

Il testo e le fotografie sono tratti, per gentile concessione, dal volume "L'affondamento del Transilvania" di Renzo Aiolfi edito nel 1977 da Sabatelli Editore, Savona.

**Il 4 maggio 1917 alle 11,17
mentre navigava a zigzag
al traverso di Spotorno**

IL SILURAMENTO DEL TRANSYLVANIA NEL QUADRO DI UNA GUERRA SOTTOMARINA SENZA REGOLE

*Alle 12,35, colpita da due siluri tedeschi
la nave di 14.315 t, cola a picco
adagandosi su un fondale di 200 metri
a due miglia al largo di Bergggi.*

Renzo Aiolfi

È noto che nella prima guerra mondiale il problema del traffico marittimo si presentò come uno dei più difficili e dei più importanti da risolvere per le Potenze dell'Intesa.

Sui vari fronti le operazioni terrestri, contrariamente alle speranze iniziali, si trasformarono col tempo in una logorante guerra di posizione, non risolutiva, e il dominio dei mari divenne la condizione essenziale per assicurare l'enorme flusso di rifornimenti di truppe, armi, munizioni, materie prime, derrate alimentari, indispensabili per sostenere lo sforzo bellico e produttivo.

Le marine militari e mercantili dovettero impegnarsi a fondo per garantire la sicurezza delle rotte, pagando un prezzo altissimo in uomini e mezzi.

Fin dal primo anno del conflitto, l'Ammiraglio tedesco, per indebolire la superiorità navale dell'Intesa, specie della Gran Bretagna, che disponeva della flotta più potente del mondo, e per colpire le risorse del nemico, impiegò una nuova, temibile arma, messa a punto poco prima del conflitto: i sommergibili. Molte navi furono affondate, ma il flusso dei rifornimenti che approvigionavano i

paesi dell'Intesa non subì interruzioni rilevanti.

La guerra sottomarina fu intensificata nell'anno successivo, il 1915. Quale reazione al blocco navale ed economico impostole dall'avversario, la Germania notificò che qualsiasi nave da guerra o mercantile, sorpresa nelle acque dell'Intesa, sarebbe stata affondata senza preavviso. Nel Mediterraneo anche due incrociatori italiani, l'Alfieri e il Garibaldi, colarono a picco, oltre numerosi navigli alleati, nel luglio di quell'anno.

Nonostante i successi conseguiti, la guerra sottomarina non ebbe i risultati sperati e, coinvolgendo anche i neutrali, recò più danni morali che vantaggi militari alla Germania.

La violazione della libertà dei mari, le vittime causate tra gli equipaggi e i passeggeri, le accuse di atrocità verso i naufraghi, suscitavano l'indignazione e le proteste dei non belligeranti. Nell'aprile del 1916 gli Stati Uniti, minacciati nei loro interessi commerciali, inviarono un virtuale ultimatum alla Germania. Il governo tedesco si impegnò a limitare le offensive sottomarine indiscriminate e a far rispettare l'ordine di ispezionare e perquisire i mercantili sospetti prima del loro affondamento, salvaguardando gli equipaggi.

L'Ammiraglio tedesco, fautore della guerra sottomarina a oltranza, dovette sottostare, pur con riluttanza, alle disposizioni del governo e diresse gli attacchi sottomarini soprattutto contro le grandi unità da guerra nemiche, senza con ciò trascurare il naviglio mercantile, specie nelle acque del Mediterraneo, più lontane dagli interessi americani e dove era più facile incrociare le prede da affondare.

Le misure adottate contro l'insidia sottomarina e cioè ricognizione aerea, sbarramenti minati, cacciatorpediniere, bombe di profondità, convogli scortati, mercantili armati ecc., non impedirono che migliaia di tonnellate di naviglio alleato fossero inghiottite dai flutti.

Nonostante le gravi perdite subite, l'Intesa poté conservare per tutto il 1916 il dominio dei mari, anche a causa della strategia d'attesa dell'Ammiraglio tedesco, esitante, dopo l'incerta battaglia dello Jutland, a impegnare la flotta in scontri decisivi. Grazie alla superiorità navale, l'Intesa poté continuare il blocco affamatore degli Imperi Centrali, stringendoli in una morsa tenace e stremannte. Prolungandosi la guerra, divenuta sempre più aspra, sanguinosa e logorante, con la crisi econo-

mica che faceva sentire progressivamente i suoi effetti disastrosi, molte speranze tedesche furono riposte nell'azione dei sommergibili, aumentati nel frattempo di numero e sparsi come squali all'agguato sulle rotte dei mari più frequentati. L'Ammiragliato tedesco, sostenuto dall'opinione pubblica scontenta dell'andamento della guerra e

oppressa da gravi sacrifici, reclamò la ripresa della guerra sottomarina totale nella certezza di poter capovolgere la situazione in soli sei mesi riducendo alla fame la Gran Bretagna e i suoi alleati.

Pur con il rischio di provocare l'intervento armato degli Stati Uniti, l'ordine di riprendere l'affondamento "a vista" di tutte le navi nemiche e neutrali fu diramato all'inizio del 1917.

Fu il principio di una guerra sottomarina implacabile e disperata che disseminò il fondo dei mari di cimieri di navi: 540.000 t. di naviglio affondate nel febbraio, 585.000 t. in marzo, 880.000 t. in aprile. Le previsioni dell'Ammiragliato tedesco sembravano trovare una conferma esaltante, in grado di mutare rapidamente le sorti del conflitto. Previsioni che si dimostreranno in seguito errate poiché le molte misure difensive e offensive fecero diminuire gradualmente la spaventosa ecatombe di navi che nei primi mesi di quell'anno popolarono gli abissi di scheletri e relitti.

Questo il quadro, sommariamente abbozzato, nel quale si consumò, in un sereno mattino del 4 maggio 1917, a circa due miglia a sud-est al largo di punta Predani la tragica vicenda del trasporto britannico *Transilvania* col suo carico di 3.500 militari, di cui furono testimoni impotenti e soccorritrici compassionevoli le popolazioni costiere.

La censura di quel tempo e, in seguito, le vicissitudini politiche e militari italiane dispersero il già scarso materiale documentario esistente e quell'evento funesto, che aveva percosso con tanta forza le menti e i cuori degli abitanti, si tramandò nei racconti popolari con aspetti trasfigurati di



leggenda

Così si formò la leggenda che gli ufficiali del misterioso sottomarino tedesco - stazionante per gli agguati sul fondale dell'Isola di Bergeggi - di notte, in abiti borghesi, sbarcavano sulla costa e con un automobilista spia scendevano al caffè Chianale di Savona per la settimanale bevuta di birra e raccolta di informazioni;

che il comandante dell'U-Boote, alla fine della guerra, tormentato dal rimorso, si era fatto frate, ritirandosi nell'anonimato di un convento di Loano; che nelle stive del piroscafo giaceva un favoloso tesoro di sterline d'oro, già destinate alle paghe per i reggimenti del Medio Oriente, a disposizione di qualcuno deciso a rischiare il ricupero a 200 metri di profondità.

Queste e altre storie, create dalla fantasia popolare, svilupparono col tempo, insieme alle alghe fluttuanti e alle incrostazioni marine, la grande e mitica ombra del perduto transatlantico, lambita dal silenzio delle correnti profonde.

Pazienti ricerche presso archivi civili e militari, privati cittadini, protagonisti e superstiti mi hanno consentito di raccogliere la maggiore documentazione reperibile e di ricomporre elementi isolati e frammentari in una ricostruzione quanto più possibile completa e fedele degli avvenimenti.

Mediante il cortese interessamento del maggiore Nicholas Boggis-Rolfe, addetto militare all'Ambasciata britannica a Roma, a cui avevo espresso il mio vivo desiderio di conoscere la versione tedesca dell'azione bellica, ho potuto ottenere dall'Archivio storico dell'Ammiragliato germanico le copie dei documenti e del rapporto sull'operazione, i quali vengono qui pubblicati per la prima volta e che, oltre a consentire, a sessant'anni di distanza, l'identificazione del misterioso sottomarino affondatore, rivelano notizie e particolari finora sconosciuti.

Attraverso i cimeli, i carteggi, le testimonianze, le rare fotografie dell'epoca, ho cercato di ricreare

come in una sequenza filmica il clima e lo svolgimento drammatico di quella tragedia del mare che rappresentò per Savona e per i comuni limitrofi il primo, sconvolgente impatto con la crudele realtà della guerra.

Dal 1914 sono trascorsi sessant'anni, ma il siluramento del *Transylvania* e l'odissea dei naufraghi è sempre presente nell'animo della nostra gente, rude ma generosa, che nel cimitero di Zinola ne custodisce pietosa le salme e ne onora le tombe, a Noli e Spotorno ne serba marmorei e bronzei ricordi, mentre dal promontorio di Bergoggi una croce di pietra indica in lontananza il punto dell'affondamento.

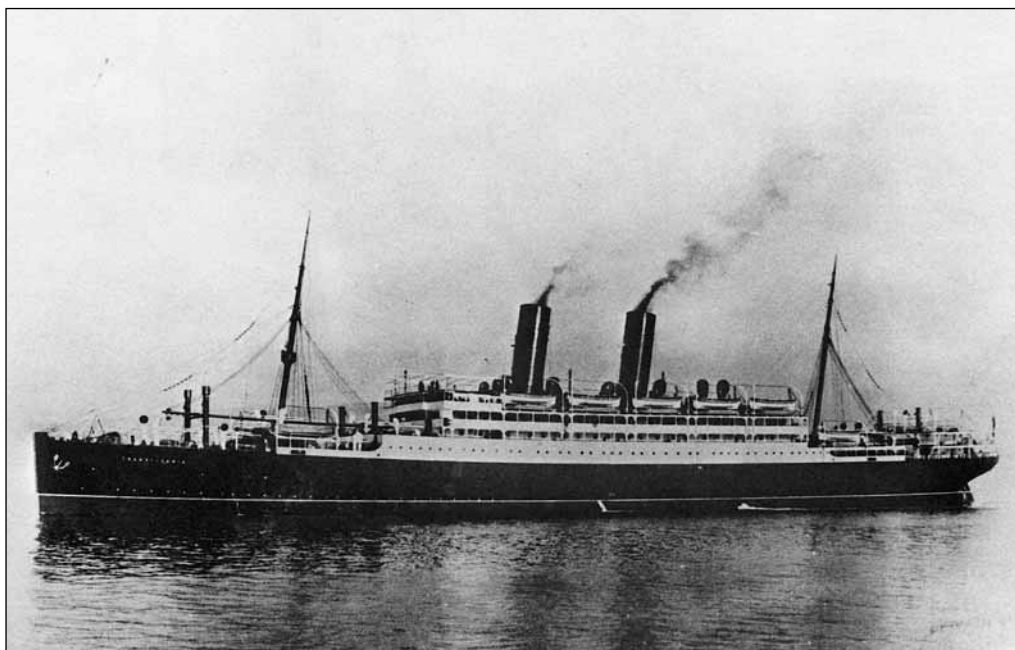
Forse talvolta qualcuno che si sofferma ad osservare la costa precipite e l'ampia baia rivolge un pensiero alla nave che giace sul fondo col suo carico di vittime e forse talvolta la sommessa preghiera di un credente si leva ad Dio per le loro anime.

Il Transylvania

Varato il 23 maggio 1914, il *Transylvania* è un piroscafo inglese di lusso con circa 15 mila tonnellate di stazza, che entra in servizio sulla linea Liverpool-New York. Appartiene alla Compagnia di navigazione Cunard Line che alla fine del 1915 lo mette a disposizione dell'Armato britannico; viene armato di un cannone a poppa e diventa il più importante trasporto-truppe alleate operante nel Mediterraneo. La sera di giovedì 3 maggio 1917 parte da Marsiglia, sede di una base militare inglese, dove ha imbarcato circa 3 mila soldati britannici di vari reggimenti e 64 crocerossine diretti al fronte turco in Palestina; al comando di Samuel Breuell deve raggiungere Alessandria d'Egitto. Naviga alla velocità oraria di 16 miglia e, scortato da due cacciatorpediniere giapponesi, il *Matsu* e il *Sakaki*, punta su Genova, mantenendosi sotto costa per evitare in mare aperto i temuti attacchi dei sommergibili tedeschi. La mattina del giorno seguente, venerdì 4 maggio, il *Transylvania* sta navigando a zig-zag al traverso di Spotorno, a circa 3 miglia da terra, preceduto a 1.500 metri dai due caccia. Il cielo è sereno, il mare mosso per un fortissimo vento di tramontana con raffiche di grecale. Improvvisamente, alle ore 11,17 esatte, un sommergibile tedesco in immersione, che da mezz'ora ha avvistato il convoglio dirigersi

verso Savona, lancia da mille metri e dal lato della costa un primo siluro che centra il piroscafo sulla fiancata sinistra all'altezza della sala macchine. La nave, imbarcando acqua e inclinata a babordo, ha un notevole sbandamento, vira verso terra per cercare di arenarsi e consentire più facilmente il salvataggio dei militari, ma poco dopo non è più in grado di procedere. A bordo intanto soldati e marinai sorpresi dallo scoppio tentano, nella grande confusione, di raggiungere la coperta; oltre alle zattere di emergenza vengono calate alcune scialuppe dove prendono posto per prime le crocerossine mentre uno dei caccia, il *Matsu*, si affianca prontamente alla nave per raccogliere a bordo parte della truppa accalata sui ponti. L'altro caccia, il *Sakaki*, eseguendo rapide evoluzioni nello specchio di mare circostante, tenta di individuare e colpire l'invisibile nemico aprendo il fuoco assieme al cannone del trasporto. Ventidue minuti dopo, mentre ferve l'opera di salvataggio e le sirene del *Transylvania* lanciano in continuazione richiami angoscianti di soccorso, ed esattamente alle ore 11,39, la scia di un secondo siluro, lanciato a 350 metri di distanza, si dirige verso il trasporto accostato dal *Matsu*. Questo strappa gli ormeggi che lo uniscono alla nave retrocedendo a tutta forza e il siluro colpisce il *Transylvania* a prora via del traverso sinistro, cioè sulla fiancata sinistra dei quartieri di prua. Il *Sakaki* scopre intanto il periscopio nemico e si dirige sparando verso il sottomarino per speronarlo, ma questo si sottrae alla caccia scendendo velocemente a 45 metri di profondità. Alle ore 12,20 il piroscafo, ormai agonizzante per il colpo di grazia, comincia lentamente ad affondare assistito dai due caccia impegnati nel recupero dei naufraghi reso molto difficile a causa del mare agitato.

Alle ore 12,30, dopo un'ora e 13 minuti dal primo siluramento, il *Transylvania* - secondo il rapporto del comandante del sottomarino tedesco, che nel frattempo è risalito a quota periscopica per constatare l'epilogo della sua azione - affonda sul dritto di poppa, mentre per i testimoni oculari e la documentazione fotografica l'affondamento avviene alle ore 12,35 e sul dritto di prora, cioè in termini marinareschi la nave cola a picco, adagiandosi su un fondale di 200 metri a 2 miglia al largo di Bergoggi. Le vittime accertate risultano 407, delle quali 96 sono sepolte nel cimitero di Zinola.



26.
Il piroscafo Transilvania.



27.
La notizia del siluramento si diffonde fulminea a Savona e nei vicini paesi rivieraschi. Moltissimi savonesi accorrono al Prolungamento a mare e sulla spiaggia e assistono impotenti e costernati al tragico evento bellico. (Foto scattata alle ore 11,30 del 4 maggio)





28. I pescatori nolesi, che il 4 maggio 1917 presero parte al salvataggio di 22 naufraghi del *Transilvania* posano alcuni anni dopo per una foto ricordo assieme al sindaco Giuseppe Ronco, sotto la lapide che ricorda l'avvenimento. Nel 1919 ricevettero dal Governo britannico una medaglia d'argento "in segno di gratitudine" e, in data 16 giugno 1921 il Ministero della marina italiana rilasciò a ciascuno dei 24 pescatori un attestato di benemerita con la seguente motivazione: "Armate con altre 4 imbarcazioni, nonostante il mare grossissimo, accorse in aiuto dei naufraghi del trasporto inglese "Transilvania" silurato da sommergibile nemico, riuscendo a salvarne 22 (Noli - Bergeggi 4 maggio 1917)". Delle quattro barche da pesca accorse, una soltanto, a causa della forte tramontana, riuscì a tornare sulla spiaggia di Noli con 9 naufraghi; un'altra sbarcò a Varigotti con 5 e due a Finalmarina con 8 superstiti.



29. Quattro superstiti britannici, ospitati dalla famiglia Lavagna in una cascina di Montenotte sopra il Santuario, mentre posano per la foto ricordo prima del loro addio a quattro gentili ragazze savonesi. Anche a causa delle difficoltà di informazioni alcuni naufraghi ospitati in lontani casolari tornarono alla base di Marsiglia qualche giorno dopo il rientro dei loro commilitoni, rischiando un'imputazione per diserzione.



30.

Le partenze, esclusi i feriti, ricoverati negli ospedali militari di Monturbano, Mongrifone, del Seminario e al San Paolo, avvengono alle ore 17 e nel seguente ordine: lunedì 7 maggio, I scaglione di 800 uomini; martedì 8 maggio, II scaglione di 800 uomini; mercoledì 9 maggio, III scaglione di 700 uomini e giovedì 10 maggio l'ultimo scaglione. Un certo numero di soldati non si presenta al raduno e all'appello fissato nella Caserma del 4° Fanteria in Via dei Mille "forse perché trattenuti in cura presso famiglie caritatevoli, forse perché ospitati in casolari lontani" e, in data 12 maggio, l'Autorità inglese fa affiggere un manifesto invitando i ritardatari "a presentarsi immediatamente pena l'arresto per diserzione".



31.

Inaugurazione del monumento bronzeo eretto nell'agosto del 1925 a Spotorno, nei giardini del lungomare, a ricordo dei Caduti del Transilvania. La pregevole opera dello scultore Nello Pasquali di Sanremo recante alla base: "Dai silenzi di questo mare / Esuli spiriti naufraghi / Dicono / Ai secoli l'insidia nemica / Ai venti che passano / Le canzoni nostalgiche della Patria / L'eterno senso umano / Della stirpe / Ai naufraghi del Transilvania / Auspice Spotorno 1917-1925", venne distrutta dal governo fascista nel 1936, in seguito alle "sanzioni economiche" contro l'Italia proposte dal Governo Britannico in seno alla Società delle Nazioni. Nel maggio 1977, sessantesimo anniversario dell'affondamento, un altro monumento bronzeo, autore Renzo Orvieta, è stato inaugurato con solenne cerimonia nel giardino degli Inglesi a fianco del Municipio.