

Emozionante. Passaggio tra il grande timone e l'elica mancante

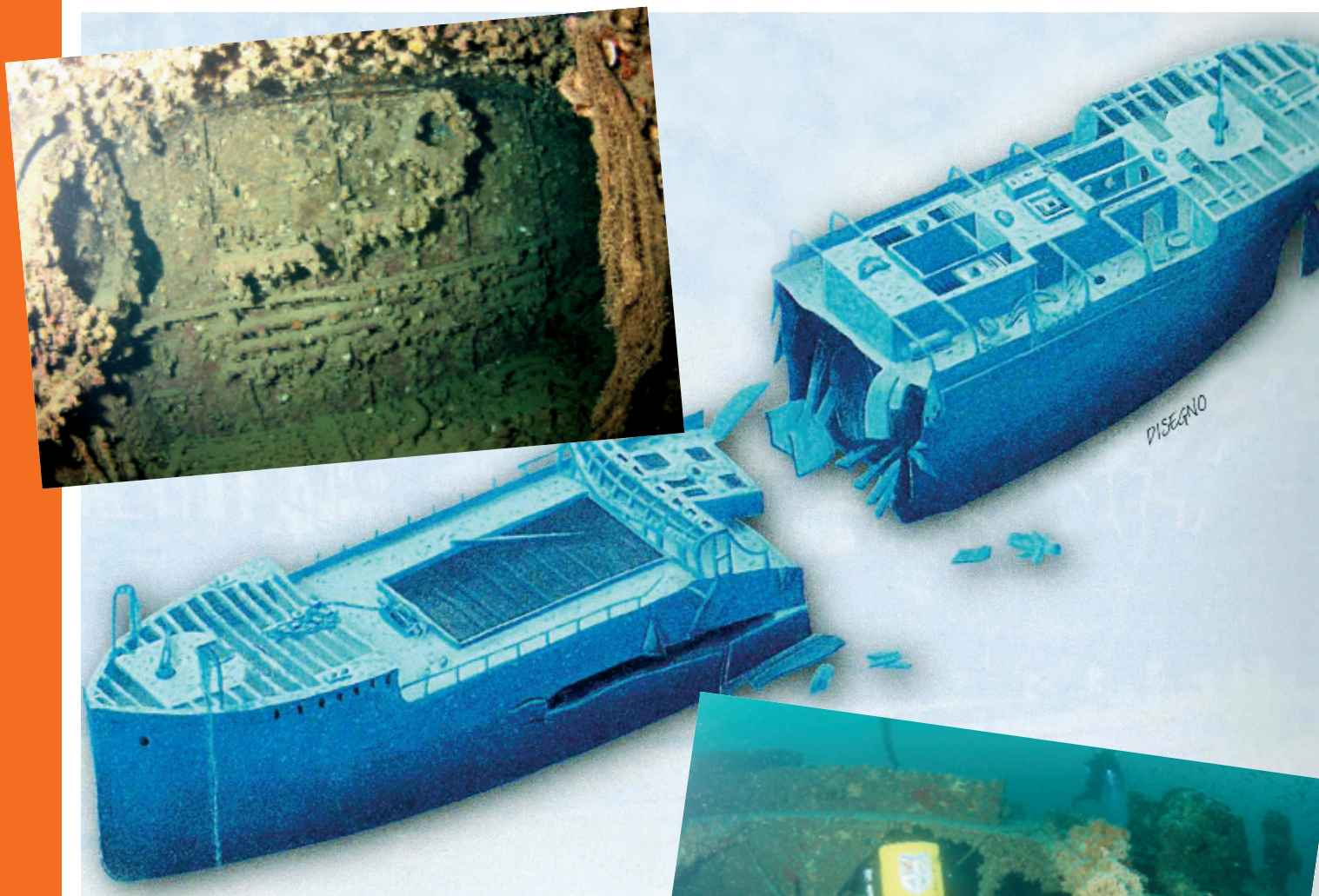
testo di Pierpaolo Montali, foto di Mario Spagnoletti

Marsiglia è una grande città europea e uno dei porti più importanti del Mediterraneo, si trova al ventesimo posto nella lista di metropoli dell'Unione Europea per popolazione del Comune, cioè per abitanti del territorio comunale, ovvero il perimetro dei confini ufficiali della città vera e propria (in genere il centro storico). È divisa in 16 arrondissements municipali, anche essi divisi in quartieri (111 in totale). Marsiglia, come veniva chiamata anticamente dai greci che la fondarono prima e dai romani dopo, è capoluogo della regione Provence-Alpes-Cote d'Azur e del Dipartimento Bocche del Rodano, abitato quindi molto antico e di grande respiro internazionale, dato il suo sbocco a mare, oltre che e per questi stessi motivi fortemente autodeterminato e indipendente. La città accettò l'annessione al resto del territorio nazionale soltanto con la Rivoluzione del 1789 e per motivi di stretta convenienza, rinunciando così alla propria indipendenza dal potere centrale.

È indubbio quindi che nello spazio di mare antistante ad essa siano naufragati nel corso del tempo diversi navigli con

La Drome, nave da carico di Stato colata a picco dopo aver urtato una mina, giace al largo di Pointe Ruge a 53 metri di profondità. Sebbene la fauna scarseggi e la fotografia sia difficile da fare, il relitto ha un fascino e una maestosità particolari che lo rendono interessante per l'immersione di un sommozzatore esperto

C'era una volta a Marsiglia



Dettagli. La stiva di prua. Nella foto in alto a sinistra, le serpentine idrauliche all'interno delle stive. Nella pagina accanto, argani a prua

differenti storie e con molteplicità di scelte: dall'Ile Planier all'arcipelago di cui fan parte If e Frioul si possono osservare diversi ambienti e panorami suggestivi. Quello offerto dalla fortezza di If, resa famosa dall'epica narrazione di A. Dumas e dal suo "Conte di Monte Cristo", così come, al largo di Pointe Rouge e in profondità, quello del relitto di cui ci occuperemo in questo spazio: la nave da carico di Stato Drome, colata a picco dopo aver urtato una mina nella notte del 23 gennaio 1918 su un fondale di 53 metri.

La storia

Il suo nome derivava dall'affluente del Rodano che ha le sue bocche di foce non distanti da Marsiglia e fu utilizzato per battezzare ben tre navi da carico della Marina Mercantile francese negli ultimi anni dell'800. Messa in cantiere a Saint Nazaire nel 1885 e varata nel '87 era lunga 69 metri e larga 9,

per una stazza complessiva di 2.200 tonnellate. Nave mista, vapore/vele, poteva salpare per compiere lunghe traversate anche con l'ausilio dei suoi tre alberi che le permettevano di non utilizzare le sue macchine a vapore, viaggiando tra i porti del nord Atlantico e quelli del Mediterraneo; il suo armamento comprendeva soltanto due cannoni da 90 mm, uno in prua e l'altro in poppa.

Pensata e costruita per lunghi tragitti essa poteva così dare lavoro e ospitalità a 74 uomini di equipaggio trasportando di tutto: dalle caldaie agli armamenti, dal carbone alla lancia del principe di Joinville a Cher-

bourg utilizzata per la rivista navale in presenza del Presidente della Repubblica e del Re di Spagna. Dai sondaggi sottomarini tra Brest e il Cap Code per la posa di cavi telegrafici, sino al trasporto di petrolio e derivati. E da qui parte la storia che vogliamo raccontare.

La nave aveva già avuto alcuni altri incidenti di percorso: il 10 agosto del 1893, a soli sei anni dal suo varo e a causa di una grossa onda, aveva speronato il vapore Octeville e ne aveva provocato l'affondamento al





Immortalato. Un grosso cappone in posa a prua

largo di Vigo. Dopo un altro leggero spero-
namento in porto di un tre alberi del 1894,
ebbe invece un grande incendio a bordo,
sviluppatosi dalla sala macchine, il 30 no-
vembre del '96 nel bacino di Rochefort, al-
le sei e trenta del mattino, con la connessa
minaccia di esplosione delle 60 tonnellate
di polvere destinate al Porto di Tolone;
in quella occasione, dopo quattro ore di la-
voro e con la forzata rottura di tutti gli oblò
lateralmente per il passaggio delle maniche
antincendio, i danni furono enormi e la pop-
pa della nave andò semidistrutta.

All'inizio della Grande Guerra del 15/18
la nave aveva così già alle spalle un'esisten-
za densa di accadimenti; durante lo svolgi-
mento del conflitto ebbe persino modo di

essere impiegata in una spedizione verso
l'area più strategica del teatro di guerra con
una spedizione ai Dardanelli. All'inizio del
1918 la Drome trasportava petrolio e naf-
ta in fusti sistemati nelle sue stive tra To-
lone e Marsiglia, viaggio questo che avreb-
be dovuto essere di comune routine. Al co-
mando vi era da qualche mese il luogotenente
di vascello ausiliario Louis Allaire: egli
era un ufficiale di riserva e anziano capita-
no di lungo corso che conosceva bene il
mestiere. Si era da poco impegnato a navi-
gare in un canale di sicurezza dragato che
partiva a cinque miglia di distanza da Mar-
siglia arrivando al punto fatidico verso le
quattro e trenta del mattino. Durante la notte
però un sottomarino tedesco seminato-

re di mine, in arrivo dalla sua base adriati-
ca dopo un viaggio estenuante, l'U.C. 67,
aveva compiuto il suo feroce lavoro spar-
gendo in mare il suo carico di morte.

I marinai del sommergibile, stipati a causa
del grande carico di mine trasportato a
bordo di un battello di 435 tonnellate in su-
perficie, per circa 500 in immersione, ave-
vano fatto un viaggio ingrato dalla loro base
di partenza. L'U.C. 67 era uno dei modelli
a più alta tecnologia per quei tempi: sei
camere di lancio in prua, poteva contenere
in tutto 18 mine che si allargavano in su-
perficie o a minima immersione, preferibil-
mente nottetempo.

Alle 05,35 dunque la Drome rallentò la
sua andatura, poiché aveva passato il tra-

verso del faro dell'Ile Planier e già avvista-
to il pattugliatore Orb che stazionava nei
suoi pressi. Dal ponte di comando della na-
ve venne la richiesta di un pilota del porto
e di ordini: il comandante Allaire era pru-
dente a causa dei 1.500 fusti di petrolio e
nafta ripartiti nella varie stive che sapeva
di trasportare in uno scenario di guerra. Al-
le 05,45 uno choc violentissimo e del tutto
inatteso, seguito dal sordo boato di una fra-
gorosa esplosione sulla parte sinistra della
nave; la stiva di prua s'infiammò quasi au-
tomaticamente e nello stesso istante prese
fuoco il carico di petrolio e nafta esploden-
do a sua volta e squarciando la caldaia a va-
pore dei motori, che così moltiplicarono
l'onda d'urto e la violenza dello spostamen-

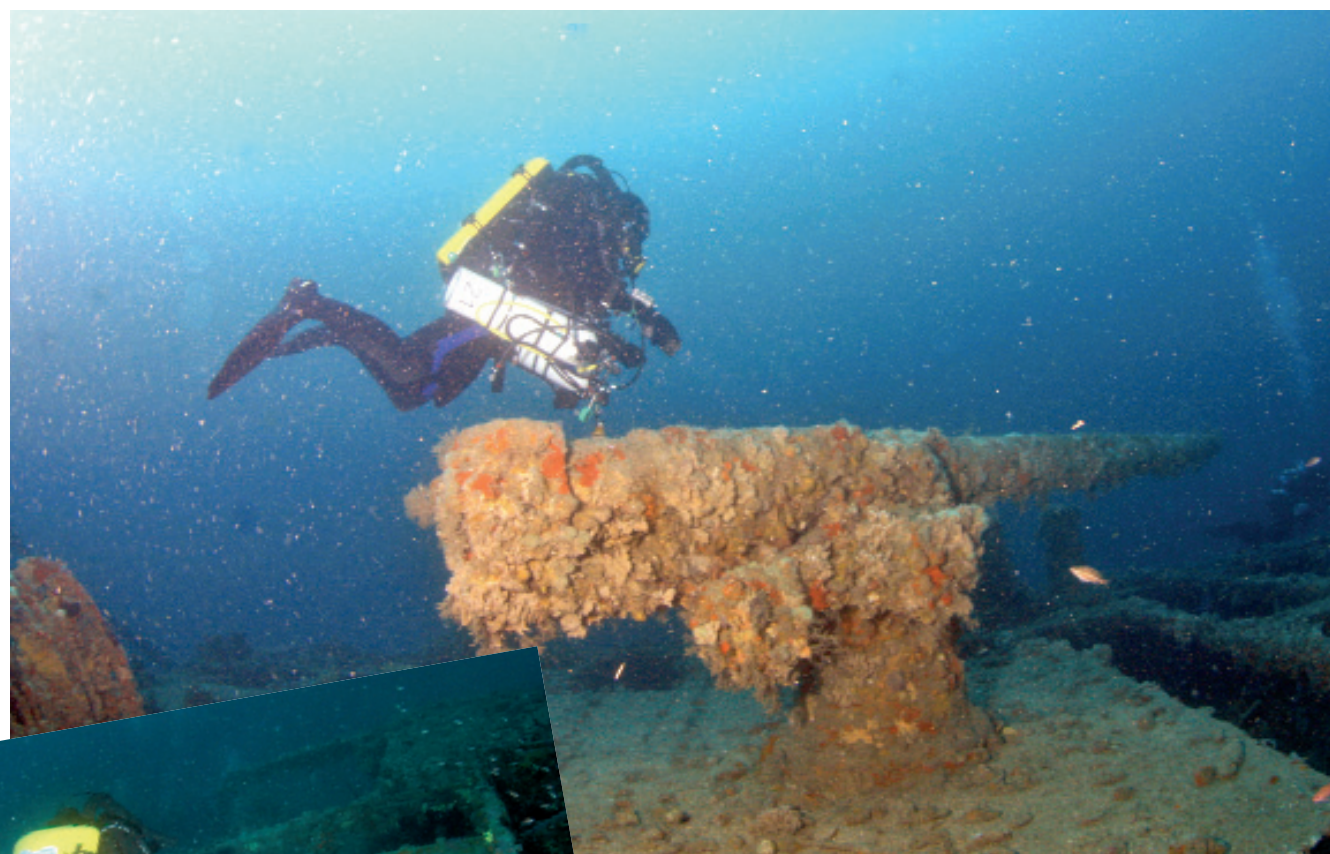


In esplorazione. Il bigo di carico con rete sulle stive di poppa

to d'aria. Fu un'apocalisse istantanea: in po-
chi attimi tutte le strutture superiori della
nave erano in fiamme e la stessa si inclinò
sul fianco di sinistra. Dopo essere stata in-
vestita da un'onda d'acqua di ritorno che
invasse il ponte superiore, la nave affondò
in circa 20 secondi. Il comandante Allaire
dichiarerà in seguito: «l'effetto che sentim-
mo fu come di un sollevamento dell'intera
nave di diversi metri in altezza!».

La Drome saltò evidentemente urtando
una mina posata da poche ore dal sommer-
gibile nemico tedesco. L'immediatezza de-
gli eventi non lasciò molto tempo all'equi-
paggio per potersi organizzare e neanche
ai soccorsi ovviamente: l'uomo alla manovra
ebbe appena il tempo di sganciare in

acqua due zattere prima di essere a sua vol-
ta scaraventato in mare. Altri uomini del-
l'equipaggio, bloccati nelle stive e nel son-
no, affondarono con lo scafo dilaniato men-
tre tutt'intorno il mare rosseggiava sulla sua
superficie in fiamme; pochi fortunati riusci-
rono a evacuare grazie al coraggio di due
marinai, Durantau e Raveaux che sfonda-
rono con la testa alcuni pannelli di accesso
alle stive. I pattugliatori antistanti, Orb e Je-
an d'Agrève, increduli e impotenti di fronte
al disastro raccolsero i naufraghi in mare.
Il numero delle vittime non fu mai chia-
rito ufficialmente dall'inchiesta: si parlerà
in seguito di 40 uomini periti. Il comandan-
te fu tratto in salvo ferito e bruciato dal primo
ufficiale Le Marec e fu messo sotto giu-



Primo piano. Cannone a poppa



Uscita. Un subacqueo in uscita dalle stive di poppa

dizio per poi essere non solo assolto, ma addirittura insignito della Légion d'Honneur, croce di guerra e medaglia militare.

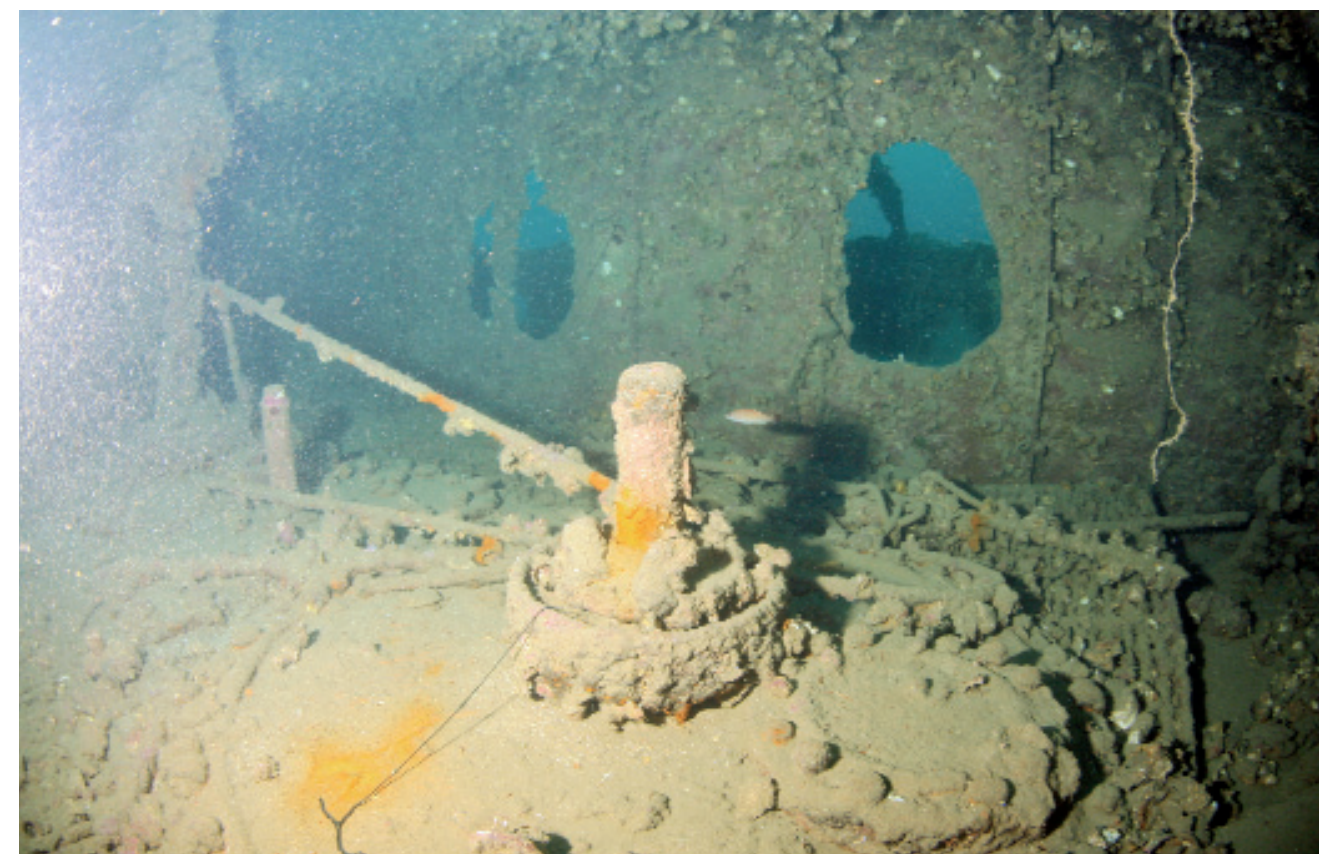
Malgrado il relitto giacesse ad un'elevatissima profondità per i tempi, fu comunemente deciso il tentativo di recupero, dando-

ne incarico al Centro Specializzato di Tolone. Venne così impiegato un enorme rimorchiatore galleggiante da mille tonnellate, il Goliath (poi requisito dai tedeschi nel 1942), che cominciò i lavori il primo agosto del 1919. Il primo tentativo andò male: le cate-

ne passanti si ruppero sotto il pesante sforzo del carico traziionato dai verricelli del rimorchiatore. Il 29 agosto il secondo tentativo con gli stessi strumenti e con l'ausilio di due palombari di chiare origini italiane: Jean Négri e Manuel Manca. Il cattivo tempo questa volta fece abbandonare definitivamente il proponimento di recuperare quel che restava della Drome, che così ebbe la sua definitiva sepoltura in mare da allora, spezzata in due netti tronconi dalla violenza della deflagrazione.

La discesa nel blu

Nel corso del tempo trascorso, oggi novantadue anni dal suo affondamento, diversi uomini vi lavorarono su: la Società dei Lavori Marittimi Cetravim, poi divenuta INPP, scelse il relitto addirittura come luogo di addestramento del proprio personale subacqueo. Nel mezzo della rada di Marsiglia (a 3 km ad est dell'isola di Frioul e a 2.5 dall'Ile Maire), il relitto della Drome giace oggi e ancora su un fondo fangoso di 53 metri. Non è affatto difficile, ci dicono, in una mattina d'estate, trovarvi su



Sul fondo. Passaggio all'interno delle stive con vari oggetti sparsi

barche da pesca così come quelle dei diving per differenti tipologie di intenti.

L'immersione inizia con il calo del pedagno e le chiare indicazioni che la barca non ancorerà durante il tuffo a causa del difficile tratto di mare esposto a differenti e significative ventilazioni, oltre ad essere un corridoio per il passaggio dei traghetti diretti in Corsica.

Il meglio sarebbe tentare l'immersione dopo una tre giorni di Maestrale che abbia allontanato la sospensione quasi sempre presente in acqua. Il pesce, contrariamente alle nostre aspettative, qui è poco e la visibilità non sempre delle migliori; tuttavia il relitto è davvero interessante e questo al di là della sua storia.

Il ponte lo si tocca ai 45/48 metri e, se si è pedagnato in poppa, si incontra subito il cannone da 90 inclinato sulla torretta girevole. La sequenza di boccaporti che danno alle ampie e tetre stive sui differenti piani, concede al sommozzatore l'imbarazzo nella scelta di percorso. Pur avendola eseguita non è consigliabile una penetrazione in profondità del relitto da parte di non

esperti: la struttura infatti è stata parecchio lavorata e non si troverebbe gran che, andando invece incontro alla probabile sequenza di guai caratteristica degli ambienti ostruiti da carichi pendenti. Andando da poppa verso prua si incontrano le lamiere contorte dalla tremenda esplosione e il groviglio degli apparati che donano un'impressione di disordine caratteristico del relitto, pur essendo esso ancora dignitosamente integro. I boccaporti rettangolari caratterizzano la passerella molto vasta e quel che resta di un enorme timone a ruota non è altro che un mozzo in bronzo. Così come sul fondo della poppa stessa, alla massima profondità, si può vedere l'enorme timone posto innanzi al mozzo dell'elica, che oggi adorna invece il giardino della sede della società di lavori subacquei francese Comex. Procedendo verso la prua e superando lo stacco delle due parti di nave, si nota che essa è ancora inclinata sulla sinistra e presenta differenti argani e accessi alle sue stive. Il lato esploso non esiste più, mentre su quello di dritta si è verificato un crollo di lamiere sul fondo che rende suggesti-

va la visione degli interni. Una grande rete poi avvolge gli occhi di cubia delle ancore. Sulle fiancate una sequenza di oblò intatti permettono, allo sguardo del sommozzatore attento e ben dotato di luce, una buona visione all'interno del relitto. Poca la fauna per essere un grande relitto, forse a causa della pesca intensiva. Difficile in generale la fotografia.

Il relitto ha un fascino e una maestosità del tutto particolari che lo rendono molto interessante per l'immersione di un sommozzatore esperto; consigliato l'uso di miscele ternarie. I tempi di fondo sono dipendenti dalle scelte generali, dai gas respiratori utilizzati e dalle condizioni del mare: potrebbe infatti anche capitare di partire con l'idea di immergersi sulla Drome e di dovervi rinunciare durante il tragitto. Nel nostro caso trenta minuti di fondo ci hanno permesso di compiere il giro completo. Hanno partecipato all'immersione: Gerardo Biolla (circuitto aperto), Giorgio Graglia (circuitto aperto), Silvio Pavia (circuitto aperto), Mario Spagnoletti (circuitto aperto), Pierpaolo Montali (CCR). ■