giugno 1940 e facente parte della scorta militare di bordo. Le sue dichiarazioni sono confermate anche da Concetto Miceli (nato a Nizza di Sicilia il 28.08.1922) imbarcato dal 12 settembre 1942 e facente parte della scorta militare di bordo. Interrogato dichiara: confermo di tutte le sue parti la precedente dichiarazione dal s. nocch. Federico Giuseppe, con il quale mi trovavo di servizio al pezzo di poppa.

15,24 – Turner è intento a perlustrare le acque intorno alle Eolie, nell'area che in codice veniva chiamata dai sommergibili inglesi «*All times are zone -2*», quando il suo periscopio inquadra la sagoma del Santamarina. «Udito l'Effetto (sonoro) dell'Idrofono quando si stava facendo una veloce ricognizione a 70 piedi. Venuti a profondità di periscopio e avvistata Ausiliaria Navale incontrata durante la mattinata. Le condizioni meteorologiche erano migliorate e rimanevano solo delle onde trascurabili.» Il comandante del sottomarino annota: «*Avvistato lo stesso piccolo ausiliario da 800 tonnellate che avevamo visto durante la mattinata. Era diretta a Milazzo. Attacco iniziato.*»

15,40 – L'attacco

Turner: «*Ore 15:40 - In posizione 38°25'N, 15°03'E lancio tre siluri. Due colpi furono ottenuti e la nave affondò. Il terzo siluro fu sentito esplodere sull'isola di Vulcano.*»

15,45. A nove miglia da Lipari ed a non più di tre - quattrocento metri da Punta Bandiera nella frazione di Gelso nell'isola di Vulcano, i siluri lanciati dall'Unrivalled, colpiscono il Santamarina al centro ed esattamente all'altezza della sala macchine, spaccandolo in due tronconi e facendolo colare a picco in circa 5-10 minuti.

Antonio Scarmato: «Terminata la timbratura e rassettato le poche cose, mi ero appisolato leggermente con la testa sullo scrittoio quando ad un tratto, la porta, che era leggermente socchiusa trattenuta da un gancio, si è incastrata violentemente svegliandomi. Sentito contemporaneamente altre grida, avvertito uno sbandamento e vista in aria polvere di carbone, mi sono buttato contro la porta per aprirla, e riuscitemi impossibile ho pensato che l'unica via di uscita potesse essere quella dell'oblò che dava a poppavia sul boccaporto, sotto la scaletta di accesso al ponte di 1 classe. Venuto fuori ho pensato immediatamente a mio zio Sacchettino Giuseppe (Napoli 25.02.1885. Deceduto), imbarcato in qualità di cuoco, e mi sono precipitano in cucina. Passando per il corridoio di sinistra ricordo di aver intravisto fugacemente il Capo Macchinista Ortese Emilio appoggiato alla vicina alla porta di accesso in macchina, e ripensandoci, ora il suo atteggiamento mi è sembrato strano, forse era stato colpito da shock nervoso. Raggiunta la cucina, visto mio zio per terra insanguinato, toccatolo col piede senza avere risposta, mi sono precipitato fuori lanciandomi in acqua perché non c'era più tempo per mettersi in salvo, dato che il bastimento rapidamente affondava, spezzato al centro. Nella corsa per lanciarmi in acqua ricordo non avere visto più il Capo Macchinista Ortese appoggiato alla paratia.

Faccio notare che questi fatti si sono svolti in pochissimi secondi. Immediatamente prima si era lanciato in acqua il giovanotto di coperta Giunta

Domenico (Spadafora 27.03.1903, domiciliato a Lipari. Giovanotto di cucina dal 2.05.43), il quale afferratomi per un braccio mi ha trascinato su uno zatterone che era libero ed era probabilmente stato lanciato in acqua dallo scoppio. Ho visto dallo zatterone il piroscifo affondare spezzato in due, con la poppa in aria mentre l'elica girava ancora. Non posso precisare se la gente si lanciasse ancora in acqua mentre il piroscifo si inabissava. Successivamente hanno preso posto sulla zattera il giovanotto di coperta Foti Antonino e il caporale di macchina Natoli Angelo; poi ancora una camicia nera, una guardia di Finanza, due borghesi di cui uno col braccio rotto e per ultimo un marinaio della scorta militare.»

Antonino Sidoti (Ingrassatore. Tripoli 4.5.1914): «Ero franco di guardia e sdraiato nella mia cuccetta, riposavo. La cuccetta trovata si situata nel locale fuochisti, a poppa, tra la saletta di terza classe e il servomotore del timone. Ad un tratto posso precisare che mancavano una ventina di minuti alle ore 16, giacché con me si trovava nello stesso locale anche il fuochista Arcadi Antonino, seduto su un banco, che doveva montare di guardia alle ore 16, si è sentita una tremenda esplosione. Immediatamente saltato giù dalla cuccetta, ci precipitammo lo Arcadi ed io, verso la porta che abbiamo dovuto forzare perché si aprisse. Appena fuori mi sono lanciato in acqua a capo fitto e venuto a galla mi sono dato disperatamente da fare per allontanarmi dalla nave e giratomi dopo pochi secondi non ho più visto il piroscifo. Tutto intorno c'era fumo e l'acqua era nera di polverino; in acqua c'era gente che gridava e chiedeva aiuto. Continuando a nuotare ho raggiunto uno zatterone con a bordo tre persone e guardando intorno si scorgevano altri piccoli relitti con gente aggrappata.»

Giovanni Re: «mi trovato nella cabina del Radiotelegrafista al momento dell'incidente. La navigazione procedeva regolarmente, allorché dopo un tre quarti d'ora dalla partenza da Lipari, ho sentito una tremenda esplosione e sono caduto immediatamente a terra coperto da rottami, mentre pulviscolo di carbone si spandeva per l'aria. Rialzatomi alla meglio ho cercato un salvagente, non l'ho trovato, e subito dopo mi sono trovato in acqua, perché il piroscifo andava rapidamente inabissandosi. Ritengo che la nave sia stata colpita dal siluro sulla sinistra, tra la stiva n. 1 e la macchina, quasi sotto il ponte di comando. Aggrappandomi in un primo momento ad un salvagente anulare ho raggiunto poi una zattera aspettando l'arrivo di soccorsi. Ho sentito gride e lamenti e non potevo dare aiuto perché la corrente ci ha sparpagliati e non mi trovavo in condizioni fisiche tali da potere soccorrere altri.»

Francesco Quadara (S. M. Salina 8.12.1912, carbonaio): «Ero da guardia in caldaia al momento del sinistro e pochi istanti prima avevo chiesto il permesso di recarmi al lavandino che si trovava sul lato sinistro nei pressi della scaletta della

discesa della stessa caldaia. Mi trovato nel lavandino da pochi minuti quando è avvenuta una esplosione. Ho cercato subito di uscire all'aperto ma la porta chiusa ermeticamente non me lo ha permesso. L'unica via di scampo era rappresentata dall'oblo, e attraverso questo mi sono lanciato in mare. Niente posso dire sulla sorte degli ufficiali di bordo. La nave è stata colpita da siluro sul lato sinistro a proravia, tra la stiva e il ponte di comando. Ho visto nave inabissarsi di prua con la poppa alzata e con l'elica ancora in moto. La scena è durata pochi secondi.»

Antonino Foti: «verso le ore 15,45 dopo avere percorsa circa 6 o 7 miglia, mentre mi trovavo appoggiato al verricello di poppa, dal lato di sinistra, ho sentito uno scoppio e sono stato invaso da polvere di carbone e spinto verso la paratia. Mi sono buttato in acqua avendo visto che dei rottami erano già stati proiettati in mare dall'esplosione. Ho raggiunto uno zatterone aiutando anche una guardia di finanza ad aggrapparsi ad esso. Durante i primi momenti ho sentito delle grida di gente che invocava aiuto ma nella confusione non ho potuto distinguere chi fossero e quale sorte abbiano incontrato questa gente¹².»

Antonio Arcadi (Messina 17.01.1899 fuochista): «Mi trovato seduto nel locale fuochisti a poppa quando un formidabile scoppio ha bloccato la porta. In quel momento mi trovato in compagnia di Sidoti Antonino che era sdraiato in cuccetta alle ore 16 dovevo montare di guardia in caldaia e lo scoppio è avvenuto che mancavano 17 minuti alle ore 16. Forzata la porta ci siamo lanciati in acqua. La nave in pochi secondi si è inabissata con la poppa in aria. Venuto subito a galla mi sono aggrappato ad un barile e poi dopo sono passato su di un grosso zatterone.»

Gaetano Foti¹³:«Al momento del sinistro mi trovavo seduto sul boccaporto di poppa e sono stato spinto in mare dall'acqua sollevata dallo scoppio. Confermo quanto è stato dichiarato dal marittimo Arcadi Antonio. A bordo esistevano cinture di salvataggio sufficienti per tutto l'equipaggio e passeggeri, però non tutti le indossavano al momento del sinistro. Dato i rottami e le zattere disponibili nella zona ritengo che gran parte degli scomparsi siano stati uccisi dal forte scoppio, come è evidente per quelli sul ponte di comando e nel salone di prima classe, i quali sono stati lanciati in aria. Anche la rapidità dell'affondamento ha contribuito molto alla perdita delle vite umane.»

Antonino Natoli: «Dopo circa 6 miglia di navigazione sulla rotta da Lipari a Milazzo, ho notato un fulmineo movimento in plancia ed ho avuto l'impressione che

¹² Giunta Domenico: Confermo quanto è stato reso dal marittimo Foti Antonino fu Francesco. Non posso dare notizia degli altri componenti l'equipaggio.

¹³ Gaetano Foti, fratello di Antonino, (Milazzo 25.03.1896) imbarcato quale fuochista dal 1.4.1943.

un uomo si portasse rapidamente a sinistra. Ho potuto osservare questo particolare fulmineo perché mi trovavo di servizio al pezzo di prora proprio di faccia al ponte di comando. Non ho fatto neppure in tempo a rendermi conto di che cosa si trattasse ed ho sentito una esplosione ed ho visto il ponte di comando saltare in aria e distintamente il 2° capo Gallazzi essere proiettato fuori con violenza. Non ho fatto nemmeno in tempo a togliermi le scarpe che mi sono già sentito l'acqua alla gola in quanto il bastimento rapidamente si inabissava. Mi sono messo a nuotare ed ho raggiunto dei rottami. Lo stesso hanno fatto i miei compagni destinati al pezzo di prora.»

Antonio Bacchi¹⁴: «al momento del sinistro mi trovavo in servizio al pezzo di prora vicino al marò Natoli Antonino. Confermo in tutte le sue parti quanto ha dichiarato lo stesso Natoli.»

Giuseppe Federico: «Dopo circa 6 miglia di navigazione da Lipari verso Milazzo ho sentito una forte esplosione avvenuta sulla sinistra della nave, credo sotto il ponte di comando. Visto che la nave affondava rapidamente mi sono lanciato, assieme agli altri compagni, in mare. Ho raggiunto uno zatterone sul quale poi ci siamo riuniti circa dieci persone. La nave è affondata in pochi secondi.»

Angelo Natoli: «mentre la navigazione si svolgeva senza rilievi degni di nota, verso le ore 15,45', mentre mi trovavo allo ingresso della cabina del Radiotelegrafista e scorrevo con il marinaio Re Giovanni e con lo stesso Ufficiale Radiotelegrafista Cuzzocrea Paolo¹⁵, improvvisamente ho sentito un forte scoppio che non posso precisare se provocato da uno o due siluri lanciati da un sommergibile nemico sul lato sinistro della nave. La cabina del radiotelegrafista era situata sul lato destro e pertanto nulla posso precisare circa l'avvistamento del siluro, della scia o eventualmente del sommergibile come pure se i siluri lanciati sono stati due - come da impressione generale sul primo momento - oppure solamente uno. Con lo scoppio, provocato direttamente in carbonaia, il ponte di comando è saltato in aria con il comandante ed il personale di servizio ed i relitti, con carbone, pezzi di ferro ed anche un uomo, sono da me stati visti cadere in mare. E' seguito un momento di confusione ed io mi sono precipitato prima verso la lancia di salvataggio per tagliare le drizze della stessa, però visto che la lancia già toccava acqua e che il piroscampo spezzato quasi al centro aveva la prua e la poppa già verso l'alto (ricordo anche di avere visto l'elica girare ancora a vuoto) mi sono lanciato in acqua afferrandomi ad un pezzo di legno capitatomi avanti ed in un secondo momento ad una zattera che

¹⁴ Palermo, 07.03.1915, marò, imbarcato dal 19.06.1940 componente della scorta militare di bordo

¹⁵ Nato a Motta S. Giovanni (RC), Marconista. Deceduto.

dopo l'affondamento era venuta a galla. Il piroscafo è affondato in meno di un minuto e molte persone, dell'equipaggio e passeggeri, penso siano periti per l'esplosione.»

Antonino Biviano: «Io mi trovavo sul ponte ed ero in compagnia di due amici, Domenico Barca¹⁶ e Angelino Mazza¹⁷, erano seduti su un banchetto, quando all'improvviso l'esplosione ... ed il buio. Mi ritornarono i sensi quasi subito, ero dolorante, completamente sordo e non sentivo più niente, e vidi Domenico con il capo rovesciato in avanti, era morto, Angelino si era invece già buttato in mare. Mi sono immediatamente reso conto di quello che era successo e cercai, nonostante le gravi ferite al volto, di portarmi in salvo, gettandomi in mare. Quando fui in acqua vidi il piroscafo, ormai tagliato in due inabissarsi, trascinando con se nel risucchio, coloro che per impotenza o per paura non riuscirono a far nulla per se stessi. Ho pensato a mia sorella Rosina, mi sono chiesto se anche lei, come me era in mare, se anche lei come me, era riuscita a trarsi in salvo ... purtroppo morì. L'esplosione aveva bloccato le porte e mentre chi come me, essendo sul ponte, poté salvarsi gettandosi in mare, gli altri, dei quali, molti sentivano le grida d'aiuto, restarono intrappolati.»

Angelino Mazza: «Il siluro divise in due tronconi la nave; le porte delle cabine, forse a causa dello scoppio si chiusero, e mentre chi come me, essendo sul ponte, poté salvarsi, gettandosi in mare, gli altri, dei quali sentivamo le grida d'aiuto, restarono intrappolati.»

Assunta Poma in Sulfaro¹⁸: *A qualche miglio dopo Vulcano, a un tratto, un'esplosione e alte grida a prua della nave.* La signora Assunta era seduta a poppa, in classe turistica. Cade per terra e comprende subito, come gli altri vicini, che la nave era stata silurata. Ella si precipitò alla scaletta laterale della nave, si liberò di ogni cosa, borsetta e scarpe e d'istinto, con tutta la propria forza, si tuffò nel mare "a pesce", cioè cercando di andare il più lontano possibile dallo scafo, per evitare di essere risucchiata dalle eliche o dallo scafo stesso che andava affondando. Molti che si tuffarono dritti nell'acqua, non trovarono poi la forza di allontanarsi dalla zona del risucchio e morirono così.

¹⁶ marò, nato a Lipari il 11 maggio 1915. Deceduto.

¹⁷ aviere, nato a Canneto di Lipari il 3 novembre 1917.

¹⁸ La signora Sulfaro, passeggera, aveva poco più di trent'anni; l'unica donna superstite, un po' per la buona sorte, un po' per la sua abilità e forza nel nuotare. *"Mio marito era prigioniero in Africa, a Massaua. Mio figlio Pino, che aveva nove anni, era balilla e stava a Mortelle, vicino Messina. Io andavo appunto a trovare il figlio per riportarlo a casa, perché avevo saputo che a Messina c'era l'inferno".*

Alfredo Adornato: «Lo vidi il Santamarina, per l'ultima volta, al largo di Vulcano, spostato nel fianco, sormontato da una nube nera e poi, in pochi secondi, più nulla: è scomparso inghiottito dalle onde.»

Paolo Sallustro¹⁹: «stavo seguendo, con il binocolo, dal terrazzo del Regio Circomare la navigazione del Santamarina quando tutto ad un tratto ho visto alzarsi tanto fumo e la nave scomparire inghiottita dal mare. Lanciato l'allarme, venne predisposto l'intervento di soccorso.»

G. Casali: «non ricordo quanto tempo era passato, ma sentimmo un gran boato, prima che mia nonna uscisse nel terrazzo disse: u Santa Marina!!! Quando guardammo verso l'orizzonte, e abbiamo visto una grande fumata nera, tempo un paio di minuti, Marina Corta era piena di gente a gridare: "u Santa Marina affunnaru!!!"»

Walters: «*Two days later it was the turn of the 763-ton Italian naval auxiliary vessel Santa Maria to cross the path of Unrivaled. She was not as lucky as Albina had been, as two torpedoes found the target and Santa Maria sank, with her crew left swimming in the sea.*»

Nessuno dei militari interrogati in Capitaneria ha visto i siluri avvicinarsi; nessuno di loro guardava in mare, e non è riuscito a scorgere le scie spaventose che si stavano avventando contro il piroscafo. Non risultano ulteriori interrogatori degli altri militari superstiti addetti ai pezzi di prora e di poppa: Giuseppe Gambino, Salvatore Miranda, Italo Arzori, Vincenzo Gullo, Giuseppe Machì, Antonino Maisano, Salvatore Vento, Angelo Lo Surdo, Camillo Barbagallo, Orlando Gabbianelli.

16.07 naufraghi

Turner: «Avvicinati con l'intenzione di raccogliere i superstiti ma vi erano 5 scialuppe a galla e tanta gente in acqua. Dato che vi era calma di mare e di vento e solo circa 2 miglia da terra, fu deciso di non emergere per soccorrere i superstiti.»

Antonio Scarmato: «Passato qualche minuto, quando le acque si sono calmate per l'affondamento del piroscafo e i relitti sono venuti a galla, ho visto nettamente la torretta di un sommergibile affiorare a galla anzi, rettifico, il periscopio che veniva su lentamente con delle bolle d'aria e si spostava lentamente verso sud (Milazzo) ed ho pensato, come gli altri della zattera, che il sommergibile venisse fuori per mitragliarci. Invece il periscopio si è nuovamente immerso.»

¹⁹ secondo capo del Regio Circomare, testimonianza tratta dal Nuovo notiziario delle isole Eolie.

Giovanni Re: «A poco alla volta la zattera ha dato posto a nove persone che a mano a mano riuscivano a raggiungerla ed allora ho tirato fuori i remi e con l'aiuto degli altri abbiamo remato e dirigerci verso la spiaggia di Vulcano.»

Natoli Angelo²⁰: «Nel mare, subito dopo la scomparsa del piroscafo, molta gente inesperta del nuoto chiedeva aiuto e parecchi di questi non avendo avuto la prontezza o la possibilità di aggrapparsi ad un qualche relitto, dopo pochi istanti è scomparsa. Sulla zattera sono salito per primo e successivamente si sono avvicinati il giovanotto Scarmato Antonio, Foti Antonino, una guardia di finanza, un milite, due passeggeri, un sottocapo militarizzato appartenente all'antimine M.5 di Lipari e, una ventina di minuti dopo, il marò Miceli Concetto²¹ appartenente alla scorta militare di bordo. Cinque o dieci minuti dopo l'affondamento ho nettamente visto emergere ad una distanza di circa mille metri parte della torretta del sommergibile e ricordo di avere anche visto la bandiera, non posso precisare però la nazionalità di appartenenza. Appena avvistato il sommergibile la nostra preoccupazione è stata quella di ripararci da un eventuale mitragliamento riparandoci dietro la zattera davanti alla quale avevamo posto un barile.»

Assunta Poma: Tra le tante grida, la signora Assunta ricordava quelle di una donna incinta con due bambine, che non sapeva che fare e implorava: "*S. Bartolu miu!*" rimase a bordo e si inabissò con la nave, insieme a tanti altri, quelli che erano all'interno, che giocavano a carte o che stavano sdraiati perché soffrivano il mare²². Ricordava un uomo con una gamba ingessata: non si poteva muovere, nessuno poteva aiutarlo. La signora Assunta, con tutta la forza disponibile, nuotò per allontanarsi dalla nave. Era forte, abile nuotatrice e svelta di riflessi. Aveva avuto anche l'accortezza di gettarsi in mare dal lato opposto a quello nel quale era avvenuto lo scoppio, che era un caos di nafta, barili, tavole e tutto quanto fuoriusciva dalla nave squarciata. Vide una donna incinta buttarsi dalla nave e nuotare con difficoltà; dopo fu ritrovata cadavere²³. Vide un uomo che non sapeva o non poteva nuotare e gridava: *Aiuto! Aiuto!* La signora Assunta si era avvicinata e presa una tavola galleggiante gliel'aveva avvicinata, così quello si era potuto appoggiare. Ricordava di un fratello e sorella: lui si era buttato in mare e gridava alla sorella: *buttati!* Questa alla fine si buttò, ma non tornò più a galla²⁴.

²⁰ Capofuochista Natoli Angelo di Giuseppe

²¹ Cannoniere, nato a Nizza (Messina) il 28 agosto 1922. era residente a Lentini.

²² Le ricerche relative a questo particolare del racconto della Poma non hanno dato alcun esito.

²³ Era la signora Angela Liberatore di 38 anni, ma non risultano bambini imbarcati sulla nave.

²⁴ I due fratelli di cui parla la Poma erano Antonino Currò (15/11/1921) un marinaio in viaggio per raggiungere Messina e Iolanda Maria, figlia di Rocco e di Maria Cincotta, nata a Lipari, Acquacalda, il

16,15 - arrivano i soccorsi - I naufraghi videro arrivare, provenienti da Lipari, due mezzi della Regia Marina, un motoscafo veloce denominato M3 e un antimine M5 (anche se Turner parla di una goletta a due alberi); appena arrivati Turner lanciava contro di essi un siluro ma le unità furono in grado di evitarlo e il siluro prese la costa dell'isola di Vulcano provocando una grossa colonna d'acqua.

16,18 Turner: «Sighted a two-masted schooner coming out of Lipari. Closed and commenced attack. The schooner was towing two other vessels. All three were flying the Italian Naval Ensign²⁵.»

Antonio Scarmato: «[ho] Iniziato a vogare con un pezzo di tavola verso terra, dopo una ventina di minuti tutti abbiamo visto da lontano, dalla parte di Lipari, venire a tutta forza un Mas e un Dragamine. In quello stesso istante ho rivisto il periscopio affiorare più distante però dalla parte di Lipari e mentre le unità di avvicinavano ho visto accostare il dragamine verso terra, il Mas verso il periscopio e contemporaneamente ho visto una colonna d'acqua alzarsi formidabile in aria sotto la costa di Vulcano. In un primo momento ho pensato che fosse qualche colpo di cannone ma poi riflettendo ci siamo accorti che era stato un siluro lanciato dal sommergibile contro i mezzi di salvataggio. All'avvicinarsi del motoscafo non ho più visto il sommergibile. Le unità manovrano a tutta forza hanno proceduto rapidamente al salvataggio. Un quarto d'ora dopo sono visti accorrere da lontano, da Milazzo, due Mas tedeschi e sulla zona ho visto anche degli idrovolanti.»

Antonino Sidoti: «Stanco morto, sulla zattera mi sono messo supino e cominciavo a sentire brividi di freddo quando uno dei naufraghi mi ha scosso dicendomi: coraggio, viene un dragamine. Da lontano avevano visto l'albero dell'unità, che si avvicinava. Pochi minuti dopo ho visto un motoscafo camminare al largo e un dragamine venire da sottocosta verso di noi e contemporaneamente alzarsi una grande colonna d'acqua sulla costa di Vulcano. Ho pensato che fosse stato un siluro lanciato contro i mezzi di salvataggio. Sono stato salvato con i miei compagni subito dopo. Ho perduto tutto il corredo perché mi sono lanciato in acqua con i soli calzoncini e la maglia.»

Giovanni Re: «Dopo una mezz'ora ho scorto da lontano due mezzi di salvataggio in direzione di Lipari e ne ho dato comunicazione a tutti, mi sono strappato la camicia e l'ho appesa alla gaffa per fare segnalazione. Mentre i mezzi si

15.01.1930, passeggera, tredicenne. Entrambi deceduti nell'affondamento. Ritengo che il fratello abbia fatto tutti i tentativi possibili per recuperare la sorella, perdendo a sua volta la vita.

²⁵ Avvistata una goletta a due alberi che usciva da Lipari. Si chiuse e iniziò l'attacco. La goletta rimorchiava altre due imbarcazioni. Tutte e tre sventolavano la bandiera della Marina Militare Italiana.

avvicinavano i compagni mi hanno fatto notare il periscopio del sommergibile a breve distanza, ed abbiamo avuto un momento di panico immaginando che il nemico venuto in emersione avesse avuto intenzione di mitragliarci. Giunta la prima unità ad una corta breve distanza da noi ho visto una colonna d'acqua alzarsi seguita da una esplosione in fondo alla costa di Vulcano. Abbiamo subito capito che si trattava di un nuovo siluramento effettuato contro i mezzi di salvataggio, i quali manovrando rapidamente hanno accostato sotto portandosi in salvo senza perdita di tempo. Successivamente, dopo un quarto d'ora, circa ho visto venire da Milazzo due altre unità ed anche qualche idrovolante. In mare non ho visto nessuno dello Stato Maggiore di bordo e non posso dare notizie sulla loro fine. Anche del radiotelegrafista Cuzzocrea Paolo che si trovava al momento del sinistro in discussione con me nella sua cabina non posso dare notizia; il capo fuochista Natoli Angelo che si trovava anche lui nella stessa cabina si è salvato. Penso che il radiotelegrafista Cuzzocrea, che è stato da me visto l'ultima volta fuori della cabina con un salvagente in mano, sia stato travolto dal vortice oppure annegato.»

Antonino Foti: «Mentre vogavamo tirando per la costa di Vulcano ho visto nettamente il periscopio del sommergibile, anzi posso precisare ad un dato momento sulla punta ho notato un lampo bianco. Non so spiegare la ragione di tale fatto. Il sommergibile si è immerso ed ho notato un'alta colonna d'acqua sotto la costa di Vulcano, mentre un motoscafo giunto in nostro soccorso si era avvicinato a noi seguito da un motopeschereccio.»

Antonio Arcadi: «Mentre giungevano i mezzi di salvataggio, qualche decina di minuti dopo, ho visto un siluro, lanciato contro i mezzi suddetti, esplodere sotto la costa di Vulcano, elevando una immensa colonna d'acqua. Il dragamine ha manovrato dirigendo verso Vulcano mentre il motoscafo dirigeva verso il sommergibile. I mezzi di soccorso ci hanno rapidamente abbordato e siamo tratti in salvo. Non posso dare notizie del comandante, degli ufficiali e dei sottoufficiali militari della scorta; penso che siano saltati in aria al loro posto sul ponte di comando. I passeggeri di prima classe che si trovavano nel salone credo abbiano subito la stessa sorte.»

Antonino Natoli: «Riunitici in tre persone in una zattera cercavamo di raggiungere la costa di Vulcano, quando a distanza si è visto comparire un dragamine ed un motoscafo che venivano verso di noi. Mentre eravamo intenti a guardare i mezzi di soccorso abbiamo visto sulla nostra dritta alla distanza di circa 50 metri il periscopio del sommergibile che si sposta lentamente nella zona, ed abbiamo pensato immediatamente che, venuto in emersione, avesse voluto mitragliarci. Quando il motoscafo è giunto a breve distanza da noi ho visto che si dirigeva a tutta forza verso il sommergibile dopo manovrato per schivare un siluro:

anche in dragamine è manovrato. Lanciato il siluro contro i suddetti mezzi di soccorso è scoppiato contro la costa di Vulcano elevando una altissima colonna d'acqua. Poco dopo siamo stati salvati dal Motoscafo e condotti a Lipari.»

Giuseppe Federico: «Dopo circa mezz'ora abbiamo avvistato un dragamine ed un motoscafo verso fuori e il dragamine verso Vulcano, immediatamente ho visto scoppiare un siluro sotto la costa di Vulcano elevandosi una colonna di acqua seguita da una forte detonazione. Ho capito subito che il sommergibile aveva lanciato il siluro contro le unità suddette. Il motoscafo dopo portatosi sul luogo del sottomarino, ha fatto ritorno da noi iniziando le operazioni di salvataggio. Dopo circa un quarto d'ora sono giunti nella zona due MAS tedeschi ed alcuni idrovolanti. A bordo vi erano salvagenti sufficienti per tutti, ma poca gente li indossavano. Non posso dare alcuna notizia sulla sorte toccata al comandante, agli ufficiali e sottufficiali di bordo. A mare subito dopo l'incidente vi è stata della confusione; gente che gridava aiuto e persone che si lamentavano. Per quello che è stato possibile molti si sono aiutati a vicenda, altri sono stati immediatamente sopraffatti prima che si potesse organizzare di concerto un aiuto efficace.»

Angelo Natoli: «E' passato un certo tempo e da lontano il marinaio Re Giovanni ha comunicato rincuorando tutti noi che da Lipari si scorgevano i mezzi di salvataggio venire a tutta forza sulla zona; intanto la nostra preoccupazione era per il pericolo cui andavano incontro i mezzi di salvataggio per la presenza in zona del sommergibile che si trovava ancora in agguato. In testa si trovava motoscafo M.3 perché più veloce seguito dallo antimine M.5; uno di noi alzatosi all'impiedi, a gran voce gridava: "il sommergibile, il sommergibile" per avvertire dell'esistenza del pericolo. Il sommergibile affiorava ancora con la torretta e non appena il motoscafo è stato a distanza favorevole ho visto partire un siluro e contemporaneamente il sommergibile immergersi. Il motoscafo aveva una discreta velocità ed avvistato il siluro ha fatto un gran giro mettendo la prua sul sommergibile che appunto contemporaneamente si immergeva credendosi attaccato con bombe di profondità. Il siluro scapolato il motoscafo è andato ad esplodere, sollevando una immensa colonna d'acqua, sulla costa dell'isola di Vulcano. Il motoscafo, compiuta una manovra a tutta velocità, ha cominciato ad accostare i naufraghi ed a imbarcarli. L'antimine M.5 dal canto suo, venendo da sotto costa, ha proceduto al salvataggio di tutti gli altri superstiti. Mentre si svolgevano le operazioni di salvataggio, lontano, da Milazzo si sono visti accorrere due unità sottili che avvicinati ho riconosciuto essere due antisom Germanici. Successivamente sulla zona sono intervenuti tre aerei da ricognizione marittima e le motobarche V.6 e V.24 della R. Guardia di Finanza.»

Antonino Biviano: «Una volta in mare mi allontanai dalla nave e salii insieme ad altri su una zattera cui diveniva sempre più difficile stare. Ricordo un uomo di cui però non conosco il nome, era una Guardia di Finanza. Dopo l'esplosione lo vidi in mare con tanto di cartucciera e fucile a tracolla, non sapeva nuotare, era riuscito ad afferrare un banchetto che gli permise di rimanere a galla fino all'arrivo dei soccorsi. Morì un mese dopo per ittero. Un altro ricorso indelebile è quello di Domenico "U Curtu". Dopo l'esplosione Domenico si aggrappò all'asta della bandiera terrorizzato, e non riusciva a staccarsene. Il caso volle che saltasse un banchetto da lui istintivamente afferrato, fu proprio quel banchetto di legno a trarlo in salvo. Dopo più di tre ore arrivarono i soccorsi²⁶.» Il signor Antonino Biviano, raccontò, in un'altra occasione, che suo padre, andato all'ospedale di Milazzo, non lo aveva riconosciuto per il volto tumefatto e lui per diversi giorni era stato dato per morto.

16,42 Turner: «in position 38°25'N, 15°02'E fired one torpedo. The schooner saw the track and altered away to comb int. The torpedo missed. Unrivalled then drew clear to the northward²⁷.» Fallito il secondo attacco e con due pattugliatori tedeschi in arrivo (salpati da Milazzo), Turner, con un solo siluro a disposizione, si immerge e l'Unrivalled, sparisce definitivamente dalla vista dei naufraghi; punta verso Nord per poi fare rotta verso la base sommergibili di Malta dove giunge il 13 maggio 1943 concludendo la sua 11^a Missione. I mezzi venuti in soccorso, l'M3 e l'M5, cominciarono a recuperare le persone, poco dopo arrivarono sul posto due unità antisommergibile tedesche provenienti da Milazzo e due motobarche della Regia Guardia di Finanza. I mezzi di soccorso oltre ai naufraghi recuperarono l'unico corpo senza vita, quello di Angela Liberatore²⁸.

Assunta Poma: Poi vide una zattera di salvataggio galleggiante, c'erano sopra già due uomini dell'equipaggio: ricordava il nome solo di uno, Domenico. Un altro era in mare, gridava aiuto! E cercava di salire sulla zattera senza riuscirvi. Intanto la nave si inabissava, era sollevata in aria l'intera poppa, il risucchio era pericoloso. La signora Assunta chiese di potere salire anche lei sulla zattera, aveva freddo, "fatemi salire, così posso aiutare pure io a tirare questo sopra", disse. Ma quelli risposero "tu sai nuotare, piuttosto spingi la zattera"²⁹.

²⁶ Domenico Martino, detto Domenico "U curtù", originario di Patti, fu tratto in salvo dalla barca giunto in soccorso di Antonino La Macchia di Marina Lunga, con il quale rimase in ottimi rapporti per il resto della vita.

²⁷ Nella posizione 38 ° 25'N, 15 ° 02' e ' stato lanciato un siluro. La goletta vide la pista e si allontanò per schivarlo. Il siluro ha mancato il bersaglio. Unrivalled si è poi diretto verso nord.

²⁸ Angela Liberatore coniugata Fonti, era nata a Lipari il 6 settembre 1905, casalinga, era residente nella frazione di Lami. Il corpo della donna è recuperato dalla barca di Antonino La Macchia.

²⁹ Notiziario delle Isole Eolie, XXI (1975), n.5, pagina 5.

Alfredo Adornato: «Rimbombano ancora nelle orecchie, fanno triste eco al cuore, le grida strazianti, le implorazioni disperate di aiuto, da parte della marea di gente che immediatamente affolla Marina Corta. Sono lacrime di madri, di spose, di figli, di amici, di parenti e conoscenti dell'equipaggio e dei passeggeri che, ignari e innocenti, in quel giorno primaverile, incontrarono la morte tra i flutti di questo nostro mare. È una folla enorme, atterrita, convulsa, che corre, che aiuta i volenterosi a varare le barche, ad approntare i remi, le coperte, i medicinali, perché non c'è tempo, bisogna far presto ...ci saranno dei superstiti, dei naufraghi... Sono ore tremende, interminabili; solo qualche imbarcazione è fornita di motore; la distanza che ci separa dal luogo del disastro sembra infinita ... e poi le prime agghiaccianti notizie ... Hanno silurato anche una barca che si era recata per apprestare aiuto ... solo in pochi sono salvi.. E si menzionano i nomi di coloro che si erano visti partire, di coloro che fino all'ultimo si sperava di salvare, di coloro che si son visti sparire nei gorgi, malgrado gli sforzi di qualche superstite generoso e coraggiosi. Allora Lipari capì davvero tutta l'atrocità della guerra! Fu un trauma, uno shock, una presa di coscienza sulla tremenda realtà³⁰.»

Ritorno a Lipari

G. Casali: «Mia nonna io e altri di famiglia scappammo verso Marina Corta, tutti gridavano, piangevano, la mia povera nonna, non sapeva cosa fare. Ad un tratto, da Marina Lunga abbiamo visto, il piccolo motoscafo del "Genio Civile", una piccola imbarcazione, ma il mezzo più veloce nell'isola. Nel frattempo, quasi tutti i pescatori, avevano messo le loro barche a mare, per andare a prestare i primi aiuti. Anche mio zio Gaetano Mannello, fratello di mio zio "Masino" uscì con la famosa Palamitara, "u tri pipi" a sei remi, per andare a prestare aiuto ai naufraghi. Molte barche rientravano portando persone che riuscirono a salvarsi, fra i famigliari, con lacrime di gioia si abbracciavano contenti, il piccolo motoscafo, portò molte persone a terra. Mio zio "Tanino" tornò a tarda sera, mi ricordo che non aveva voce, perché gridava forte, Masino, Masino!!! Ma nessuno rispondeva a quella voce straziante. Mio zio Tommaso Mannello fu ingoiato dalle acque all'età di 29 anni!!! E con lui molti altri!!! La mia "piccola" nonna l'hanno portata quasi sulle braccia, perché non aveva più la forza di camminare per il dolore di avere perso per sempre quel giovane figlio!!! Mia nonna, morì, dal dolore, di infarto, credo a 65 anni.»

³⁰ Racconta Sabrina Trovato, nipote di Sebastiano Pavone (Acireale 2.02.1896), domiciliato a Canneto di Lipari, militare in servizio a Messina (deceduto), che molti abitanti di Canneto non appena saputo del siluramento si erano precipitati sulle alture di Serra, appena in tempo per vedere il fumo della nave nel momento del definitivo affondamento.

Felice Chilanti³¹: «Il vapore Santa Marina silurato da un sommergibile inglese urlò dal mare aperto alle finestre, un velo fumoso laggiù, Savino padre di Bortolo che tornava alla guerra morì annegato con altri settanta isolani. Fino a sera tutto il paese pianse, agli usci le donne gridavano; dentro avevano acceso lumi candele davanti ai ritratti. Gli inglesi avevano assassinato settanta persone, confinati e popolazione ridotti alla fame, più niente a bottega né assegno da Milano, né sussidi rimesse a spose e madri di lavoratori e soldati, i pescatori non andavano per mare minato e da fumare bucce d'arancia seccate al sole e tagliate a fettine: davano il capogiro.»

Le indagini Ufficiali e i documenti scomparsi

A conclusione della giornata il Comandante del Circomare di Lipari, Alberto Alovisi, segnalava con un fonogramma alle autorità superiori (Roma, Catania e Messina): «15,46 seguito azione sommergibile nemico at miglia 6,5 per 131° dal porto di LipariP/fo S.Marina Salina matricola 22 Messina stazza lorda 763 tonnellate in navigazione da Lipari at Milazzo affondata alt. Equipaggio composto militari 17 et mercantili 24 salvati militari n. 14, mercantili 11 alt. Passeggeri presunti at bordo n. 55 salvati n. 22 alt. Ore 16,40 giunto sul posto con motoscafo M.3 at Antimine M.5 per operazioni salvataggio alt sommergibile ancora in zona lanciava ancora due siluri contro dette unità schivati manovrando alt. Mezzi rientravano Lipari regolarmente con complessivi 46 naufraghi alt. Due venivano salvati da due antisom germanici giunti in zona ore 17,10 da Milazzo alt. Tra salvati due feriti non gravi ed una donna deceduta alt³². Disposto sussistenza naufraghi et feriti alt. Autorità interessate informate indagini sommarie in corso alt. Segue relazione con elenchi dispersi et salvati.» Il 25 maggio 1943 con nota 560/S (S sta per segreto) il tenente Alovisi scriveva: «riferimento fono cifrato 478/S del 9 volgente trasmetto, in originale e tre copie, i seguenti documenti relativi al sinistro accorso al P/fo S.Marina Salina: 1) Rapporto del più elevato in grado dei superstiti³³; 2) Questionario; 3) Indagine sommaria sul sinistro³⁴; 4) Rapporto Riassuntivo; 5) Verbale di naufragio;

³¹ Era stato inviato al confino da qualche anno per aver complottato per assassinare Galeazzo Ciano e rapire Benito Mussolini. Viveva a Lipari con la moglie e con la figlia.

³² Tra i feriti il marinaio, Natale Giuffrè (1892), di Messina, "non si interroga perché trovasi ricoverato presso l'Ospedale Civile di Lipari, in condizioni di non poter essere trasportato.

³³ Si tratta del rapporto del Capofuochista Natoli Angelo di Giuseppe nato a Lipari il 7 maggio 1906, imbarcato in qualità di Capo fuochista. La sua dichiarazione è inserita all'interno del saggio,

³⁴ Verbale di indagini sommarie relative al naufragio del piroscafo Santamarina Salina, avvenuto in data 9 maggio 1943 nelle acque a levante dell'isola di Vulcano. Scrive il tenente Alovisi, in merito ad accertare le circostanze le cause e le eventuali responsabilità nei riguardi del sinistro occorso il 9 maggio 1943. all'uopo viene interrogato il personale di bordo superstite del sinistro, composto di n-23 persone di cui 13 militari facenti parte della scorta armata della R. Marina a bordo, presenti in questa sede, mentre 2 (un militare e un mercantile) trovansi degenti presso l'Ospedale Civile di Milazzo per lievi contusioni, ivi trasportati da una Motosilurante alleata giunta in soccorso. Abbiamo riportato ed inserito le dichiarazioni di: Antonio Scarmato, Antonino Sidoti, Giovanni Re, Francesco

6) Dichiarazione dell'equipaggio circa la perdita del corredo; 7) Ruolini equipaggio militare e civile e passeggeri.» L'8 giugno 1943 Il comandante di Messina, Maggiore di porto Nicola Barbaro-Forleo dichiara di aver ricevuto tutti i documenti trasmessi con nota 560/S. Il 19 giugno con nota 706/S il tenente Alovisi riscontrava una nota da Messina del 27 maggio, giunta il 18 giugno: «Questo Comando ha provveduto all'invio del verbale di naufragio al Procuratore del Re Imperatore di Messina con foglio 558/S del 25/5/43 inviato, per conoscenza a codesta Capitaneria ed alla Pretura di Messina. In pari data con foglio 560/S sono stati trasmessi a codesto comando i seguenti documenti (...). Si prega pertanto fare conoscere se per la regolarizzazione dello Stato Civile dei Marittimi risultati dispersi in seguito al sinistro occorso al piroscafo Santamarina Salina, occorre procedere alla compilazione di altri documenti in merito.» Alla data del 19 giugno, pertanto, il fascicolo è integro e nella piena disponibilità dei militari dell'Ufficio circondariale marittimo. Poi cosa succede? Il 17 agosto intorno alle 12,30 gli alleati sbarcarono a Lipari, con tre mass e un cacciatorpediniere che operava nei dintorni. Scrive don Alfredo Adornato che: «Le truppe alleate, comandate dal Capitano di Vascello E. A. DuBose, traevano prigionieri alcuni militari del Presidio di Lipari e si facevano consegnare la bandiera nazionale nella sala del Municipio.» Scrive Sandro Attanasio³⁵: (...) «L'ultima azione di guerra degli uomini della sezione italiana in terra di Sicilia avvenne il 17 agosto. Quel giorno una sezione di tre PT Boats comandata da Henry Ringling North che aveva a bordo una missione speciale dell'OSS si presentò davanti all'imbarcadero di Lipari. Le navi issavano bandiera bianca in segno di pace. Pochi minuti dopo il capo missione, De Angelis, scese a terra e intimò la resa al comandante del porto, tenente Alberto Alo[v]isi. L'arcipelago non aveva impianti difensivi. Anche militarmente ormai non aveva alcuna importanza. Il comandante del porto chiamò il sergente RT della R.M. Peppino Bucalo e gli diede l'ordine di trasmettere per radio a tutte le isole dipendenti la comunicazione di resa: «Mezzi da sbarco americani» diceva il messaggio «verranno fra poco. Alt. Non allarmatevi, ognuno resti calmo al suo posto perché sarà occupazione pacifica in tutti i sensi. Alt. Buona fortuna. Viva l'Italia³⁶.» Il colonnello neozelandese Zachary Charles Jeo giunse il 24 agosto 1943 e prese possesso del Municipio assumendo i

Quadara, Antonino Foti, Domenico Giunta, Antonio Arcadi, Gaetano Foti, Angelo Natoli di Giuseppe, Antonino Natoli di Antonino, Antonio Bacchi, Giuseppe Federico e Concetto Miceli.

³⁵ Sandro Attanasio, *Sicilia senza Italia: luglio-agosto 1943*, Milano, Mursia, 1976

³⁶ Scrive Buccigrossi: gli americani a Lipari fecero 19 prigionieri più altri 19 a Stromboli, questi dovevano essere tutti militari e qui vi troviamo anche il personale del Circomare. (...) Il comandante Tenente di Porto Alberto Alovisi fece distruggere i documenti classificati ed è probabile il suo arresto che si evince in effetti dall'assenza del suo nome negli atti di ufficio successivi. Anche il Capo Portuale Paolo Sallustro venne arrestato ma, come testimoniato dalla figlia sig.ra Corrada, venne rilasciato il giorno dopo.

pieni poteri e governando per circa nove mesi sino al 12 maggio del 1944 quando lasciò l'isola. Il Circomare, tuttavia, in questo periodo risulta presidiato e comandato da Vincenzo Siringo, un Nocchiere di Porto. Le note, tra le autorità marittime italiane, riprendono il 9 marzo 1944 quando il Capitano di Porto di Messina, Demetrio Rando, scrive al Circomare di Milazzo (che inoltra per conoscenza all'Ufficio Circondariale di Lipari) con nota prot. 444: *«Pregasi inviare a questo Comando, con la possibile sollecitudine, copia del verbale di inchiesta, eseguita da codesto Circomare, relativa all'affondamento del piroscafo "Santamarina Salina" e conseguente scomparsa in mare di alcuni marittimi.»* A questa nota risponde il 21 marzo l'ufficio di Lipari: *«si trasmettono: una copia del verbale di indagini sommarie relative al naufragio del piroscafo in argomento; una copia del "questionario" riguardante lo stesso argomento, in cui risultano le generalità complete dei marittimi scomparsi in mare. Con preghiera di farne estrarre copia e rimettere gli originali a quest'Ufficio che, essendo completamente sprovvisto di carta adatta, è nell'impossibilità di poter compilare le copie richieste.»* Il 15 giugno Messina scrive direttamente a Lipari, puntualizzando che: *«questa Capitaneria è in possesso di una copia informale del verbale di indagini sommarie relative al sinistro in argomento; manca però il rapporto conclusivo sull'accaduto, specialmente per quanto si riferisce alle persone scomparse in mare. Si prega di voler far pervenire una copia del verbale suddetto a partire da pag. 3 del questionario relativo al sinistro. Inoltre codesto ufficio vorrà darmi assicurazione di aver provveduto, a suo tempo, per la regolarizzazione degli atti di stato civile relativi ai 12 marittimi scomparsi in mare in detta occasione.»* Gli originali erano stati restituiti a Lipari? Il comandante Rando, da Messina, ancora il 12 agosto 1944 scrive a Lipari chiedendo: *«si prega di voler trasmettere a giro di posta, ed in breve comunicazione, tutta la pratica relativa al sinistro di cui all'argomento.»* Il 31 agosto, infine, afferma che: *«E' pervenuta la pratica relativa al sinistro del piroscafo Santamarina Salina. Non si è rinvenuto però il rapporto riassuntivo delle investigazioni sommarie ed il verbale di naufragio. Si prega eseguire accurate ricerche per rintracciare i documenti di cui sopra da rimettere d'urgenza questo comando.»* Ad oggi gli atti risultano introvabili.

Ricordi

Maurizio Zaffino, nipote di Edel Germano³⁷: *«La mattina del 9 maggio 1943, mia nonna Edel partiva con la sua sorellina Clara da Santa Marina Salina verso Milazzo e da lì verso Palermo, dove avrebbero raggiunto la madre che doveva*

³⁷ La testimonianza è contenuta nel sito Mazara prima pagina del 3 agosto 2021, a firma di Antonella Marascia. Nell'affondamento del Piroscavo oltre a Edel (Roma 29.10.1909) perì la sorella Clara (Palermo, 8 maggio 1907). Le sorelle erano residenti a Malfa dove Edel si era trasferita nel 1930 sposandosi con uno studente del padre Diego, insegnante universitario di inglese e francese.

sottoporsi all'intervento di appendicectomia, per quell'epoca molto rischioso. Anche le altre sorelle sparse per la Sicilia stavano raggiungendo Palermo: la loro madre, voleva riunire tutte le figlie, non sapendo se sarebbe sopravvissuta all'intervento.

Ad un certo punto un sommergibile britannico sparò due siluri che spezzarono il piroscafo in due. Fu una tragedia! La notizia arrivò in un baleno, assieme al fumo nero che invase l'orizzonte, ma nessuno ebbe il coraggio di avvisare mio nonno Antonio, ufficiale medico in Guerra, lontano da casa, che la sua Pupa (così la chiamavano per quanto era bella!) non c'era più. Il suo capitano gli disse solo che c'era stato un incidente e gli diede il permesso di partire: 10 giorni di licenza oltre a quelli che ci sarebbero voluti per il viaggio dal profondo nord fino alla piccola isola del Mar Tirreno. E mio nonno partì e camminò, un po' a piedi, un po' in treno, con vari mezzi di fortuna, attraversando una penisola devastata dalla guerra. Ci mise un mese ad arrivare a Santa Marina Salina. Quando sbarcò fu abbracciato dai suoi tre figlioletti (Salvatore, mio padre, all'epoca undicenne, Maurizio di otto anni e Ada Clara di cinque) che si avvinghiarono alle sue gambe mentre i grandi della famiglia e l'isola intera gli davano la terribile notizia. Mio nonno restò come pietrificato. Continuò a vivere con la consapevolezza di non avere avuto nemmeno una tomba su cui piangere la sua dolce Edel.»

Attilio Princiotta³⁸: «Sul Santamarina viaggiavano anche due miei compaesani che probabilmente tornavano a Sant'Angelo di Brolo dalle loro famiglie: il diciassettenne Michele Casella³⁹ e suo zio Salvatore Casella⁴⁰, carabiniere in servizio a Lipari. Con il giovane Michele c'erano stati sempre buoni rapporti, quali possono essere fra un bambino di sette – otto anni ed un diciassettenne vicini di casa; quanto allo zio, l'ho incontrato nell'inverno del '42 quando, in partenza per Lipari, insieme al nipote si fermò a salutare mia madre. Io rimasi a guardare fisso quell'uomo alto, ben messo, con un viso severo ma sorridente, però la mia attenzione si fissò soprattutto sul colore della divisa. Quando venni a sapere che zio e nipote erano finiti in fondo al mare, le immagini di quei visi e di quel colore grigioverde riemersero con forza nella mia mente dove sono rimaste profondamente fissate e incancellabili.»

Di Mento: Tra gli scomparsi c'era Giuseppe Di Mento che rientrava a Spadafora. In un documento di famiglia stilato il 28 luglio 1952 è scritto che il 9 maggio, Giuseppe tornava da Lipari *“dove si era recato per ragioni di lavoro e di commercio per conto della società, a bordo del bastimento S. Marina, affondato a*

³⁸ Giornalista, ricordo estratto da: L'Incontro, anno XXXIV, n. 1 gen/aprile 2016.

³⁹ Casella Michele di Rosario nato a Sant'Angelo di Brolo il 5 agosto 1926.

⁴⁰ Casella Salvatore di Michele, nato a Sant'Angelo di Brolo il 20 giugno 1912, Carabiniere a Lipari.

seguito di bombardamenti aerei nemici, ...". A distanza di anni si continuavano a non conoscere i particolari dell'affondamento⁴¹.

Il 9 maggio 2014, a Santa Marina Salina, è stato inaugurato un monumento commemorativo delle vittime, donato dalla Prof.ssa Maria Rosaria Leanza, il cui padre, maresciallo dei Carabinieri, perì nell'affondamento⁴².

I motivi dell'affondamento

Nel corso dei decenni sui motivi dell'affondamento le illazioni e le ipotesi si sono inquisite. Per anni, a Lipari, circolava la voce della presenza di spie nascoste a Vulcano che avevano indicato la rotta del Santamarina. Il giornalista, Antonio Brundu di Malfa, ha reso noto che qualche giorno prima dell'affondamento un idrovolante tedesco attaccato da aerei alleati, di ritorno dall'Africa, era stato costretto ad ammarare nel laghetto di Lingua nell'isola di Salina e siccome a bordo c'erano degli alti ufficiali tedeschi che avrebbero dovuto raggiungere Milazzo con la nave di linea, il comando alleato, ne venne a conoscenza ed invio sul posto il sommergibile Unrivalled con l'intento di affondare la nave. L'ammarraggio è confermato da Alberto Cervellera (che possiede un biglietto di ringraziamento scritto in tedesco al podestà di Santa Marina Salina), ma non c'è alcuna conferma dell'ordine da parte degli alti vertici militari alleati in tal senso. A Milazzo, inoltre, c'erano delle unità veloci tedesche in grado di trasportare rapidamente ed in sicurezza gli alti ufficiali senza costringerli ad un lungo viaggio sul Santamarina. Altri hanno ipotizzato che accanto al Santa Marina navigava una unità da guerra che si stava nascondendo ai sottomarini. La verità, tuttavia, è molto più semplice; l'alto comando alleato in vista dello sbarco in Sicilia aveva previsto come primo obiettivo di neutralizzare e distruggere tutti i mezzi e le basi navali ed aeree del nemico in Sicilia, riducendo preliminarmente la potenza del nemico e le sue capacità, impedendo il loro impiego in combattimento e nel successivo inevitabile ripiegamento italo-tedesco nell'Italia continentale. L'Unrivalled partecipò attivamente alle operazioni preliminari per l'invasione della Sicilia. *On the 27th of february, 1943, Noel Cooper left Malta on board HMS "Unrivalled" for Operation "Husky", the invasion of Sicily. The mission for his team was to guide the assault landing craft in to the beaches at Pachino on the Sicilian coast. The weather was poor when Noel and his partner, Lieutenant Commander Norman Teacher, launched their canoe from the carriere submarine, HMS*

⁴¹ Giuseppe nel 1938 era entrato nella società a carattere familiare che si occupava del commercio di pesce fresco e salato ed era gestita dallo zio e dal padre. Forse a Lipari aveva incontrato Antonino La Macchia, padrone di barche, di Marina Lunga originario di Spadafora.

⁴² Il brigadiere dei carabinieri Edoardo Leanza, era il comandante della Stazione dei Carabinieri di Santa Marina Salina.

"Unbending", and paddled off into the darkness to make their initial reconnaissance of the area. Noe returned exhausted and alone⁴³. In early March, 1943, he and a fellow South African, Slt Crossley, and two others were inserted by the submarine HMS Unrivalled to recce one of the invasion beaches in the south of Sicily⁴⁴. La rigorosa applicazione delle disposizioni, nella giornata del 9 maggio, condannarono il Santamarina.

L'ipotesi più verosimile è quella formulata dal passeggero Antonino Biviano: *«Io penso che il siluramento dell'imbarcazione, sia avvenuto in seguito all'avvistamento sulla stessa, di una mitraglietta adoperata per difendersi dagli attacchi aerei. Vedendo il piroscafo armato avranno ritenuto di doverci attaccare.»* La nave, in effetti, in alcune delle rare foto successive al 1939, è dipinta in grigio militare, in modo da essere meno visibile, ed armata con dei cannoni collocati uno a prora ed uno a poppa e servito da due gruppi di militari, ma le armi, molto probabilmente, non furono mai utilizzati.

Numeri certi, numeri incerti - Dagli elenchi predisposti dal Circomare di Lipari, possiamo dire, sinteticamente, che a bordo c'erano 113 persone, tra equipaggio della nave, militari addetti alla sorveglianza e passeggeri, 105 uomini e 8 donne. (Uno dei membri dell'equipaggio, Giovanni Sidoti, viene elencato al numero 23 ma era in licenza a Lingua). Le vittime 61, 54 uomini e 7 donne, i superstiti 51 uomini e una sola donna. In alcuni degli elenchi pubblicati da riviste, quotidiani e siti online risulta inserito tra i dispersi Vincenzo Milani, II° ufficiale del Santamarina, il che conduce ad elevare il numero delle vittime a 62; ma di quest'ultimo non c'è traccia negli elenchi dei membri dell'equipaggio, né tra gli ulteriori elenchi predisposto dall'Alovisi.

⁴³ Il 27 febbraio 1943, Noel Cooper lasciò Malta a bordo della HMS "Unrivalled" per l'operazione "Husky", l'invasione della Sicilia. La missione della sua squadra era quella di guidare i mezzi da sbarco d'assalto verso le spiagge di Pachino, sulla costa siciliana. Il tempo era pessimo quando Noel e il suo compagno, il capitano di corvetta Norman Teacher, lanciarono la loro canoa dal sommergibile da trasporto HMS "Unbending" e pagarono nell'oscurità per effettuare la ricognizione iniziale della zona. Noe tornò esausto e solo. (tratto da: Kenelm G. D. Murray, Cge Inglés, 2021). Tradotto con www.DeepL.com/Translator (versione gratuita)

⁴⁴ All'inizio di marzo del 1943, insieme a un collega sudafricano, Slt Crossley, e ad altre due persone, fu inviato dal sommergibile HMS Unrivalled a perlustrare una delle spiagge di invasione nel sud della Sicilia. (tratto da: Arne Soderlund, Douw Steyn, Iron Fist, from the sea 2015)

L'epilogo

Il tenente di vascello Hugh Bentley Turner (1915 – 11/12 gennaio 1945⁴⁵) è stato al comando del sommergibile Unrivalled dal 22 febbraio del 1942 (con una breve interruzione tra il 15 ed il 30 agosto dello stesso anno) ed il 15 febbraio 1944.

Il 21 novembre 1944 assume il comando del HMS Porpoise sul quale trovò la morte. *Tasked to lay a minefield in the vicinity of Penang, she sailed from Trincomalee 2 January. When she failed to return as expected on 19 January she was posted as missing. She reported that she had conducted her mine lay on 9 January, and some of her mines seem to have been the cause of sinking of three Japanese ships, so she must have been lost after this date. Japanese sources indicate that during the morning of 11 January in position 05.30N 098.39E a N6N "Jill" aircraft discovered a submarine on the surface and dropped two small bombs, one scoring a direct hit⁴⁶.* Il fato ha deciso che il comandante dell'Unrivalled doveva trovare la propria sepoltura in mare come le vittime del Santamarina; una tomba coperta e protetta da oltre mille metri di acqua, in un stato di silenzio assoluto e di pace che nessuna guerra potrà mai più turbare.

Un sentito ringraziamento per l'attiva collaborazione fornita dell'Ufficio Circondariale marittimo di Lipari, ed al lavoro di conservazione degli archivi da parte dei sotto-ufficiali in servizio, Mario Guarnuto e Giovanni Buccigrossi.

⁴⁵ Alcune fonti parlano del 16 gennaio, altre del 19 gennaio.

⁴⁶ Incaricata di posare un campo minato nelle vicinanze di Penang, salpò da Trincomalee il 2 gennaio. Il 19 gennaio, quando non è rientrata come previsto, è stata data per dispersa. La nave riferì di aver effettuato la posa delle mine il 9 gennaio e alcune delle sue mine sembrano essere state la causa dell'affondamento di tre navi giapponesi; quindi, deve essere stata persa dopo questa data. Fonti giapponesi indicano che durante la mattina dell'11 gennaio, in posizione 05.30N 098.39E, un aereo N6N "Jill" scoprì un sommergibile in superficie e sganciò due piccole bombe, una delle quali colpì direttamente il sottomarino. Tradotto con www.DeepL.com/Translator (versione gratuita). Tratto da: David Hepper, *British warship losses in the modern era*, 2022.

Riferimenti Bibliografici

Le testimonianze dei militari e dei marinai imbarcati sono tratte dal verbale delle indagini sommarie eseguite dal tenente Alberto Alovisi, della Capitaneria di Porto di Lipari.

C. GIORGIANNI (a cura di), "Mi trovavo sul ponte..." I ricordi di Antonino Biviano, superstite, Questeolie, n. 4 anno II, dell'8 aprile 1993.

NUOVO NOTIZIARIO DELLE ISOLE EOLIE, anno II, numero 9, 15 maggio 1993.

NAVI MERCANTILI PERDUTE, 3 ed., Uff. Storico della Marina Militare, Roma 1997

ATTILIO BORDA BOSSANA, Quattro fischi, due barche! Ed. del Centro Studi Eoliano, Lipari, 2015.

GIOVANNI BUCCIGROSSI, Il Circomare Lipari, Lombardo Ed., Milazzo, 2022.

DEREK WALTERS, The history of the British "U" class submarine

Sitologia

www.dreadnoughtproject.org

www.findagrave.com

www.uboat.net

www.it.frwiki.wiki *HMS Unrivalled (P45)*

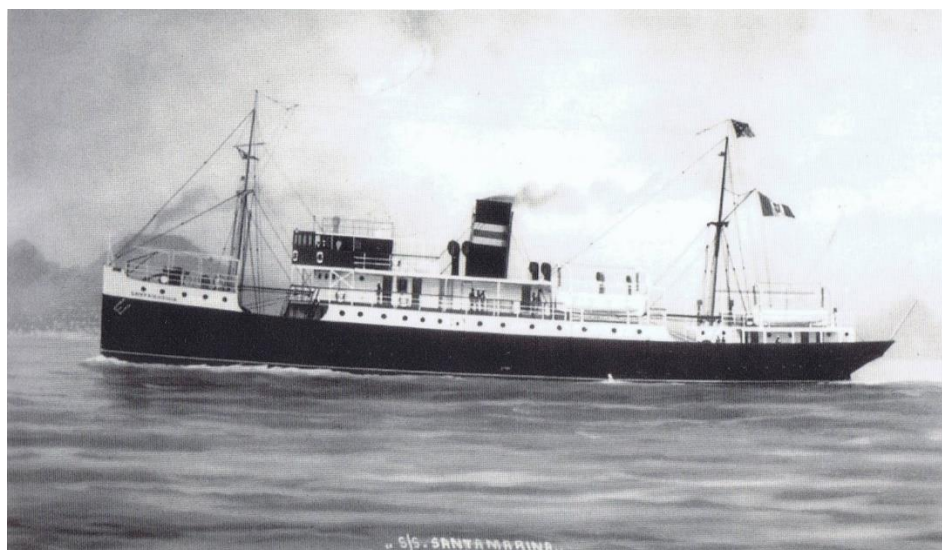
www.naval-history.net

Royal Navy Submarine Museum – Service Gosport – Hampshire – U. K.

Riferimenti Fotografici



Il Santamarina negli anni 1940-1943 (arch. Claudio Merlino)



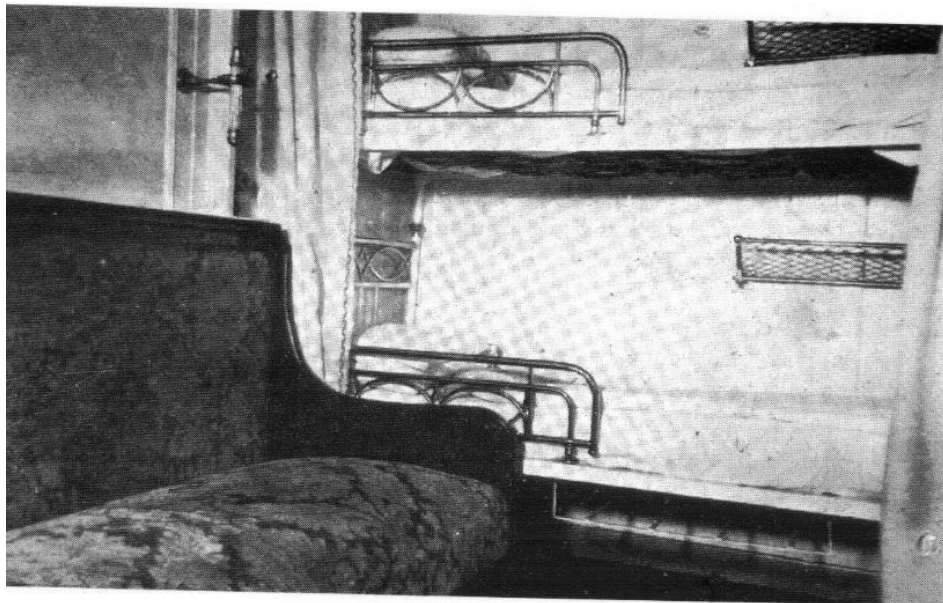
Il Santamarina negli anni 1930 - 1939 (tratta da Vincenzo Cincotta, Con il favore di Eolo)



L'Equipaggio del Santamarina con Primo Carnera durante le riprese del film "Traversata Nera" (1939) Arch. Claudio Merlino



Prima Carnera con gli ufficiali del Santamarina durante le riprese del film "Traversata Nera" (1939) Arch. Claudio Merlino



Interno di una cabina del Santamarina tratta da: www.archivistoricoeoliano.it



Interno di una cabina di 1 Classe del Santamarina tratta da: www.archivistoricoeoliano.it



Disegno eseguito dal confinato fascista Fausto Giorno pseudonimo di Tiburzio Notte. Archivio di Alberto Cervellera



Orologio di un idrovolante ammarato nel laghetto di Lingua nell'isola di Salina nei primi giorni del maggio 1943