

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 speronamento in porto di un tre alberi del 1894, ebbe invece un grande incendio a bordo, sviluppatosi dalla sala macchine, il 30 novembre del '96 nel bacino di Rochefort, alle 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 lavoro e con la forzata rottura di tutti gli oblò laterali per il passaggio delle maniche antincendio, i danni furono enormi e la poppa della nave andò semidistrutta.

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

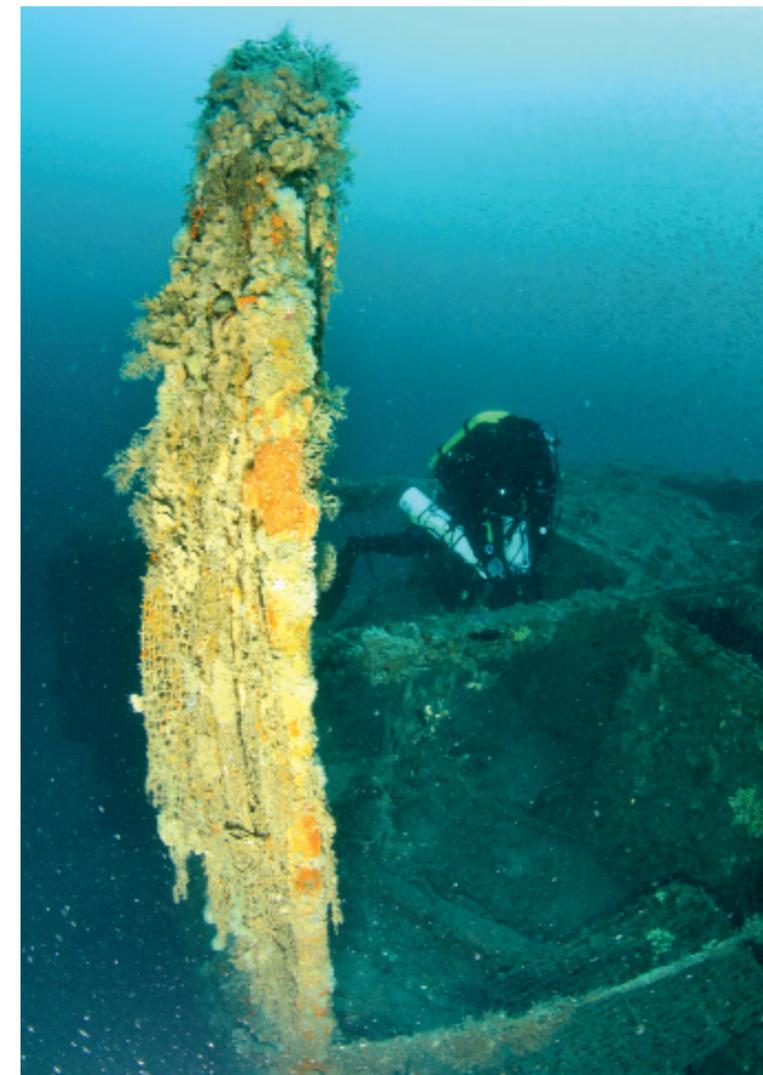
essere impiegata in una spedizione verso l'area più strategica del teatro di guerra con una spedizione ai Dardanelli. All'inizio del 1918 la Drome trasportava petrolio e nafta in fusti sistemati nelle sue stive tra Tolone e Marsiglia, viaggio questo che avrebbe dovuto essere di comune routine. Al comando vi era da qualche mese il luogotenente di vascello ausiliario Louis Allaire: egli era un ufficiale di riserva e anziano capitano di lungo corso che conosceva bene il mestiere. Si era da poco impegnato a navigare in un canale di sicurezza dragato che partiva a cinque miglia di distanza da Marsiglia 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 adriatica dopo un viaggio estenuante, l'U.C. 67, aveva compiuto il suo feroce lavoro spargendo 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 superficie, per circa 500 in immersione, avevano 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 superficie o a minima immersione, preferibilmente nottetempo.

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

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

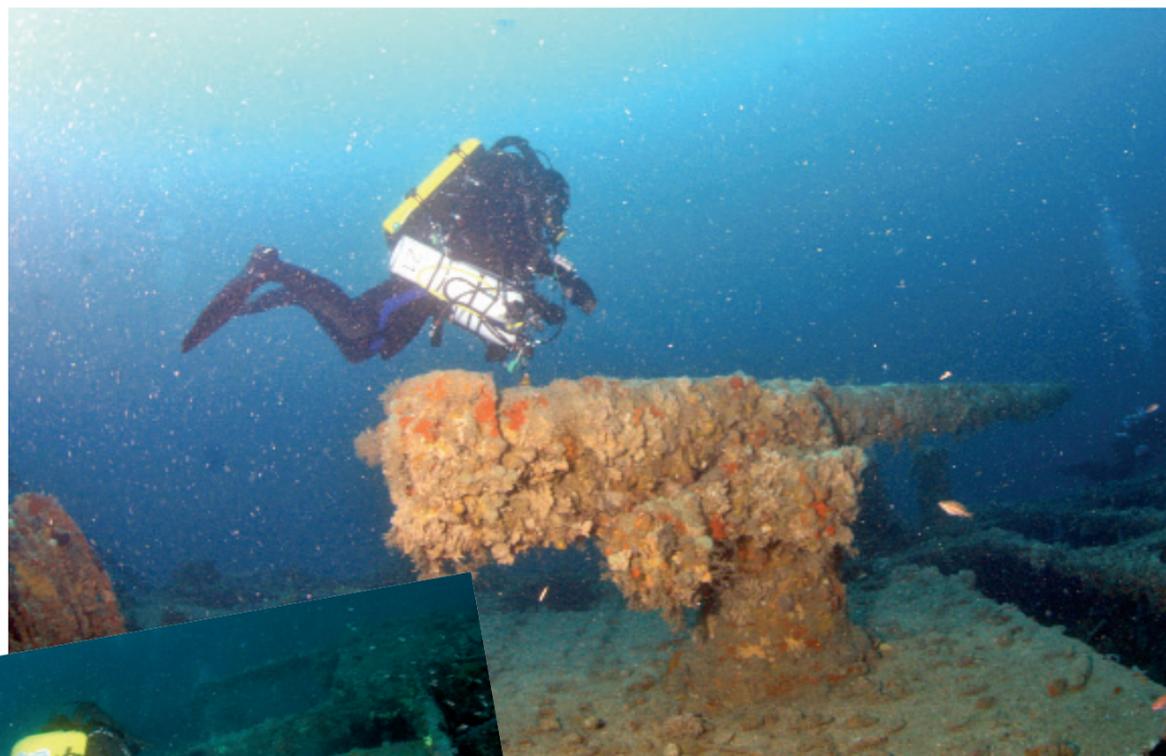


In esplorazione. Il bigo di carico con rete sulle stive di poppa

to d'aria. Fu un'apocalisse istantanea: in pochi attimi tutte le strutture superiori della nave erano in fiamme e la stessa si inclinò sul fianco di sinistra. Dopo essere stata investita da un'onda d'acqua di ritorno che invase il ponte superiore, la nave affondò in circa 20 secondi. Il comandante Allaire dichiarerà in seguito: «l'effetto che sentimmo 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 sommergibile nemico tedesco. L'immediatezza degli eventi non lasciò molto tempo all'equipaggio 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 volta scaraventato in mare. Altri uomini dell'equipaggio, bloccati nelle stive e nel sonno, affondarono con lo scafo dilaniato mentre tutt'intorno il mare rosseggiava sulla sua superficie in fiamme; pochi fortunati riuscirono a evacuare grazie al coraggio di due marinai, Durantau e Raveaux che sfondarono con la testa alcuni pannelli di accesso alle stive. I pattugliatori antistanti, Orb e Jean d'Agrève, increduli e impotenti di fronte al disastro raccolsero i naufraghi in mare. Il numero delle vittime non fu mai chiarito ufficialmente dall'inchiesta: si parlerà in seguito di 40 uomini periti. Il comandante 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.

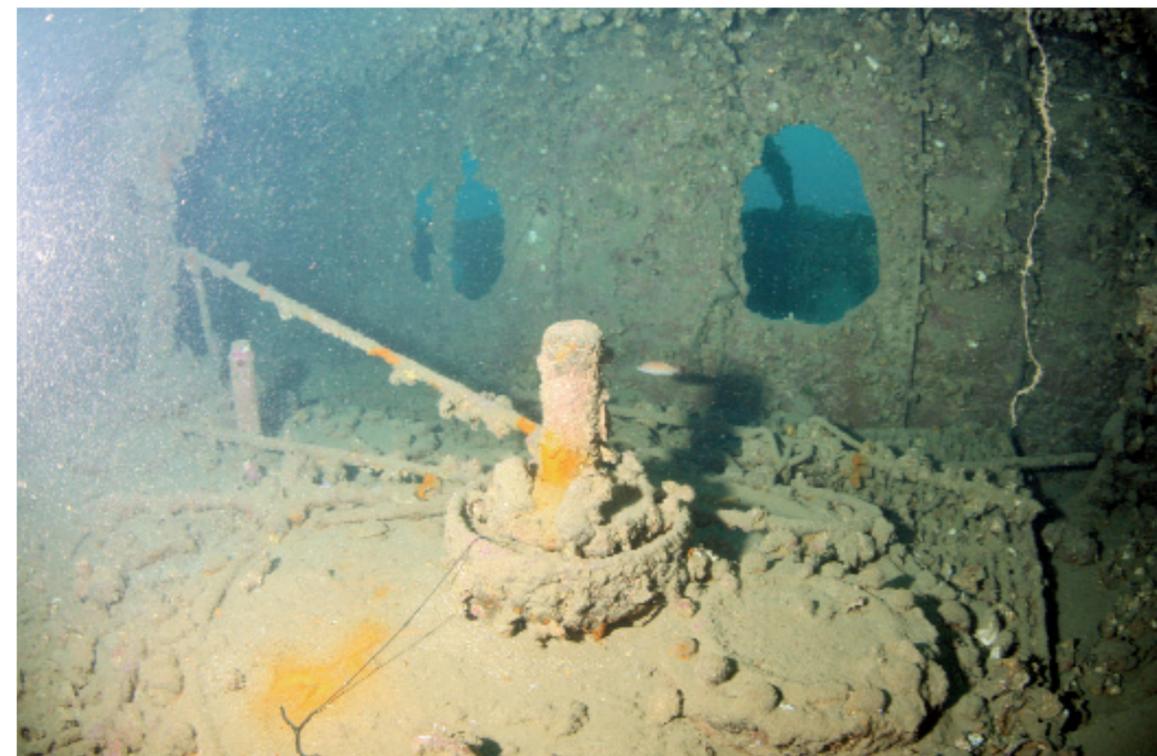
Malgrado il relitto giacesse ad un'elevatissima profondità per i tempi, fu comunemente deciso il tentativo di recupero, dando-

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). ■