



ORTONA

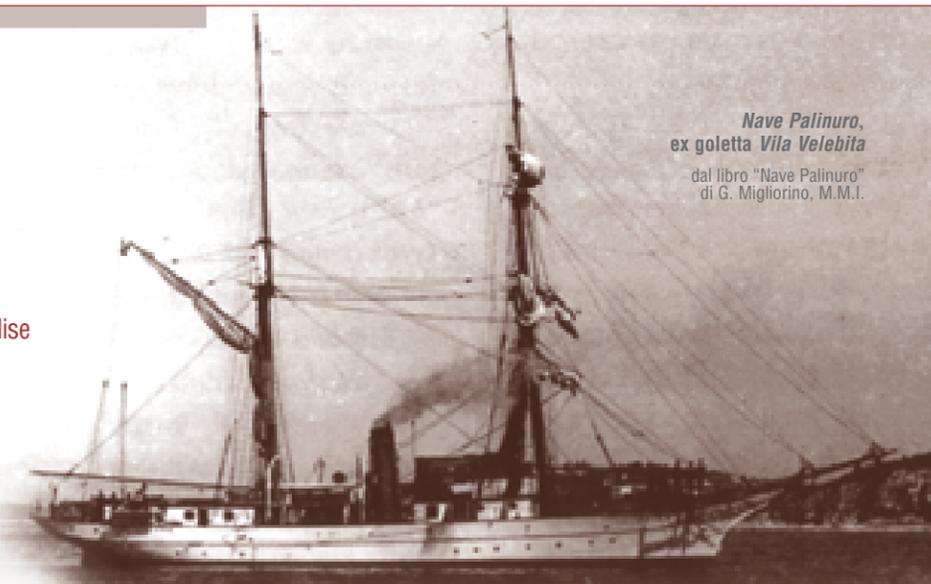
8 settembre 1943

Lelio del Re
Consigliere Nazionale per l'Abruzzo e il Molise

Nelle giornate dell'armistizio dell'8 settembre 1943 molte città, anche oltre confine, furono coinvolte in fatti tragici. La sera del 9 settembre Ortona fu invasa da un convoglio di lussuose macchine che, partite dalla capitale, raggiunsero il molo principale del porto. Da esse discesero il Re e il suo seguito per imbarcare, in cinquantasette, alle prime ore del giorno 10, sulla corvetta *Baionetta*, fuori dell'imboccatura del porto, per poi proseguire alla volta di Brindisi. Sui libri si dà ampio spazio a questo evento, eppure nello stesso periodo, a seguito sempre dell'armistizio, Ortona fu coinvolta in un altro avvenimento concernente la regia nave scuola *Palinuro*.

Nave *Palinuro* era la quarta della Regia Marina che portava lo stesso nome. Una goletta a due alberi, di 260 tonnellate di dislocamento, già *Vila Velebita*, preda di guerra nel primo conflitto mondiale. Appartenuta all'Istituto tecnico nautico di Bakar, ex Jugoslavia, dal 1913 al 1914 era stata impiegata nelle prime vere spedizioni oceanografiche e ricerche idrografiche e biologiche nel mar Adriatico.

All'indomani dell'8 settembre, da Supermarina, dove era rimasto il Sottocapo di Stato Maggiore, amm. Sansonetti, partirono le



Nave *Palinuro*,
ex goletta *Vila Velebita*
dal libro "Nave *Palinuro*"
di G. Migliorino, M.M.I.

direttive per l'esecuzione delle condizioni dell'armistizio per quanto concerneva le forze navali. Direttive lasciategli dall'amm. de Courten, allora Capo della Marina, che alle prime ore dell'alba partì da Roma per raggiungere sua maestà il Re, diretto in gran fretta verso la costa abruzzese. La promulgazione dell'armistizio fu difficoltosa, poiché le forze germaniche, ben presenti nella penisola, reagirono immediatamente, requisendo i comandi militari e in molti casi usando la forza per occuparli. Gli Enti e i Comandi navali locali risposero prontamente, spesso senza precise direttive dall'alto, dando ordini di partenza e di diradamento alle navi militari e mercantili capaci di navigare.

Le navi scuola *Vespucci*, *Colombo* e *Palinuro*, stazionate nel porto di Trieste, furono subito dislocate dal Comando Marina locale a Pola, poiché si erano verificati dei movimenti notturni di truppe tedesche. Anche

a Pola, sede importante di numerose scuole della marina, le forze tedesche presenti si allertarono, cosicché alle navi pronte per navigare fu dato l'ordine di partenza.

La mattina del 9 settembre le tre navi scuola lasciarono la base navale con l'ordine iniziale di Super Marina di raggiungere il Cattaro. Un po' prima di mezzanotte il comandante del *Vespucci*, capitano di Vascello Sebastiano Morin, decise di prendere a rimorchio nave *Palinuro*, ferma per una avaria all'apparato motore principale. Il reparto macchine dovrà lavorare intensamente per tutta la notte al fine di riparare il guasto. Dopo mezzogiorno del 10 il comandante del *Palinuro*, Capitano di Fregata Ugo Giudice, comunicò al comandante Morin che l'efficienza del motore era stata ripristinata, ma chiese il permesso di lasciare il gruppo navale per proseguire verso il porto di Ortona. Il motivo era dovuto al fatto che la nave era rimasta a corto di combustibile, necessitava di fare rifornimento. Mentre le navi *Vespucci* e *Colombo* cambiavano rotta dirigendo verso sud, dopo aver intercettato un messaggio di Super Marina in cui il porto di Cattaro veniva dato per insicuro, nave *Palinuro* entrò in tarda serata nel porto ortonese.

Decidendo di fare scalo ad Ortona, il comandante Giudice non poteva immaginare che stava portando la sua nave verso un sinistro destino. Il suo intento era evidente e coraggioso, per continuare a dirigersi a sud doveva rifornire la nave, pertanto bisognava raggiungere un porto con capacità di approvvigionamento di combustibile e possibilmente non ancora preso dai tedeschi.

Il porto di Ortona indubbiamente gli garantiva certezze, purtroppo però i comandi territoriali germanici avevano non solo alacramente emanato direttive ai loro reparti lungo la penisola in merito all'armistizio, ma anche dato ordini tassativi di ingaggiare le forze militari italiane, ormai considerate nemiche. Tra l'altro Ortona e il suo porto rientravano nei piani strategici delle forze germaniche. La linea Gustav, che nei mesi successivi prese vigore, tagliava trasversalmente l'Italia dal Tirreno all'Adriatico ed aveva Ortona come nodo principale del versante orientale. Era stata tracciata per opporre un fronte di resistenza all'avanzata degli alleati dopo lo sbarco in Sicilia e a Salerno. Nodo che poi, nei mesi a seguire, portò al sacrificio di tanti civili ortonensi, soldati canadesi e tedeschi nella sanguinosa battaglia di Ortona, definita "la Stalingrado d'Italia".

Appena ormeggiata la goletta nel molo Martello, il comandante percepì subito che il suo tentativo era stato vano. Il porto era stato totalmente abbandonato, il rifornimento dell'unità era impraticabile, il prosieguo della missione risultava pertanto impossibile. Riunì i suoi ufficiali e dette l'ordine all'equipaggio di prepararsi a lasciare l'unità, dopo averla resa ingovernabile e

sabotato il locale macchine. Cosa che fu ampiamente compiuta. Tant'è vero che i militari tedeschi, che da lì a poco occuparono Ortona e il suo porto, dopo tanti tentativi non riuscirono a riportarla in efficienza e a renderla pronta a navigare.

L'equipaggio, come da ordini, fu lasciato libero. Poco si sa sugli accadimenti successivi. Il comandante insieme all'ufficiale in seconda e a dieci marinai riuscirono ad evitare la cattura e dopo vari tentativi raggiunsero a bordo di un peschereccio le autorità militari alleate, riprendendo servizio in Marina.

I tedeschi si impossessarono del porto e sulla *Palinuro* stabilirono un comando. Il 2 ottobre, la città completamente occupata dai militari tedeschi, subì il primo attacco da parte delle forze alleate che avanzavano



lentamente sul fronte orientale. Verso sera il rumore di un aereo sconquassò la calma apparente che regnava su Ortona. Una serie di bombe scoppiarono in vicinanza della *Palinuro*, ma senza successo.

In dicembre le forze tedesche, preparandosi al ritiro dalla linea Gustav, decisero di rendere inutilizzabile il porto. Collocarono degli esplosivi lungo il molo e lo ridussero in tanti tronconi. La *Palinuro* subì la medesima sorte. La riempirono di esplosivo e la fecero saltare in aria.

Un racconto popolare riporta che dopo la fine della guerra un gruppetto di persone non meglio identificate visitò il porto di Ortona. Sebbene apparentemente forestieri davano l'impressione che erano alla ricerca di qualche cosa e sapevano dove andare. Si recarono nella piccola spiaggia alla radice nord del molo Martello e si misero a scavare nella sabbia. Trovato un fagotto, furono presi da una crescente smania nell'aprirlo, ma insoddisfazione e sconforto comparvero sui loro volti. Le loro sciabole d'ordinanza, a suo tempo sepolte nella spiaggia per non consegnarle al nemico, erano state ossidate dalla salsedine marina a tal punto che recuperarono soltanto l'else.



Il porto di Ortona,
foto del 1948
Archivio Del Re

STORIA
MILITARE



**La rivista per gli studiosi
e per i veri appassionati
di storia militare**
tutti i mesi in edicola dal 1993

diretta da Erminio Bagnasco
68 pagine - € 7,00

www.storiamilitare-aes.com

In ogni numero rigorosi articoli dedicati agli avvenimenti, agli uomini e ai mezzi (navali, terrestri e aerei) che hanno fatto la storia, accompagnati da un imponente apparato illustrativo.

L'immagine d'epoca, sempre puntuale e di elevata qualità, è infatti una delle caratteristiche salienti di questo mensile che si avvale della collaborazione dei più affermati specialisti nei vari settori storico-militari