



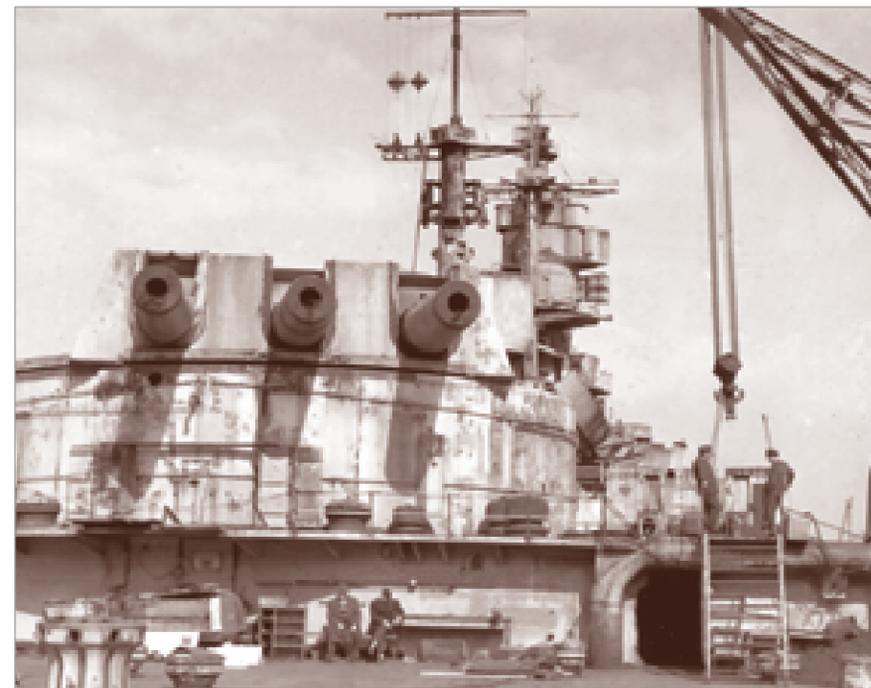
I Laghi Amari

Il Grande (al-Buhayra al-Murra-al-Kubr) è un lago salato situato tra l'Africa e il Sinai che divide in due parti, nord e 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 vicende legate ai Laghi Amari e sugli avvenimenti occorsi in questi luoghi subito dopo l'armistizio del 1943.

Il Canale di Suez e i due Laghi Amari



La Spezia, 1952: le volate dei pezzi da 381 della torre poppiera della nave da battaglia Italia (ex-Littorio), già tagliate dalla fiamma ossidrica, durante la demolizione dell'unità (Coll. E. Bagnasco via M. Brescia)

Sotto, copia del giornale *La Gamella* edito sulla Nave da Battaglia Littorio (poi Italia) durante l'internamento ai Laghi Amari e nel quale viene citato Mario Casardi direttore di tiro delle quattro torri da 152

Italians, they are all the same.» Evidentemente agli occhi albionici l'abbronzatura che gli Italiani prendevano dalle parti del canale di Suez, li rendeva tutti uguali. Quando mio padre è tornato in Italia, mia sorella aveva già nove mesi. Per molto tempo, dal momento della prigionia, mia madre, senza notizie, aveva temuto il peggio. Aveva saputo che il nove settembre le nostre grandi corazzate erano state colpite all'Asinara dai Tedeschi, ma per molti mesi non avevano potuto arrivare notizie precise. È difficile crederlo oggi, in piena era informatica, ma così andarono le cose.

3° testimonianza

THESE ITALIANS, THEY ARE ALL THE SAME

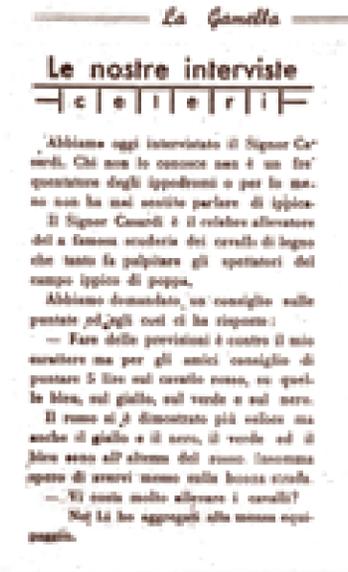
Paolo Casardi

Socio del Gruppo di Barletta

Elementi tratti da racconti di viva voce di Mario Casardi a Paolo, suo figlio

Mio padre Mario è figlio d'arte, infatti suo padre, Ferdinando, aveva comandato la seconda e poi la settima divisione navale durante il conflitto e fu Comandante in Capo a Napoli. Entra in Accademia nell'ottobre 1933 con il corso Focine e nel settembre 1943 è imbarcato sulla corazzata *Littorio* come direttore di tiro delle quattro torri da 152. È sposato con Elena Ferreri ed ha una figlia in arrivo. Come tanti è senza notizie dalla famiglia e lo resterà per molto tempo. Rimarrà a bordo dell'ex *Littorio* - *Italia* - nei Laghi Amari per un anno per poi tornare in Italia a svolgere altro incarico. Nel corso dei suoi racconti sui Laghi Amari, papà mi ha detto che si trattava evidentemente di una situazione alquanto anomala, dato che gli equipaggi si trovavano in una posizione di sostanziale prigionia, però a bordo delle proprie navi, con un piccolo presidio della Royal Navy a bordo, ma sotto il

consueto comando dei propri Comandanti ed Ufficiali. Ha anche aggiunto che nonostante questi limiti le condizioni non erano troppo malvagie, i rifornimenti alimentari arrivavano in qualche modo. Anche la collettività italiana d'Egitto si dava da fare per migliorare l'alimentazione degli equipaggi. Uno dei problemi principali, mi diceva, era quello di tenere gli uomini occupati, affinché la disciplina non scadesse. Si decise quindi d'accordo con il comando britannico di dare importanza agli sports. Si organizzò un campionato di calcio con le squadre delle varie unità e si promossero anche altre discipline. I marinai furono molto occupati a costruire tutti gli impianti necessari e i campi di gioco. La sera, mentre gli ufficiali si lanciavano in tornei di bridge, l'equipaggio del *Littorio* si riuniva a poppa per il cinema. Si trattava di films per lo più americani, senza sottotitoli. Mio padre, che aveva imparato l'inglese quando il padre aveva fatto l'Addetto Navale a Washington, traduceva all'impronta, con un microfono, le parole degli attori, ma anche delle attrici, con grandi risate dei marinai. Una mattina, mio padre che era di guardia, abbronzato come tutti e con gli occhiali da sole, passa davanti al piccolo presidio inglese in coperta. Mentre i marinai inglesi al passaggio dell'ufficiale si alzano correttamente in piedi, mio padre sente la seguente frase: «These





4° testimonianza

A BORDO DELLA R.N. ITALIA (GIÀ LITTORIO) ALLA FONDA NEI GRANDI LAGHI AMARI (dalle pagine del mio diario)

Giuseppe Baldacci

Socio del Gruppo di Roma

Una breve considerazione ad uso di premessa: è proprio vero che bisogna diventare vecchi per capire appieno certe cose. Una di queste è che le generazioni venute dopo hanno realmente fatto un differente percorso. Fatti e cose che noi diamo per scontati sono quasi sempre novità cadute dal cielo per i più giovani. Non è più come ai tempi dei nostri vecchi, della nostra giovinezza. E così: le due magnifiche Navi da Battaglia *Italia* (già *Littorio*) e *Vittorio Veneto*, oggetto di ammirazione ed anche di reverente timore da parte del nemico di allora, rimaste per tre anni alla fonda al centro del Grande Lago Amaro in Egitto?

Davvero? E come mai? E chi c'era a bordo? E come se la passavano? E dopo cosa accadde? Quante volte ho sentito queste domande innocenti venire anche da persone addette, per così dire, ai lavori. Ma nella vita di oggi il tempo che passa tanto veloce dissolve, anche, altera e sovverte, anche, cancella, soprattutto.

– Omissis –

Il Capo Carico Nocchiere era un napoletano basso e grosso, il Capo Nocchiere di 1ª classe Papa. Egli si rese presto conto che quel mare caldo e calmo – i Grandi Laghi Amari del Canale di Suez – era ricco di pesce. Aiutato dai suoi marinai nocchieri e dalle infinite riserve che albergavano nella sua Cala, annodò delle capaci reti e poi si mise a girare per il mare circostante con una delle imbarcazioni a motore della Nave. Ogni volta tornava carico di pesci di ogni dimensione che andavano ad arricchire le varie mense di bordo. Non si mangiava male, le cucine erano grandi, pulite e ben attrezzate, i Marinai Furiere S. (cioè cuochi) non mancavano. Il forno per il pane

funzionava fin dalle prime ore della notte. Le vettovaglie giungevano da terra portate giornalmente da una bettolina a motore equipaggiata da egiziani. Ricordo che una volta un egiziano che portava una cesta di uova fece un grande salto quando, salendo dal barcarizzo di legno, posò il piede nudo sulla coperta di ferro infuocata dal sole. Molte uova caddero e si ruppero friggendo subito in tante belle “uova al tegamino” che però dovettero essere buttate via. Il problema della carne era serio perché gli inglesi ci facevano portare a bordo grandi quantitativi di carne di montone che, quando veniva arrostita, spandeva per la nave un odore sgradevole che poi le condotte di aria forzata portavano in ogni locale, anche lontano. Arrivavano anche delle bevande e degli sciroppi da allungare con l'acqua. Erano di produzione egiziana e sulle etichette colorate spiccava il nome del produttore che, quando lo leggevamo, ci faceva sempre sorridere: “Demerdàsh Pascià”. Una cosa che mi piace ricordare e sottolineare è il puntiglio che, in tanto disastro,

tutti noi mettevamo per conservare il nostro modo di vivere, le nostre tradizioni, il nostro decoro. Questo era anche l'impegno di chi ci comandava e nessuno di noi venne mai meno a questo modo di comportarsi. Fu un bene e forse anche un male. Un bene perché ci aiutò a superare con decoro e serenità la nostra vicenda. Un male perché quando qualcuno di noi rimise piede in Italia ebbe come un pugno nello stomaco nel vedere a quale livello era scesa la società italiana. Quando fu la mia volta di rimpatriare nell'estate del 1945, dopo essere sceso da una Nave dove tutto ancora procedeva come un tempo, arrivai in una Taranto che sembrava il più lurido mercato orientale. Gente di tutte le razze, soldati negri, marocchini, francesi, australiani, inglesi, indiani, americani, tutti bene equipaggiati, con centinaia di jeep scorrazzanti per le vie della città, spesso arroganti, sprezzanti e poi, intorno a loro, cittadini in atteggiamento servile, accattoni in ogni angolo, prostitute senza ritengo, marinai italiani indisciplinati e anche in zoccoli di legno per le strade, caos, disordine, confusione, malcostume, un generale arrangiarsi. Fu un vero trauma al quale non riuscii ad abituarci dopo i due anni di isolamento alla fonda nei Laghi Amari. Ma, tornando alla vita che conducevamo a bordo, devo dire che quel rispetto delle tradizioni, quella cura dell'ordine, della disciplina, ci aiutarono non poco a sopravvivere senza tentennamenti, anche se non potemmo mai scendere a terra per una franchigia. E poi, quale terra? Intorno ai Laghi Amari c'era solo il deserto. I nostri Comandanti si dimostrarono davvero uomini di cappa e spada, perfettamente all'altezza della situazione. Avevano fatto tutta la guerra a bordo di Unità operanti, avevano condiviso gioie, sofferenze e rischi con i loro equipaggi, sapevano come agire con la gente. Il Secondo della Nave era il Capitano di Fregata Adalberto Giovannini che aveva comandato il Sommersibile *Bianchi* in Atlantico dopo aver forzato in immersione lo stretto di Gibilterra: era severo, ma umano, instancabile, sempre presente giorno e notte. Avevano saputo organizzare le nostre giornate fra lavoro, manutenzione, attività culturali di ogni genere come scuole, conferenze, teatro, giochi, in cui tutti eravamo coinvolti. Chiunque fosse stato in grado di insegnare qualcosa, fu chiamato a farlo e così accadde che io



La nave da battaglia *Vittorio Veneto* durante il periodo di internamento al Grande Lago Amaro. La fotografia è sicuramente successiva al 2 giugno 1946 in quanto dal ferzo bianco della bandiera a poppa è ormai assente lo stemma sabaudo (Coll. M. Cicogna via M. Brescia)

frequentassi un corso di Scienza delle Costruzioni e fu, quello, il primo passo verso la laurea in ingegneria che conseguii qualche anno dopo. Stampavamo anche un giornale “La Gamella” a cui collaboravo e di cui conservo, come reliquie, alcune copie. Poi, nel tardo pomeriggio, tutto si fermava in attesa della cena e gli Ufficiali che ne avevano voglia passeggiavano, naturalmente in divisa ordinaria, a poppa lungo i comenti della vasta coperta di teak. Talvolta vedevamo salire dal boccaporto il Comandante della Nave, il Capitano di Vascello Sabato Bottiglieri da tutti stimato, che in perfetta uniforme si metteva a passeggiare in solitudine su un lato della vasta poppa, di solito quello di sinistra, ed allora quanti di noi che, per ventura, si fossero trovati da quella stessa parte, si sarebbero spostati, per una vecchia tradizione navale e senza darlo a vedere, lentamente sull'altro lato. Non era raro che lui chiamasse qualcuno di noi per accompagnarlo in quei quattro solitari passi. Tutti, Ufficiali e Marinai, curavamo le nostre divise, la pulizia corporale, il taglio regolare dei capelli, della barba, la lucidatura delle scarpe. Ogni Domenica mattina ed ogni Festa comandata veniva celebrata, a poppa, la Santa Messa alla quale interveniva tutto l'equipaggio in divisa buona, quella cioè della libera uscita, senza eccezioni e senza coercizioni. Il trombettaire suonava lo “attenti” al momento della Elevazione, il picchetto presentava le armi

a Nostro Signore che scendeva fra noi e l'equipaggio partecipava attento e compenetrato. Poi, alla fine della Santa Messa, il più giovane Ufficiale di bordo – quasi sempre toccava a me – leggeva la Preghiera del Marinaio e quella per il Re. Prima di sciogliere le righe il Comandante ordinava il saluto al Re e l'equipaggio rispondeva ad una voce “Viva il Re”. Altri tempi! Così passavano i giorni, così passarono gli anni – per me furono un poco più di due – lontani dalla Patria, lontani anche da quella striscia di terra arida, rossastra e sabbiosa che sempre vedemmo solo da lontano, nulla sapendo delle nostre famiglie – questo almeno per i tantissimi che, come me, le avevano al Nord – poco sapendo delle vicende che sconvolgevano l'Italia. Tuttavia, nei nostri impegni quotidiani sovente anche gravosi – eravamo in circa 600 a bordo di una Nave che normalmente ne impegnava anche 1900 – nei legami di affetto che si stabilirono fra noi, anche indipendentemente dalla categoria e dal grado, nei sentimenti di stima che nutrimmo verso chi ci comandava e tanto si adoperava per noi, in tutto ciò trovammo la necessaria serenità per andare oltre. Di quei lontani giorni ne porto un buon ricordo e tanto ancora ne potrei raccontare. Le pagine ingiallite del mio diario ne sono piene. Del resto, la Regia Marina italiana era fatta anche di questo.

Le navi da battaglia *Italia* (ex *Littorio*), in primo piano, e *Vittorio Veneto* – sullo sfondo – dopo il loro arrivo ad Augusta nel febbraio del 1947 (Coll. T. Marcon via M. Brescia)

