

“IL RELITTO GALLEGGIANTE DEL NETTUNO”

Storia di una nave di passaggio

Le vicissitudini del relitto dell’HMS “BRECONSHIRE “. Una nave che ha avuto poco a che fare con lo Stretto di Messina, molte volte scambiata per la “Cariddi”.

Suscita interesse la storia delle navi, che siano esse civili o militari, per via della loro vita operativa oppure perché legate ad un destino a volte eroico quanto triste. Per questo la ricerca di informazioni e dati storici di molte navi e relitti mi ha da sempre spronato, per quanto possibile, a riportare “a galla” la verità dei fatti accaduti.

Da parecchio tempo incuriosiva la presenza di un relitto, nell’immediato dopoguerra, capovolto ed affiorante presso all’imboccatura del porto di Messina, esattamente tra la sede dei Canottieri Thalatta e la Batteria Masotto.



Foto 1 - 2 Il relitto della “ HMS Breconshire” visto dall’alto. Collezione V. Annuario



Dai vari ritagli delle cartoline del dopoguerra (vedi foto 1-2-3) edite da *Carisme* – Foto *Bellamacina*, si evince che il relitto è sbandato a tal punto di avere le sovrastrutture completamente immerse. Di esso ne affiora buona parte della carena e del fianco -le cui forme ricordano molto quelle di una nave da carico - mettendo in evidenza l'aletta antirollio.



Foto 3 - Il relitto della "HMS Breconshire" visto dall'alto. *Collezione V. Annuario*

Negli anni, l'immaginario collettivo e le scarse testimonianze storiche veritiere dettate a volte da ironico campanilismo, hanno fatto sì che il relitto in questione fosse legato alla nave traghetto "**Cariddi**", recuperata dalla rada Paradiso nel 1949 su commissione delle Ferrovie dello Stato dalla *Ditta Umberto Weigert* di Messina. Seppur in condizioni simili, lo scafo dell'elettronave "**Cariddi**" una volta affiorante – era il 29 luglio 1949 - non venne mai ormeggiato in avamposto, anzi venne trainato celermente nel porto

peloritano ove rimase alla banchina sud del pontile Libia fino al 15 settembre 1949. Successivamente lo scafo venne immesso nel bacino galleggiante G.O. 13 prima di essere raddrizzato il 21 dicembre dello stesso anno.

Tornando al relitto misterioso, la ricerca per risalire alla paternità non va concentrata nello specchio acqueo dello Stretto, ma direttamente alle vicende legate al secondo conflitto.



Foto 4 – La “HMS Breconshire” prima di essere requisita.

Durante la guerra le Forze Alleate il 7/11/1939 requisirono dalla Compagnia *Glel Line* il mercantile inglese “**Breconshire**” costruito ad Hong Kong nel 1939 dai Cantieri Taikoo DK & Engineering Co. di 9776 Tonnellate di stazza, lunghezza 154,7 metri e larghezza 20,11 metri con una velocità massima di 18 nodi, allo scopo di utilizzarlo per i rifornimenti dell’isola di Malta.

5/4-1	71150 Breconshire (ex Kapitän Kross, ex Annix Häfker, ex Marie Bremer, DHD A (ex Lubo) 1 Dk)	688 589 804	1901 Nüscke & Co. A. G. Stettin	W. Schuchmann	189° 6' 29" 1 12° 2' 28" 2	Bremen German	Cie. de Constr. Mecaniques Sulzer, St. Denis T. 3 Cy. 18 1/2", 2 1/2" a 3 1/2" - 2 1/2" 61 NHP	G
	71151 Breconshire (TwinSoc)	9776	1939 Taikoo D. & E. Co. of H. K. Ltd. Hong Kong	Glan Line, Ltd.	488° 0' 66" 4 81° 2' 17" 2	Liverpool British	Oil Engines 28 C.D.A. 12 Cy. 2 1/2" - 5 1/2" 2469 NHP 7.101 80 x 52	BT 311 1.41
195 40	71152 Breda (Ref. Mchy.)	6941	1921 New Waterway S. B. Co. Schiedam	Konink. Federl. Steemb. Maats. N.V.	402° 6' 58" 8 54° 7' 53" 2	Amsterdam Dutch	2 Steam Turbines DR geared to 1 Ec. Shaft W. Mat. Vickers Elec. Co. Ltd. Mich	V
	71153	1260	1915 Akers	A/S Ganger Rolf	220° 3' 54" 7 20° 8' 0" 10	Oslo	T. 3 Cy. 17", 23" a 17" - 33"	N

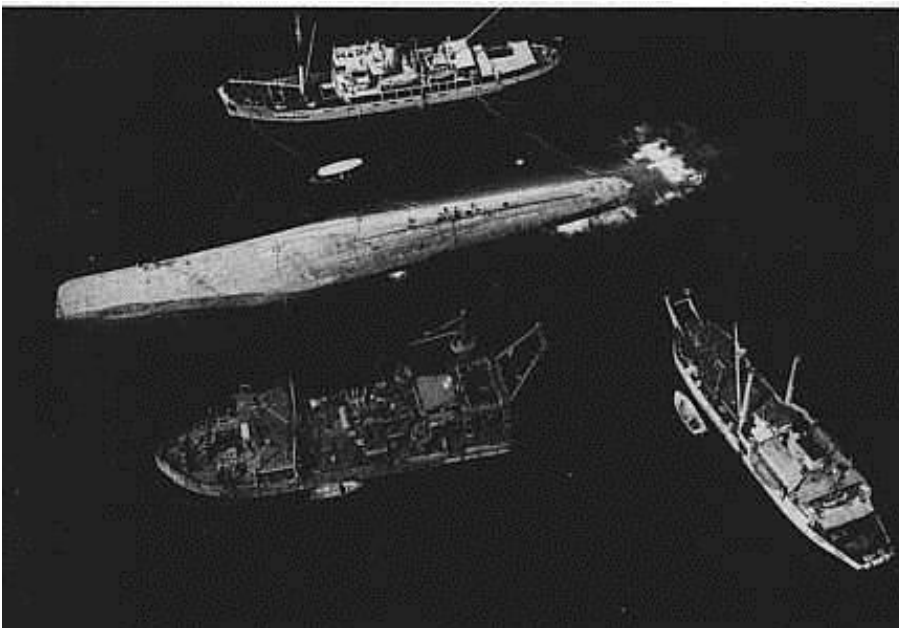
Estratto del Lloyd’s Register del 1940

La “**Breconshire**” venne impiegata, grazie anche all’elevata velocità che poteva raggiungere, come unità trasporto già dalla 1° battaglia della Sirte in cui fu addirittura scambiata per nave da battaglia da un ricognitore tedesco. Senza andar a menzionare tutte le missioni a cui partecipò, rimase per quasi due anni nel Mediterraneo fungendo come trasporto rifornimenti fino a quando il 26 Marzo 1942, dopo rocambolesche vicissitudini, venne colpita dagli aerei tedeschi mentre si trovava a Malta nella baia di Marsaxlokk, accusando gravi danni ed un conseguente incendio. Il 27 mattina la nave era ancora a galla ma i focolai ripresero ad ardere la stiva n° 3 carica di munizioni. Le deflagrazioni e le vie d’acqua ne causarono l’affondamento ed il conseguente capovolgimento.



La nave colpita dalle incursioni nemiche.

A fine del conflitto venne valutato il possibile recupero, così nel 1954 il relitto venne riportato a galla capovolto, sistemato alla meglio e rimorchiato in Italia. Il convoglio sostò a Messina per un breve periodo, nell'attesa di decisioni sulla fattibilità di ricostruzione. Le valutazioni dei danni portarono alla scelta della demolizione presso un cantiere navale di Trieste.



Il recupero effettuato a Malta.

In conclusione il relitto della **HMS "Breconshire"** arrivò a Messina a rimorchio nel 1954, così come venne recuperato capovolto a Malta. Il luogo di affondamento, la data del recupero ed i fatti successivi, escludono senza ogni dubbio che si tratti del famoso quanto sfortunato traghetto Fs **"Cariddi"**, all'epoca già ricostruito ed ammodernato tra il 1951 ed il 1953 a Riva Trigoso (Ge).

Vincenzo Annuario

Vicepresidente Associazione Ferrovie Siciliane –AFS

www.a-f-s.it

Bibliografia:

G.lapichino, *Tra Scilla e Cariddi*, Messina 1999

A. Betti Carboncini, *Ferry-boat un secolo*, Cortona 1997

Ferrovie dello Stato, *Treni e Navi*, Roma 1980

Archivio documentale AFS

www.a-f-s.it

www.betasom.it

<http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?123107>

<http://newsbeat.webs.com/>

www.naviearmatori.net

www.plimsollshipdata.org