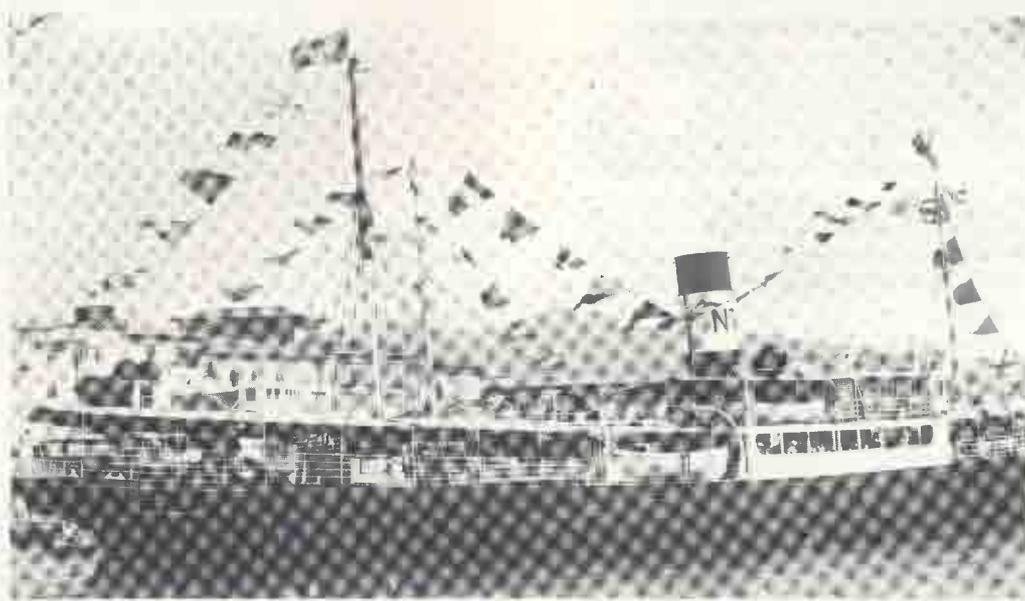


L'affondamento dello Sgarallino

di G. Carlo Molinari



L'«Andrea Sgarallino» con il gran pavese (Archivio de La Soffitta)

LA VICENDA

Quarantadue anni orsono l'Elba conobbe uno dei giorni più drammatici della sua storia.

La mattina del 22 settembre 1943 l'«Andrea Sgarallino», con a bordo circa 300 persone, fu silurato da un sommergibile inglese e colò a picco trascinando il suo carico.

La sciagura avvenne quando il piroscafo, diretto a Portoferraio, si trovava in prossimità della sua rada circa al traverso tra lo Scoglietto e la baia di Nisporto e più precisamente nella seguente posizione: latitudine 42° 49' 57" e longitudine 10° 21' 35". Solo quattro persone riuscirono miracolosamente a salvarsi, poche vittime furono restituite dal mare mentre delle altre i fondali ancora ne conservano le spoglie.

In quel periodo l'Elba si trovava sotto l'occupazione tedesca e le sue comunicazioni regolari con il continente erano interrotte. I tedeschi, infatti, dopo l'armistizio dell'8 settembre, avevano catturato la flotta della società «Navigazione Toscana» che effettuava i collegamenti fra l'isola e il continente e ne avevano fatto condurre le navi, dietro scorta armata, in porti ritenuti più sicuri, fra cui quello di Livorno.

Alla banchina di Piombino da giorni si stavano assiepando civili che provenivano da ogni parte della penisola e con loro militari ed equipaggi marittimi, tutti

animati dalla speranza di poter raggiungere i propri cari nell'isola.

Il 21 settembre i tedeschi consentirono un primo collegamento con l'Elba e quel giorno lo Sgarallino, che già si trovava a Portoferraio dove era giunto da La Maddalena il 16 settembre, venne utilizzato per trasportare nell'isola tutti quei passeggeri che avevano vinto anche il giustificato timore di salire a bordo di una nave che stava issando la bandiera tedesca. Il piroscafo, oltretutto, era armato poiché la Marina Militare Italiana lo aveva requisito nel 1940 e vi aveva installato due cannoni, uno a prua e l'altro a poppa e mitragliatrici nella plancia.

La mattina successiva, alle 8,30 circa, lo Sgarallino, che era condotto da un equipaggio italiano composto da marinai militari e marinai civili militarizzati, intraprese la traversata che doveva risultare senza scalo. Si è già detto che aveva a bordo circa trecento persone tra passeggeri, membri dell'equipaggio e militari tedeschi incaricati per la sorveglianza.

Proprio in quei momenti, nei fondali al largo della rada di Portoferraio, incrociava, al comando del Luogotenente L.E. Herrick, il sommergibile UPRORAR della «Royal Navy» giunto in acque elbane per una ricognizione il giorno prima. Dal sommergibile partiro-



L'AFFONDAMENTO DELLO SGARALLINO

no tre siluri che centrarono lo Sgarallino fino a spezzarlo.

Si salvarono quattro persone fra le quali due marinai militari italiani, un militare tedesco e il fuochista Stefano Campodonico il quale ci ha rilasciato, in esclusiva, la preziosa testimonianza del suo naufragio.

Il dolore e lo sdegno per l'orrenda sciagura furono immensi in tutta l'Elba dove la notizia si propagò in tutta la sua drammaticità e ancora oggi in molti non è spento l'angoscioso ricordo.

L'«Andrea Sgarallino» faceva parte della flotta della Soc. Anonima «Navigazione Toscana appaltatrice dei servizi marittimi sovvenzionati dallo Stato per l'Arcipelago Toscano». Fu costruito nel cantiere «Orlando» di Livorno con gli stessi criteri e la medesima impostazione dell'«Elbano Gasperi» del quale fu considerato gemello, seppure in edizione rivista e cor-

retta. Fece il viaggio inaugurale Livorno-Portoferraio il 1° luglio 1943 al comando del Cav. Cap. Agostino Dini di Marina di Campo e con la presenza del Comm. Cap. Giuseppe Conti, Direttore Generale della Navigazione Toscana e del Ten. Generale del Genio Navale Gr. Uff. Ing. Fabio Mibelli, in rappresentanza degli Elbani.

Le caratteristiche principali dello Sgarallino erano: Lunghezza mt. 60; larghezza mt.8,60; potenza 1000 CV; velocità 14 nodi; motrice a duplice espansione; stazza lorda 748 tonn.; stazza netta 400 tonn.. Era dotato di tre caldaie, due saloni, sette cabine e due ponti.

I resti del piroscavo furono individuati nel luglio 1961, in un fondale di circa 70 metri, nella stessa posizione dell'affondamento. Il recupero fu compiuto due mesi dopo dalla ditta F.lli Lertora con sede a Loano e amministrazione a Genova che impiegò la nave attrezzata allo scopo «Giovanni Lertora».

□

LA TESTIMONIANZA DI UN SUPERSTITE



In esclusiva per «Lo Scoglio», Stefano Campodonico, conosciuto come «Migliano», nato all'Isola del Giglio ed attualmente domiciliato a Roma, racconta la straordinaria vicenda che lo ha visto superstite nel tragico naufragio dello «Sgarallino» sul quale era imbarcato come fuochista.

A sinistra: Stefano Campodonico.

Quando il 16 settembre 1943 Portoferraio fu bombardata dai tedeschi e seguì da parte loro l'occupazione dell'isola, ci trovavamo con il piroscavo «ANDREA SGARALLINO» alla fonda appena fuori Bagnaia, in attesa di ordini. Li eravamo arrivati da La Maddalena dove ci dirigemmo dopo l'armistizio dell'8 settembre, allorché ci fu data disposizione di lasciare il porto di La Spezia per raggiungerne altri italiani.

Subito dopo il bombardamento di Portoferraio, con tutto l'equipaggio, abbandonammo lo «Sgarallino» poiché non volevamo collaborare con i tedeschi. Questo finché non fu comunicato che il comando tedesco aveva ordinato che rientrassimo al nostro posto, minacciando ritorsioni che avrebbero potuto condurre anche alla fucilazione.

Ritornammo a bordo e il 21 settembre cominciammo il servizio di collegamento Portoferraio-Piombino e viceversa.

Il 22 partimmo da Piombino tra le 8,30 e le 9, imbarcando molti passeggeri, da 200 a 250 e su questo dato non posso essere sicuro mancando al momento dell'imbarco un preciso controllo. Io espletavo il ser-

vizio di guardia in caldaia. Trascorsa circa un'ora di navigazione, dopo aver «bussato» (in gergo marinairesco per dire «stesi i fuochi nei forni») constatavi che le caldaie erano «leggere» e che pertanto occorreva immergere ulteriore carbone affinché la pressione mantenesse il livello costante. Per calcolare la giusta dose di carbone che dovevo aggiungere per evitare di «buttare fuoco a terra» una volta giunti a destinazione, era necessario che salissi sul «caruggetto» centrale per verificare da un oblò la distanza che ci separava da Portoferraio. Da lì potei constatare che stavamo per superare Monte Grosso.

Lasciato il punto d'osservazione, notai verso prua quattro colleghi dell'equipaggio che conversavano fra loro. Erano: il nostromo Angelo Baldetti e suo cugino Giovanni Battista Baldetti (Tista) entrambi di Marina di Campo; l'altro fuochista Osvaldo Palombo di Porto Santo Stefano, al momento franco dal servizio, e l'ingrassatore Egisto Nelli di Portoferraio. Pensai di fermarmi un momento con loro e li raggiunsi per scambiare due parole. Ricordo, fra l'altro, che il nostromo Baldetti sottolineava che la navigazione, a suo giudizio, stava diventando sempre più pericolosa an-

L'AFFONDAMENTO DELLO SGARALLINO

che a causa dei sommergibili che incrociavano nella zona. Tutti fummo concordi per una imminente fuga, possibilmente da Marina di Campo, con un battello verso la Corsica.

Improvvisamente sentimmo uno scoppio spaventoso verso poppa che fece sobbalzare il piroscrafo. Udii il nostromo gridare: «Via, alla prua!» e ricordo di essermi precipitato in quella direzione con altri quando un secondo boato, ancora più tremendo, mi scaraventò sulla cunetta a murata dove rimasi stordito. Quando potei riavermi non vidi più i miei colleghi anche perchè ero avvolto in una «gran fumaia». Già il piroscrafo, o quella parte di esso nella quale mi trovavo, stava andando a fondo reclinato sul lato sinistro. Mi alzai e con quanta forza avevo mi trascinai sul lato destro dove avevo notato uno sportello aperto. Li riuscii ad aggrapparmi al bordo e stavo già per buttarmi a mare quando scorsi ai miei piedi un salvagente. Pensai subito di accaparrarlo perchè mi sarebbe stato estremamente utile e così mi chinai per raccogliarlo. Ma proprio in quel momento dallo sportello comincio ad entrare acqua e lo «SGARALLINO» veniva risucchiato con sempre maggior voracità dalle onde. Anch'io andai sotto trascinato dal «risucchio» e con la forza delle mani e dei piedi, per quanto ferito, riuscii a vincere la pressione del gorgo e a tirarmi in superficie. Per mia fortuna trovai dei legni che fuoriuscivano dal relitto e il salvagente. Riuscii anche a sovrapporre due boccaporti sui quali mi adagaii usando una tavoletta come remo. Cercai di mantenere la stessa posizione lottando contro la corrente e il vento che mi spostavano; questo per facilitare le operazioni di salvataggio.

Venni tratto in salvo da un rimorchiatore, dopo averlo attirato verso di me con grida di aiuto. In un primo momento, infatti, poichè ero stato zitto, i soccorsi non mi avevano notato e si erano invece diretti verso un punto da cui provenivano invocazioni disperate e nel quale notai due teste a filo d'acqua. Seppi



Una parte dell'equipaggio militarizzato, composto in massima parte da marinai campesi, posa davanti al cannone poppiero. A fianco si nota il binario per la posa delle mine.

(Per gentile concessione di Don Giorgio Mattera)

poi che i due naufraghi erano marinai militari italiani. Appresi altresì che condivideva la nostra avventura un militare tedesco.

Fui trasportato dapprima al Comando Marina di Portoferraio e nel pomeriggio all'ospedale poichè ero ferito alla mano e alla gamba destra. Il primario chirurgo Prof. Antonio Spinelli tentò in tutti i modi di salvarmi la gamba che però fu costretto ad amputarmi due mesi dopo per sopraggiunta «setticemia».

Mi resta il rimpianto soprattutto degli ultimi quattro compagni coi quali mi trovavo al momento dell'affondamento. Non posso dimenticare che sono state decimate molte famiglie e fra esse quella dell'ingrassatore Egisto Nelli perito con la moglie, la figlia Gina, il genero Pasqualino Del Bono e la nipotina Anna. E pensare che avevano rinunciato a partire il giorno prima per timore di effettuare la traversata in quella pericolosa circostanza.

UNA CAPPELLA VOTIVA IN RICORDO DEI CADUTI (Il Parroco di Carpani a Portoferraio illustra il suo progetto)

Fino ad oggi l'Elba non ha dedicato un monumento, una strada, una memoria qualsiasi al tragico affondamento. Sappiamo che da anni don Giorgio Mattera, parroco di Carpani a Portoferraio, sta perseguendo lo scopo di far erigere una cappella da dedicare alle vittime dello Sgarallino.

Al Sacerdote, che nel fatale siluramento del piroscrafo ha perduto lo zio, il marinaio Giovanni Battista Baldetti il quale reggeva il timone proprio in quell'ultima traversata, abbiamo chiesto di illustrarci il suo progetto.

«È mia intenzione - ha detto - di far erigere, nel contesto della programmata ristrutturazione dell'interno della Chiesa Parrocchiale di San Giuseppe, la

cappella del SS. Sacramento da intitolare al ricordo delle vittime del mare ed in particolare ai Caduti nella



Le lettere in bronzo installate sullo specchio di poppa.
(Recuperate nel 1961)