

## SS ROSALIE MOLLER

### LA STORIA

La Rosalie Moller era una nave britannica da trasporto. La sua storia è legata a quella del Thistlegorm essendo stata affondata a poca distanza da questa e pochi giorni dopo.

La Rosalie Moller era stata varata nel 1910 dai cantieri scozzesi Barclay, Curle & Co. Ltd. di Glasgow con il nome di Francis.



**Figura 1: la Rosalie Moller**

Lunga 108,2m e larga 15m, aveva una stazza di 3963 tonnellate ed era mossa da un motore a vapore a tripla espansione che le consentiva una velocità di 11 nodi.

La nave fu utilizzata per trasporti su rotte europee fino al 1931 quando fu venduta alla compagnia Reederei Moller che le cambiò il nome in Rosalie Moller. Il nuovo armatore la iscrisse nei registri di Shanghai dove aveva sede e prese a farla navigare sulle rotte tra Shanghai e Tsing-Tao.

Ma verso la fine degli anni '30 le ombre della guerra cominciavano ad aleggiare sull'Europa ed era chiaro a tutte le compagnie di navigazione che in caso di conflitto le compagnie assicuratrici non avrebbero più assicurato le loro navi portandole di fatto al fallimento.

Fu così che anche la Rosalie Moller fu concessa dall'armatore alla Reale Marina Britannica.

Nel 1940 la nave si trovava all'ancora nel porto di Liverpool, comandata dal capitano James Byrne. Nonostante la sua età, la nave era ancora idonea al trasporto e venne utilizzata per rifornire di carbone "Best Welsh" le navi della flotta inglese, trasportandone fino a 4.500 tonnellate per viaggio.

Nel 1941 i motori della nave vennero revisionati e nel mese di luglio la nave partì con destinazione il porto di Alessandria per quella che sarebbe stata la sua ultima missione.

Essendo il mar Mediterraneo sotto il pieno controllo delle truppe dell'Asse grazie ai micidiali sommergibili U-Boot tedeschi, gli inglesi per giungere in Egitto seguivano la rotta oceanica, navigando lungo le coste occidentali dell'Africa fino a giungere in Sudafrica per fare rifornimento e risalire l'Oceano indiano fino ad entrare in Mar Rosso e proseguire quindi attraverso il canale di Suez.

Dunque la nave giunse l'11 settembre del 1941 a Durban dove caricò 4680 tonnellate di carbone. Il Rosalie Moller proseguì quindi lungo la costa orientale dell'Africa e, dopo una sosta ad Aden entrò in Mar Rosso dove le venne assegnato l'ancoraggio H posto a ridosso dell'isola di Gobal in attesa di proprio turno per transitare nel canale di Suez che in quei giorni era chiuso temporaneamente a causa di un cargo che aveva urtato una mina bloccandone l'imboccatura. E' per questo motivo che numerose navi, tra cui anche il Thistlegorm prolungarono la loro attesa da quelle parti.

La notte del 5 ottobre del 1941, due aerei tedeschi Heinkel HE 111 decollati dalla base di Creta affondarono il Thistlegorm. Le cronache narrano che l'esplosione del Thistlegorm fu di tale portata che il cielo fu illuminato a giorno per diversi istanti, rivelando la posizione di altre navi tra cui la Rosalie Moller che si trovava a poche miglia di distanza. Gli aerei sarebbero tornati due giorni dopo a finire il lavoro!



**Figura 2:l'Heinkel HE 111**

La notte tra il 7 e l'8 ottobre poco dopo la mezzanotte un secondo attacco provocò l'affondamento del cargo.

Si legge sul diario di bordo: "due bombe sganciate. Una colpisce la stiva 3 alle 00:45. Nave affondata alle ore 01:40 dell'8 ottobre 1941. Due dispersi tra l'equipaggio".

Il capitano Byrne, svegliato dal rumore dei motori degli aerei tedeschi, nulla aveva potuto fare per evitare l'affondamento.

## L'IMMERSIONE

Il relitto della nave si trova ad ovest dell'isola di Gubal, adagiata in assetto di navigazione su di un fondale sabbioso di circa 45/48m di profondità



Figura 3: la posizione del relitto

La scarsa visibilità, la presenza di corrente costante e la notevole profondità, rendono questa immersione particolarmente impegnativa ed adatta solo a subacquei esperti. Per visitare completamente il relitto sono necessarie almeno 2-3 immersioni.

E' consigliabile effettuare l'immersione nelle prime ore del mattino per garantirsi una visibilità migliore. E' inoltre opportuno limitare la profondità a 35m visitando il ponte di comando e la plancia dietro la quale vedremo il fumaiolo con la gigantesca M, simbolo dell'armatore.

Coralli e pesci ricoprono completamente il relitto. La nave si presenta rivestita da un pesante strato fangoso depositato sulle lamiere, fruste di corallo nero sono presenti ovunque, nuvole di glassfish e castagnole avvolgono la zona poppiera, sulla murata di tribordo a pochi metri di distanza dalla poppa risulta evidente lo squarcio causato dalla bomba.

Seguendo l'albero di poppa ci si porterà sul ponte poppiero posto ad una profondità di circa -33 metri. Se si decide di scendere ulteriormente proseguendo lungo la murata si osserva lo squarcio provocato dall'impatto della bomba, (da qui in una immersione successiva si potrà penetrare nella stiva di poppa dove era contenuto il carbone per poi rientrare nuovamente sul ponte superiore per ispezionare la cambusa al cui interno ci sono ancora masserie di diverso genere). Tutta la zona

poppiera è avvolta da nuvole di glassfish e pterois volitans di straordinari e dimensioni. Superato il parapetto di poppa si raggiunge l'enorme elica a 3 pale (in origine erano 4 pale) e il timone. Passando tra elica e timone si risale sul lato opposto che riconduce sullo specchio di poppa per proseguire fino a raggiungere la zona dove sono presenti gli alloggi dei marinai posti circa a metà nave. Si attraverserà un corridoio dove sul lato destro si trova la cucina e l'accesso alla sala macchine e sul lato sinistro i bagli e gli alloggi ormai totalmente privi di sovrastrutture.

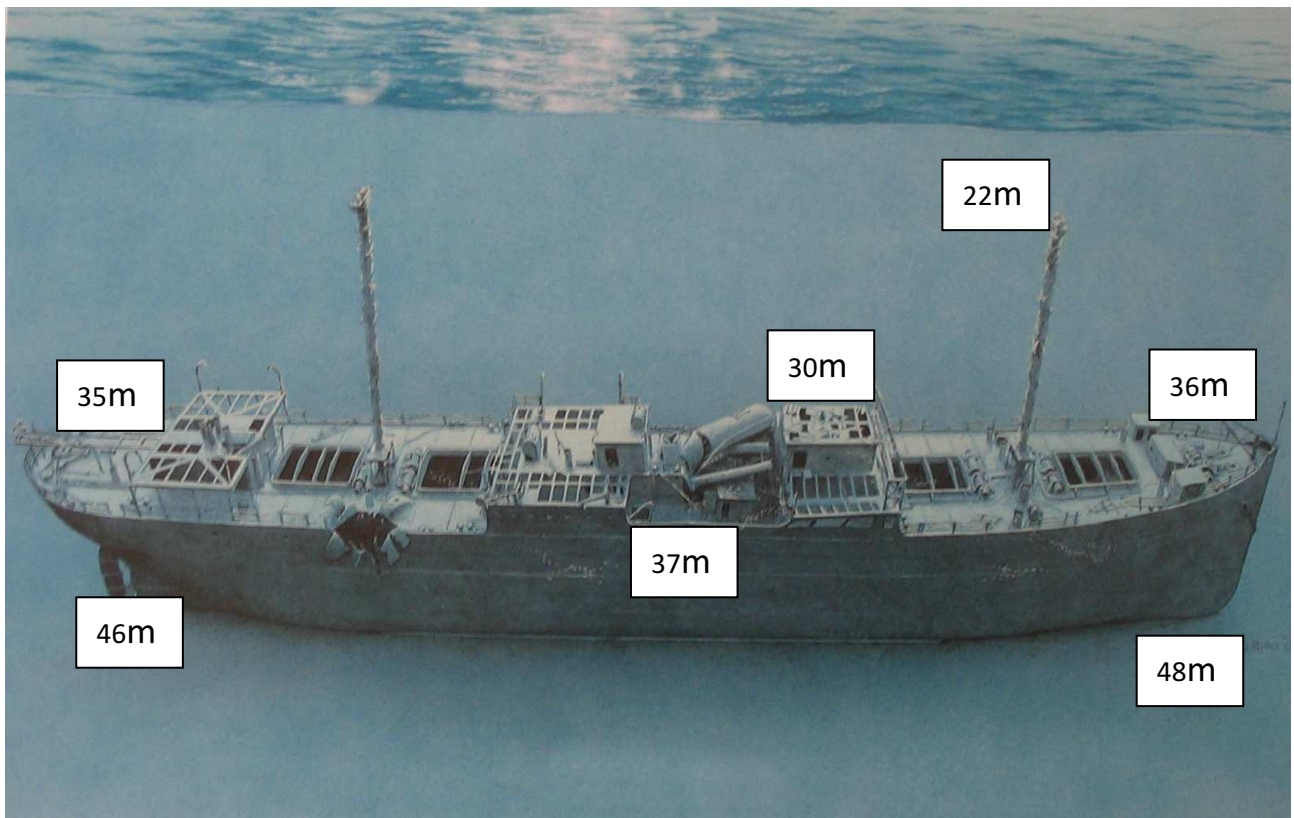


Figura 4: il relitto del Rosalie Moller in perfetto assetto di navigazione

Terminato il corridoio ci si troverà nella zona dove era posto il grande fumaiolo con la M che ormai è caduto ed è appoggiato sulle sovrastrutture.

A questo punto si rientra seguendo il lato destro per raggiungere nuovamente l'albero di poppa ed incontrare le sovrastrutture poste a -33 metri dove sono presenti 3 gavoni. Sul primo gavone a destra si trova l'ancora di rispetto. Proseguendo si raggiunge la prua dove si trova l'ancora inserita all'interno dell'occhio di cubia di sinistra mentre l'ancora di destra è appoggiata sul fondale a circa 100 metri di distanza dalla prua lungo la catena.

Si risale sulle sovrastrutture dove si incontra il salpa ancore avvolto da nuvole di glassfish e cernie. Sbirciando nel gavone di sinistra si potranno vedere diverse

gomene e barili tutti perfettamente stivati. Procedendo verso l'albero di prua si ispezionerà il ponte di comando del capitano.



Figura 5:la poppa

Per chiudere alcune regole di sicurezza: innanzitutto la discesa e la risalita vanno effettuate tenendosi saldamente alla cima d'ormeggio dell'imbarcazione poiché la corrente è quasi sempre presente.

La pianificazione dell'immersione va fatta con particolare attenzione vista la profondità, calcolando attentamente la propria riserva d'aria ed il tempo di fondo. Nella penetrazione ricordiamoci di portare la torcia (meglio averne anche una di riserva) e di fare attenzione a non sollevare sospensione.



Figura 6:passaggio sul ponte principale



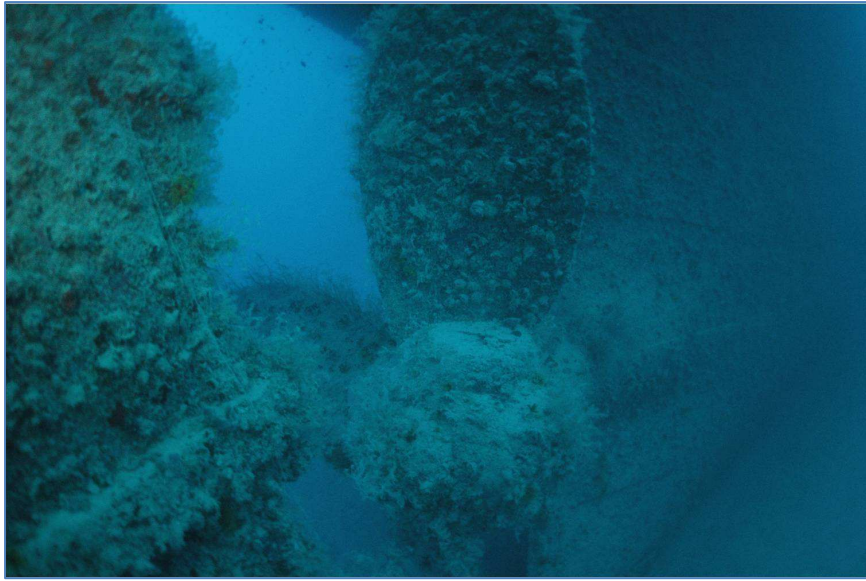


Figura 7:l'elica

## **SCHEDA TECNICA RIEPILOGATIVA**

Tipo relitto:	nave per il trasporto del carbone;
Nazionalità:	inglese;
Varo:	1910;
Stazza lorda:	8.500 tonnellate;
Propulsione:	vapore;
Motori:	1 a 3 cilindri x 1.980 hp;
Eliche:	1 a 4 pale;
Data naufragio:	08/10/1941;
Causa affondamento:	bombardamento da parte di bombardiere tedesco;
Localizzazione:	a ovest dell'isola di Gubal;
Latitudine:	27°38'570" Nord;
Longitudine:	33°45'584" Est di G.;
Posizione:	in assetto di navigazione;
Profondità min:	35 m;
Profondità max:	45 m;
Visibilità:	da bassa a media;
Corrente:	alta probabilità;
Difficoltà:	impegnativa;
Esplorazione interni:	molto impegnativa;
Interesse storico:	elevato;