

## I Laghi Amari

**Il Grande al-Buhayra al-Murra-al-Kubr è un lago salato situato tra l'Africa e il Sinai che si divide in una parte nord e in una parte sud il canale di Suez ed è unito al Piccolo al-Buhayra al-Murra al-Sughr. Come già detto nel numero precedente di "Marinai d'Italia", per la Marina Militare questi luoghi rappresentano una triste tappa della sua storia, poco nota, e che il nostro periodico ha deciso di divulgare grazie a recenti lettere di soci che sono stati testimoni diretti di questi avvenimenti.**

**Continua pertanto la pubblicazione delle testimonianze dirette, legate ai Laghi Amari e agli avvenimenti occorsi in questi luoghi subito dopo l'armistizio del 1943**

### 9° testimonianza

#### RICORDO DI UN SETTEMBRE A GAETA

Questa testimonianza riguarda il smg *Axum* che fu temporaneamente internato a Malta nello stesso provvedimento e nelle stesse circostanze delle corazzate internate ai Laghi Amari. Il personale internato ricorda l'episodio nei loro diari

#### Ivano Gares

Socio del Gruppo di Ivrea e il cui padre, Luigi Gares classe 1921, era imbarcato sul sommergibile *Axum* in qualità di silurista

Il sommergibile *Axum* nei primi giorni di settembre del 1943, era di base a Pozzuoli, in attesa di contrastare con altri sommergibili lo sbarco alleato nelle acque del Tirreno meridionale, si sapeva infatti da alcuni giorni che gli alleati erano in mare con una grossa formazione da sbarco. Da poco avevamo imbarcato dei nuovi motori diesel tedeschi della Schultz in sostituzione dei nostri logori motori diesel italiani.

Durante le prove in mare nel golfo di Napoli uno dei motori termici appena installato andava in avaria, a questo punto il sommergibile veniva considerato in efficienza ridotta e veniva trasferito da Pozzuoli, in quanto considerata una zona troppo vicina alla zona della guerra, a Gaeta che raggiungemmo l'8/9/43.

Qui ci raggiunse l'armistizio, il comandante comunicò in assemblea a tutto l'equipaggio che l'Italia aveva chiesto l'armistizio agli anglo-americani, a queste parole molti di noi esultarono, soprattutto quelli come me che erano di leva. La guerra era finita, saremmo ritornati a casa presto e avevamo portato a casa "la pelle" dopo tanti duri mesi di guerra sui sommergibili. Il comandante subito ci redarguì per questo nostro entusiasmo e ci riportò all'ordine ed alla disciplina. Ricordo che diversamente appunto da noi giovani marinai di leva, sia gli ufficiali

che i sottufficiali di carriera non dimostrarono la stessa gioia, li vedemmo molto preoccupati e consapevoli delle difficoltà che avrebbe riservato il futuro. Continuammo a fare tutte le cose a bordo come ogni giorno. Alle 02.15 circa del 9 vedemmo nell'oscurità alcune persone correre verso il sommergibile, non fu possibile capire data l'oscurità se erano dei civili o dei militari. Gesticolavano e gridavano di scappare alla svelta, in quanto dei militari tedeschi stavano occupando il porto e si stavano impadronendo delle navi lì ormeggiate.



Immediatamente venne messo in moto l'unico motore termico in efficienza, per non perdere tempo venne lasciata la passerella sul molo e mettendo il motore a tutta forza senza sciogliere gli ormeggi tanto da strappare le cime di ormeggio. Nella concitata manovra di partenza, ricordo che urtammo leggermente la corvetta *Pellicano*, anch'essa in fase di manovra per uscire da porto, nell'intento come noi di sfuggire alla cattura. Col sommergibile ci dirigemmo a nord, sempre con un solo motore, all'alba al largo del porto di Civitavecchia passammo



vicino a delle motovedette tedesche che stazionavano davanti al porto, forse le stesse che molestarono il nostro somm. *Alagi*, ma a differenza di quest'ultimo non ci degnarono di un saluto e altrettanto facemmo noi verso di loro, defilammo senza che queste mostrassero interesse verso di noi. Mi sono sempre domandato il perché di questo atteggiamento "neutrale" da parte tedesca, forse vedendoci navigare verso nord o chissà per cosa d'altro.

Il comandante in attesa di capire gli eventi si diresse verso l'isola di Montecristo e lì ci ormeggiammo in una insenatura dove passammo la notte.

Il 10 ci ormeggiammo a Portoferraio; dove erano concentrate alcune siluranti, varie navi e dei sommergibili, c'era anche l'avviso scorta del comandante Di Cossato, crivellata di colpi di mitraglia su tutta la plancia.

Lì trovai anche un marinaio del mio paese che era di base a Portoferraio, lo invitai al salire con me sul sommergibile in quanto stavamo partendo per Palermo, mi rispose che aveva pronto un motoscafo e che sarebbe tornato a casa, fu invece preso dai tedeschi e si fece due anni nei lagher in Germania, lo rividi al paese finita la guerra.

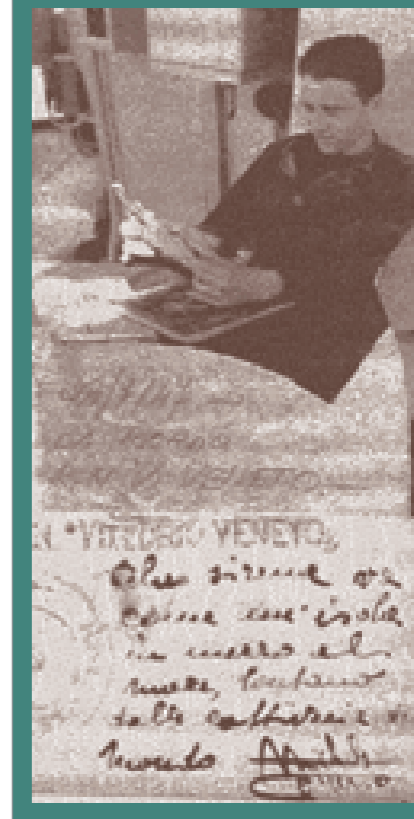
Il 12 sera partimmo per Palermo con l'unico motore, per ottemperare alle clausole armistiziali pitturammo dei cerchi neri a prua ed alzammo il pennello nero sul periscopio, facemmo tutto il viaggio da soli data la nostra ridotta velocità.

Il 19 partimmo da Palermo diretti a Malta. A Malta fummo ormeggiati accanto all'incrociatore *Duca degli Abruzzi* dove ci si recava per mangiare.

A bordo dell'incrociatore trovai un mio compaesano imbarcato Guido Bettanzana.

Sull'incrociatore ci facevano montare di guardia, mi ricordo che fui spedito sulla parte più in alto di vedetta, l'ufficiale addetto mi apostrofo con "vediamo se i sommergibilisti non hanno paura!", forse confondendo le vertigini dell'altezza (la torretta del sommergibile era alta pochi metri), con la paura che si prova quando si è sotto le bombe di profondità. Vi furono anche momenti di tensione, mi ricordo che per delle sigarette sottratte alle razioni di bordo, alcuni sottufficiali cavalcarono il malcontento venutosi a

**Foto di un marinaio imbarcato sul Veneto ai Laghi Amari e reperita nel WEB senza altre indicazioni**





creare tra l'equipaggio, e ventilarono addirittura l'idea di impadronirsi delle armi portatili di bordo, per una prova di forza, poi tutto si aggiustò. Col senno di poi sicuramente non tutti i sottufficiali di carriera condividevano la nostra resa agli alleati e utilizzarono il malcontento

che c'era a bordo per impadronirsi del battello, come ripeto poi tutto finì. Il 9 ottobre partimmo da Malta diretti a Taranto, alcuni giorni prima degli altri battelli sempre a causa della ridotta velocità dovuta ad un solo motore funzionante. Il resto è la continuazione della mia storia

di sommergibilista, seguì la sorte del somm. *Axum* fino alla sua perdita in Grecia, mi rimbarcai sul *Da Procida* e andai alle Bermude, a Guantanamo ad addestrare alla lotta antisom gli americani. Fui congedato nel gennaio del 1946 dopo quattro anni passati sui sommergibili.

Sea & Canal Area), affidato al Comodoro Young Jamieson e spostato a Ismailia, poi a Porto Said. L'Ammiraglio Enrico Accorretti e i suoi successori, accompagnati dal sottoscritto, si recano in più occasioni a conferire con queste autorità e anche con il Vice Admiral (Amm. Sq.) Willis, giunto da Alessandria, sempre accolti

ca.. Anche così i rifornimenti necessari rimangono importanti: soprattutto costosa l'acqua, proveniente da Ismailia a mezzo cisterna. La Regia Marina insisterà comunque a mantenere le nostre due navi maggiori in uno stato non dissimile dal semi-approntamento. Il 2 novembre 1943 il CV Corso

Per tutte codeste necessità e non solo per le due dei Laghi Amari ma per tutte le unità della R. Marina stazionanti all'estero, verrà costituito a Taranto un ufficio apposito, denominato MARINAVEST. Un collegamento con naviglio leggero, unirà le due corazzate con la Madrepatria alle date riportate nel riquadro in basso.



Vittorio Veneto nel 1945 ai Laghi Amari

Foto Caretti Giovanni C. Corv. t.o. in c.a. (Corso Giobbe) Socio ANMI Torino

10° testimonianza

RICORDI DAL MIO DIARIO

Giovanni Caretti

Socio del Gruppo di Torino e imbarcato per due anni su Vittorio Veneto destinato al Comando Divisione

Vittorio Veneto e Italia sono giunte nel Grande Lago il 17 ottobre 1943, provenienti da Alessandria d'Egitto. Distanziate l'una dall'altra di ca. 2000 m, sono ancorate a ca. 1,5-2 mg a NNW dall'approdo di Fanara. Vi rimarranno fino al 9 febbraio 1947. Di giorno, il panorama è tra i più vuoti e desolati: nessun villaggio, nessuna abitazione civile, solo basi militari e campi di prigionia. Di notte, migliaia di luci sembrano dar vita e gaiezza alle coste meridionali del Lago. Ma è una illusione: questa luminaria ha soltanto lo scopo di sorvegliare i campi dei prigionieri di guerra e di impedire le fughe. Perché siamo qui? La Regia Marina ha ottemperato lealmente e coraggiosamente alle clausole di Armistizio (sono parole dello stesso Churchill) e le sue altre unità collaborano attivamente con gli anglo-americani. Esiste pur sempre una certa diffidenza nei nostri confronti, per cui

queste due navi maggiori vengono trattate lontano dalle loro basi. Lontano anche da possibili aggressioni tedesche, mentre allo stesso tempo esse potrebbero diventare disponibili per un eventuale impiego bellico in Estremo Oriente. Caldeggiata dagli inglesi, quest'ultima soluzione viene osteggiata dagli americani, i quali considerano loro prerogativa le operazioni contro il Giappone. La U.S. Navy possiede corazzate sufficienti (nel giugno 1944, alla battaglia delle Isole Marianne, la sola Task Force 38 dell'Amm. Spruance comprende ben 15 portaerei e 7 corazzate

recentissime). Del resto l'era delle corazzate volge alla fine. Tutt'al più le nostre due unità potrebbero trovare impiego per bombardamenti costieri, ma sorgerebbero troppe difficoltà: scarsa autonomia, scorte di munizionamento, imbarco di equipaggi misti anglo-italiani, ecc.. Subito dopo l'arrivo ad Alessandria d'Egitto, l'Ammiraglio Romeo Oliva sull'incrociatore *Eugenio di Savoia* trovò necessario poter disporre di un ufficiale interprete capace di svolgere la molta corrispondenza ed i contatti con i comandi inglesi. Venne scelto un giovane sottotenente di vascello della R.N. *Italia* (lo stesso che scrive questi ricordi). Sbarcato d'urgenza e trasferito all'*Eugenio*, l'ufficiale passerà poi sul *V. Veneto* con le medesime funzioni, fino alla sua sostituzione due anni dopo, quando potrà finalmente rimpatriare. Per i nostri fabbisogni logistici nonché per le autorizzazioni di ogni genere, noi ai Laghi Amari dipendiamo dalla marina britannica: e precisamente dal FORSCA (Flag Officer Red Sea & Canal Area - Comando Mar Rosso & Area Canale) con sede a Suez e retto dal Vice Admiral (Amm. Sq.) Halifax, in seguito dal Rear Admiral (Amm. Div.) Waller. Con le smobilitazioni inglesi in corso, questo Comando verrà rinominato SNORSCA (Senior Officer Red



Nave Italia nel 1945 ai Laghi Amari

Foto Caretti Giovanni C. Corv. t.o., in c.a. (Corso Giobbe) Socio ANMI Torino

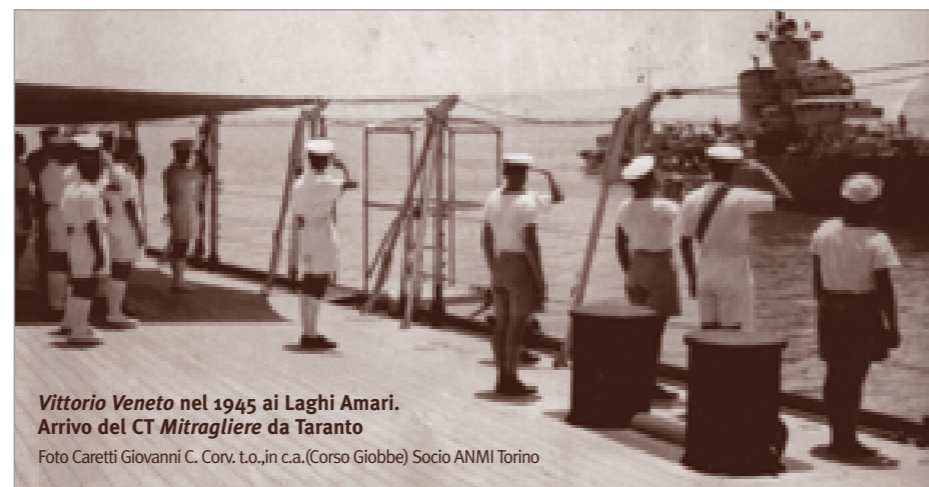
con cortesia anche se con formalità. Colloqui durante i quali gli inglesi insistono per farci portare le due navi ad un regime di *Care and Maintenance* (accudire con manutenzione), riducendo al minimo gli equipaggi: praticamente uno stato di disarmo. Cosa però inaccettabile per la Regia Marina, la quale molto giustamente si rifiuta di abbandonare *V. Veneto* e *Italia* in tali condizioni lontane da un porto nazionale. Non si tratta soltanto di prestigio ma anche di sicurezza. Ai Laghi Amari, specie in marzo-aprile, soffia il *khamsin*, vento di S-SW carico di sabbia, così violento da farci arare. In una occasione, infatti, dovremo richiedere l'assistenza di rimorchiatori, in un'altra dovremo accendere e mettere in moto per correggere la posizione di ancoraggio. Più tardi ci giungeranno dall'Italia i mulinelli di afforco che serviranno a migliorare la situazione. Prima della partenza da Alessandria, in base a intese fra gli Ammiragli Oliva, Accorretti ed il Rear Admiral (Amm. Div.) Poland ed il suo staff, abbiamo già sbarcato 800 uomini per nave, rimpatriandoli con i nostri incrociatori e CT che ritornavano in Italia. Molti altri seguiranno in occasione di passaggi di nostre unità ai Laghi Amari, fino ad avere a bordo non più di 500 uomini per nave nel marzo 1944: un numero che verrà poi ulteriormente ridotto a 300

Pecori Giraldi (che aveva lungamente comandato con successo il *Venetoin* guerra) ammalato lascia la Nave, con grandi manifestazioni di tristezza della gente. Lo rimpiazza il Cte. in 2° CF Luciano Sotgiu fino all'arrivo il 14/01/1944 del nuovo Comandante CV Rodolfo Del Minio. Tuttavia, fino al 30 marzo 1944 continuerà ad eserci una IX Divisione N.B., titolare l'Ammiraglio Accorretti, con Stato Maggiore e sede sul *V. Veneto*. Dopo tale data si passerà ad un semplice Comando Gruppo, retto dai seguenti:

- 30/03/1944 - 21/07/44  
CV Rodolfo Del Minio, V. Veneto
- 22/07/44 - 05/10/44  
CV Sabato Bottiglieri, Italia
- 06/10/44 - 10/06/45  
CV Rodolfo Del Minio, V. Veneto
- 11/06/45 - 19/09/45  
CV Sabato Bottiglieri, Italia
- 20/09/45  
CV Francesco Mimbelli, V. Veneto

(I dati successivi sono mancanti causa il rimpatrio dello scrivente).

Occorrerà anche pensare alle forniture di materiali e di particolari scorte alimentari non ottenibili localmente, nonché all'avvicendamento del personale ed alle numerose pratiche amministrative da svolgere.



Vittorio Veneto nel 1945 ai Laghi Amari. Arrivo del CT Mitragliere da Taranto

Foto Caretti Giovanni C. Corv. t.o., in c.a. (Corso Giobbe) Socio ANMI Torino

Arrivi ai Laghi Amari

14/01/44	Ct Da Recco	30/01/45	As Orione
16/02/44	Ct Riboty	01/03/45	As Aliseo
26/04/44	Ct Riboty	28/03/45	Ct Legionario
31/05/44	Ct Riboty	19/04/45	Ct Granatiere
05/06/44	Ct Oriani	17/05/45	As Ardimentoso
11/08/44	Ct Velite	05/06/45	Ct Mitragliere
02/09/44	Ct Riboty	28/06/45	As Fortunale
14/10/44	Ct Granatiere	28/07/45	As Animoso
20/11/44	Ct Artigliere	13/08/45	Ct Granatiere
22/12/44	Ct Da Recco	03/09/45	As Orione
		26/09/45	Ct Velite

La registrazione degli arrivi successivi è mancante a causa del rimpatrio del sottoscritto

Quasi tutte le navi sopraelencate, dopo una prima fermata ai Laghi Amari, procedono per Haifa, ritornando dopo alcuni giorni ai Laghi prima di ripartire per Taranto. Durante tale periplo, esse percorrono ben quattro volte il Canale. Per mantenere questi collegamenti periodici, la R. Marina dovrà dunque sostenere oneri ingenti, anche perché è molto improbabile una rinuncia, da parte della Compagnia del Canale, alla riscossione dei salatissimi diritti di transito. Oltre al collegamento regolare di cui sopra, sono da annoverare varie soste ai Laghi Amari di unità destinate a Suez per esercitazioni con aerosiluranti inglesi; e precisamente:

- Incr. *Eugenio di Savoia*  
03/11/43 - 04/01/44 - 24/01/44 - 25/02/44
- Ct. *Oriani* 02/08/44
- Incr. *Duca degli Abruzzi*  
06/05/44 - 21/05/44.

Inoltre, il 16/05/45, sosta ai Laghi il Ct. *Carabinieri*, diretto a Trincomalee (Ceylon), anch'esso a disposizione degli inglesi per esercitazioni. Il Grande Lago Amaro è tutt'ora arido e desolato. Ma i ricordi di settant'anni fa, di luoghi, episodi e persone, sono tanti. Tocca a noi, noi che fummo là sulle due Navi in gioventù, dare alle memorie nuova vita, attraverso le pagine di questa nostra Rivista.