

1944: il 12 febbraio di 80 anni fa l'immane tragedia del piroscafo Oria. Affondò con a bordo più di 4000 militari italiani prigionieri e tra le vittime anche 3 di Brindisi

di Gianfranco Perri

Furono più d'una dozzina le unità navali che nel semestre compreso tra il settembre del 1943 e il marzo del 1944 colarono a picco nei mari Egeo e Ionio carichi di militari italiani che, fatti prigionieri dai tedeschi, erano inviati ad essere internati in Germania, i tristemente famosi IMI, Italiani Militari Internati. Tutte quelle navi furono affondate a seguito di attacchi delle forze aereonaviganti inglesi, con la sola eccezione del piroscafo Oria che naufragò. Le vittime italiane di quell'ecatombe furono in totale più di 14.000 e all'incirca 4.000 di quelle perirono nel naufragio del piroscafo Oria: uno dei peggiori disastri navali della storia, certamente il peggiore del Mediterraneo e di gran lunga la peggior tragedia navale italiana.

L'armistizio, irresponsabilmente firmato l'8 settembre 1943 dal re Vittorio Emanuele III con gli Alleati, e l'ambiguo proclama del nuovo capo di governo Badoglio che lo seguì, colsero completamente impreparati le centinaia di migliaia di soldati italiani disseminati sui vari fronti di guerra. Solamente a Rodi, la maggiore isola greca del Dodecaneso italiano, ve ne erano quasi 35.000. Nella fase di assoluto sbandamento che inevitabilmente coinvolse le truppe italiane, i tedeschi ebbero gioco facile e poterono più o meno rapidamente controllare militarmente tutte le forze armate italiane stanziato nel Dodecaneso, facendo prigionieri tutti i militari italiani che non accettarono di continuare a combattere a loro fianco contro gli Alleati e contro le disposizioni del nuovo governo insediato a Brindisi il 10 settembre. I tedeschi, quindi, decisero di trasferire in Germania quasi 20.000 prigionieri italiani, evacuandoli via mare e utilizzando a tale scopo vecchie imbarcazioni che venivano stipate di prigionieri oltre ogni limite di sicurezza.

Ed è in tale contesto che a Rodi, l'11 febbraio, si organizzò la partenza della nave Oria: un piroscafo in stato fatiscente, una vera piccola carretta di mare, una vecchia nave varata più di vent'anni prima, nel 1920, in Norvegia con il nome "Norda 4". Si trattava per la precisione di una nave a vapore da 2.127 tonnellate con 87 metri di lunghezza e 14 di larghezza, costruita a Sunderland nei cantieri Osbourn Graham & Co, su commessa della Fearnley & Eger Co, di Oslo – allora ancora chiamata Kristiania. Scoppiata la guerra, nel 1939 e 1940 era stata affittata a una compagnia di navigazione francese e aveva svolto vari viaggi in convogli alleati, nel nord Atlantico e poi sino a Casablanca, dove dal giugno del 1941 era rimasta al servizio del governo collaborazionista di Vichy con il nome "Saint Julienne". Il 25 novembre 1942, ribattezzata "Oria", era stata ceduta ai tedeschi, che da allora l'avevano fatta navigare tra il Nord Africa e il Mediterraneo del Sud, toccando più volte anche Rodi.

Quando il piroscafo Oria salpò da Rodi diretto al Pireo, aveva a bordo, paurosamente stipati, circa 4.200 prigionieri italiani – 43 ufficiali, circa 120 sottufficiali e più di 4.000 soldati, quasi tutti appartenenti ai reparti della Divisione Regina – 90 militari tedeschi e l'equipaggio norvegese, in parte anche greco, con il capitano norvegese Bjarne Rasmussen. Salpò scortato dalle motosiluranti TA 16, TA 17 e TA 19: le ex Castelfidardo, Solferino e Calatafimi, confiscate all'Italia.

Dopo un giorno di viaggio ostacolato da un'incursione aerea oltre che da una tempesta sempre più impetuosa, la sera del 12 febbraio la nave, giunta a circa 25 miglia a sud di Atene, navigava sotto costa a seguito di un allarme sommergibili. Poco dopo aver superato Capo Sounion, il vento di ponente si gonfiò raggiungendo raffiche variabili da 48 a 55 nodi. Onde e vento fecero scarrocciare inesorabilmente la nave verso la scogliera di Gaiduronisi – oggi Patroklou – e alle 18.45 l'Oria lanciò una serie di razzi illuminanti per tentare di trovare una via di fuga e poi un razzo rosso di soccorso, volendo significare con quello che si era prodotta una collisione e che si stava abbandonando la nave.

La fortissima risacca, infatti, allontanando la nave dalla costa e portandola poi a sbattere più volte contro gli scogli, aveva inevitabilmente provocato il disastro: lo scafo si spezzò, la poppa si capovoltò e affondò repentinamente, con la sola prua che rimase fuori dall'acqua. Quando le tre imbarcazioni di scorta tentarono di avvicinarsi, costatarono che le onde enormi frantumate dagli scogli rendevano la situazione impossibile da gestire e dovettero rinunciare, occupandosi solo di lanciare allarmi e di raggiungere il Pireo.

Alcuni membri dell'equipaggio riuscirono a calare qualche scialuppa, mentre quasi tutti i prigionieri erano rimasti chiusi nella stiva. Pochi di loro si ritrovarono sbalzati in acqua e in maggioranza annegarono o si

sfracellano sulle rocce, anche perché in pochi sapevano nuotare. Dalla riva alcuni testimoni videro i razzi e sentirono lo schianto, o più probabilmente l'esplosione delle caldaie roventi raggiunte dall'acqua di mare. Dopo qualche ora, alcuni naufraghi giunti miracolosamente a terra bussarono alle porte delle poche abitazioni sparse sulla costa e per quei popolani, all'alba cominciò a delinearsi la dimensione della tragedia: il vento di ponente aveva accumulato sulla costa e nelle acque più ridossate della baia di Charakas centinaia di corpi, zaini, oggetti personali, rottami e quant'altro. C'erano morti ovunque.

I pochi sopravvissuti si contarono principalmente tra coloro che al momento del disastro erano liberi di muoversi e stavano nei ponti superiori della nave: essenzialmente l'equipaggio e la guarnigione tedesca, con solamente una minima parte dei prigionieri, mentre, nonostante la nave si fosse spezzata, quasi nessuno dalle zone più interne riuscì ad affiorare.

“Un'eccezione straordinaria fu quella di sette militari italiani che un'ondata trascinò dentro un locale di prua. Qui, per la posizione particolare assunta dalla nave, con prua e poppa che si innalzavano decisamente dal resto del ponte di coperta, si era formata una bolla d'aria che permise la sopravvivenza di quei naufraghi, che però non potevano uscire dall'unico oblò, troppo stretto. Nelle ore successive uno di loro riuscì ad uscire immergendosi ed attirò l'attenzione di un aereo da ricognizione che si aggirava in zona per i soccorsi. Dei sei uomini rimasti bloccati, uno scomparve mentre tentava di imitare il compagno uscito in immersione e gli altri cinque dovettero trascorrere un'altra notte di terrore imprigionati, finché il giorno 14 febbraio, dopo 40 lunghissime 40 ore di suspense, impiegando la fiamma ossidrica furono estratti dall'equipaggio di una scialuppa del rimorchiatore Titan, appositamente inviata in loro soccorso.” [Dal relato del sergente Giuseppe Guarisco, uno dei cinque]

Una squadra di prigionieri italiani ebbe il compito di seppellire in una fossa comune i corpi già arrivati a terra e di raccogliere in una barca quelli galleggianti in prossimità della costa. Poi, nelle settimane e nei mesi successivi quel macabro compito proseguì man mano che il mare restituiva corpi lungo chilometri di costa, trattenendo gli altri, i più, sul fondo, incastrati nel relitto.

Nel 1949 un rapporto dell'Autorità greca per il monitoraggio dei relitti, riportò che lo scafo era scivolato lungo la scogliera, la profondità della prua era tra 8 e 16 metri, mentre quella della poppa tra 24 e 40 metri. La poppa era completamente distrutta e vari elementi dello scafo erano collassati sul fondale. Il resto della nave e la prua erano ancora in buone condizioni, con le caldaie e le macchine al proprio posto, come anche lo erano l'elica in bronzo, due prese d'aria e l'albero prodiero.

A metà degli anni '50 fu inviata sul luogo del naufragio una squadra dall'Italia. Il recupero dei corpi in mare non venne intrapreso per la complessità e pericolosità e solo si poté organizzare la riesumazione dei resti della fossa comune più grande. 250 cassette contenenti i resti di altrettanti corpi furono inviate in Italia e sepolte al Sacrario Militare dei Caduti d'Oltremare di Bari, nei cui registri furono inclusi i nominativi dei pochissimi riconosciuti. Un bilancio definitivo preciso delle vittime non si è mai potuto fare, un'operazione praticamente impossibile considerando le incertezze già sul numero degli imbarcati. Anche sul numero dei sopravvissuti italiani sussistono incertezze, con le stime più ottimiste che lo stimano intorno a cinquanta.

Nel febbraio 2014, nell'anniversario 70 della tragedia, lungo la costa che si affaccia sul luogo dell'affondamento del piroscifo Oria, al chilometro 60 della strada statale Atene-Sunio, di fronte all'isolotto di Patroklos e in prossimità del luogo delle prime sepolture improvvisate, fu inaugurato un monumento in memoria di tutti quei militari caduti. È costituito da una stele di marmo chiaro, affiancata da altre due su cui, in italiano e greco, è ricordato il tragico evento, ad opera del rinomato scultore greco Thimios Panourgias, docente dell'Accademia di Belle Arti di Atene, scomparso poco dopo, nel 2015. Contemporaneamente, fra i rottami del relitto sul fondo del mare, fu sommersa e posata una lapide commemorativa scritta in italiano e in greco.

Con tutte quelle innumerevoli vittime, scorrendo i lunghissimi elenchi man mano compilati, poi posti sulla web e via via aggiornati, i nomi dei giovani e giovanissimi militari che si leggono provengono da ogni parte d'Italia. Qualche anno fa è stato pubblicato l'elenco di 515 caduti originari della Puglia e tra loro poco più di trenta provenivano dalla provincia di Brindisi, praticamente da ognuno dei suoi venti comuni, compresi i tre di Brindisi: **Francesco De Marco**, il più giovane, nato il 15 settembre 1920; **Giuseppe Simone**, nato il 23 febbraio 1919 e **Angelo Bonea**, il più anziano ma appena trentenne, nato il 31 gennaio 1914.

12 febbraio 1944

Ottant'anni fa l'immane tragedia del piroscafo Oria

Affondò con a bordo più di 4.000 militari italiani prigionieri e fra le vittime anche tre di Brindisi

di Gianfranco Perri

Furono più d'una dozzina le unità navali che nel semestre compreso tra il settembre del 1943 e il marzo del 1944 colarono a picco nei mari Egeo e Ionio carichi di militari italiani che, fatti prigionieri dai tedeschi, erano inviati ad essere internati in Germania, i tristemente famosi IMI, Italiani Militari Internati. Tutte quelle navi furono affondate a seguito di attacchi delle forze aeree inglesi, con la sola eccezione del piroscafo Oria che naufragò. Le vittime italiane di quell'ecatombe furono in totale più di 14.000 e all'incirca 4.000 di quelle perirono nel naufragio del piroscafo Oria: uno dei peggiori disastri navali della storia, certamente il peggiore del Mediterraneo e di gran lunga la peggior tragedia navale italiana.

L'armistizio, irresponsabilmente firmato l'8 settembre 1943 dal re Vittorio Emanuele III con gli Alleati, e l'ambiguo proclama del nuovo capo di governo Badoglio che lo seguì, colsero completamente impreparati le centinaia di migliaia di soldati italiani disseminati sui vari fronti di guerra. Solamente a Rodi, la maggiore isola greca del Dodecaneso italiano, ve ne erano quasi 35.000. Nella fase di assoluto sbandamento che inevitabilmente coinvolse le truppe italiane, i tedeschi ebbero gioco fa-





cile e poterono più o meno rapidamente controllare militarmente tutte le forze armate italiane stanziate nel Dodecaneso, facendo prigionieri tutti i militari italiani che non accettarono di continuare a combattere a loro fianco contro gli Alleati e contro le disposizioni del nuovo governo insediato a Brindisi il 10 settembre. I tedeschi, quindi, decisero di trasferire in Germania quasi 20.000 prigionieri italiani, evacuandoli via mare e utilizzando a tale scopo vecchie imbarcazioni che venivano stipate di prigionieri oltre ogni limite di sicurezza. Ed è in tale contesto che a Rodi, l'11 febbraio, si organizzò la partenza della nave Oria: un piroscafo in stato fatiscente, una vera piccola carretta di mare, una vecchia nave varata più di vent'anni prima, nel

LE IMMAGINI Sopra il piroscafo “Oria” qualche anno prima del naufragio, sotto i luoghi del naufragio del piroscafo Oria, nella pagina accanto la campana del piroscafo “Oria”. “Kristiania” è l'antico nome di Oslo

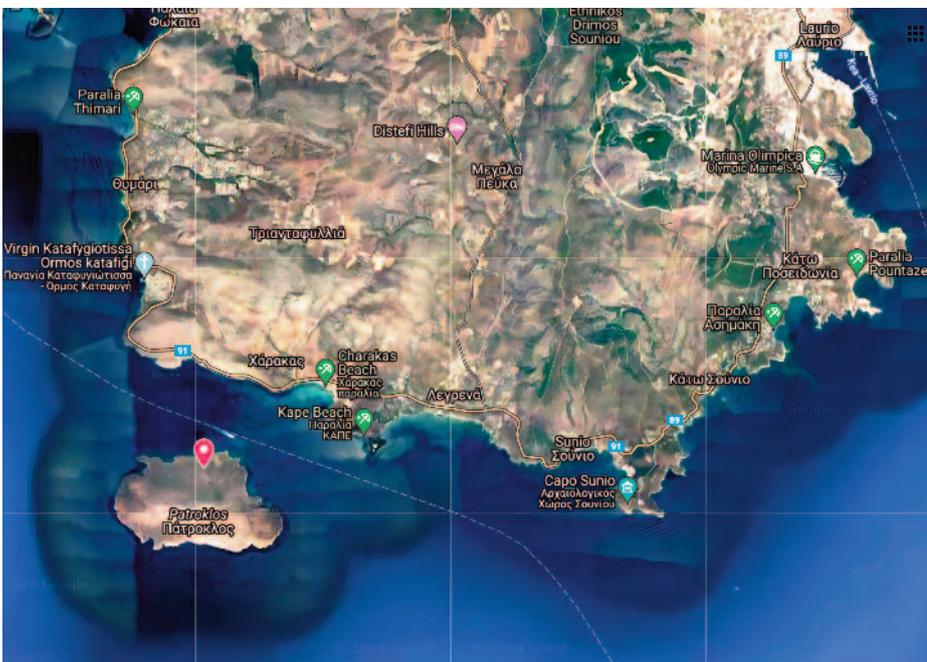
1920, in Norvegia con il nome “Norda 4”. Si trattava per la precisione di una nave a vapore da 2.127 tonnellate con 87 metri di lunghezza e 14 di larghezza, costruita a Sunderland nei cantieri Osbourn Graham & Co, su commessa della Fearnley & Eger Co, di Oslo – allora ancora chiamata Kristiania. Scoppiata la guerra, nel 1939 e 1940 era stata affittata a una compagnia di navigazione francese e aveva svolto vari viaggi in convogli alleati, nel nord Atlan-

tico e poi sino a Casablanca, dove dal giugno del 1941 era rimasta al servizio del governo collaborazionista di Vichy con il nome “Saint Julienne”. Il 25 novembre 1942, ribattezzata “Oria”, era stata ceduta ai tedeschi, che da allora l'avevano fatta navigare tra il Nord Africa e il Mediterraneo del Sud, toccando più volte anche Rodi.

Quando il piroscafo Oria salpò da Rodi diretto al Pireo, aveva a bordo, paurosamente stipati, circa 4.200 prigionieri italiani – 43 ufficiali, circa 120 sottufficiali e più di 4.000 soldati, quasi tutti appartenenti ai reparti della Divisione Regina – 90 militari tedeschi e l'equipaggio norvegese, in parte anche greco, con il capitano norvegese Bjarne Rasmussen. Salpò scortato dalle motosiluranti TA 16, TA 17 e TA 19: le ex Castelfidardo, Solferino e Calatafimi, confiscate all'Italia.

Dopo un giorno di viaggio ostacolato da un'incursione aerea oltre che da una tempesta sempre più impetuosa, la sera del 12 febbraio la nave, giunta a circa 25 miglia a sud di Atene, navigava sotto costa a seguito di un allarme sommergibili. Poco dopo aver superato Capo Sounion, il vento di ponente si gonfiò raggiungendo raffiche variabili da 48 a 55 nodi. Onde e vento fecero scarrocciare inesorabilmente la nave verso la scogliera di Gaiduronisi – oggi Patroklou – e alle 18.45 l'Oria lanciò una serie di razzi illuminanti per tentare di trovare una via di fuga e poi un razzo rosso di soccorso, volendo significare con quello che si era prodotta una collisione e che si stava abbandonando la nave.

La fortissima risacca, infatti, allontanando la nave dalla costa e portandola poi a sbattere più volte contro gli scogli, aveva inevitabilmente provocato il disastro: lo scafo si spezzò, la poppa

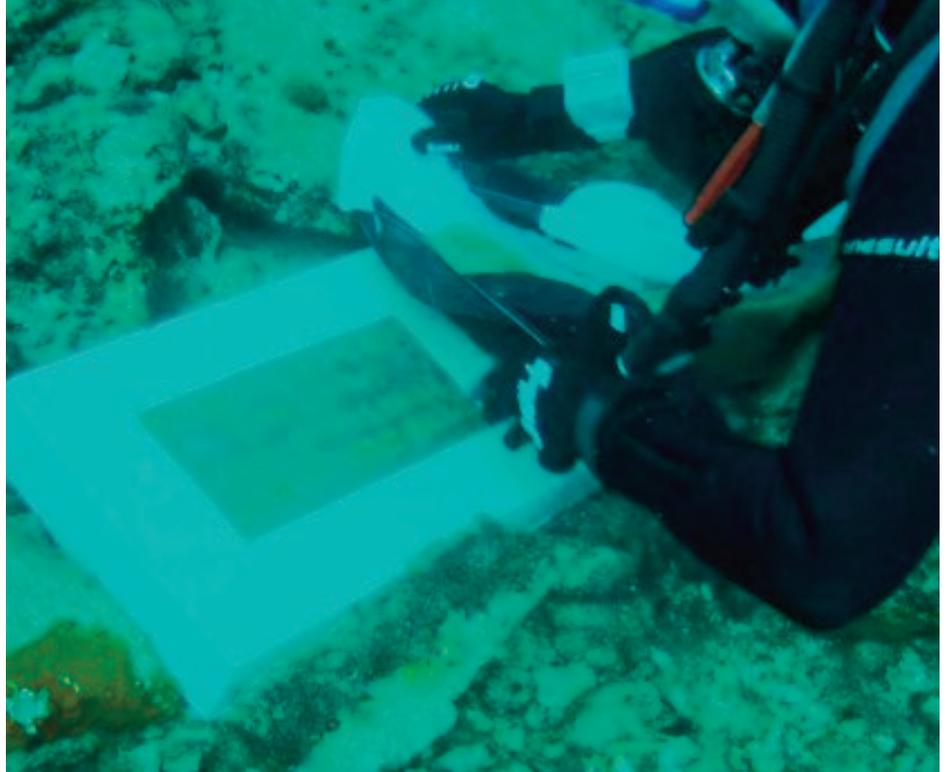


LE IMMAGINI Targa sul fondo del mare tra i resti del piroscafo "Oria" - 1974, sotto il Monumento alle vittime del piroscafo "Oria" - sulla costa di fronte all'isolotto Patroklos

si capovolve e affondò repentinamente, con la sola prua che rimase fuori dall'acqua. Quando le tre imbarcazioni di scorta tentarono di avvicinarsi, costatarono che le onde enormi frantumate dagli scogli rendevano la situazione impossibile da gestire e dovettero rinunciare, occupandosi solo di lanciare allarmi e di raggiungere il Pireo. Alcuni membri dell'equipaggio riuscirono a calare qualche scialuppa, mentre quasi tutti i prigionieri erano rimasti chiusi nella stiva. Pochi di loro si ritrovarono sbalzati in acqua e in maggioranza annegarono o si sfracellano sulle rocce, anche perché in pochi sapevano nuotare. Dalla riva alcuni testimoni videro i razzi e sentirono lo schianto, o più probabilmente l'esplosione delle caldaie roventi raggiunte dall'acqua di mare. Dopo qualche ora, alcuni naufraghi giunti miracolosamente a terra bussarono alle porte delle poche abitazioni sparse sulla costa e per quei popolani, all'alba cominciò a delinearsi la dimensione della tragedia: il vento di ponente aveva accumulato sulla costa e nelle acque più ridossate della baia di Charakas centinaia di corpi, zaini, oggetti personali, rottami e quant'altro. C'erano morti ovunque.

I pochi sopravvissuti si contarono principalmente tra coloro che al momento del disastro erano liberi di muoversi e stavano nei ponti superiori della nave: essenzialmente l'equipaggio e la guarnigione tedesca, con solamente una minima parte dei prigionieri, mentre, nonostante la nave si fosse spezzata, quasi nessuno dalle zone più interne riuscì ad affiorare.

“Un'eccezione straordinaria fu quella di sette militari italiani che un'ondata trascinò dentro un locale di prua. Qui, per la posizione particolare assunta dalla nave, con prua e poppa che si innalzavano decisamente dal resto del ponte di coperta, si era formata una bolla d'aria che permise la sopravvivenza di quei naufraghi, che però non potevano uscire dall'unico oblò, troppo stretto. Nelle ore successive uno di loro riuscì ad uscire immergendosi ed attirò l'attenzione di un aereo da ricognizione che si aggirava in zona per i soccorsi. Dei sei uomini rimasti bloccati, uno scomparve mentre tentava di imitare il compagno uscito in immersione e gli altri cinque dovettero trascorrere un'altra notte di terrore imprigionati, finché il giorno 14 febbraio, dopo 40 lunghissime 40 ore di suspense, impiegando la fiamma ossidrica furono estratti dall'equipaggio di una scialuppa del rimorchiatore Titan, appositamente inviata in loro soccorso.” [Dal relato del sergente Giuseppe Guarisco, uno dei cinque]



Una squadra di prigionieri italiani ebbe il compito di seppellire in una fossa comune i corpi già arrivati a terra e di raccogliere in una barca quelli galleggianti in prossimità della costa. Poi, nelle settimane e nei mesi successivi quel macabro compito proseguì man mano che il mare restituiva corpi lungo chilometri di costa, trattenendo gli altri, i più, sul fondo, incastrati nel relitto.

Nel 1949 un rapporto dell'Autorità greca per il monitoraggio dei relitti, riportò che lo scafo era scivolato lungo la scogliera, la profondità della prua era tra 8 e 16 metri, mentre quella della poppa tra 24 e 40 metri. La poppa era completamente distrutta e vari elementi dello scafo erano collassati sul fondale. Il resto della nave e la prua erano ancora in buone condizioni, con le caldaie e le macchine al proprio



LE IMMAGINI A destra l'elenco di dispersi brindisini del naufragio del piroscafo "Oria" – 12 febbraio 1924. Sotto la ricostruzione dell'affondamento

posto, come anche lo erano l'elica in bronzo, due prese d'aria e l'albero prodiero.

A metà degli anni '50 fu inviata sul luogo del naufragio una squadra dall'Italia. Il recupero dei corpi in mare non venne intrapreso per la complessità e pericolosità e solo si poté organizzare la riesumazione dei resti della fossa comune più grande. 250 cassette contenenti i resti di altrettanti corpi furono inviate in Italia e sepolte al Sacrario Militare dei Caduti d'Oltremare di Bari, nei cui registri furono inclusi i nominativi dei pochissimi riconosciuti. Un bilancio definitivo preciso delle vittime non si è mai potuto fare, un'operazione praticamente impossibile considerando le incertezze già sul numero degli imbarcati. Anche sul numero dei sopravvissuti italiani sussistono incertezze, con le stime più ottimistiche che lo stimano intorno a cinquanta.

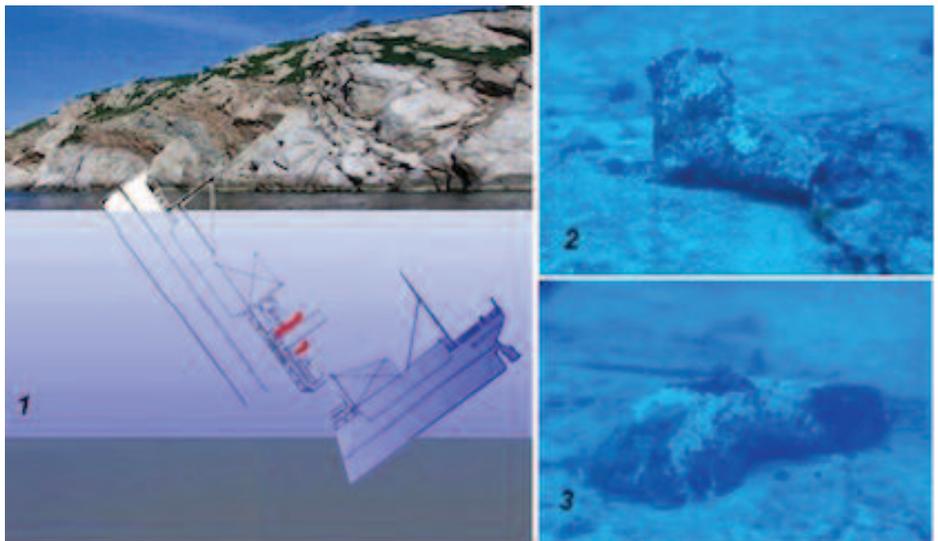
Nel febbraio 2014, nell'anniversario 70 della tragedia, lungo la costa che si affaccia sul luogo dell'affondamento del piroscafo Oria, al chilometro 60 della strada statale Atene-Sunio, di fronte all'isolotto di Patroklos e in prossimità del luogo delle prime sepolture improvvisate, fu inaugu-

Amati	Mauro	27/09/1919	Cisternino
Aresta	Giuseppe	29/10/1913	Ceglie Messapico
Bracciale	Francesco	30/01/1921	Cellino San Marco
Conte	Vito	08/10/1922	San Vito dei Normanni
Convertini	Leonardo	26/02/1922	Mesagne
De Fazio	Attilio	27/07/1923	Latiano
De Marco	Francesco	15/09/1920	Brindisi
De Mitri	Angelo	04/12/1917	San Donaci
Elia	Cosimo	05/11/1912	Ceglie Messapico
Elia	Raffaele	18/04/1917	Villa Castelli
Esposito	Salvatore	04/01/1919	San Pietro Vermotico
Felle	Angelo	23/01/1920	Villa Castelli
Giordano	Fiorentino	16/05/1920	Cellino San Marco
Greco	Mario	15/11/1919	San Pietro Vermotico
Iunco	Carmelo	19/01/1920	Erchie
Laricchia	Giovanni	24/10/1912	Ceglie Messapico
Lavola	Crocifisso	17/09/1918	FrancaVilla Fontana
Leccese	Cosimo	02/10/1920	San Donaci
Litti	Carmine	01/02/1919	San Pietro Vermotico
Liuzzi	Francesco	09/07/1920	Cisternino
Masiello	Carmelo	19/07/1922	San Vito dei Normanni
Menga	Rocco	15/03/1917	Latiano
Morello	Fedele	04/10/1919	Erchie
Pennetta	Antonio	30/01/1914	San Pietro Vermotico
Presta	Angelo	13/06/1919	San Donaci
Ribezzo	Pasquale	16/11/1921	FrancaVilla Fontana
Saracino	Tommaso	10/01/1922	San Vito dei Normanni
Simone	Giuseppe	23/02/1919	Brindisi
Triarico	Alessandro	01/11/1921	Osluni
Vitale	Michele	04/10/1919	Ceglie Messapico
Zizzi	Giovanni	14/08/1914	Cisternino
Lamarina	Antonio	04/08/1920	Latiano

rato un monumento in memoria di tutti quei militari caduti. È costituito da una stele di marmo chiaro, affiancata da altre due su cui, in italiano e greco, è ricordato il tragico evento, ad opera del rinomato scultore greco Thimios Panourgias, docente dell'Accademia di Belle Arti di Atene, scomparso poco dopo, nel 2015. Contemporaneamente, fra i rottami del relitto sul fondo del mare, fu sommersa e posata una lapide commemorativa scritta in italiano e in greco.

Con tutte quelle innumerevoli vittime, scorrendo i lunghissimi elenchi man mano

compilati, poi posti sulla web e via via aggiornati, i nomi dei giovani e giovanissimi militari che si leggono provengono da ogni parte d'Italia. Qualche anno fa è stato pubblicato l'elenco di 515 caduti originari della Puglia e tra loro poco più di trenta provenivano dalla provincia di Brindisi, praticamente da ognuno dei suoi venti comuni, compresi i tre di Brindisi: Francesco De Marco, il più giovane, nato il 15 settembre 1920; Giuseppe Simone, nato il 23 febbraio 1919 e Angelo Bonea, il più anziano ma appena trentenne, nato il 31 gennaio 1914.



I dispersi brindisini del naufragio del piroscafo "Oria" – 12 febbraio 1924

Amati	Mauro	27/09/1919	Cisternino
Aresta	Giuseppe	29/10/1913	Ceglie Messapico
Bracciale	Francesco	30/01/1921	Cellino San Marco
Conte	Vito	08/10/1922	San Vito dei Normanni
Convertini	Leonardo	26/02/1922	Mesagne
De Fazio	Attilio	27/07/1923	Latiano
De Marco	Francesco	15/09/1920	Brindisi
De Mitri	Angelo	04/12/1917	San Donaci
Elia	Cosimo	05/11/1912	Ceglie Messapico
Elia	Raffaele	18/04/1917	Villa Castelli
Esposito	Salvatore	04/01/1919	San Pietro Vernotico
Felle	Angelo	23/01/1920	Villa Castelli
Giordano	Florentino	16/05/1920	Cellino San Marco
Greco	Marlo	15/11/1919	San Pietro Vernotico
Iunco	Carmelo	19/01/1920	Erchie
Laricchia	Giovanni	24/10/1912	Ceglie Messapico
Lavola	Crocifisso	17/09/1918	Francavilla Fontana
Leccese	Cosimo	02/10/1920	San Donaci
Litti	Carmlne	01/02/1919	San Pietro Vernotico
Liuzzi	Francesco	09/07/1920	Cisternino
Masiello	Carmelo	19/07/1922	San Vito dei Normanni
Menga	Rocco	15/03/1917	Latiano
Morello	Fedele	04/10/1919	Erchie
Pennetta	Antonio	30/01/1914	San Pietro Vernotico
Presta	Angelo	13/06/1919	San Donaci
Ribezzo	Pasquale	16/11/1921	Francavilla Fontana
Saracino	Tommaso	10/01/1922	San Vito dei Normanni
Simone	Giuseppe	23/02/1919	Brindisi
Triarico	Alessandro	01/11/1921	Osluni
Vitale	Michele	04/10/1919	Ceglie Messapico
Zizzi	Giovanni	14/08/1914	Cisternino
Lamarina	Antonio	04/08/1920	Latiano



*La campana del piroscafo "Oria"
"Kristiania" è l'antico nome di Oslo*