



L'affondamento del *Colleoni* (19 luglio 1940)

Venirio Neri
Socio Gruppo di Follonica



Il *Colleoni* a Taranto nel 1936. Si noti, a prora, l'idrovolante CANT 25 AR, poi sostituito dagli IMAM Ro.43 (Foto De Siati, Taranto - coll. M. Brescia)

Gli incrociatori *Giovanni delle Bande Nere* e *Bartolomeo Colleoni* in ormeggio nel "Bacino di San Marco", a Venezia, verso la metà degli anni Trenta (Foto Baschetti, Venezia - coll. M. Brescia)



Venirio Neri

Gentile Redazione «Marinai d'Italia», innanzitutto mi presento: mi chiamo Venirio Neri, e sono un novantenne marinaio reduce della Seconda Guerra Mondiale (sono nato nel 1921), sopravvissuto all'affondamento dell'incrociatore *Bartolomeo Colleoni* avvenuto nel Mediterraneo il 19 luglio 1940 e Croce al Merito di Guerra. Vi scrivo sia per complimentarmi con voi della vostra rivista, di cui sono un abbonato fedele da anni e anni, che leggo sempre con grande interesse e di cui apprezzo enormemente le fotografie delle navi d'epoca, sia per lasciarvi testimonianza, nel caso vi possa interessare, di quel lontano affondamento. Quest'anno ho compiuto 90 anni e ho spesso ripensato a quel giorno, che vorrei condividere con voi. Vi allego dunque, sperando di non disturbare, il racconto di quel giorno lontano quando il mare si inghiottì tanti compagni e amici. Mi piace salutarvi con il motto che campeggia nel sottotitolo: «Una volta marinaio...marinaio per sempre», visto che, nonostante l'età avanzata quando posso partecipo ancora con gioia alle feste e alle commemorazioni della Marina.

Con ogni cordialità, 10.6.1940 - 19.7.1940

Venirio Neri

Determinazione del 5 dicembre 1947
Roma 21, 10 agosto 1948
p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
Il Sottosegretario di Stato Maggiore della Marina

Ricordo bene quell'alba. Era la mattina presto, poco dopo le 6, del 19 luglio 1940. Non avevo ancora compiuto vent'anni e come marinaio mi trovavo a bordo del *Bartolomeo Colleoni*, un incrociatore leggero della classe "Alberto da Giussano" della Regia Marina. Appena imbarcato avevo ricevuto un libretto con le istruzioni, che avevo letto con attenzione. Eravamo diretti a Leros, nel Mar Egeo, e quell'alba apparentemente così uguale a tante altre sarebbe stata per molti di noi l'ultima.

A circa 6 miglia da capo Spada avvistammo 4 cacciatorpediniere inglesi, sagome che parvero avvistarci e rifugiarsi poi dietro le onde alzando una cortina fumogena. Li inseguimmo, finché non si ebbe l'impressione (o la certezza) di essere finiti in un agguato. Ad attendere noi e il *Giovanni delle Bande Nere* c'erano infatti un altro caccia e l'incrociatore *Sydney*. Il comando che ci chiamava ai posti di combattimento squarciò l'aria e io mi diressi, come di dovere, in camera ordini, dove si ricevevano tutte le disposizioni, dal numero dei cannoni alla posizione. Non avevo fatto neppure in tempo a prendere il caffè.

Il *Sydney* ci spara contro colpendo il timone e il locale macchine. Il *Colleoni* resta immobile in mezzo alle acque, in balia dei colpi nemici. Ricordo le urla dei compagni. Uno urlava «Mamma Mia!». Sulla nave non c'era più vapore perché colpirono il tubo principale di vapore; il vapore surriscaldato, dunque invisibile, usciva dalla fenditura e bruciò vivi i marinai vicini. Nella confusione generale venne un ufficiale del Genio Navale a mettere in funzione le valvole del timone perché voleva cambiare il comando del timone dalla plancia alla camera ordini, ma non funzionava niente. Dettero l'ordine di fare fumo per far scappare l'altro incrociatore *Giovanni delle Bande Nere*. In quei momenti è difficile avere l'esatta percezione del tempo che passa, ma l'ordine *Abbandonare la nave* mi risuonò dentro come un colpo.

Allora io uscii dalla camera ordini, ma nella fretta non uscii dalla parte dalla quale ero entrato, e invece andai sotto il castello a prua, dove c'era il piano batteria e si vedevano a terra tutti i bosoli sparati. A quel punto cercai di raggiungere il reparto di sopra, dove c'erano diversi marinai che, terrorizzati, si guardavano quasi senza reagire. Io quando vidi quella scena mi diressi quanto più in fretta potevo al boccaporto e lo aprii svitando le viti. Uscii da prua.

L'incrociatore *Colleoni* in uscita da Genova, il 30 maggio 1938

(Coll. G. Parodi via M. Brescia)

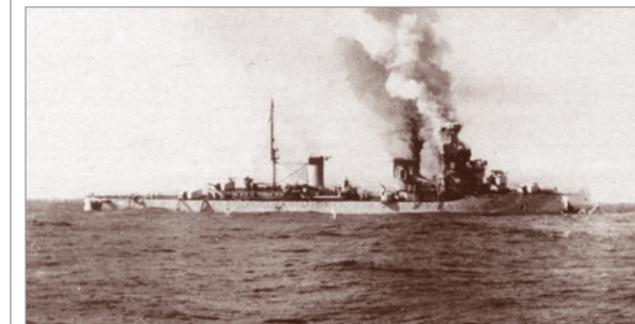


I corpi dei cadaveri erano sul bordo della nave. Ma c'era qualcosa forse di ancor più spaventoso: la prua era tagliata, squarciata. La nave era come fosse stata amputata. Mancavano al suo profilo affusolato dieci metri, forse più. A quel punto c'era una scaletta e scesi giù in coperta e da lì venni a poppa.



Acque a Nord di capo Spada (Isola di Creta), ore 07.40 del 19 luglio 1940. L'incrociatore *Bartolomeo Colleoni*, ripreso da bordo del *Bande Nere*, mentre una salva da 152 mm - "lunga" ma ben raggruppata - dell'incrociatore *Sydney* cade a prora dell'unità.

(Coll. E. Bagnasco, tratta da: E. Bagnasco, *In guerra sul mare*, Parma, Albertelli, 2005)

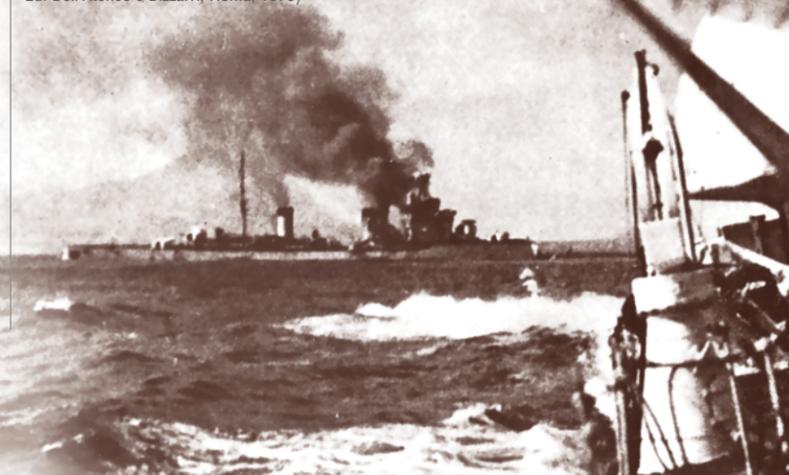


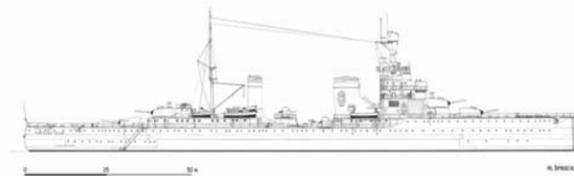
Acque di Capo Spada, ore 08.40 del 19 luglio 1940. L'incrociatore *Colleoni* - immobilizzato, con incendi a bordo e privo della prua - ripreso da bordo di uno dei caccia britannici che hanno partecipato allo scontro

(Imperial War Museum - IWM A 219, tratta da: E. Bagnasco, *In guerra sul mare*, Parma, Albertelli, 2005)

Un'altra immagine del *Colleoni*, con la prua asportata dai siluri lanciati dai caccia britannici *Ilex* ed *Havock*, ripresa probabilmente da bordo dell'*Ilex* al termine dello scontro

(Imperial War Museum, tratta da: F. Gay, *Incrociatori leggeri classe "Di Giussano"*, vol 6/11 della collana "Orizzonte Mare" [vecchia serie], Ed. Dell'Ateneo e Bizzarri, Roma, 1979)





Vista esterna dell'incrociatore *Bartolomeo Colleoni* nel 1940
(Tavola di M. Brescia)

A poppa ricordo ancora che nella confusione, mentre mi levavo più in fretta possibile i pantaloni e la camicia pronto a tuffarmi in mare, che riposi con ordine i sandali da una parte, come se potessi tornare a prenderli di lì a poco... Mi tuffai mentre arrivavano ancora i proiettili dalle navi inglesi. In quel momento pensi solo a nuotare via, lontano dalla nave, per evitare il rischio nel momento in cui sarebbe stata inghiottita dal mare. Appena riemersi sentii mille voci gridare «Alla costa, alla costa!». La nave era immobile, sempre a galla, irrimediabilmente ferita. Un caccia inglese tirò un siluro: lo scoppio in acqua fu così forte che sentii il rombo nelle viscere. Mi girai e vidi un fumo al centro della nave. Ricordo che si girò, si inarcò forse, e poi sparì. In quel momento mi accorsi che c'erano sempre dei marinai sulla chiglia, ancora là mentre si capovolve. Morirono là. Il capitano morì ad Alessandria d'Egitto per le ferite riportate in combattimento e fu insignito della Medaglia d'oro. Continuai a nuotare, e d'un tratto mi ritrovai di fronte il caccia inglese che si fermò davanti a coloro i quali erano in acqua. Cominciai a raccogliere i marinai. Davanti a me c'era Giommi, un marinaio livornese, andò davanti a me e salì a bordo. Io non salii subito: decisi di attendere per vedere che cosa ci potesse accadere una volta sulla nave inglese. Un inglese mi tirò una corda per avvicinarsi e salii con una rete a maglie. Giommi d'un tratto gridò che in mare c'era un ferito.

Un'altra immagine prebellica del *Sydney*. I tre "Hobart" costituivano l'evoluzione delle precedenti, similari unità della classe "Leander" dalle quali - per via di una più razionale distribuzione dei locali dell'apparato motore - erano distinguibili per la presenza di due fumaioli anziché uno
(Coll. A. Asta via M. Brescia)

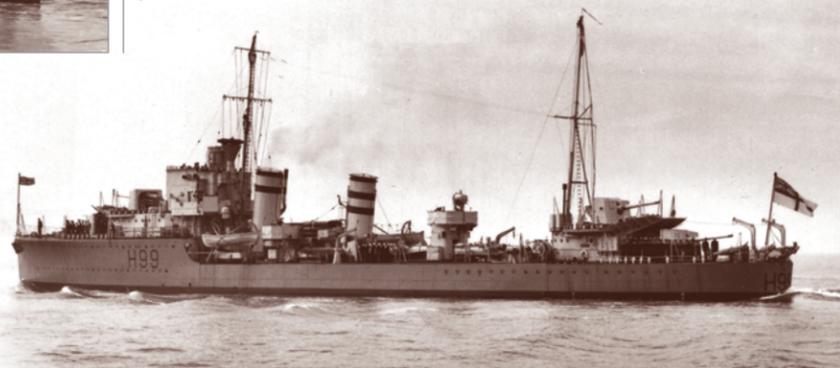


Allo scontro di Capo Spada parteciparono anche cinque cacciatorpediniere britannici: l'*Havock* (inizialmente assegnato alla scorta del *Sydney*) e una sezione di altre quattro unità (*Hasty*, *Hero*, *Hyperion* e *Ilex*). In questa immagine dell'agosto 1939 è raffigurato l'*Hero*, in uscita da Portsmouth
(Wright & Logan, coll. M. Brescia)



Un'immagine prebellica dell'incrociatore australiano *Sydney* con - sullo sfondo - l'incrociatore pesante *Canberra*, anch'esso della RAN, che andrà perduto ad agosto 1942 nel corso della battaglia dell'isola di Savo. I tre incrociatori *Hobart*, *Perth* e *Sydney* erano entrati in servizio con la Royal Navy con i nomi originari di *Apollo*, *Amphion* e *Phaeton*, assumendo i nomi di tre città australiane all'atto del passaggio alla Royal Australian Navy (RAN) tra il 1935 e il 1939
(Coll. A. Asta via M. Brescia)

Ricordo ancora il gesto del marinaio inglese, che, capendo, si levò il camiscio, prese la corda, si buttò in mare e la porse al marinaio ferito affinché salisse a bordo. C'era una sentinella col fucile davanti a me. Mi domandò, mimandomi l'atto, se fumavo. Io scossi la testa, ma nonostante il mio diniego, lui preparò una sigaretta, l'accese e me porse. Fumai. Dopo non so quanto tempo ci portarono il tè con le gallette, ma benché non avessi toccato cibo dalla sera precedente, non lo assaggiai neppure. Salpammo, verso Alessandria d'Egitto. Una volta ci portarono su un piazzale vicino al porto. Arrivò una camionetta, un soldato guidava mentre l'altro era dietro, con una mitragliatrice pronta a sparare. Ci misero in fila, davanti al muro grigio. Ricordo perfettamente la paura, pensai «Ecco, è la fine. Adesso muoio qui, ad Alessandria d'Egitto, accasciato davanti a un muro grigio, con nelle orecchie una lingua che non è la mia». E invece ci fecero salire sui camion e ci portarono in un campo di concentramento provvisorio di P. O. W. (Prisoner of War) fuori Alessandria, a Geneifa. Le giornate passavano lavorando: andavamo a pulire i campi, levando sassi. Appena arrivati al campo ci dettero una camicia, un pantalone corto e delle scarpe di gomma. Dormivamo nelle tende, 4 prigionieri per tenda. Poi ci imbarcarono sul piroscalo *Rajula* diretto in India, dove ci stiparono in un campo di concentramento: il Central Internment Camp di Ahmednagar. Faceva molto caldo. Quanto alle condizioni generali, cucinavamo da noi: loro ci davano viveri in natura, come le capre, e ci passavano il pane e la minestra, si riusciva a scrivere alle famiglie. Passammo là qualche anno, poi passammo al campo di Ramgarh, praticamente tutto italiano.



Allo scontro di Capo Spada parteciparono anche cinque cacciatorpediniere britannici: l'*Havock* (inizialmente assegnato alla scorta del *Sydney*) e una sezione di altre quattro unità (*Hasty*, *Hero*, *Hyperion* e *Ilex*). Nell'immagine il cacciatorpediniere *Hyperion* a Venezia nel 1938; sullo sfondo - in manovra di ormeggio ad una boa - si riconosce l'*Inglefield*, conduttore di Flottiglia della classe "I" ed unica unità del suo tipo con albero prodiere a tripode. Le due unità si trovano nella medesima ubicazione del *Colleoni* e del *Bande Nere* raffigurati in una precedente immagine
(Wright & Logan, probabilmente da un negativo Baschetti - coll. M. Brescia)

C'era l'ospedale da campo, con medici italiani, la dissenteria, forse aiutata dal clima caldo, era una cosa normale. Molti morivano. Altri rientravano nei cosiddetti *casi pietosi*: uno che si era ammalato, o c'era a casa gente che stava poco bene, e lì rimpatriavano. Dopo l'8 settembre ci divisero fra fedeli al Re e fedeli a Mussolini. Passammo da *prigionieri di guerra* a *cooperatori*, e ci chiesero allora dove si voleva andare al lavoro, che mestiere

Il cacciatorpediniere *Havock* a Malta, sul finire degli anni Trenta
(Coll. M. Brescia)



Il cacciatorpediniere *Hasty* nel 1937-1938
(Naval Photograph Club, coll. M. Brescia)



L'HMS *Ilex* a Malta nell'agosto 1937. La portaerei all'ancora in secondo piano è la *Glorious*
(Wright & Logan, coll. M. Brescia)

facevamo. Io dissi che ero meccanico: inizialmente mi volevano mandare a Calcutta, ad occuparmi delle locomotive dei treni, poi decisero sarei stato più utile nell'isola di Ceylon, a riparare Caterpillar. A me i motori piacevano, e li riparavo con passione. Io riparavo il caterpillar e lo consegnavo, mentre io ne avevo riparati 3 o 4 loro erano sempre al primo. Ebbi un premio, un mese di riposo. Credo di essere stato l'unico, fra gli italiani, ad avere questa fortuna e questo riconoscimento. E poi il tempo passava. Passarono 6 anni. Dai giornali venimmo a conoscenza della fine della guerra. Mi scrivevo con la famiglia. Quando venne l'ordine di rimpatrio io stavo uscendo, una sera. Venne uno tutto trafelato, disse «Si rimpatria». Io lo guardai, e gli dissi «Senti a me non mi importa niente, ma non lo dire là perché prendi qualche botta». Non ci credevamo più. E invece era vero, in un'ora preparammo le nostre poche cose, e ci si imbarcò a Trincomalee nello Sri Lanka, su una nave diretta in Scozia che veniva in Italia per riportare i soldati inglesi in Inghilterra. Raggiungemmo Napoli. Da lì presi il treno per Roma. Ricordo ancora che, durante l'attesa, andai alla posta per inviare un telegramma a casa. Avevo un po' di rupie per il lavoro svolto in tasca, scrissi soltanto: «Raggiunto Napoli». Era estate, come il giorno dell'affondamento. Avevo vestiti civili. Una strisciolina tricolore occhioggiava sulle spalline della camicia. Da Napoli arrivai a Roma, poi, con un altro treno, a Follonica dove abitavo nel quartiere Senzuno, vicino al mare. Prima di concludere, mi piace ricordare che quando andai in Marina feci la domanda a premio: erano 5000 lire di allora, una piccola fortuna. Avrei potuto acquistare una casa per la futura famiglia. Quando rimpatriai annullai tutto e mi feci dare il premio e mi diedero le AMLire, e io le diedi a mio babbo e lui ci comprò un agnello. Certo, se quel giorno del luglio 1940 non avessi schivato, per caso, tutti quei proiettili, fossi stato meno fortunato o meno pronto, e nel campo di concentramento avessi preso qualche malattia mortale, non solo non sarei qui a narrare questa storia, ma non ci sarebbe nemmeno mia nipote che ha voluto raccogliermi e farla conoscere a voi tutti.