
IL SALVATAGGIO DI NAUFRAGHI EBREI
NELLE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO
(1939-1942)
L'AVVENTURA DEL *PENTCHO*

GIULIANO MANZARI

L'avvento al potere di Hitler, in Germania, e la sua politica antiebraica, spinse gli ebrei tedeschi a trovare rifugio nei paesi vicini per cercare di emigrare verso la Palestina, sottoposta, dalla Società delle Nazioni, al protettorato britannico. Il progressivo aggravarsi della situazione in Germania e in Europa spinse gli ebrei a cercare di abbandonare l'Europa centrale con ogni mezzo. Una delle vie preferenziali fu la discesa lungo il Danubio o sugli altri fiumi navigabili dell'Europa Centrale che permettevano di raggiungere il Mar Nero, e quindi, attraverso gli Stretti turchi, l'Egeo e la Palestina. Spesso, al momento della partenza, furono presentati documenti che prevedevano come destinazione altri paesi europei o addirittura americani. La Gran Bretagna, peraltro, ostacolava l'arrivo di ebrei in Palestina per non alimentare l'opposizione araba, che già iniziava a rivendicare l'indipendenza dei paesi del Medio Oriente (Egitto, Siria, Libano, Iraq).

Navi adibite al trasporto di ebrei dai paesi europei verso la Palestina

Le notizie relative al nome e alle caratteristiche delle navi, nonché al numero dei passeggeri trasportati, sono spesso frammentarie e confuse, ed è molto difficile riuscire a verificarle. Per esempio, il dottor Jürgen Rohwer, noto specialista di cose navali, in una perizia eseguita per una Procura tedesca dopo la guerra riporta alla p. 17:⁽¹⁾

(1) "L'affondamento delle navi per il trasporto degli ebrei Struma e MaffKure, nel Mar Nero, febbraio 1942, agosto 1944", p. 17, Biblioteca dell'Ufficio Storico n. 1489A, in tedesco.

“Si riferisce, per esempio, che nel novembre del 1938 il vapore greco *ELLI*, in viaggio dalla Romania con 500 immigrati illegali avesse l'intenzione di caricare duemila fucili per la “Haganà” a Castellanorizzo,⁽²⁾ Dodecaneso, per scaricarli fra Jaffà e Tel Aviv o anche, presso Cesarea”.

Alla p. 24: “A metà ottobre [1940?] i servizi segreti britannici ebbero notizia dell'avvicinamento di ulteriori sei navi con circa 6000 immigrati illegali a bordo. Di questi la nave *Pentcho*, con 1440 passeggeri a bordo, andò perduta, nei pressi di Rodi, per causa sconosciuta. Circa 500 sopravvissuti riuscirono a salvarsi sull'isola”.

Alla p. 28: “Non è stato ancora chiarito se la perdita sia da mettere in relazione con le citate operazioni di sommergibili”.

Le notizie sul *Pentcho*, come vedremo, sono imprecise.

Dai siti internet, nel trasporto di migranti ebrei si possono individuare quattro fasi:

- 1^a: 1934-estate 1940
- 2^a: giugno '40-giugno '41
- 3^a: giugno '41-agosto '44
- 1945-1947 (non di interesse)

1^a fase

1934: *Volos*, con 350 persone

Atarto

Colorado

1938-agosto 1938: *Noemi Julia*; novembre, vapore greco *Elli* (500), *Iri-ni*, *St. Brien*, francesi; *Draga*, *Artemisia*, greci.

1939: *Assanda* (269); *Aghios Nicolaos*, greco, (700); *Assini* (369); *Panagia Koustarario*; *Astiz*; *Colorado*; *Zcinika*; *Larome* (300); *Parita* (859); *Butafour* (729).

12.12.1939: *Salvador* (350); *Alsina*.

1940: febbraio *Sakaraya* di 1645 tsl, con 2200 fra austriaci, cecoslovacchi e polacchi, presente nell'estuario del Danubio.

23.6.41, *Refah*, turco.

Tali movimenti coinvolsero anche l'Italia che, dal 1912, governava alcune delle Cicladi meridionali come Isole Italiane dell'Egeo o Dodecaneso. A

(2) Castellanorizzo era la piccola isola italiana di Castellosso, passata sotto controllo italiano dopo la prima guerra mondiale. Chi avesse dovuto dare i 2000 fucili in tale isola non è chiaro.



La motonave *Rodì*, adibita per il trasporto fra le isole del Dodecaneso.

Rodi e Coo erano presenti comunità ebraiche stabilitesi in tali isole quando esse erano sotto dominio turco.

Il primo caso di coinvolgimento italiano è segnalato da Ester Fintz Menascé, che in una nota di un suo libro dichiara esserci numeri discordanti.⁽³⁾ L'autrice cita una nave, il *RIM*, battente bandiera panamense, che a Costanza (Romania) aveva imbarcato circa 600 persone, e che il 30 giugno 1939 fece sosta a Rodi, dove imbarcò altre 200 persone, alle quali, in base alle appena promulgate leggi razziali, era stata revocata la cittadinanza italiana acquisita dopo la prima guerra mondiale e che avrebbero dovuto già essere state espulse.

Ripartito a luglio, il *RIM* si incendiò poco dopo (il 19 agosto, secondo il sito della Jewish Virtual Library) e fece naufragio nelle acque dell'isola di Simi, sempre del Dodecaneso. L'intervento di unità navali italiane salvò i

(3) Ester Fintz Menascé è autrice del libro *Buio nell'isola del Sole, Rodi 1943-1945*, Firenze, Giuntino, 1995. Alle pagine 179-181 riporta un articolo di Moise Capelluto, apparso su *Los Maestros*, n. 19, giugno 1995.

passaggeri, che furono portati a Rodi e alloggiati sotto tende militari montate nello stadio cittadino "L'arena del sole". All'inizio del 1940 fu trovata un'altra nave, che portò tutti i superstiti in Palestina. Secondo altre fonti si tratterebbe del *Parota* (o *Parita*), con a bordo 859 migranti.

Di tale episodio non è stata trovata traccia nella documentazione presente presso l'Ufficio Storico della Marina, fuorché una lettera, del marzo 1984, di un cittadino del New Jersey che stava scrivendo un libro sugli italiani e sugli ebrei (1940-1945); in essa la nave del trasporto in Palestina è indicata come *Fiume*.⁽⁴⁾

Il traffico locale fra le isole era assicurato dalla motonave *Rodi*, della Società Adriatica, di 662 tsl che, in navigazione fra Rodi e Simi, fu affondata alle 13:10 del 24 settembre 1942 da un siluro lanciato dal sommergibile greco *Nereus*, sette miglia a nord-ovest di Rodi. La nave affondò in un minuto. Dal 16 giugno 1940 era stata armata con un piccolo cannone.

Il secondo caso è molto meglio documentato.

L'avventura del *Pentcho*

Il Diario di Guerra del Comando Marina di Stampalia (capitano di fregata Giuseppe Orlando) riporta al giorno 5 ottobre 1940, sabato, un'operazione contro un sommergibile nemico, segnalato dalla Stazione Vedetta di Pervole, condotta dai M.A.S. dell'XI Squadriglia della 3^a Flottiglia MAS.

Alle 1500, ora nella quale i M.A.S., cessato l'ascolto, rientrano a Porto Scala scortando P.fo bulgaro "Pentcho" trovato nelle nostre acque territoriali.

Alle 1600 entrano a porto Scala i M.A.S. che scortano P.fo bulgaro. Si esegue visita e si trovano tutte le carte in ordine.

Alle 0730 del giorno 7 P.fo Bulgaro Pentcho parte scortato dal G.24 fino a 6 miglia dalle nostre coste.

Il Diario di Guerra del Comando Zona Militare Marittima dell'Egeo, alla data del 6 ottobre 1940, XVIII riporta:

1500 – Mas 523 avvista a Nord di Ponticusa il fumo di una nave che dirige si [*sic*] Stampalia. Avvicinatosi accerta trattarsi P/fo bulgaro "Pentheo" [*sic*] che trovandosi in acque territoriali italiane è fatto proseguire per Stampalia.

1655 – Piroscavo "Pentheo" giunge a Stampalia ove è sottoposto a visita di accertamento; risultato partito da Bretislava e diretto a Mersina con



Carta dell'Egeo.

carico 509 passeggeri israeliti di nazionalità varie.

Alla data del 7 ottobre:

0730 – P/fo Bulgaro “Pentheo” parte per Stampalia scortato da G.24 fuori acque territoriali”.

Il *MAS 523* era comandato dal tenente di vascello Mario Stroschia; con lui operava il *MAS 521* del sottotenente di vascello Roviglio. Ponticusa è un'isola poco a ponente di Stampalia.

Bratislava, capitale della Slovacchia, era stata lasciata cinque mesi prima; Mersina era in Turchia. A bordo, oltre al piccolo equipaggio, vi erano 509 passeggeri, di cui 142 donne e 9 bambini, ebrei espatriati dalla Germania e dalla Cecoslovacchia, diretti in Paraguay.

Il G.24 era il rimorchiatore *Maria Ceretti*.

La Cecoslovacchia aveva raggiunto l'indipendenza, come Repubblica, alla fine della prima guerra mondiale. Essa era abitata per 2/3 dai Cechi e, per 1/3, dagli Slovacchi. Vi erano anche forti minoranze tedesche, polacche, ungheresi e ucraine. Hitler agì anche nei confronti della Cecoslovacchia, procedendo al suo progressivo smembramento culminato con la proclamazione, da parte tedesca, del Protettorato sulla Boemia e la Moravia, e la contemporanea fondazione (13 marzo 1939) della Slovacchia, con capitale Bratislava. L'azione antiebraica si estese anche a tali territori, e gli ebrei tedeschi, austriaci, cecoslovacchi o apolidi, cercarono di lasciare il paese per raggiungere la Palestina. A tal fine associazioni ebraiche e sioniste, quali il Betar Youth Movement e la National Zionist Organization (NZO), con sede a Londra, si adoperarono per cercare di evacuare ebrei europei (ne furono trasferiti 20 000 entro il 1939) verso la Palestina, sfruttando la navigazione sul Danubio, dando la preferenza ai giovani, uomini e donne, con un certo addestramento militare ed esperienze nel campo agricolo. L'attenzione si appuntò anche sui giovani slovacchi.

Nell'agosto 1938 la nave *Noemi Julia* fu la prima a partire con giovani del Slovakian Betar, con visti paraguaiani rilasciati a Praga; per esigenze contingenti, la maggior parte degli imbarcati erano ebrei polacchi. La seconda a partire fu la francese *St. Brienc*, ma mentre la nave si trovava ormai a Sulina (foce del Danubio), pronta a riprendere il viaggio, la Germania invase la Polonia e scoppiò la seconda guerra mondiale; la nave fu internata nel porto danubiano di Braila.

Una terza nave, la *Sakaraya* di 1645 tsl, con 2200 fra austriaci, cecoslovacchi e polacchi, a febbraio del 1940 era presente nell'estuario del Danubio in attesa che la Commissione Internazionale del Traffico sul Danubio si

(4) Il colonnello Fanizza, parlando dei piccoli convogli che portarono i soldati italiani a occupare le isole Cicladi e Sporadi dopo la resa della Grecia, accenna alla presenza del piccolo piroscifo *Fiume*, il cavallo da tiro dell'Egeo; cfr. R. Fanizza, *De Vecchi, Bastico, Campioni. Ultimi governatori dell'Egeo*, Forlì, S.A.C. Stabilimento Tipografico Valbonesi (s.d., ma prima del 1947), p. 63. A p. 77 riporta la storia del suo armamento con un piccolo cannone, il 16 giugno 1940, e l'affondamento nel settembre 1942.



M.A.S. della classe "500" in navigazione ad alta velocità.

esprimesse sulla possibilità di proseguire la navigazione.⁽⁵⁾

Intanto le organizzazioni ebraiche cercavano di seguire la non facile strada dell'acquisto di qualche battello da impiegare allo scopo. Sul mercato era disponibile lo *Stefano*, un battello fluviale a ruote bulgaro che le fonti riportano come appartenente alla Società Greca Anatra, ma i dati reperiti nel Lloyd Register of Shipping, London, Italian General Shipping, Lim. 1937-38, lo indicano come rimorchiatore fluviale, di 243 tsl, registrato a Napoli, appartenente alla Ditta R. Anatra, & Ungarische Petroleum A.G., con sede a Budapest, costruito nel 1907, lungo circa 50 m, largo 12, con pescaggio di 1,5 m. Esso non era mai andato oltre la strettoia del Danubio nota come le Porte di ferro.

La trattativa per l'acquisto fu condotta a Bucarest, nel Grand Hotel Lafayette. La vendita avvenne col versamento di una prima rata di 10 000 \$, in contanti; il battello doveva essere trasformato per metterlo in grado di accogliere 300 passeggeri, con pagamento di altri 5000 \$. Agli inizi di gen-

(5) Fra aprile e settembre del 1939 gli ingressi illegali in Palestina furono circa 11 000.

naio 1940 il riallestimento terminò, ma il fiume era gelato, e il previsto trasferimento a Bratislava (dove sarebbe stata pagata l'ultima rata dell'acquisto di 15 000 \$) fu rinviato ad aprile. Il battello fu ribattezzato, dal mediatore, *Pentcho*, parola appartenente allo *slang* bulgaro.⁽⁶⁾ Nel frattempo era stata avanzata la richiesta del certificato romeno necessario per poter partire da Sulina.

In primavera avvenne il definitivo trasferimento a Bratislava, e si procedette al recupero, a Praga, divenuta capitale del Protettorato di Boemia e Moravia, di 280 passaporti per giovani ebrei slovacchi con visto per il Paraguay. Secondo quanto dichiarato, gli ebrei imbarcati dovevano essere trasportati alla foce del Danubio, con un viaggio della durata prevista di dieci giorni, per essere poi trasferiti su un'altra nave, più adatta, che li avrebbe portati nella loro destinazione finale: il Paraguay. In effetti le navi cariche di migranti ebrei, uscite dal Danubio, dirigevano verso il Bosforo e cercavano di raggiungere la Palestina, con uno sbarco notturno, aggirando i divieti posti anche dai britannici all'immigrazione clandestina.

La navigazione sul fiume era regolata dalla Commissione Internazionale del Traffico sul Danubio. Per il viaggio fino in Palestina, previsto della durata di circa 40 giorni, era stata calcolata una probabilità di affondamento pari al 50%. Occorre ricordare che il fiume costituiva una via di trasporto importante per il Reich tedesco, specie per il petrolio, proveniente dai campi petroliferi della Romania.

L'equipaggio era costituito dal comandante, un apolide di origine russa bianca, già ufficiale della Marina zarista, Igor Markeyevitch – morfinomane – con la moglie, anche lei apolide, quattro marinai, un'accompagnatrice paraguaiana. A bordo vi erano circa 400 passeggeri ebrei (di cui 100 paganti).⁽⁷⁾ La partenza da Bratislava avvenne domenica 19 maggio 1940. Le sole visibili a bordo erano 20 persone che avrebbero dovuto costituire l'equipaggio. Dopo due giorni di navigazione il battello passò Buda e Pest, giungendo nel piccolo porto carbonifero ungherese di Mohacs, vicino al confine iugoslavo. Il battello rischiò di capovolgersi, perché tutti i passeggeri si spostarono contemporaneamente verso la parte della riva. Il *Pentcho* fu fatto entrare in porto e fermato per cinque giorni. Le autorità locali ritennero che far tornare la nave indietro avrebbe costituito un pericolo maggiore per la navigazione che non farla proseguire, per cui ebbe l'autorizzazione a partire

(6) A Bratislava vi erano circa 20 000 ebrei su 140 000 abitanti.

(7) Sembra che il costo del viaggio si aggirasse sui 100 dollari a testa.

verso il Mar Nero. A bordo salirono un anziano professore viennese e un giovane che aveva perso la nave a Bratislavia. L'ultimo giorno la nave ricevette l'ingiunzione di imbarcare altri 75-100 ebrei, ma questi non arrivarono. Si trattava di 101 austriaci e polacchi, internati in campi di concentramento tedeschi, appena liberati dopo una trattativa fra neo sionisti e SS tedesche, che avevano deciso: “*Il Danubio o lo discendono o ci finiscono ...*”. Alla partenza imbarcò il tenente di vascello Zalan Petnchazy della Flotta Reale Ungherese del Danubio.

Il 6 giugno il *Pentcho* giunse nel porto iugoslavo di Bezdan, dove attese l'arrivo del nuovo gruppo di passeggeri. Il 7 i 101 arrivarono dal campo di transito di Patronvka, vicino a Bratislava, trasportati da un piccolo vapore, l'*Oriole*. C'erano molti vecchi, ma anche un'intera famiglia, con molti bambini. Questo fu chiamato “il gruppo turco”. Ora i passeggeri a bordo erano 514.

Le circostanze verificatesi avevano richiesto ben cinque settimane per raggiungere la frontiera iugoslava, a poco più di metà strada fra Bratislava e il Mar Nero. La frontiera coincideva, più o meno, con la parte più spettacolare del corso del Danubio, comprendente le Porte di ferro e la strettoia di Kazan, detta anche “la cateratta”, una gola rocciosa lunga più di 100 miglia. Se il battello fosse affondato in tale tratto la navigazione sul fiume ne sarebbe stata sicuramente rallentata e forse compromessa.

La Commissione Europea del Danubio, responsabile della navigazione da Brila al Mar Nero, fece una visita a bordo per decidere se il battello fosse idoneo a discendere il fiume nel difficile e stretto tratto successivo. Dopo tre giorni di inutili trattative il *Pentcho* fu costretto a ritornare nel porto iugoslavo di Moldava. Da qui fu inviato altre venti miglia più a monte, a Vishnia-Graditaka. Successivamente la commissione cambiò parere e decise di far discendere il battello verso la frontiera, ormeggiandosi nel piccolo porto di Debra, vicino alla terra di nessuno, ancorandosi in mezzo alla corrente. Il battello fu trattenuto per sei settimane. In attesa che le autorità esaminassero la situazione che si sarebbe determinata se il battello fosse naufragato all'interno delle gole del Danubio, iniziarono trattative fra la commissione di bordo e il governo iugoslavo.

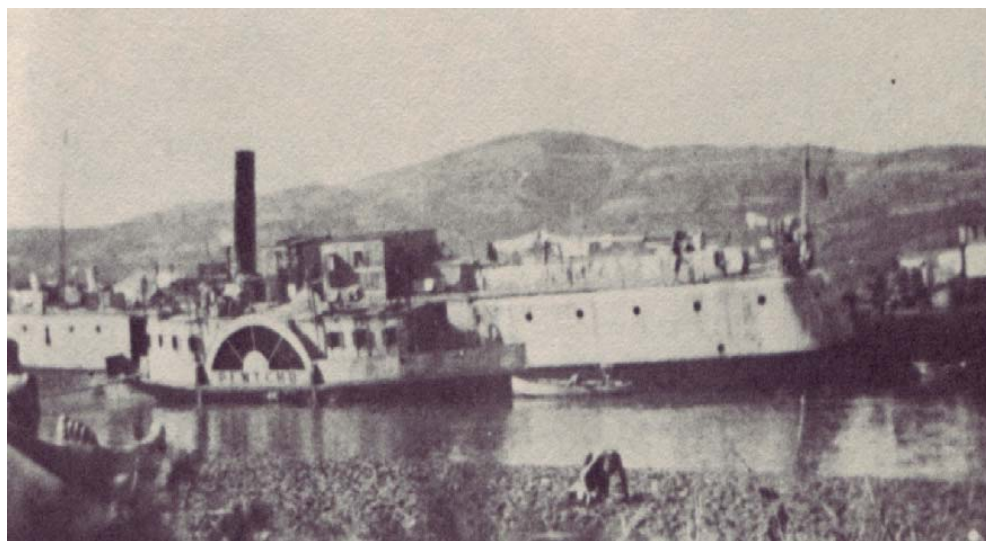
Per migliorare la situazione logistica e i disagi del sovraffollamento, furono ormeggiate alcune chiatte aperte a fianco del battello con il compito di fungere da dormitori. Con l'aiuto dei tre medici presenti a bordo (di cui uno dentista) si procedette a una radicale pulizia e disinfezione del battello, obiettivo raggiunto entro il 20 giugno.

Colui che aveva assunto il comando dei passeggeri scese a terra per mettersi in contatto con l'ufficio dello NZO di Bucarest, ma il 1° luglio tornò a bordo a mani vuote.

Un tentativo di forzare il blocco fu sventato dal comandante del porto di Debra, captain Arpod Biecescu. Si pensò allora di trasferire i passeggeri nel campo di transito iugoslavo di Kladovo, posto su un affluente del Danubio, dove erano stati internati i 1200 ebrei di uno dei trasporti fluviali precedenti che non era riuscito. Per fortuna il progetto fu abbandonato; quegli ebrei infatti furono catturati dai nazisti al termine della campagna di Jugoslavia, nella primavera del 1941, e uccisi, con tanto di documentazione fotografica.

Il 28 luglio fu raggiunto un accordo fra Hitler e il presidente della Slovacchia, con stabilimento in Slovacchia di un regime nazional-socialista; il principale assistente fu Adolf Eichmann, e consigliere del governo per gli Affari ebraici fu nominato il maggiore delle SS Dieter Wicliceny.

Dopo lunghe discussioni e rinvii, improvvisamente il governo iugoslavo decise di far partire la nave e, così, tre mesi dopo l'inizio del viaggio, arrivò il rimorchiatore *Cibija*, con due chiatte; queste furono messe ai lati del battello, che doveva essere rimorchiato lungo l'attraversamento della strettoia. La partenza avvenne la mattina del 14 agosto. Passate le Porte di ferro, rimorchiatore e chiatte non servirono più.



Il *Pentcho* ormeggiato a Debra. Si noti il battellino a remi in dotazione.



Passaggio delle Porte di ferro.

La nave risultò impopolare anche per i paesi della riva destra, che erano bulgari come la bandiera che il battello batteva.

Il battello cercò di rifornirsi a Vitin, 100 miglia dopo le Porte di ferro, ma giunse a bordo il comandante del porto con alcuni poliziotti armati, e l'unico risultato fu che il comandante del porto se ne andò portandosi via la bandiera bulgara!

Fu deciso di proseguire, e per cinque giorni la macchina di bordo fu alimentata con il legno reperibile. Percorse altre 200 miglia, mancando anche il legno, il *Pentcho* dette fondo davanti a una spiaggia deserta. Il viaggio poteva considerarsi concluso.

Dopo tre giorni giunse una lancia romena, che rifornì la nave di olio combustibile e il battello poté ancorarsi al centro del fiume, con a sinistra Giurgiu (Romania) e a destra Ruschuk (Bulgaria), con l'ordine di non partire, cosa d'altra parte impossibile senza il combustibile.

La mattina successiva i romeni misero sulla riva un piccolo distaccamento. A bordo mancavano i viveri e l'acqua; fu adoperata l'acqua del fiume, con conseguenti problemi intestinali. Si videro transitare truppe tedesche dirette verso la foce del fiume per andare a presidiare i campi petroliferi romeni. Il 26 agosto venne inalberata la bandiera della Croce Rossa ed

esposto uno striscione con la scritta “senza cibo”.

Si verificarono fughe da bordo verso la sponda bulgara. La mattina successiva si verificarono altre fughe, ma i romeni spararono e riportarono a bordo quasi tutti.⁽⁸⁾ Un aiuto giunse dal vescovo di Ruschuk. All'ottavo giorno di permanenza giunse a bordo una pattuglia ufficiale romena per informarsi sulle necessità del battello. Fu chiesto di contattare l'Ufficio Trasporti Revisionista e Bucarest. Pochi giorni dopo il battello fu rimorchiato nel porto di Giurgiu, dove venne rifornito di combustibile, viveri e acqua. Il 4 settembre la navigazione verso la foce riprese fino a dare fondo a Sulina, il 14. Una settimana prima il generale romeno filo-nazista Ian Antonescu aveva effettuato il colpo di stato che aveva depresso il re Carol.

Intanto, sul *Pentcho* l'equipaggio originale era stato pagato quando si era raggiunta Braila e congedato, assumendo un altro equipaggio di quattro greci (fra cui il direttore di macchina, Yannis), due turchi e un ebreo romeno (Yosi Rosenberg).

A bordo non vi era radio, nessun ausilio alla navigazione, né carte nautiche appropriate, solo una delle quattro imbarcazioni di salvataggio (per sei persone) era agibile. Una collisione con la lancia della polizia costrinse a fare riparazioni per i danni riportati dalle pale, e la sosta a Giurgiu si prolungò per sette giorni, mentre si svolgevano violente manifestazioni antisemite da parte della Guardia di ferro. Il console britannico, Evans, fece un tentativo per bloccare la partenza, ma da bordo fu risposto che la destinazione non era certo la Palestina, ma il Paraguay; Evans rispose minacciando severe sanzioni contro i membri dell'equipaggio nel caso il battello fosse stato catturato in acque palestinesi.

Il 21 avvenne la partenza: scortato da tre unità della Marina romena (a bordo del *Pentcho* ci si riteneva “un gregge di pecore scortato al macello”) il battello affrontò la navigazione nel Mar Nero. Quarantasei persone che avevano sempre dormito in coperta furono alloggiate sotto coperta, aumentando il disagio all'inverosimile. Si scatenò anche una tempesta, e un'onda sollevò il battello facendolo girare di 180°. Superata la tempesta con difficoltà, la nave entrò nel Bosforo, giungendo, dopo 24 ore, a Istanbul, dove cercò di affiancarsi al Ponte di Galata, che unisce la città al Corno d'Oro. Giunsero due imbarcazioni della polizia turca, che invitarono il battello ad allontanarsi. Il *Pentcho* eseguì e diede fondo all'ancora, chiedendo, nel contempo,

(8) Uno almeno dei fuggiaschi riuscì nel suo intento: si trattava di Jan Guttmann, che raggiunse, a piedi, la Grecia e, dopo la guerra, emigrerà in Canada.

acqua. I turchi risposero: “Togliete l’ancora o la tagliamo”, e costrinsero il battello a ripartire.

Il giorno dopo fu attraversato il Mar di Marmara, e quello ancora successivo furono oltrepassati i Dardanelli.⁽⁹⁾

Entrato in Egeo, il *Pentcho* diresse per Lesbo. Una cannoniera greca l’intercettò; poiché non mostrava bandiera, la cannoniera sparò un colpo a propra per fermarlo. Dopo averlo affiancato, essa scortò il battello a Lesbo, nel porto di Mitilene. A bordo fu confezionata una nuova bandiera bulgara e si procedette all’acquisto di frutta e verdura.

Dopo due giorni il *Pentcho* ripartì, dirigendo verso il Pireo, che raggiunse dopo una navigazione di due giorni, il 30 settembre. Qui avvenne un incontro con due membri della comunità greco-ebraica, che si mostrarono più contenti quando furono informati che il Comitato Americano di distribuzione congiunta si sarebbe accollato tutte le spese effettuate per l’acquisto del carburante e dei viveri.

Il 2 ottobre cadeva il capodanno ebraico (5701), e la comunità ebraica di Atene decise di fare dono della carne fresca ai passeggeri del *Pentcho*; ma vi furono problemi religiosi di kosher e, quindi, fu deciso che la carne sarebbe stata cotta a terra. La partenza avvenne la sera del 3 ottobre con scorta navale greca. Il consiglio del Revisionist Leadership, attraverso i capi della comunità ebraica, aveva fornito alcune informazioni e consigli:

- far rotta verso la costa turca, procedendo quindi con una navigazione costiera, cercando di rifornirsi a Mersina; quindi, dirigere per la costa palestinese;
- le isole italiane dell’Egeo, sotto la pressione britannica, erano state abbandonate dagli italiani.

Il battello diresse verso il passaggio fra Creta e Caso. Fu su questa rotta che avvenne l’avvistamento da parte del *MAS 523*.

Durante la sosta a Stampalia il battello fu rifornito di frutta e verdura ricevuta in dono. Un ufficiale italiano inviò una scatola di cioccolatini per i bambini.

Dopo il predetto allontanamento da Stampalia, il *Pentcho* diresse verso sud, per raggiungere Creta e, poi, accostare per levante. Ma si verificarono diverse avarie, più che altro per la scarsità di acqua per la caldaia, per cui si iniziò a utilizzare una miscela di acqua dolce e di acqua di mare. Si verificò

(9) Durante la Campagna di Gallipoli, nella prima guerra mondiale, sul fronte dei Dardanelli era presente un’unità ebraica, il “Zion Mule Corps”.



Il *Pentcho* incagliato
a Kamila Nisi.



Scoglio di Kamila Nisi. Il *Pentcho* incagliato, con i passeggeri che si recano a terra.

uno scoppio della caldaia, che immobilizzò il battello a circa 100 miglia a ovest di Rodi e 50 a nord di Creta. Fu alzata una vela di fortuna, e il battello andò alla deriva finendo per incagliare sullo scoglio di Kamila Nisi alle 19:40 del giorno 9 ottobre.⁽¹⁰⁾ La gente poté infine scendere a terra.

La ricerca di soccorsi

Nel disperato tentativo di trovare urgenti mezzi di soccorso, dato che l'isolotto risultava disabitato e non disponeva di acque e di legna, si decise di inviare l'unica imbarcazione disponibile, a remi, verso terra. Vi presero imbarco cinque uomini: Zoltan Schelk (in altra documentazione Schalk o Echelk Ziltan), Emerich Lichenfeld, Ferdinand Lunes (Lanes), Josef Herm (Hers) e il turco Alì Vasfi (Vasfo), membro dell'equipaggio. Si era alla vigilia di una tempesta.

Quando l'imbarcazione giunse in vista di costa, e si riusciva a distinguere alcune luci, fu ributtata al largo dalla tempesta.

Dopo quattro giorni, il battello fu avvistato da uno dei biplani Swordfish della portaerei *Illustrious*, e i cinque uomini furono raccolti dal cacciatorpediniere *Nubian*. Il battellino fu affondato a colpi di mitragliera.

Il giorno dopo la formazione navale subì attacchi di aerei e di sommergibili.

Alle 18:55 del 14 ottobre un siluro colpì gravemente a prora l'incrociatore *Liverpool* (nella bibliografia disponibile indicato erroneamente come *Newcastle*), che fu rimorchiato di poppa ad Alessandria d'Egitto, dove le navi rientrarono, il 15 ottobre, con a bordo i cinque naufraghi.⁽¹¹⁾ Questi furono internati nel campo prigionieri di Mustafà, da cui il turco (neutrale) fu rimandato in Turchia e gli altri quattro si unirono alle Forze Libere Cecoslovacche in Nord Africa.⁽¹²⁾

(10) A seconda delle fonti l'isolotto viene indicato come Khamili, Kamila Nisi, Kamilloni, Camilloni.

(11) Fra la notte del 12 e la notte del 14 si verificarono scontri nel centro dello Ionio e in Egeo fra navi italiane e britanniche che scortavano un convoglio diretto a Malta e altri due convogli, uno da Malta ad Alessandria e uno dall'Egeo all'Egitto, unitisi all'altezza di Gaudo. Il mattino del 13 la portaerei *Illustrious*, con due incrociatori e quattro caccia, entrò in Egeo per attaccare, con i suoi velivoli, Porto Lago (Lero), le cui infrastrutture furono colpite, verso mezzanotte, da 23 aerei imbarcati con 92 bombe.

(12) Il Comitato Internazionale della Croce Rossa, il 14 gennaio 1941, chiese

Permanenza a Kamila Nisi

Il maltempo che aveva spinto il *Pentcho* verso lo scoglio si trasformò in una tempesta che durò diversi giorni.

Intanto i britannici avvertirono del naufragio il Comitato Internazionale della Croce Rossa (CICR), che richiese al governatore delle Isole Italiane dell'Egeo, Cesare Maria de Vecchi, di fornire un salvacondotto ai naufraghi per proseguire il viaggio.⁽¹³⁾

A Rodi il naufragio era passato inosservato. Fu disposto che la ricognizione aeronavale effettuasse un sorvolo dello scoglio, ed effettivamente un aereo lo sorvolò il giorno dello Yom Kippur, ma il tempo nuvoloso non consentì di vedere nulla.

Le prime notizie a Roma arrivarono con il rapporto giornaliero del 15 ottobre, riferentesi al 14, giorno in cui un aereo della ricognizione marittima probabilmente individuò la nave incagliata.

Il suddetto Diario di Mariageo alla data del 18 ottobre riporta:

0605 - Camogli da Lero per Stampalia per compiere spedizione di salvataggio di 500 naufraghi di un piroscafo bulgaro incagliatosi a Camillonis. Giunge a Stampalia ore 1150.

Il Diario di Supermarina Ottobre 1940-XVI, al paragrafo 21 (segue 15 ottobre) riporta:

PIROSCAFO PENTEHO (panamense)

all'Ufficio Prigionieri della C.R.I. informazioni sui superstiti, e in particolare su questi cinque. Il 6 febbraio la C.T.O. inviava una specifica richiesta a Rodi e, l'8 marzo, il governo delle Isole italiane dell'Egeo rispondeva alla C.R.I. che i cinque si erano allontanati da Camillonis con una barca e risultavano successivamente raccolti da una nave sconosciuta e portati ad Alessandria d'Egitto. Ciò corrispondeva a quanto successo. Deve ritenersi che l'informazione al riguardo fosse giunta ai superstiti internati a Rodi.

(13) Il conte Cesare Maria de Vecchi di Val Cismon, quadrumviro della rivoluzione fascista, deputato, sottosegretario nel primo governo Mussolini, fu governatore della Somalia nel 1924. Comandante generale della Milizia. Nel 1929 fu il primo ambasciatore italiano presso la Santa Sede. Ministro per l'educazione nazionale nel 1935-1936, fu governatore delle Isole Italiane dell'Egeo dall'ottobre 1936 al 27 novembre 1940. Solo nel marzo 1939, richiamato da Roma, emise l'esplicito decreto richiesto per l'applicazione, anche nel possedimento, delle leggi razziali; come conseguenza, il comandante militare marittimo, ammiraglio Ascoli, fu richiamato in Patria. Nominato generale dell'Esercito, alla data dell'armistizio comandava la divisione costiera responsabile della difesa della costa toscana a cavallo di Piombino.



In alto: I naufraghi sullo scoglio.
A destra: La richiesta dei soccorsi.



Egeomil comunica a Stamage che il piroscafo PENTEHO (panamense) in avaria presso lo scoglio KAMILLONI (Scarpanto) ha sbarcato il 14/10 sullo scoglio circa 500 ebrei senza acqua e senza viveri.

Il 17 ottobre Roma ordinò a Rodi di inviare una nave allo scoglio Camilloni. Il mattino successivo partì da Porto Lago (Lero) il piccolo trasporto *Camogli* (capo di 1^a classe nocchiere Carlo Orlandi), dirigendo per Stampalia. Il 9° giorno dopo il naufragio (18 ottobre) la tempesta si placò; un aereo della ricognizione aeronavale della 67^a Squadriglia segnalò la presenza di un

accampamento nella estremità settentrionale dell'isola Camilloni. Il *Camogli* partì da Stampalia e, nel pomeriggio, giunse a Camilloni e iniziò l'imbarco dei naufraghi.

Dall'esame dello Specchio riferibile alle navigazioni compiute nel bimestre settembre-ottobre 1940 dal *Camogli* si ricavano i seguenti dati:

- Partita da Portolago (Lero) il 18 ottobre, alle 0600, per Stampalia dove giunse alle 1130, avendo percorso 45 miglia.
- Ripartì alle 1305, per Kamila Nisi, dove giunse alle 1810, avendo percorso altre 45 miglia.
- Ne ripartì il 19 a mezzanotte giungendo a Rodi alle 1320, dopo aver percorso 110 miglia.
- Nelle note è riportata la scritta "soccorso e trasporto naufraghi".

Da tale specchio sembra che il *Camogli* fece un solo viaggio, prelevando tutti i naufraghi; ciò sembra confermato da quanto riportato dallo stesso Diario di Supermarina che, al paragrafo 19 (segue 19 ottobre), riporta:

PIROSCAFO BULGARO "PENCHO" CARICO DI EBREI (V. Diario 15/21)

Egeomil comunica di aver provveduto al trasporto dallo scoglio Camilloni a Rodi di 509 ebrei di cui 142 donne e 9 bambini (espatriati dalla Germania e dalla Cecoslovacchia) (Vedi Bollettino 11/4053 del 19/10).

Secondo il racconto dei superstiti, il salvataggio avvenne in tre fasi: un primo prelevamento di donne, bambini e malati fra il pomeriggio e la sera del 18; il giorno dopo fu la volta degli uomini. Rimasero sullo scoglio solo 20 uomini e i bagagli.

Un *Comitato Israelita* (non meglio identificato, probabilmente proveniente dalla Grecia o da Creta) che si recò a Kamila Nisi per soccorrere i naufraghi, fu informato che la maggior parte di essi era stata raccolta da un vapore italiano. Il comitato lasciò ai presenti viveri e acqua con la promessa di ritornare nei giorni successivi, dopo aver fatto quanto era nelle proprie possibilità per trovare un sistema per farli proseguire verso la Palestina. Il 17° giorno (26 ottobre) dopo il naufragio, gli ultimi 20 rimasti e i bagagli furono imbarcati da un mezzo italiano. I membri del comitato ebraico, tornati qualche giorno dopo la precedente visita, trovarono l'isola deserta. Supposero che anche gli ultimi naufraghi fossero stati raccolti da un vapore italiano.

Giunti a Rodi, i naufraghi furono alloggiati in tende militari installate



L'accampamento a Rodi detto Campo Stadion.

nel campo di calcio (il “Campo Stadion”), che però si allagava, diventando fangoso. La situazione alimentare dell’isola non era delle migliori, e 500 persone in più potevano rappresentare un problema (vedasi scheda sul rifornimento del Dodecaneso). I bambini furono affidati a famiglie locali. La comunità ebraica del luogo forniva i viveri.

L’episodio è riportato, senza il nome della nave, nel citato libro di Fannizza, a pagina 37, riferendo che il comandante aveva una gamba di legno e navigava con una bussola tascabile.

Le organizzazioni ebraiche estere inviarono 12 500 £ da distribuire fra i naufraghi più bisognosi. La Delasem (*Delegazione italiana per l’Assistenza degli Emigrati ebrei*) inviava, ogni mese, 30 000 £. Giunsero anche rimesse in denaro dai parenti a Bretislava e da altri paesi.⁽¹⁴⁾

L’equipaggio fu rimandato a casa; rimase il comandante, che però morì nell’estate successiva.

A novembre il governatore delle Isole, De Vecchi, fu sostituito dal generale Ettore Bastico, il quale fece presente a Roma la difficile situazione alimentare locale premendo per un trasferimento altrove dei 500 naufraghi.

(14) Nata il 1° dicembre 1939, operò dal 1939 al 1947.



Cartolina indirizzata a uno degli imbarcati sul *Pentcho*, diretta a Belgrado, presso la Judisch Stillbund Schiff "Pencho".

I naufraghi fecero qualche tentativo di contattare direttamente il governatore. L'11 dicembre 1940 il CICR inviava all'Ufficio Prigionieri di Guerra notizie relative a una domanda d'aiuto pervenuta al Comitato per emigrati israeliti raccolti a Rodi (Campo Stadion) dopo il naufragio della nave bulgara *Pentcho* che li trasportava in Palestina. Era infatti giunta una lettera di uno di questi che raccontava dell'accoglienza generosa ricevuta, ma che trattandosi di un elevato numero di persone, tra cui bambini e malati, molti di questi si trovavano in stato di bisogno.

In effetti uno scritto era stato inviato il 28 ottobre da Lajos Grünberg, con riferimento a David Grünberg, da Volòc, Ungheria.

Il 19 dicembre la Croce Rossa Italiana scriveva al governatorato di Rodi comunicando che sarebbe stata messa a disposizione una piccola somma per i naufraghi e chiedendone la lista.

Il 24 dicembre avvenne il trasferimento dei naufraghi, in camion, dallo stadio alla caserma San Giovanni, posta vicino al centro della città, con la sistemazione in tre grandi garage. Questo divenne il "Campo San Giovan-

ni” indicato nelle comunicazioni ufficiali.

Uno degli internati, austriaco, Heinz Wida, avendo un visto portoghese, raggiunse Roma, dove incontrò papa Pio XII, proseguendo poi per Lisbona.

La presenza di tante giovani donne sbocciò in un amore fra un'internata e un milite della Milizia, che fu allontanato, inviandolo a Lindos, dall'altra parte dell'isola.

Il 14 gennaio 1941 il Comitato Internazionale della Croce Rossa (C.I.C.R.) scriveva alla C.R.I. per chiedere informazioni sui cinque naufraghi che avevano lasciato lo scoglio in cerca di aiuti. Il governo delle Isole Italiane dell'Egeo, interpellato dalla C.R.I., diede le già dette informazioni sulla sorte dei cinque.

Il 24 gennaio il governo delle Isole aveva risposto che nel campo di concentramento “San Giovanni” si trovavano 512 ebrei naufraghi, dei quali 61 elencati in allegato, sprovvisti di mezzi e di indumenti, perduti durante il naufragio. Un sussidio e l'invio di pacchi da parte del Comitato Internazionale della Croce Rossa sarebbe stato da essi molto gradito. Il Comitato Internazionale aveva ricevuto una richiesta da parte del Comitato Britannico, che voleva sapere come tali pacchi di aiuto sarebbero stati inviati.

Il 20 marzo, con lettera a firma Suzanne Ferrière, membro del C.I.C.R., si chiedeva l'elenco degli internati, dato che le richieste di informazioni dei parenti dei naufraghi si accumulavano.

Il 3 maggio, il capo di gabinetto (maggiore Volgarino) del governo delle Isole Italiane dell'Egeo inviava alla C.R.I. l'elenco nominativo degli ebrei naufragati (l'elenco è presente nel fascicolo). Il 14 maggio la C.R.I. ritrasmetteva l'elenco al C.I.C.R.

Il 20 maggio veniva fatta (sempre dai suddetti enti) una comunicazione riassuntiva, che così divideva i superstiti: 28 apolidi, 4 greci, 1 romeno, 95 slovacchi, 215 polacchi, 107 tedeschi, 63 cechi, 4 ungheresi, per un totale di 517.

Il 9 luglio 1941 giunse una specifica richiesta di informazioni che riguardava un ebreo (Hirsh Benno) già presente nel Campo di Alberobello (Bari) e trasferito a Civitella del Tronto (Teramo). In effetti questi proveniva da Milano e non aveva alcun riferimento con quelli di Rodi.

A luglio il governatore Bastico fu sostituito dall'ammiraglio di squadra Inigo Campioni.

Il 12 gennaio 1942 le donne (140), i bambini (9) e i malati, per un totale di 200 persone, imbarcarono sulla motonave requisita *Calino* (comandante militare tenente di vascello Nunzio Lo Faso).



La motonave requisita *Calino*.

Il giorno dopo la nave, scortata dal cacciatorpediniere *Francesco Crispi*, lasciava, alle 03:50, Rodi per Lero, dove giunse il 13 alle 09:45. Ne ripartì il 27 diretta al Pireo, dove giunse il 28 alle 12:13. Ripartì il 29 diretta a Patrasso, dove giunse il 30 alle 11:35. Qui la nave fu impegnata in alcuni trasferimenti di personale e materiale per Marimorea. Ripartì il 10 febbraio, giungendo a Bari l'11 febbraio. Sulla nave nacque un bambino, che fu chiamato Benito, figlio di Belly Ehilich.⁽¹⁵⁾

Il 27 gennaio il governo delle Isole Italiane dell'Egeo, a firma del capo di gabinetto, tenente colonnello Marchini, trasmetteva

L'elenco degli internati ebrei naufragati, del piroscafo "Pentcho" partiti da questo Possedimento per l'Italia in seguito a disposizioni impartite a questo Regio Governo dal Ministero degli Interni.

(15) La motonave requisita *Calino* (5186 tsl), della Società di Navigazione Adriatica, a partire dal 1° dicembre 1940 effettuava viaggi di collegamento fra l'Italia e Rodi, trasportando personale, combustibile e viveri. Nel viaggio di ritorno trasportava anche prigionieri. Quello in argomento era il tredicesimo viaggio. Il 10 gennaio 1943 urtò una mina di uno sbarramento italiano e affondò circa 3 miglia a nord est di Capri.

Secondo le dette disposizioni i rimanenti 306 internati dovranno raggiungere il Regno.

Circa le destinazioni dei predetti, nulla è stato notificato a questo Governo.

Codesta Presidenza potrà rivolgere analoga domanda al Ministero degli Interni.

Il 6 febbraio la C.R.I. accusava ricevuta e richiedeva l'elenco nominativo dei 306 rimasti. Alla stessa data la C.R.I. comunicava al C.I.C.R. a Ginevra che 200 internati ebrei avevano già lasciato Rodi per l'Italia. Si trattava delle donne e dei bambini del *Pentcho*.

Secondo la ponderosa contabilità dei campi di concentramento baresi di Alberobello e Gioia del Colle in tali campi giunsero da Rodi a Bari, il 12 febbraio 1942, duecento ebrei con le navi *Calino* e *Vesta*.⁽¹⁶⁾

Il 13 febbraio cinque elementi presenti a Rodi, compreso il dentista, misero in atto una fuga verso la non lontana Turchia, utilizzando un'imbarcazione. Questa, però, risultò avere un buco creato intenzionalmente, e affondò. Due dei fuggitivi annegarono e gli altri, catturati, furono condannati all'ergastolo e trasferiti nel neo costituito campo di Appolona, situato nella parte opposta dell'isola, rimanendovi sette mesi. Furono poi mandati in Italia in ottobre.

Il 17 febbraio il governo delle Isole, Ufficio Centrale Speciale, nella persona del suo capo, il tenente colonnello dei carabinieri Ferdinando Mittino, restituiva alla C.R.I. alcuni messaggi diretti a internati già partiti per l'Italia.

Il 2 marzo l'ammiraglio Biancheri, da Rodi, inviò a Supermarina Roma il seguente messaggio:

Domani invierò in Italia trecento ebrei su piroscampo VESTA provvisto sistemazioni salvataggio collettivo et individuale et sistemazioni vita sufficienti. Prego informare eccellenza Campioni.

Il 4 marzo lasciarono Rodi altri 298 ebrei, con il *Vesta*, diretto a Bari via Lero. Si trattava degli uomini del *Pentcho*.

Il Ministero dell'Interno, l'11 marzo, comunicava alla C.C.I.R. che i 200 ebrei erano giunti in Italia ed erano internati nel campo di concentramento di Ferramonti di Tarsia.

Il 16 marzo giunsero sempre a Bari altri 294 ebrei provenienti da Rodi.

(16) La notizia relativa al *Vesta* non è corretta. Cfr. V.A. Leuzzi, M. Pansini, F. Terzulli, *Fascismo e leggi razziali in Puglia*, Bari, Progedit, 1999, p. 148.

Il 17 marzo il governo delle Isole trasmetteva alla C.R.I. l'elenco nominativo dei rimanenti ebrei naufraghi partiti per l'Italia il 4 marzo. Il 18 marzo la C.R.I. inviava al Comitato Internazionale la lista dei 200 internati a Ferramonti (lista presente nel fascicolo).

Il 27 marzo la C.R.I. ringraziava il governo delle Isole per l'elenco dei 298 naufraghi partiti per l'Italia il 4 marzo. La lista è presente nel fascicolo.

Durante la permanenza a Rodi si erano avuti i seguenti eventi fra i naufraghi:

- 5 erano stati i morti per cause naturali (vecchiaia) e per malattia;
- 2 morti per annegamento durante un tentativo di fuga;
- 3 rimasti a Rodi per condanna a seguito del tentativo di fuga;
- 1 uomo, rimasto, perché pellicciaio;
- 4 erano i nati a Rodi;
- 2 donne, rimaste per aiutare il pellicciaio o, forse, per matrimonio.⁽¹⁷⁾

Il 27 agosto 1942 il Ministero dell'Interno, Direzione Generale della Pubblica Sicurezza, forniva alla C.R.I., in risposta a una richiesta del 12, un elenco di 99 cittadini ebrei polacchi (nati in Polonia e da genitori polacchi). Peraltro specificava che molti di questi non avevano passaporto perché ne erano stati privati in seguito agli eventi bellici, e quindi si erano dichiarati apolidi slovacchi allo scopo di emigrare in Palestina. (Accuso ricevuta del 4 settembre 1942).

Nel fascicolo esistono anche una ventina di richieste di notizie specifiche su una o più persone, provenienti dalla Croce Rossa ungherese, da quella jugoslava e quella svizzera. Una di queste giunge al Comitato Internazionale da un'internata ebrea nell'Isola Mauritius, che cercava il fidanzato.

Anche la segreteria di stato di sua santità il papa chiese informazioni da fornire a Gerusalemme tramite la delegazione apostolica di Egitto.

Le risposte sono: "Non risulta giunto a Rodi"; "Godono buona salute, ma avrebbero bisogno di denaro"; "Gode buona salute, ma avrebbe bisogno di denaro".

(17) A Rodi rimasero Sidney Fahn, con la giovane moglie, il fratello di uno dei due e un loro figlio appena nato. Tutti furono deportati assieme alla comunità ebraica dell'isola, che, assieme a quella più piccola di Coo, fu una delle ultime a essere deportata dai tedeschi nei campi di sterminio, venendo quasi distrutta. Nella recente produzione bibliografica sull'argomento sembra quasi che gli italiani siano stati i responsabili di quanto accaduto, ma, in effetti, gli italiani, specie i militari (compreso l'ammiraglio Campioni e l'ammiraglio Mascherpa, difensore, fino a metà novembre 1943, di Lero), furono essi stessi vittime degli eventi e dei tedeschi.

Nel marzo 1942, nel campo d'internamento di Ferramonti (comune di Tarsia, CS), erano presenti 494 naufraghi della *Pentcho*.

Nel 1943 alcuni internati del *Pentcho* furono trasferiti a Marano Piave. Il 27 agosto aerei alleati colpirono un padiglione del campo uccidendo quattro internati (fra cui una donna e un uomo del *Pentcho*) e ferendone altri undici. Il 14 settembre avanguardie corazzate dell'8ª Armata britannica raggiunsero il campo, trasformandolo in campo per *Displaced Persons*. Successivamente il campo fu raggiunto da un piccolo gruppo di soldati e civili dell'AMGOT (*Allied Military Governement of Occupied Territories*). Il 26 settembre giunsero camion con uomini in uniforme britannica e la scritta "Palestine" sul braccio, fra cui anche Reuven Franco, l'uomo che aveva dato il nuovo nome al *Pentcho*.⁽¹⁸⁾ Nel maggio 1944, 350 ebrei di Ferramonti, con altri 167 di altri campi (fra cui quello di Campagna, vicino a Salerno) partirono da Taranto per la Palestina. A giugno, da Taranto partì il piroscafo passeggeri polacco *Bathory*, che trasferì ad Alessandria d'Egitto parte dei passeggeri del *Pentcho*. Qui giunti furono trasferiti in treno ad Atlit, raggiungendo, quindi, la sospirata Palestina.

Nel 1945, 34 superstiti del *Pentcho* partirono da Napoli sulla *Henry Gibbins* per gli Stati Uniti d'America.

Durante la guerra, 10 000 dei 15 000 ebrei della comunità ebraica di Bratislava furono eliminati nei campi di sterminio nazisti.

(18) Soldati ebrei hanno combattuto nei vari reparti degli eserciti alleati impegnati nella Campagna d'Italia. Reparti specifici parteciparono alle operazioni nell'Esercito britannico. Già dal 1941, il Comando britannico del Medio Oriente accettò il reclutamento volontario individuale di arabi ed ebrei di Palestina, che furono inseriti nelle varie unità dell'Esercito, confluendo, successivamente, nel *Palestine Regiment*. Furono anche costituite piccole unità ausiliarie specializzate (PLUGOT) da impiegare nei specifici compiti ove esse erano necessarie. Ognuna di esse comprendeva circa 250 uomini, che sulla spalla portavano la dicitura PALESTINE. Tali unità furono impiegate anche in Italia, prima della costituzione della *Brigata ebraica*. Alcune delle unità si distinsero nelle attività assistenziali a favore dei profughi ebrei non italiani che si trovavano in Italia. In Sicilia sbarcò una piccola unità di tale tipo, la *20th Map Depot*. A Salerno sbarcò un distaccamento della *148ª Compagnia autocisterne-acqua*, che rifornì anche Napoli. Successivamente giunsero altre "compagnie autotrasporti", che furono le prime a incontrare profughi ebrei presenti in Italia meridionale (specie a Ferramonti).

IL RIFORNIMENTO DEL DODECANESO

La situazione alimentare dei territori sotto il governo delle Isole Italiane dell'Egeo era stata grave anche prima dell'entrata in guerra dell'Italia, poiché le isole non erano autonome e molti generi alimentari vennero razionati per la popolazione civile. Si cercò di ovviare a tale situazione inviando rifornimenti dall'Italia, ma solo quelli via mare ebbero una certa consistenza.

Tre grossi sommergibili effettuarono viaggi di trasporto, dopo l'inizio della seconda guerra mondiale per l'Italia:

<i>Atropo</i> , 22-26 giugno 1940		<i>Corridoni</i> , 20 giugno-17 luglio, via Tobruch		<i>Foca</i> , 27 settembre-1° ottobre
--------------------------------------	--	---	--	---------------------------------------

A settembre del 1940, il piccolo mercantile *Tarquinius* (880 tsl), carico fino al piano di coperta di viveri, effettuò un primo viaggio. Un secondo viaggio dello stesso mercantile passò attraverso il Canale di Corinto il 25 ottobre e giunse, il 28 ottobre, il giorno dell'attacco alla Grecia, a Lero.

La situazione peggiorò dopo la dichiarazione di guerra alla Grecia (28 ottobre 1940). Anche la numerosa guarnigione cominciò a risentire della scarsità di viveri.

Un secondo mercantile, il *Costante* (1138 tsl) partì da Brindisi il 24 ottobre, ma fu costretto dal cattivo tempo a trovare rifugio a Porto Edda (Albania), giungendo a Valona solo il 27. Il viaggio fu interrotto per la dichiarazione di guerra dell'Italia alla Grecia.

Dopo lo scoppio delle ostilità con la Grecia i sommergibili *Ondina* (23-27 gennaio 1941) e *Sirena* (25-30 gennaio) effettuarono viaggi di rifornimento a Lero.

Fino al 7 aprile 1941 furono effettuati 11 viaggi di sommergibili carichi con circa 40 t di rifornimenti.

Contemporaneamente furono organizzati viaggi di mercantili veloci che dovevano violare il blocco britannico. Alcuni viaggi non riuscirono. Il primo viaggio fu portato a termine dalla motonave requisita *Calino* (5186 tsl), che partì da Napoli il 1° dicembre 1940 e giunse a Rodi il 6, con benzina in fusti e materiali vari per 1170 t.

Seguì, il 20 dicembre, la motonave requisita *Calitea* (4013 tsl), con 2350 t di materiali dello stesso tipo. Partita da Napoli, giunse a Rodi il 27. Il nuovo governatore, Ettore Bastico, protestò presso Roma.

Il 26 dicembre partì, da Taranto, l'incrociatore ausiliario *Ramb III* (cap. corv. Giorgio Giobbe), con 1050 t di munizioni e materiali per le Forze Armate, ma anche circa 3000 t di pasta, riso, legumi secchi, conserva di pomodoro e olio. La nave giunse a Rodi il 29.

Il 23 gennaio 1941 partì da Napoli la motonave requisita *Vettor Pisani* (6339 tsl), passata al comando del suddetto Giobbe. La nave, via Bengasi, giunse a Lero il 29. Il carico – oltre a 1371 t di materiali vari per le Forze Armate e quasi 5000 tonnellate di alimentari – fu il maggiore giunto in Egeo.

Il 3 marzo giunse il nuovo avviso veloce *Diana* (cap. corv. Mario di Muro), con 280 t di viveri, sufficienti per circa due settimane.

Le ultime missioni di rifornimento, organizzate prima della resa della Grecia, prevedevano l'impiego dei motovelieri *Nettuno I* (346 tsl) e *Nereus* (348 tsl) che, noleggiati dalla Marina tedesca, dovevano trasportare benzina per un'unità del X CAT che doveva essere trasferita nel Dodecaneso. Data la bassa velocità, circa 6 nodi, i due motovelieri avevano pochissime possibilità di scampo se fossero stati localizzati. Per il primo si verificarono situazioni favorevoli. Il motoveliero *Nettuno I* partì da Augusta il 23 marzo 1941, alle 01:30, dirigendo verso il parallelo 34° N (sessanta miglia a sud di Creta) navigando poi, per parallelo, fino a raggiungere l'estremità dell'isola, passare a levante di Caso e dirigere per Rodi passando per levante. Il British Naval Intelligence decrittò il messaggio che dava le disposizioni operative, ma la concomitante puntata della squadra italiana che portò agli scontri di Gaudò e Matapan, concentrò l'attenzione britannica contro le navi maggiori, e il *Nettuno I* raggiunse Rodi il 28 mattina. L'equipaggio fu premiato con 20 000 lire.

Il *Nereus* partì da Catania la notte fra il 24 e il 25 marzo diretto a Rodi, dove doveva giungere il 30 marzo alle 0800. Il mattino del 25 marzo non andò molto lontano, poiché risulta affondato il mattino del 25 marzo. Dell'affondamento fu sospettato l'equipaggio, che l'avrebbe sabotato e l'inchiesta portò all'incriminazione di tutti e nove i componenti.

La fine delle operazioni con la Grecia e la riapertura del Canale di Corinto consentirono di nuovo al *Diana* di giungere a Rodi il 30 maggio 1941.

R.N. CAMOGLI

Varato nel 1905, nel Cantiere Smith & Dock Company, come mercantile francese *Antioque* di 360 tsl. Il 9 settembre 1924 ribattezzato *Camogli*.

Acquistato dalla Regia Marina il 15 maggio 1905, ed entrato in servizio il successivo 1° luglio come rimorchiatore *Nembo*. Nel 1927 definito trasporto.

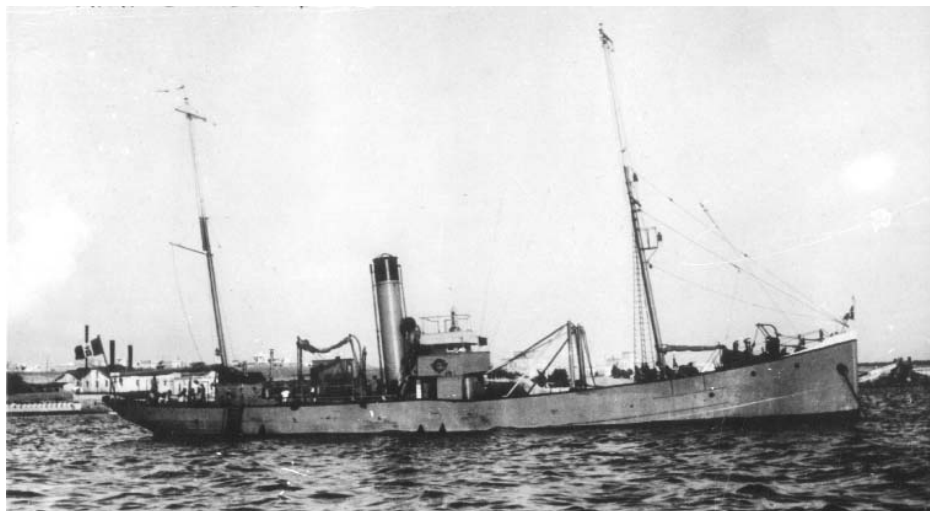
Era assegnato alla 1ª Squadriglia della XXVIII Flottiglia Dragaggio destinata in Egeo.

Al momento del salvataggio era al comando del capo di 1ª classe nocchiere Carlo Orlandi, successivamente promosso sottotenente del CREM.

All'armistizio era a Rodi e, dopo la resa dell'isola, dal 13 settembre a Lero. Il 7 ottobre 1943 salpò per l'isola di Patmo con a rimorchio il piroscalo da pesca requisito *Maria SS. della Catena, G10*, di 125 tsl.

Il 26 ottobre i tedeschi effettuarono la prima incursione contro l'isola, e la nave fu danneggiata, affondando, dopo quattro giorni di bombardamenti, il 30 ottobre, assieme al *G10*.

Nell'incursione aerea del 26 morirono il direttore di macchina (capo meccanico di 2ª classe Alfonso Lazzano), 2 marò (Donato Piedigrotta e Umberto Bortolato) e il cannoniere Antonio Torre.



IL VIAGGIO DEL *CALINO*(*)

Motonave passeggeri 5186 tsl

Costruita nel 1940 per la Società Anonima di Navigazione Adriatica (Venezia).

Requisita dalla Regia Marina il 10 ottobre 1940, ma non iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato.

Impiegata nel collegamento con il Dodecaneso, con la Grecia e le isole egee. Il 10 gennaio 1943, alle cinque del mattino, nei pressi di Punta Campanella, urtò una mina di uno sbarramento italiano e affondò a circa tre miglia, per nord est da Capri.

13° viaggio per l'Egeo: partenza da Brindisi il 4 gennaio 1942 alle 0350; arrivo a Rodi il 10 gennaio.

(*) AUSMM, fondo *Naviglio mercantile*, b. C2, f. 11; statini, b. 60, f. 3.

Viaggio di ritorno:

Scopo		Trasporto militari, internati civili ebrei e merci varie	
Data		Ora	Note
Partenza da Rodi	13 gennaio 1942	03:50	Scortata dal cacciatorpediniere <i>Crispi</i>
Arrivo a Lero	13	09:45	
Partenza da Lero	27	22:45	
Arrivo al Pireo	28	12:13	
Partenza dal Pireo	29	13:00	
Arrivo a Patrasso	30	11:35	Svolge navigazioni per conto di Matimorea
Partenza da Patrasso	10 febbraio	16:50	
Arrivo a Bari	11	13:20	

IL VIAGGIO DEL VESTA(*)



Piroscafo misto di 3351 tsl

Costruito nel 1923; della Società Anonima di Navigazione Adriatica (Venezia).

Requisito dalla Regia Marina dal 29 luglio 1941 (a Trieste) al 9 settembre 1943.

Impiegato nel collegamento con il Dodecaneso e, quindi, con la Grecia e le isole egee. Il 3 luglio 1943, in navigazione da Lero a Sira (Egeo), verso le ore 23:35, fu silurato dal sommergibile britannico *Trident*. Fu rimorchiato a Sira e, il 14 luglio, al Pireo. All'armistizio fu autoaffondato.

I tedeschi lo ricuperarono e lo impiegarono, nell'ottobre 1944, per bloccare il Canale di Corinto.

Ricuperato dai greci e ribattezzato *Memphis*, affondò per urto contro mina, nel marzo 1948.

(*) AUSMM, fondo *Naviglio mercantile*, b. V5, f. 45; statini, b. 95, f. 30.

Scopo		Trasporto militari, internati civili ebrei e merci varie	
	Data	Ora	Note
Partenza da Rodi	3 marzo 1942	18:30	Assieme al <i>Morrhua</i>
Arrivo a Lero	4	02:34	
Partenza da Lero	4	05:00	Con scorta del cacciatorpediniere <i>Crispi</i> e della R.N. <i>Legnano</i>
Arrivo al Pireo	5	05:00	

Partenza dal Pireo	5	12:00	
Arrivo a Corinto	5	15:30	
Partenza da Corinto	11	05:00	
Arrivo a Patrasso	11	12:00	
Partenza da Patrasso	12	06:00	
Arrivo a Prevesa	12	18:00	
Partenza da Prevesa	13	07:30	
Arrivo a Corfù	13	13:45	
Partenza da Corfù	13	18:10	
Arrivo a Vallona	14	01:45	
Partenza da Vallona	15	04:00	Assieme con l'incrociatore ausiliario <i>Città di La Spezia</i>
Arrivo a Bari	15	19:11	

IL CAMPO DI CONCENTRAMENTO DI FERRAMONTI DI TARSIA (COSENZA)

Situato nelle vicinanze del fiume Crati, era costituito da baraccamenti, su una superficie di 16 ettari, a 35 km da Cosenza

Capienza presenza media 900 persone

Adibito all'internamento di elementi considerati "pericolosi nelle contingenze belliche", qualifica che si applicava anche agli ebrei non italiani e agli apolidi.

Entrato in funzione a metà giugno 1940

I primi internati arrivarono il 20 giugno. A fine luglio vi erano un centinaio di ebrei rastrellati nelle grandi città dell'Italia Settentrionale. In settembre, all'arrivo di 302 persone, con donne e bambini, provenienti da Bengasi, gli internati divennero 700. Il campo fu delimitato con

Direttore del campo: Maggiore di P.S. Paolo Salvatore, poi sostituito da Giovanni Fraticelli della Milizia			filo spinato. Dal novembre 1941 giunsero anche stranieri (greci, cinesi, iugoslavi e, dal 1943, francesi della Corsica. Nel giugno 1943 vi giunsero anche alcuni antifascisti italiani. Nell'agosto 1943, fu raggiunta la massima presenza di 2016 internati. La presenza ebraica si aggirò sempre sul 75%.				
Data	31.7.40	30.9.40	15.3.41	15.6.42	31.3.43	13.8.43	1.1.44
Internati presenti	100	700	1000	1641	1668	2016	1505

Il 31 luglio 1941 giunse un gruppo di 106 ebrei stranieri (tedeschi, austriaci, polacchi, cecoslovacchi) provenienti da Lubiana. Altri 50 sempre da Lubiana giunsero nel settembre successivo. In ottobre giunsero 194 ebrei serbi e di Serajevo, rifugiatisi in Montenegro, dopo l'occupazione tedesca della Bosnia e della Serbia.

Nel marzo 1942 giunse, da campi pugliesi, il gruppo più consistente di ebrei, 494, naufraghi della *Pentcho*.

Il 4 marzo arrivarono 120 civili greci sgombrati dalla Libia. Nella prima metà del '42 giunsero, da altri campi, 164 ebrei stranieri: 48 da Isola del Gran Sasso, 58 da Notaresco, 34 da Isernia e Alberobello. Il 23 maggio giunse il primo contingente di internati (90) dalla Grecia. Nel dicembre 1942 giunsero tre ebrei polacchi fuggiti, il 26 ottobre, da un campo di lavoro tedesco. Il 20 dicembre giunse un secondo gruppo di 30 greci.

Nella primavera del '43, per la scarsissima disponibilità di alloggi per sfollati, giunsero altri 300 ebrei provenienti dall'internamento libero nelle province di Aosta, Asti e Viterbo.

Il contingente più significativo di ex iugoslavi, 120, giunse dal Campo di Scipione, il 12 luglio '43.

Gli ebrei organizzarono le mense, che distribuivano cibo di quattro tipi di cucina: kosher, cinese, italiana e slava; furono create la biblioteca, tre sinagoghe, un poliambulatorio. Il medico del campo era Enzo Conti-



Il campo di Ferramonti.

neli, aiutato dal dottor Erwin Freundlich, di Zagabria, e altri medici e chirurghi.

In tre anni di attività del campo, per motivi accidentali o per motivi di salute, morirono solo 37 internati. In luglio 1943, si pensò di trasferire gli internati a Bolzano. Alcuni internati del *Pentcho* furono trasferiti a Marano Piave.

Fra luglio e settembre 1943 nel campo si ebbero 30 matrimoni.

Il 27 agosto aerei alleati colpirono un padiglione, uccidendo 4 internati (dei quali una donna e un uomo del *Pentcho*) e ferendone altri 11. Nella ritirata dalla Sicilia passò nei pressi del campo la pericolosa divisione tedesca *Hermann Göring*. All'armistizio molti degli internati trovarono rifugio presso famiglie italiane o nelle campagne.

Il 14 settembre avanguardie corazzate dell'8^a Armata britannica raggiunsero il campo, trasformandolo in Campo per *Displaced Persons*. Vi operò il dirigente sionista Enzo Sereni.

Il campo fu raggiunto da un piccolo gruppo di soldati e civili dell'AM-GOT (Allied Military Government of Occupied Territories). Il 26 settembre giunsero camion con uomini in uniforme britannica e la scritta "Palestine" sul braccio, fra cui anche Reuven Franco, l'uomo che aveva dato il nuovo nome al *Pentcho*.

Nel maggio 1944, 350 ebrei di Ferramonti, con altri 167 di altri campi, (fra cui Campagna, vicino a Salerno) partirono da Taranto per la Palestina. A giugno da Taranto partì il piroscafo polacco *Bathory*, che trasferì ad Alessandria d'Egitto parte dei passeggeri del *Pentcho*. Qui giunti furono trasferiti in treno ad Atlit, raggiungendo la sospirata Palestina.

Bibliografia e fonti di archivio

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare:

Fondi:

- Diario di Supermarina
- Supermarina Scacchieri Esteri (Egeomil B17f394)
- Diario della Zona Militare Marittima dell'Egeo
- Naviglio mercantile:

Calino Busta C2f11

Camogli Busta C3 fascicolo 20

Busta P7/fascicolo 70-2, proveniente dalla CROCE ROSSA ITALIANA

G 58 PIROSCAFO PENTEHO, corretto in Pentcho

Comprende alcune richieste di informazioni su persone, trasportate dal battello, sia da parte della CROCE ROSSA ITALIANA (C:R:I:)

UFFICIO PRIGIONIERI RICERCHE E SERVIZI CONNESSI

(Segretariato Internazionale Informazioni Private)

Roma - Via Puglie, 6

che da parte del COMITÉ INTERNATIONAL DE LA CROIX
ROUGE,

AGENCE CENTRALE DES PRISONNIERS DE GUERRE

Genève

Vesta Busta V5f45

- Fondo Statini: *Calino. Camogli, Vesta, Mas 523*
- Fondo Generalmas *Mas 523*
- Fondo Segreteria, contiene la corrispondenza post-bellica fra l'Ufficio Storico, l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (1990), le Ambasciate di Austria e Germania e privati (1984) riguardo al *Pentcho*:
A55f556 (25.7.1964, Germania),

Storia Militare, maggio e giugno 2012, numeri 224 e 225, Enrico Cernuschi, *Dodecaneso 1940-1941*

Libri:

John Bierman, *ODISSEY – The last great escape from Nazi-dominated Europe – The story of those jews who gambled their lives for freedom.... and won.*

Ruggero Fanizza, *De Vecchi, Bastico, Campioni ultimi governatori dell'Egeo*, Veronesi, Forlì.

V.A. Leuzzi, M. Pansini, F. Terzulli, *Fascismo e leggi razziali in Puglia*, Irrsae Puglia

Ester Fintz Menascé, *Buio nell'isola del Sole, Rodi 1943-45*, Firenze, Giuntino, 1995. A pagina 180 la descrizione dell'episodio del *Pentcho* contiene parecchi errori: dal captaggio dello SOS (mai lanciato per mancanza della radio) da parte di un aereo italiano, al comandante del *Camogli*, sottocapo Antonio Marchetti, ai passeggeri, quasi tutti giovani, mentre dalla lista dei passeggeri almeno cinquanta superavano i cinquanta anni.

ETÀ DEGLI EBREI DEL <i>PENTCHO</i>		
ANNO DI NASCITA		
1869	1	71 anni
1870-1879	5	61-70
1889-1889	44	51-60
1890-1899	58	41-50
1900-1909	96	31-40
1910-1919	217	21-30
1920-1929	68	11-20
1930	3	10
1932	3	8
1934	1	6
1936	1	4
1937	3	3
1938	1	2
1939	2	1
1940	3	Meno di uno

	516	
1941	4	Nati a Rodi
	520	
Deceduti a Rodi	3	
	517	

IL VIAGGIO DEL <i>PENTCHO</i>			
19 maggio 940	Partenza da Bratislava (Slovacchia)	Equipaggio + 300 + 100	
21	Arrivo a Mohaes (Ungheria)		
26			Imbarcano 2 ebrei
giugno	Bezdan (Iugoslavia)		
7			Imbarco 101 ebrei
	Moldava	Totale imbarcati	7+513
	Vishnia Graditska		
	Debra		Sei settimane
14 agosto	Partenza al mattino	Passaggio Porte di ferro	
28	Arrivo a Giurgiu		
4 settembre		partenza	
14	Sulina (Romania)		
21		partenza	
	Tempesta nel Mar Nero		
	Attraversamento del Bosforo		
	Istanbul		
	Attraversamento Mar di Marmara		

	Attraversamento Dardanelli		
	Lesbo		In porto a Mitilene
30	Arrivo al Pireo		
3 ottobre	Partenza		
061500	Incontro con M.A.S. italiani		
1655	Arrivo a Stampalia		Porto Scala
070730	Partenza da Stampalia		scortata
8	Scoppio caldaia		
091940	Incaglio a Kamila Nisi		
181810-2400	Il <i>Camogli</i> raccoglie i naufraghi e li porta a Rodi		
191320	Arrivo a Rodi	Equipaggio (2+5) + 509 142 donne + 358 uomini + 9 bambini	

**Documentazione proveniente dalla Busta V5 del Fondo
Naviglio Mercantile dell'AUSMM**

VESTA

Viaggio di ritorno⁽¹⁹⁾

UNITÀ IN CONVOGLIO= Scorta: Crispi, Legnano

PORTO DI PARTENZA = Rodi

PORTO DI ARRIVO = Bari

SCOPO DELL'USCITA = Trasporto di 298 internati Ebrei provenienti da campo di concentramento

ESPOSIZIONE CRONOLOGICA = Partenza da Rodi	3	Marzo	1942	ore	18.30
Arrivo al Pireo	5	"	"	"	5.==
Partenza dal Pireo	5	"	"	"	12.==
Arrivo a Corinto	5	"	"	"	15.30

(19) Il viaggio di andata era iniziato a Bari il 21 gennaio con arrivo a Rodi il 27 febbraio.

Partenza					
da Corinto	11	Marzo	1942	ore	5.==
Arrivo a Patrasso	11	"	"	"	2.==
Partenza					
da Patrasso	12	"	"	"	6.==
Arrivo a Prevesa	12	"	"	"	14.==
Partenza					
da Prevesa	13	"	"	"	7.30
Arrivo a Corfù	13	"	"	"	13.30
Partenza da Corfù	13	"	"	"	18.==
Arrivo a Vallona	14	"	"	"	1.30
Partenza					
da Vallona	15	"	"	"	4.==
Arrivo a Bari	15	"	"	"	19.==

MIGLIA PERCORSE = Complessivamente viaggio andata e ritorno 1608
 ORE DI MOTO = 197.35

[*Timbro tondo*] PIROSCAFO * REQUISITO * VESTA

[*Timbro Lineare*]

[*Timbro tondo*] IL R. COMMISSARIO

Commissione di allestimento e di Imbarco TENENTE D.M.

(Mario Etzi)

IL CAPITANO DI VASCELLO
 PRESIDENTE
 (Michelangelo Fedeli)

In effetti il *Vesta* partì da Rodi, assieme al *Morrhua*, il 3 marzo alle 18:30, diretto a Lero dove giunse il 4 alle 02:34. Qui fu preso sotto scorta dal cacciatorpediniere *Crispi* e dalla *R.N. Legnano* dirigendo per il Pireo dove giunse il 5 alle 05:45.

Secondo il Traffico fra Prevesa e Corfù il *Vesta* fu scortato dall'incrociatore ausiliario *Città di La Spezia*. L'arrivo a Bari avvenne il 15 alle 19:11.