

Aldo Cherini

IL PIROSCAFO “GRADISCA”  
NELLA BUFERA  
1935 – 1946



Autoedizione  
2005

Quando passò sotto il Lloyd Triestino, il piroscafo “Gradisca” era già una nave alquanto vecchia. Costruito nel 1913 a Linthouse in Olanda, aveva navigato per ventidue anni col nome di “Gelria” e i colori del Koninlijke Hollandske Lloyd di Amsterdam.

Era stato comperato nel 1935 per le esigenze straordinarie di quel periodo denso di avvenimenti, che stavano per sconvolgere il mondo.

Il “Gradisca” non si presentava, è chiaro, come nave di lusso e di prestigio, non poteva competere minimamente con le motonavi “Saturnia” e “Victoria” o con la “Neptunia”. Appariva alquanto modesto anche nella mole non arrivando alle 14.000 tonnellate di stazza, ma tuttavia non era privo di una certa eleganza: si sarebbe uscito dai nostri cantieri come il “Vienna” o il “Tevere”.

La vita tranquilla trascorsa fino al 1935 era destinata a cambiare radicalmente con l’ingresso del piroscafo nelle acque del Mediterraneo: Il “Gradisca” era destinato infatti a passare attraverso la bufera delle crisi e della guerra con un intenso servizio e più impieghi.

La guerra d’Etiopia comportava impegni navali senza precedenti ai quali il Lloyd Triestino era chiamato a concorrere con molte delle sue unità, alcune delle quali trasformate in navi ospedale. Tra di queste il “Gradisca” che, effettuati dapprima due viaggi come trasporto truppe, veniva poi impiegato in cinque missioni in Africa Orientale e due in Africa Settentrionale. Seguiva la guerra di Spagna col trasporto di feriti e malati da Malaga e da Barcellona a Napoli.

Neanche il tempo di tirare il fiato ed ecco arrivare il secondo conflitto mondiale con coinvolgimento, questa volta, ben maggiore attraverso acque agitate dalle azioni offensive che non hanno risparmiato neppure le navi ospedale.

Lo scontro navale di Capo Matapan è una delle pagine più infauste e dolorose della guerra sul mare. Mandata sul posto dove giungeva il 30 marzo, la nave ospedale “Gradisca” incrociava in lungo e il largo su di un mare sparso di rottami e di chiazze di nafta ma deserto di uomini. Trovava le prime salme dopo quindici ore di ricerca e continuava così fino alla sera del 5 aprile quando riceveva l’ordine di rientrare a Taranto tornando con soli 160 naufraghi stremati fino al limite della resistenza umana. Si concludeva così una delle più impegnative missioni di salvataggio di tutta la guerra in Mediterraneo.

Il 25 maggio 1941 la nostra nave veniva raggiunta dall’ordine di recarsi in Grecia, al Pireo, dove giungeva due giorni dopo. La nave doveva passare attraverso uno stretto canale, che si riteneva sgombro, ma urtava in un ostacolo sommerso che provocava nello scafo una pericolosa via d’acqua con allagamento dei locali interessati. Raggiungeva fortunatamente la testata del molo d’attracco su basso fondale, ma le disavventure non avevano termine. Il mattino del 30 maggio, mentre fervevano i lavori di riparazione, il “Gradisca” veniva scosso dal contraccolpo di una violentissima esplosione mentre una densa nuvola di fumo saliva ad oscurare il sole. Seguiva un’ora dopo una seconda esplosione : erano saltati in aria, uno dopo l’altro, due piroscafi carichi di munizioni.

Il mattino del primo luglio la nave tornava finalmente a galleggiare, ma un grande incendio veniva a svilupparsi in un vicino magazzino dove andava a fuoco una grande quantità di tabacco rendendo l’aria irrespirabile. I lavori non venivano tuttavia interrotti e la “Gradisca” tornava in esercizio una settimana dopo.

Lasciava il porto con 161 feriti dirigendo in acque seminate di relitti a Salamina dove imbarcava altri 129 feriti, tedeschi. Da qui dirigeva verso Capo Kara con un pilota tedesco che, il mattino del 17 luglio, aveva insistito per seguire una rotta rivelatasi presto errata con la conseguenza di portare la nave su di un banco sabbioso dove rimaneva tenacemente presa. Pur alleggerito di tutti i pesi sbarcabili, il “Gradisca” richiese molto lavoro e fatica per liberarsi. Dovette intervenire da ultimo l’unità di salvataggio “Hercules” con l’assistenza della torpediniera “Sirio”. A mezzogiorno del 23 luglio la nave tornava finalmente a galla grazie a certe pompe aspiranti che avevano liberato la parte prodiera dalla presa della sabbia. Dopo una breve sosta a Rodi, rientrava a Bari con 294 ammalati.

Nell'aprile del 1942 la nostra nave veniva destinata ad un impiego che non aveva precedenti nel corso della guerra: lo scambio di prigionieri italiani, tedeschi e inglesi sotto l'egida del comitato internazionale della Croce Rossa tramite il governo svizzero d'intesa con quello turco, che metteva a disposizione il porto di Smirne. Una seconda missione aveva luogo nel marzo del 1943 e una terza nel successivo mese di maggio. La "Gradisca" riportava in patria complessivamente 6380 invalidi e personale protetto insieme con le navi "Argentina" e "Città di Tunisi".

Gli avvenimenti intanto precipitavano e si arrivava all'8 settembre 1943. All'alba del giorno 11 la "Gradisca" si trovava all'imboccatura del canale di Patrasso in attesa del pilota, che non si faceva vedere. Rimetteva pertanto la prua verso l'Italia ma era raggiunta da idrovolanti tedeschi che, usando le armi, obbligavano l'unità ad entrare a Prevesa dove veniva occupata militarmente mentre l'equipaggio veniva internato in Austria.

Faceva alcuni viaggi toccando Gherogambo (Cefalogna), Prevesa, Patrasso, Corinto e Marsiglia.

Alla fine di febbraio del 1945 veniva fermata a Venezia e sottoposta a parziale smantellamento per ricupero di parti utilizzabili altrove. Con l'entrata degli alleati nella città lagunare a fine aprile, il "Gradisca" veniva restituito al Lloyd Triestino che lo rimetteva in grado di navigare trasferendolo a Trieste per essere trasformato in trasporto. Riprendeva il mare il 4 novembre in regime di requisizione per conto del Mediterranean Shipping Board.

L'ultimo atto della movimentata esistenza della vecchia nave giungeva qualche mese dopo e la fine arrivava inaspettata per un incidente in altre circostanze sarebbe stato alquanto banale. Nel gennaio del 1946 il "Gradisca" lasciava Porto Said con un contingente di militari e civili inglesi da portare a Malta. Si attendeva di arrivare in vista dell'isolotto di Gaudo la sera del 23 gennaio verso le ore 22. Il cielo era coperto con vento di scirocco che stava rinforzando con spruzzate di pioggia e orizzonte non ben definito. Verso le ore 21,35 la nave andava ad urtare in pieno la costa arenandosi ad un centinaio di metri dalla spiaggia. Il vecchio scafo non resisteva, si apriva una via d'acqua che provocava una situazione resa assai critica da una subentrante burrasca che si scatenava nella notte tra il 28 e il 29 gennaio. Le paratie interne cedevano e l'acqua invadeva anche i locali caldaie e macchina. I militari e i civili venivano nel frattempo messi in salvo sull'incrociatore "Orion" giunto sul posto per prestare assistenza. Arrivava finalmente, ma con molto ritardo, la nave salvataggio "Salventure" che nulla poteva fare anche a causa del mare grosso che stava dicendo l'ultima parola nei confronti di un'unità che per 33 anni era andata per mare onorevolmente sottoponendosi a tutti i disagi, rischi, pericoli e avventure con carichi di umanità dolente per finire non in bellezza ma con l'amaro della commissione d'inchiesta, delle censure e delle recriminazioni.

Apparso impossibile il ricupero, il vecchio scafo veniva reso galleggiante nell'aprile del 1946 e rimorchiato a Venezia dove, avviato alla demolizione, giungeva per l'ultima volta .

Aldo Cherini