

-167 metri!!! Discesa sul KRETA

Massimo Bondone

A due anni dall'identificazione dei relitti dei piroscafi tedeschi *GEIERFELS* e *FREIENFELS* adagiati alla profondità di 137 metri sui fondali dell'isola di Gorgona, mi sono dedicato ad altri due ritrovamenti particolarmente interessanti sotto il profilo storico e sportivo, stavolta nelle acque ad est dell'isola di Capraia.

Le indicazioni ricavate dallo studio della documentazione storica fornita da Francesco De Domenico, Giorgio Spazzapan e Gabriele Milani, e le informazioni ricevute dai pescatori locali che nel tempo vi avevano incagliato gli attrezzi da pesca, incrociate con i segnali degli strumenti di navigazione, hanno permesso di immergermi alla quota massima di 167 metri, producendo un video dalla cui analisi è stato possibile accertare il ritrovamento del relitto della nave tedesca *KRETA* nata come piroscafo passeggeri francese *ILE-DE-BEAUTÉ*.

ILE-DE-BEAUTÉ

Ordine: Governo francese(FR)

a: A.G. Weser (Aktien-Gesellschaft Weser)

. .192. impostato a Brema come nave passeggeri (costr. 882) in conto riparazioni di guerra

14. 01.1930 varato come *ILE-DE-BEAUTÉ*

24. 04.1930 completato

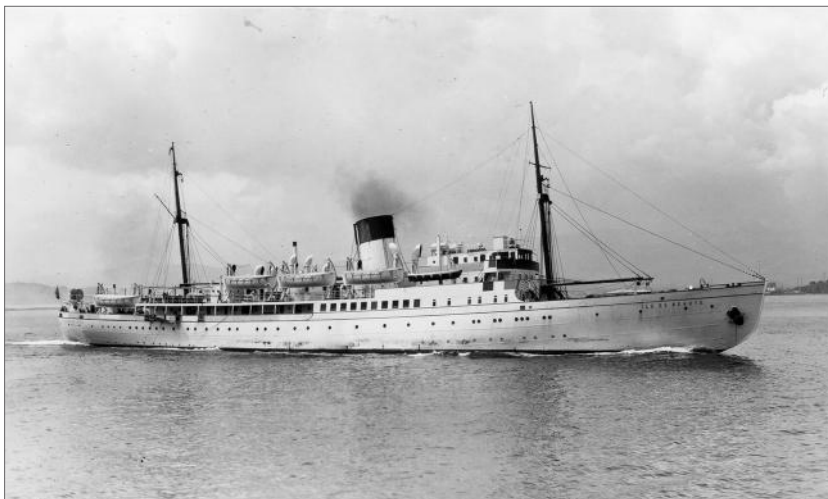
2600tsl 577tsn 700tpl.

2tb.vap. 4c.ta.(C) 2el. 5900ca 18n.

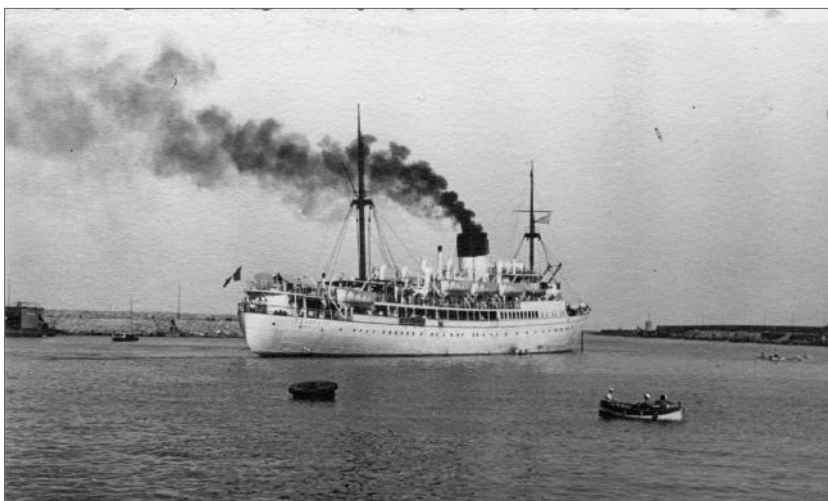
Pass.: 40prima 32seconda 400terza

- . .1930 *ILE-DE-BEAUTÉ* : Governo francese. Ministère de la Marine marchande(FR)
In gestione alla Cie. Marseillaise de Navigation à Vapeur (Cie. Fraissinet) - Marseille
per le linee celeri con la Corsica (principalmente Nizza Calvi)
- . .1935 : in gestione alla Cie. de Navigation Fraissinet - Marseille
- . .1939 : requisito dalla Marina militare francese
- . 6.1940 :derequisito
- 11.11.1942 : sulla base dell'accordo Laval-Kaufmann la nave, indicata burocraticamente come PAULA 9, figura tra quelle da cedere alle Autorità germaniche, cessione che però non viene effettuata
- 18. 1.1943 : viene dichiarata preda bellica della Marina militare tedesca e trasformata in nave guida per la caccia aerea notturna
- 9. 8.1943 *KRETA* : Deutsche Luftwaffe (GE)
Arm: 2-105 2-75 14mt(7xII)-20
Equipaggio 304
In servizio per la Kriegsmarine e personale tecnico della Luftwaffe

-167 metri!!! Discesa sul KRETA



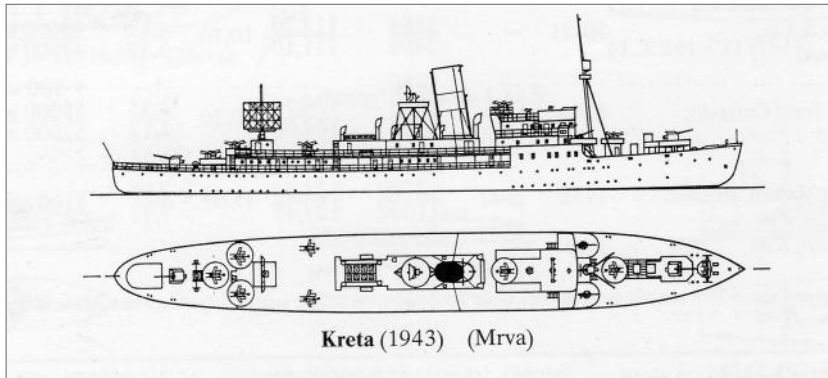
ILE-DE-BEAUTÉ, archivio Marius Bar.



ILE-DE-BEAUTÉ, autore ignoto, collezione Giorgio Spazzapan.

Alla data dell'affondamento, il **KRETA** faceva parte della flotta della Deutsche Luftwaffe. La nave era stata infatti dotata di avanzate ed apposite attrezzature, sul tipo dei radar alleati, per fare da guida agli aerei da caccia notturna che contrastavano le flotte dei bombardieri alleati. Era armata da ben 28 mitragliere da 20mm e grazie alle due turbine che sviluppavano una potenza totale di 6000 cavalli, raggiungeva la velocità, notevole per l'epoca, di 21 nodi. Ma il 21 settembre 1943, insieme con il posamine **BRANDENBURG**, due motodragamine e due aerei Arado di vedetta, salpò da Livorno con lo scopo di scortare queste tre unità navali che avrebbero dovuto posare uno sbarramento di mine nello Stretto di Bonifacio e nelle vicinanze dell'isola di Caprera. In prossimità di Capraia, invece, il convoglio fu attaccato dal sommergibile britannico **UNSEEN**, che con una salva di quattro siluri, riuscì ad affondare sia il **BRANDENBURG** che il **KRETA**.

-167 metri!!! Discesa sul KRETA

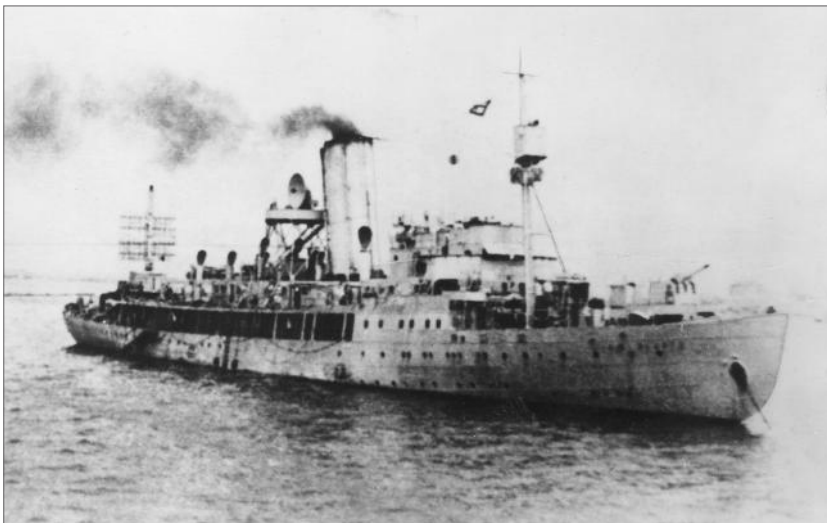


Profilo KRETA, da Groener, opera citata.

Riporto, nella traduzione dai KTB, la descrizione integrale dell'evento.

1) Rapporto di combattimento sull'attacco del sommergibile al posamine *BRANDENBURG* e alla nave *KRETA* il 21.9.1943 alle 16.30: io avevo il compito di cercar di bloccare con mine l'entrata orientale delle Bocche di Bonifacio nei tratti lasciati liberi dalla posa di sbarramenti del 15.9. Per la scorta avevo a disposizione i dragamine *R 189* e *R 201*, ciascuno dei quali doveva inoltre disseminare quattro mine TMB all'interno della baia di Moneta sotto Caprera. L'operazione mi era stata descritta dal comandante della marina tedesca in Italia come una importante missione di minamento offensivo: la Sardegna veniva evacuata dalle truppe tedesche e l'arcipelago della Maddalena era in mani italiane. Bisognava aspettarsi un contrasto attivo.

Era mia intenzione raggiungere il punto d'inizio della posa dello sbarramento tra le 24.00 e le 01.00 per sfruttare le favorevoli condizioni di luce (ultimo quarto di luna che sorgeva alle 00.30) coprendo l'andata e il ritorno nell'oscurità. Considerando il pericolo di aerei e sommergibili, la velocità doveva essere mantenuta sui 14-15 nodi per impiegare il minor tempo possibile sia per l'ingresso che per l'uscita.



Nave guida per la caccia notturna KRETA, foto Drüppel.

-167 metri!!! Discesa sul KRETA

Dalla 7. Sicherungsdivision venne assegnata come ulteriore scorta la nave *KRETA*. Il *KRETA* doveva entrare al tramonto a Bastia e raggiungere di nuovo il reparto all'alba. Il *KRETA* possedeva un eccellente armamento antiaereo ed era dotato di sonar, GHG (idrofono di gruppo) e NHG.

Nella riunione con il comandante il 19.9 avevo discusso l'andata e il ritorno, come pure, in base agli ordini ricevuti, la formazione di marcia e l'esecuzione della missione. La formazione di marcia era quella che si vede dagli schizzi che descrivono il combattimento. Secondo la mia esperienza questo è il miglior compromesso per sfuggire al pericolo di aerosiluranti e sommergibili. Per la difesa contro gli aerosiluranti la formazione deve essere compatta ma non tanto da essere intralciata nei movimenti tattici, d'altronde il quadrante di prua doveva restare libero per l'impiego del sonar e le navi dovevano navigare il più possibile in linea di fianco per offrire il minimo bersaglio durante la marcia.

Il 21.9.1943 alle 14.00 la formazione lasciò Livorno: il vento era da SW forza 3-4, il mare forza 2-3 con risacca, la visibilità chiara. Con rotta 198° verso SW la formazione si diresse verso la costa della Corsica. Mi ero astenuto da una marcia a zig-zag perché:

- 1) occorreva impiegare il minor tempo possibile per l'andata
- 2) la visibilità era così buona che un attacco di sommergibile sarebbe stato chiaramente individuabile
- 3) avevamo a disposizione due Arado per protezione antisom
- 4) da precedenti esperienze il sonar aveva scoperto abbastanza tempestivamente ogni sommergibile
- 5) data la presenza di numerosi sommergibili nemici sulla essenziale rotta Bastia-Livorno, la navigazione a zig-zag era inutile. Le navi potevano altrettanto facilmente sia portarsi in posizione di tiro che disimpegnarsi.

Ore 14.45 i due Arado assumono la scorta antisom del reparto.

Ore 15.30 allarme aereo. Viene avvistato un Boston che si tiene nelle vicinanze della formazione. Il Boston cerca di attaccare il ponte aereo tra la Corsica e Pisa in atto tramite Ju52. Dato che gli Ju52 cercano la protezione della formazione, il Boston si allontana verso nord.

Ore 16.30. L'Arado di dritta spara uno dopo l'altro dei razzi bianchi al traverso. Il *KRETA* alza il segnale U e l'ufficiale di turno Oberltnt z. See Wienbeck ordina il tutto a sinistra. La situazione esige che io confermi l'ordine: l'Arado gira su un punto in direzione di circa 100° sul rilevamento della nave. Vedo arrivare verso il *KRETA* due chiare scie di siluri una poco dopo l'altra, che passano davanti al *KRETA* e proseguono oltre. Il *BRANDENBURG* vira molto lentamente a sinistra, e tuttavia la virata, con la riduzione di velocità ad essa connessa, è sufficiente a far sì che entrambe le scie dei siluri passino davanti alla prua. In questo istante vedo l'esplosione a centro nave del *KRETA* e subito dopo una debole scia di siluro che passa sotto la prua del *KRETA* e si dirige contro il *BRANDENBURG* all'altezza della plancia. Nessuna manovra evasiva è pensabile, data la posizione tutto a sinistra del timone. Faccio evacuare il lato di dritta e dopo pochi secondi, alle 16.31, osservo la detonazione dietro la plancia all'altezza del fumaiolo... (omissis...)

Lo *R 201* aveva nel frattempo preso a bordo, in parte ancora all'asciutto e in parte in acqua, l'intero equipaggio del *KRETA*, che rimase a galla per oltre un'ora e affondò alle 17.40. Alle 17.56 tutti i superstiti sono stati recuperati. Gli Arado sorvolano ancora una volta il luogo della tragedia e confermano l'avvenuto completo recupero. Abbandonai tutti i natanti e la motolancia del *KRETA* alla deriva verso SW e detti ordine di fare rotta su Livorno.

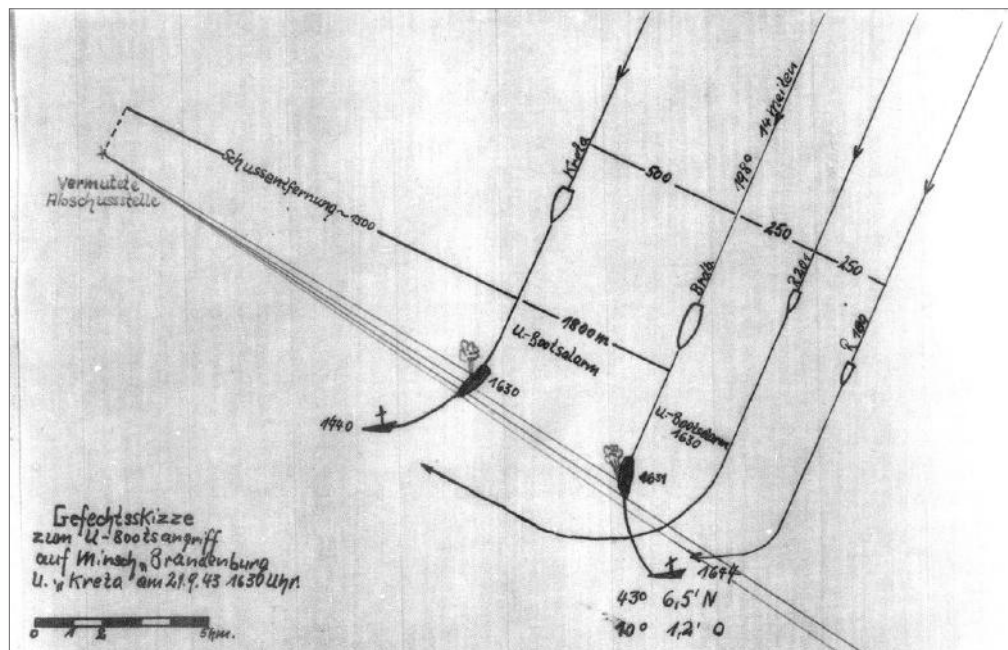
Il dispaccio radio sul siluramento del *BRANDENBURG* e del *KRETA* venne trasmesso dallo *R 189* così come più tardi l'annuncio dell'affondamento; seguì il preavviso dell'arrivo dei naufraghi a Livorno alle 20.30 con richiesta di provvedere alle ambulanze. Alle 20.45 gli R-Boote entrano a Livorno. I feriti vengono immediatamente

-167 metri!!! Discesa sul KRETA

trasportati in ospedale. I superstiti vengono ricevuti, ospitati e rifocillati a cura della 7. Sicherungsdivision.

Le navi *BRANDENBURG* e *KRETA* sono affondate in $43^{\circ}6,5'N-10^{\circ}1,2'E$ ad una profondità di circa 170 metri. I codici e gli apparati segreti sono stati distrutti: Non è stato possibile far esplodere il sonar, dato che la saletta era già allagata. Vista la profondità del relitto, la distruzione di ogni strumento segreto è garantita. Perdite: a) 3 sottufficiali e 22 comuni deceduti b) 6 sottufficiali 1 comune (feriti gravi) c) 1 ufficiale 6 sottufficiali 16 comuni (feriti leggeri) ... (omissis...)

f.to: Brill



Schizzo dell'attacco al *BRANDENBURG* e al *KRETA*, archivio N.A.R.A T-1022 - Roll 3053.

2) Comando nave *KRETA* - li 22. 9.1943

Rapporto sul combattimento del 21. 9.1943

Posizione $43^{\circ}5,5'N-10^{\circ}1,2'E$, vento da SW forza 3, mare forza 2-3 c.10, temp. $+24^{\circ}C$

La nave *KRETA* si trovava in navigazione di guerra con il posamine *BRANDENBURG*, R 201 e R 189, rotta 197° , velocità 14 nodi, caposquadriglia Korv.Kpt. Brill sul posamine *BRANDENBURG*.

La nave *KRETA* alle 16.30 si trovava in formazione di marcia a circa 2 decimi a poppavia del traverso di dritta del posamine *BRANDENBURG*, ad una distanza di 500 metri. Si procedeva in assetto di allerta. Il comandante ed entrambi gli ufficiali di guardia si trovavano sul ponte di comando. Il sonar era attivato e presidiato, l'idrofono di gruppo era acceso e presidiato, il rilevatore acustico di siluri era acceso, la scorta dall'aria era rappresentata da due Arado 196 in volo.

Alle 16.30 dall'Arado in volo sulla dritta viene sparato un razzo bianco intorno al rilevamento 70° a circa 1000 metri di distanza. Viene immediatamente dato l'allarme sommergibili, viene ordinato l'avanti tutta e il timone tutto a dritta. Poco dopo lo stesso Arado spara un altro razzo bianco sull'acqua. Per rafforzare l'impulso di virata, alla macchina di dritta viene dato l'indietro tutta. La nave aveva virato di circa 3 decimi verso dritta,

-167 metri!!! Discesa sul KRETA

quando venne avvistata la scia di un siluro, che passò a circa 50 metri davanti alla nave. Poi vennero avvistate due scie di siluri vicine l'una all'altra, di cui quella più avanti passò vicina alla prua e la seconda passò sotto il tagliamare Meierform. A quel momento viene avvistata sulla dritta a circa 200 metri di distanza una quarta scia di siluro viaggiante a circa 50° rispetto alla rotta della nave. Questo siluro non poteva più essere evitato. Colpì la nave sul fianco di dritta all'altezza della sala caldaie. La nave assunse un lieve sbandamento verso sinistra di circa 5-6° e in questa posizione cominciò ad affondare fino circa all'altezza del ponte superiore di sinistra. L'esplosione aveva prodotto in sala macchine e in sala caldaie distruzioni tali che non era possibile né governare la nave né turare la falla. La paratia tra sala caldaie e sala macchine era stata spinta in avanti dal serbatoio superiore di dritta distrutto; il serbatoio si stava svuotando e nella sala macchine, a quanto mi fu riferito, poco dopo lo scoppio la nafta e l'acqua avevano raggiunto i due metri sopra il doppio fondo. La sala pilotaggio di emergenza era distrutta e tutto il macchinario si era immediatamente bloccato. Il tentativo di penetrare in sala caldaie passando dal di sopra si dimostrò anch'esso impossibile, dato che tutte le vie di discesa erano crollate e le paratie divisorie erano schiacciate.

Sul ponte l'intero equipaggio venne raccolto a prua dagli ufficiali di guardia. I feriti ricevettero immediato soccorso da parte del medico di bordo e del personale sanitario. Gli zatteroni vennero dispiegati sul ponte di prua e su quello di poppa al livello delle battagliole, la lancia di servizio e il canotto vennero calati in mare: Il cutter era stato interamente distrutto dallo scoppio del siluro:

Venne disposto al comando di abbandono nave, di seguire l'ordine prima i feriti, poi i non nuotatori e per ultimi coloro che sapevano nuotare.

Verso le 17.00 circa, l'acqua aveva raggiunto il ponte superiore di sinistra, lo sbandamento aumentava ed era evidente che non si sarebbe più fermato. Venne dato il comando di abbandono nave. Tutti i documenti segreti e i codici cifrati vennero distrutti, come pure la stazione radiotelegrafica: I feriti vennero trasferiti sullo *R 201* tramite la lancia di servizio. Lo *R 201* cominciò a recuperare coloro che si trovavano in acqua, mentre la lancia di servizio cercava i naufraghi singoli. Per un'ultima volta tutti i ponti e gli altri spazi accessibili vengono ispezionati dagli ufficiali e trovati deserti, eccetto per due morti sul ponte superiore di dritta, che vengono abbandonati. L'intero equipaggio, secondo il rapporto del primo ufficiale di guardia, è stato messo in salvo verso le 17.20 circa. La nave comincia ora uno sbandamento più accentuato. Verso le 17.30 il comandante abbandona la nave e rimane nelle vicinanze sullo *R 201* fino all'affondamento alle 17.40. La nave affonda rapidamente di poppa senza particolari fenomeni vistosi.

Alle 17.56 l'Arado riferisce a mezzo di segnali Morse, dopo una prolungata ricerca sul luogo dell'affondamento, che tutti i superstiti sono stati recuperati. Il comportamento dell'equipaggio è stato eccellente, tutti gli ordini sono stati impartiti ed eseguiti con calma e intelligenza.

Perdite: 5 di cui 1 sottufficiale, 2 comuni, 2 soldati della Luftwaffe.

Feriti: 11 di cui 1 sottufficiale, 4 comuni, 6 soldati della Luftwaffe.

La bolla di lancio del siluro, nonostante le piazzole di vedetta fossero completamente presidiate, non è stata rilevata: Nell'apparato acustico di scoperta siluri e nell'idrofona di gruppo, come pure nel sonar di scoperta subacquea, venne percepita solo dopo che l'allarme era suonato. Le scie dei siluri erano riconoscibili solo con difficoltà. Scie di bollicine ben visibili non ne vennero osservate. La completa distruzione di tutti i documenti segreti, i codici cifrati e gli apparati segreti della Luftwaffe è garantita: La nave è affondata in acque profonde oltre 100 metri. Particolarmente degna di menzione è l'energica e prudente assistenza prestatami dal comandante e dall'equipaggio dello *R 201*. lo *R 201* ha recuperato 1 feriti e 219 persone. Dopo consultazione con i comandanti del *BRANDENBURG* e dello *R 189*, verso le 18.00 abbiamo iniziato la rotta di rientro verso Livorno.

f.to : Heye, Korv.Kpt. e comandante

(traduzioni di Francesco De Domenico)

-167 metri!!! Discesa sul KRETA

Nonostante le numerose difficoltà dovute a profondità, corrente, distanza dalla costa e avarie tecniche, sono state effettuate cinque immersioni, ognuna della durata di sette ore con una permanenza reale sul relitto, alla massima profondità, di 20 minuti.

Il relitto, malgrado l'impatto con il fondo che ne ha distrutto la poppa, si presenta abbastanza ben conservato anche se parzialmente collassato, popolato di vita marina e graziato da una visibilità assolutamente fuori del comune (soprattutto verso prua), tale da consentirne l'esplorazione anche senza luce artificiale.

Una rete a strascico, sostenuta dai galleggianti, fascia la prua; subito dietro troviamo il cannone principale (105mm) e le postazioni antiaeree; sdraiato a fianco, l'albero con la coffa che alloggiava la vedetta.

Il ponte di comando non ha retto al passare del tempo e custodisce i suoi segreti negando l'accesso, al contrario della grande sala macchine che si offre alla vista di chi vi si affaccia attraverso l'osteriggio principale. Scale, passerelle, tubi e altri macchinari riempiono quello che era il cuore pulsante di una bella e veloce nave passeggeri trasformata in un concentrato di tecnologia militare dell'epoca.

Il grande fumaiolo non si erge più in posizione, ma conserva ancora parte della sua imponenza resistendo alle insidie della corrosione.

Le gruette delle lance di salvataggio testimoniano l'ordinato abbandono della nave da parte dell'equipaggio, il quale venne elogiato dal Comandante per la disciplina dimostrata.

Qualche colpo di pinna fa sorvolare maniche a vento abbattute, postazioni antiaeree nascoste da rottami di ogni genere. Vecchie lenze da pesca incrostate drappeggiano le passeggiate laterali attraverso le quali si accede alle cabine che ospitavano gli ufficiali della Kriegsmarine e della Luftwaffe.

Una grande antenna radar sdraiata sul fondo conferma quanto si supponeva: ora possiamo dare un nome a quello che prima era un relitto sconosciuto!!!

Tutto cambia quando ci si avvicina, l'acqua diventa torbida, le cose perdono forma e il paesaggio appare lunare, il fondale è piatto con strane cavità nelle quali giacciono rottami. Parti metalliche sparse sembrano invitare ad allontanarsi dal relitto e a seguire la via che tracciano sul fondo.

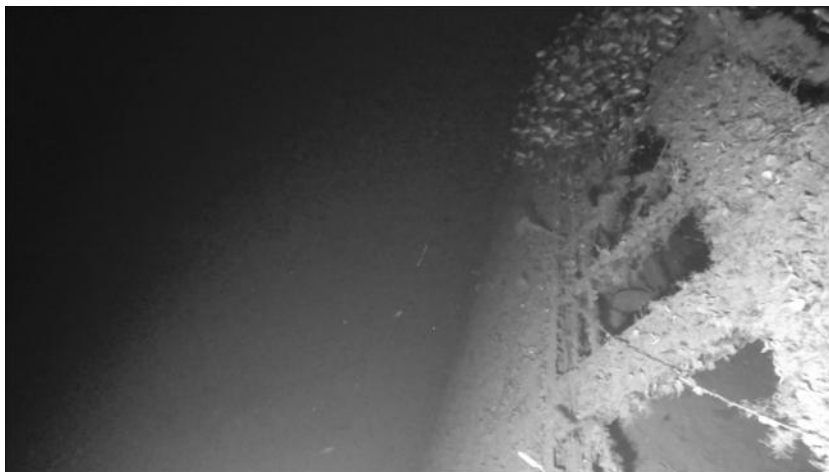
E' tempo di ritornare nel "mondo di sopra", si rende omaggio alla bella nave spegnendo le luci video come in un immaginario minuto di silenzio. Si assapora il momento dello stacco mentre l'ombra del relitto piano piano svanisce nel blu dell'alto fondale e inizia la lenta risalita; ci sarà tempo per riflettere su quello che si è visto e pensare alla prossima esplorazione. Uscire dopo sette ore sott'acqua e non sentire la fatica, fa capire che ne è valsa la pena. Dopo due anni di lavoro e di attesa, questa è il miglior ricompensa che un "relittaro" possa desiderare.

Tutto questo non sarebbe stato possibile senza l'aiuto di alcune persone, tra tutte *Ciro Osimo*, ottimo subacqueo tecnico in assistenza sub e di superficie, *Enrico Tenerini*, *Marta Lagan*, il cane mascotte *Olivia* e lo staff del diving "Bolle di Azoto" per la logistica e il supporto morale; *AIDMEN* per la ricerca storica; gli indispensabili comandanti dei pescherecci *DONATO PADRE* e *DON BOSCO* di Livorno.

In osservanza alle normative di legge, è stata fatta la denuncia del ritrovamento presso il competente ufficio della Guardia Costiera di Livorno e della Soprintendenza Archeologica della Toscana nella persona di *Pamela Gambogi*.

Dopo quella del *KRETA* era in programma anche l'esplorazione del relitto dell'altra nave rinvenuto a 195 metri di profondità. Motivi tecnici, però, hanno vanificato l'unico tentativo possibile per raggiungerlo ed hanno fatto desistere da nuove prove rimandando l'appuntamento all'estate 2016.

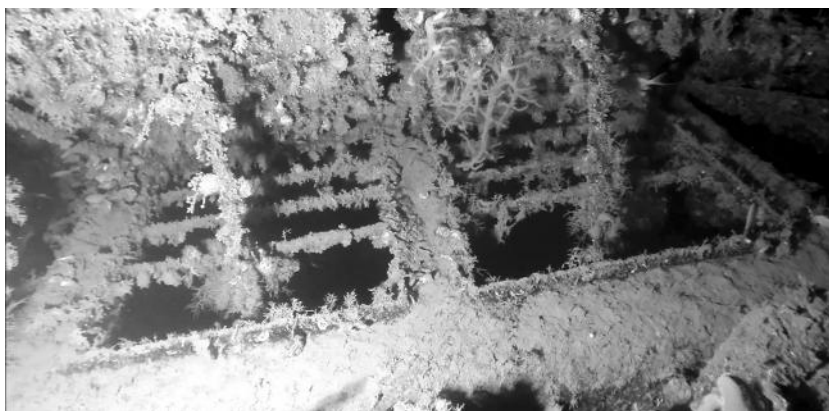
-167 metri !!! Discesa sul KRETA



Relitto del KRETA, passeggiata di sinistra, foto Massimo Bondone.



Relitto del KRETA, cannone di prua da 105 mm, foto Massimo Bondone.



Relitto del KRETA, osteriggio sala macchine, foto Massimo Bondone.

-167 metri!!! Discesa sul KRETA



Relitto del KRETA, la sala macchine vista dall'osteriggio, foto Massimo Bondone.

BIBLIOGRAFIA

- Bois, Paul. *Armements Marseillais. Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*. Marseille: Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1988.
- Brouard, Jean Yves, Guy Mercier, e Marc Saibène. *LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE 1939-1945*. Paris: JYB Aventures, 2009.
- Groener, Erich. *Die Deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*. Band 7, Bonn: Bernhard & Graefe, 1990.
- Schmelzkopf, Reinhart. *Fremde Schiffe in deutscher Hand*. Cuxhaven: Strandgut, 2004.

FONTI

- National Archive and Records Administration (N.A.R.A.), Kriegstagebuch 3. Geleitflottille-Schiff *KRETA*, T1022 - Roll3053.
- National Archive and Records Administration (N.A.R.A.), Kriegstagebuch-Minenschiff *BRANDENBURG*, T1022 - Roll 3053.