



Marinai d'Italia

“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

Varo di Nave *Marceglia*



Anno LXII
n. 3 • 2018
Marzo

Poste Italiane S.p.A.
Spedizione in Abbonamento
Postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n° 46)
art. 1 comma 1 - DCB Roma





Il 20 marzo u.s. il Presidente Nazionale, Ammiraglio di Squadra (r) Paolo Pagnottella, ha reso visita ufficiale al nuovo Comandante Generale delle Capitanerie di Porto/Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Giovanni Pettorino

Insegnare la storia...



Paolo Pagnottella

Mi è capitato di incontrare alcuni compagni di scuola e di classe di mio nipote, 11 anni, quinta elementare, ai quali avevo iniziato a parlare del significato delle due giornate, della memoria (inerente la Shoah) e del ricordo (massacro nelle foibe ed esilio degli italiani giuliano-dalmati). Ero partito dal presupposto che ne avessero già parlato i loro insegnanti a scuola, inquadrando così gli eventi nel corretto contesto storico. Uno di questi ragazzini mi ha guardato con aria davvero meravigliata e mi ha chiesto se la Seconda Guerra Mondiale fosse, per caso, un nuovo video-game e da dove lo avessi scaricato. La mia iniziativa si è arrestata subito, per non ingenerare altra confusione. Poi, mi sono fatto da loro riferire sui programmi di storia ed ho scoperto che da anni, alle elementari, il programma di storia arriva (forse) alla caduta dell'impero romano. Cioè, a dodici anni non si ha ancora notizia di Medio Evo, Repubbliche Marinare, Risorgimento, Garibaldi, Prima Guerra Mondiale, temi che gli studenti affronteranno (e non approfondiranno) per la prima volta alle medie. Ho chiesto loro se, in casa, magari qualcuno avesse parlato delle guerre mondiali, ricevendo risposte unanime ma... negative. Ho riflettuto molto su questa lezione, poi ho considerato che noi, negli anni '50 e '60, avevamo nonni e padri viventi che avevano combattuto in quelle guerre, parenti che avevano vissuto la terribile esperienza dei bombardamenti. Ne avevamo ricavato aneddoti e racconti, conoscevamo le armi principali ed i loro effetti. Così a nostra volta, abbiamo affrontato le "nostre" esperienze di guerra (fortunatamente non coinvolti di persona), che si chiamano Corea, Vietnam, Sei giorni, Yom Kippur.

Pochi di noi hanno "partecipato" alla spedizione in Libano, alle missioni nel Golfo, tutti eravamo davanti alla televisione quando scattò l'operazione "Desert Storm", abbiamo visto il bombardamento di Baghdad, la dissoluzione dell'esercito di Saddam Hussein. Dei nostri soldati in Afghanistan poco se ne è parlato, salvo quando rientravano a Ciampino in una bara avvolta nel tricolore, col Presidente della Repubblica che ne toccava i lembi. I genitori di un tredicenne, oggi, hanno, a dir tanto, quaranta anni: non hanno avuto mai alcun sentore di guerra (salvo non fosse mediato da uno schermo TV) perché l'ultima su suolo europeo è stata la guerra in Jugoslavia (anni '90) e loro erano giovani spensierati e gaudenti. Proviamo a chiedere loro chi era il Presidente del Consiglio nel 1999 quando aerei italiani furono mandati a bombardare postazioni militari in Serbia e dovremo accontentarci di risposte folkloristiche, tipo (il solito) Berlusconi o Gengis Khan (per la cronaca, era Massimo D'Alema). E stiamo parlando di un periodo a noi prossimo, vent'anni fa, dunque non meravigliamoci che un adolescente non conosca la storia di settanta anni fa! Ignorare la storia, almeno per sommi capi, a quell'età, li rende vulnerabili, privi di riferimenti, disponibili a credere a tutto con ampia probabilità di ripetere errori del passato poiché credono di fare cose nuove e geniali. Facciamo pure tutte le giornate della memoria e del ricordo, ben vengano e anzi solennizziamole, ma credo che il miglior contributo all'educazione dei nostri giovani sia dato dall'insegnare loro la storia, ed insegnargliela bene, fin dalla più giovane età. Perché poi, a 18 anni (e c'è chi vorrebbe anticipare a 16) andranno a votare!

Contributi 2018

Gruppo di Boston (USA)	€ 23,31
Giacomo de Pasquale, socio del Gruppo di Ponte nelle Alpi (BL)	€ 40,00
Gruppo di Suzzara (MN)	€ 50,00
Aldo Aceto, socio del Gruppo di Pordenone "In memoria del padre C.C. (CS) Giuseppe Aceto nel 20° anniversario della scomparsa"	€ 20,00
Gruppo di Melbourne (Australia)	€ 166,24





In copertina
Nuova linfa per la MM:
l'ottava FREMM *Antonio Marceglia*
il giorno del varo

Direttore responsabile
Giovanni Vignati

Vicedirettore
Angelo Castiglione

Redazione
Alessandro Di Capua, Gaetano Gallinaro,
Massimo Messina, Daniela Stanco,
Beppe Tommasiello

Direzione, Redazione e Amministrazione
c/o Caserma M.M. Grazioli Lante
Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma
Tel. 06.36.80.23.81/2
Fax 06.36.80.20.90

Sito web
www.marinaiditalia.com

E-mail
giornale@marinaiditalia.com

Iscrizione n. 6038
Reg. Trib. Roma 28 novembre 1957

Progetto grafico e impaginazione
Roberta Melarance

Stampa
Artigrafiche Boccia spa
via Tiberio Claudio Felice, 7
84131 Salerno

Numero copie 35.850

Codice fiscale 80216990582

C.C. Bancario
UNICREDIT BANCA DI ROMA S.p.A.
Agenzia di Roma 213
Ministero Difesa Marina
IBAN: IT 28 J 02008 05114 000400075643
Codice BIC SWIFT: UNCRITM 1B94

C.C. Postale
n. 26351007
ABI 07601 - CAB 03200 - CIN O
IBAN: IT 740076010320000026351007
Codice B.I.C. BPPIITRRXXX

Ambedue i conti intestati a
Associazione Nazionale Marinai d'Italia
Presidenza Nazionale
c/o Caserma M.M. Grazioli Lante
Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma

MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO

**Avviso
ai Naviganti**



La pioggia accompagna
l'ultimo viaggio del vecchio *Ardito*
attraverso lo Stretto di Messina
(foto Paolo Cangemi)

Sommario



1 Editoriale del Presidente Nazionale



4 Varo di Nave *Marceglia*



**12 La scomparsa
del sommergibile argentino *San Juan***

15 Crociera dei Marinai d'Italia 2018
MSC Poesia

18 Brevi imbarchi di Soci ANMI sulle Navi Scuola

20 Il gatto centenario

22 Galeazzi

24 Le cartoline raccontano

26 Primo Longobardo tra mito e leggenda

28 ANAIM Foglio informativo

30 Gli italiani "dall'altra parte" nella Grande Guerra



pag. 22



pag. 30

Nella fase di valorizzazione delle foto inviate alla Presidenza Nazionale a cura dei Gruppi, a testimonianza delle varie attività effettuate, **è stato rilevato come, in diverse circostanze, alcuni Soci vestano in forma non corretta la divisa sociale:** per esempio il pantalone blue jeans, camicia celeste, cravatta diversa da quella sociale, ecc... Ciò è stato in particolare riscontrato in occasione di manifestazioni e cerimonie di carattere ufficiale, alla presenza di organi istituzionali. Soprattutto allo scopo di tutelare l'immagine dell'ANMI verso l'esterno ed in tutti i contesti (formali e non) possibili, **si richiama allo scrupoloso rispetto delle norme per l'impiego della divisa sociale riportate nel "Regolamento di attuazione dello Statuto dell'ANMI"** (ed. 2012), specificando che NON saranno pubblicate foto che ritraggono Soci in disordine nella divisa. Con l'occasione si richiama altresì l'attenzione in merito ai contributi fotografici inviati alla Presidenza Nazionale per la loro eventuale pubblicazione sul "Diario di bordo". Per ragioni redazionali è opportuno che **i singoli file fotografici abbiano una risoluzione ottimale per la stampa di 300 dpi e una misura di base pari a 10 cm.,** (che di massima corrisponde al "peso" di 1,2 megabyte). Inoltre si rammenta che il file fotografico dovrà essere inviato separatamente dalla parte redazionale (didascalia o testo) a cui è riferito e questa dovrà pervenire in formato Word (altri formati, tipo JPEG o PDF non saranno tenuti in considerazione per la pubblicazione). A riguardo, **la trattazione delle foto pervenute alla Presidenza Nazionale su carta fotografica sarà in vigore sino al 31 maggio 2018;** oltre tale data saranno accettate esclusivamente immagini fotografiche in formato digitale (secondo le caratteristiche di cui sopra) da inviare alla casella di posta elettronica della redazione: **giornale@marinaiditalia.com**

LA REDAZIONE



Varo di Nave *Marceglia*

A.S. (r) Roberto Camerini - Delegato Regionale per la Liguria

Sabato 3 febbraio 2018, presso il Cantiere Navale di Riva Trigoso (GE) di Fincantieri, si è tenuta la cerimonia del varo della Fregata *Antonio Marceglia*. L'Unità è l'ottava del programma FREMM che prevede la realizzazione di dieci Fregate Europee Multi Missione, commissionate a Fincantieri nell'ambito dell'accordo di cooperazione internazionale tra l'Italia e la Francia con il coordinamento di OCCAR, l'Organizzazione congiunta per la cooperazione europea in materia di armamenti. Già in servizio 6 unità della stessa Classe: *Bergamini, Fasan, Margottini, Carabinieri, Alpino e Rizzo, Martinengo* in allestimento presso il Cantiere del Muggiano, *Marceglia* appena varata. In costruzione presso Riva Trigoso: *Schergat e Bianchi*.

Lo schieramento d'Onore alla cerimonia comprendeva:

- Bandiera del Raggruppamento Subacquei ed Incursori;
- Labaro del Nastro Azzurro (Prov. Genova);
- Medagliere della M.M.;
- Gonfaloni della Regione Liguria, Città di Genova e Comune di Riva Trigoso;
- 17 Vessilli di 16 Gruppi ANMI della Delegazione Liguria e del Gruppo ANMI di Bergamo (il Comandante designato di Nave *Marceglia*, il C.F. Francesco Fagnani, è nativo di Bergamo).

Madrina al varo la Signora Silvia Marceglia, nipote dell'eroe cui è intitolata l'unità, accompagnata dal C.F. Fagnani. Massima Autorità Politica, il Ministro della Difesa, Senatrice Roberta Pinotti. Erano presenti anche il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti ed il CSMM, Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli con delega anche del CSMD Gen. Claudio Graziano, oltre a numerose Autorità civili e militari.



A fare gli onori di casa il Presidente di Fincantieri Giampiero Massolo e l'Amministratore Delegato della Società Giuseppe Bono.

Hanno preso la parola nell'ordine:

- il Presidente della Regione Liguria, Dott. Giovanni Toti;
- il Rappresentante delle Maestranze, Sig. Marco Mezzetta che ha sottolineato come questo successo di Fincantieri

ricco di commesse abbia una ricaduta occupazionale sul territorio;

- l'Amministratore Delegato di Fincantieri, Dott. Giuseppe Bono che in particolare ha detto: "con l'operazione STX ci siamo presi un pezzo di Francia. Ma se fosse successo il contrario, in Italia nessuno si sarebbe schierato a difesa dell'Industria nazionale come invece hanno fatto loro" e, continuando "abbiamo dato l'opportunità al Paese di non essere sempre succube e di giocare un ruolo da protagonista nel progetto di difesa comune europea"; infine ha voluto sottolineare che "senza la legge navale Fincantieri non avrebbe potuto quotarsi in borsa";
- il CSMM, Amm. Valter Girardelli, ha commentato come senza unità navali come quelle di prossimo varo "non si può corrispondere ai compiti di presenza e sorveglianza e garantire la sicurezza marittima nei bacini in cui è necessario tutelare gli interessi del nostro Paese";
- il Ministro della Difesa, Senatrice Roberta Pinotti ha evidenziato "la necessità che il mare sia presidiato per la sicurezza del Mediterraneo" e, inoltre, "la necessità di passare attraverso l'integrazione industriale per arrivare ad una difesa europea e che le FREMM ne rappresentano l'esempio".

La benedizione dell'unità è stata impartita dal Cappellano Militare della Guardia di Finanza per la Liguria Don Fabio Pagnin. Di seguito la "Preghiera del Marinaio", quindi, su invito del Direttore del Cantiere, Ing. Luca Maggiolo, la Madrina ha tagliato il "cavetto", sbloccando la tradizionale "bottiglia"



La bottiglia si infrange sulla propra del *Marceglia*





Una rappresentanza del Gruppo di Alassio



Prima della cerimonia del varo davanti ai 16 Vessilli schierati, il nuovo D.R. per la Liguria, Amm. Sq. (r) Roberto Camerini, ha consegnato un attestato di benemerenza, per conto della Presidenza Nazionale dell'ANMI, all'Am. Nicola Sarto, per l'impegno, la serietà, la continuità e la passione profusi quale Delegato Regionale della Liguria, incarico ricoperto dal 1992 sino al 31.12.2017.



che si è infranta sulla fiancata (e ciò secondo la tradizione navale, è di buon auspicio per la vita della nave).

Sono seguite le operazioni di varo facendo avanzare l'unità solo per alcuni metri attraverso carrelli ruotati ove essa era stata in precedenza messa in appoggio.

In fase successiva il *Marceglia* è stato trasferito su pontone galleggiante e rimorchiato alla Spezia, Cantiere del Muggiano, ove è iniziata la fase di allestimento i cui lavori saranno ultimati nel 2019.

Presenti alla cerimonia per l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia:

- il D.R. ed il C.N. per la Liguria;
- Rappresentanze con Vessillo dei seguenti 16 Gruppi della Delegazione Liguria: Alassio, Cicagna F., Diano Marina, Finale Ligure, Genova, La Spezia, Moneglia, Pietra Ligure, Rapallo, Sarzana, Savona, Sestri Levante, Sori, Varignano/Incursori e Ventimiglia;
- Rappresentanza con Vessillo del Gruppo ANMI di Bergamo.

La fregata porta il nome del Capitano di Vascello del Genio Navale Antonio Marceglia incursore della X Flottiglia MAS che nella notte tra il 18 ed il 19 dicembre del 1941 partecipò all'azione contro Alessandria d'Egitto affondando, insieme al 2 Capo Palombaro Spartaco Schergat, la nave da battaglia inglese *Queen Elizabeth*.

Con R. Decreto del 31 agosto 1944 gli fu concessa in vita la Medaglia d'Oro al Valore Militare.

La cerimonia si è svolta in una situazione meteorologica favorevole ma con un freddo glaciale.

Pittori di Marina Thomas J. Somerscales "Off Valparaiso"

Maurizio Brescia
Direttore editoriale di *Storia militare*
Segretario del Gruppo di Savona ¹

La pittura di marina di scuola britannica è sicuramente la più vasta e di qualità in questo specifico genere, e sono numerosissimi gli artisti inglesi che, dal Settecento ai giorni nostri, hanno raggiunto nel settore vette artistiche e documentali di più che considerevole valenza. In particolare, tra la seconda metà dell'Ottocento e i primi decenni del secolo scorso, oltremarica si è assistito ad un'autentica fioritura artistica in questo ambito, con pittori quali William M. Willie, Charles Pears e Norman Wilkinson le cui opere rientrano di diritto tra la migliore produzione del periodo e raggiungono notevoli quotazioni nelle aste britanniche e statunitensi, oltre ad essere esposte nelle più quotate gallerie londinesi e del Regno Unito. In questo panorama, la figura di Thomas J. Somerscales è abbastanza atipica e "indipendente": figlio di un capitano di lungo corso, nacque a Kingston upon Hull nel 1847 e ben presto iniziò una carriera di insegnante tecnico con la Royal Navy. In quel periodo diede avvio, su basi del tutto autodidattiche, ad un'attività collaterale di pittore amatoriale: caratteristica di famiglia, dato che il padre e uno zio erano essi stessi grafici dilettanti, disegnatore il primo e pittore il secondo. Nel 1864 Somerscales visitò Valparaiso, in Cile, per la prima volta, e si stabilì in quella stessa città nel 1869, dopo aver contratto la malaria nel corso di un viaggio ai tropici nell'Oceano Pacifico. In Cile, Somerscales proseguì la sua attività artistica su basi professionali, partecipando a numerose mostre e esposizioni di pittura di marina e guadagnandosi una fama che, ben presto, lo rese noto anche in patria.

Rientrò nel 1915 in Gran Bretagna, stabilendosi nella città natale di Kingston upon Hull ove, sino alla sua morte (1927), proseguì l'attività di pittore di marina; il suo quadro più famoso è sicuramente "Off Valparaiso" ("Al largo di Valparaiso"), realizzato in Cile nel 1899, che qui presentiamo.

L'opera (olio su tela), è oggi esposta alla Tate Gallery di Londra, che la acquistò dopo che questa era stata esposta alla Royal Academy nei primi anni Venti, e presenta tutti gli aspetti che meglio evidenziano l'arte di Thomas J. Somerscales, ossia un'eccezionale fusione tra elementi naturali (il mare e il cielo), nautici (la corretta raffigurazione di scafi, alberature e manovre) e una "dinamicità" che coinvolge l'appassionato, l'osservatore e chi per mare ha navigato e conosce la realtà di questi elementi.

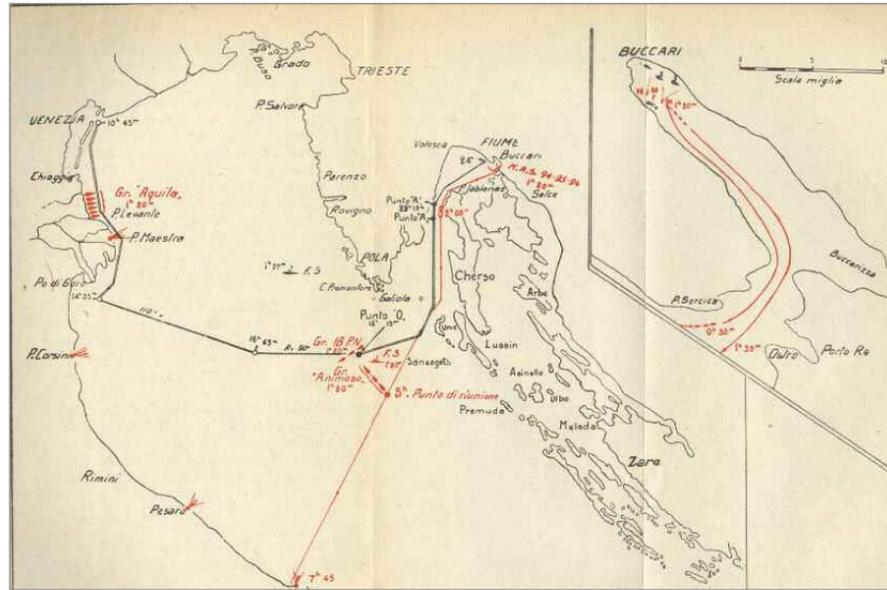
Una "nave attrezzata a nave" (cioè un veliero a tre alberi con vele quadre) naviga al gran lasco al largo di Valparaiso, e si prepara ad imbarcare il pilota, la cui imbarcazione (siamo in Sud America alla fine dell'Ottocento...) è una semplice lancia a remi che sfida le onde dell'Oceano Pacifico.

Va evidenziata la corretta disposizione della velatura, in riferimento alla situazione in cui il tre alberi è raffigurato. Come detto, il bastimento naviga al gran lasco ma deve mantenere rotta e stabilità, riducendo nel contempo la velocità. I due fiocchi portati "a farfalla" favoriscono quindi il mantenimento della rotta con un'andatura portante, ma le scotte delle vele superiori dei tre alberi sono state allascate per ridurre la velocità e lo sbandamento: velaccino e controvelaccino (al trinchetto), velaccio e controvelaccio (alla maestra), belvedere e controbelvedere (alla mezzana) sono quindi già sventati e il veliero, maestosamente, riduce l'abbrivo e si prepara a ricevere il pilota a bordo.

La nave raffigurata è un tipico tre alberi con scafo in ferro, largamente impiegato dalle principali marinierie sul finire dell'Ottocento, le cui forme di scafo e la cui velatura sono mutate da quelle dei famosi "clipper" del the e della lana in attività alcuni decenni prima.

(1) L'autore cura, a partire da agosto 2017, anche una rubrica dedicata alla "pittura di marina" sul mensile *Il Mare*





“Siamo trenta su tre gusci, su tre tavole di ponte...” d’Annunzio a Buccari

Ciro Paoletti - Storico

La Beffa di Buccari è ricordata – quando lo è – più per la “canzone del Carnaro” di d’Annunzio che per quanto fece la Regia Marina. Ma senza di questa la beffa non ci sarebbe stata; e sarebbe un peccato perché ebbe un’eco enorme, per tanti motivi. L’idea era di penetrare in una base nemica e silurarvi le navi maggiori viste in precedenza dai ricognitori. Non che la Marina avesse bisogno di d’Annunzio per farselo suggerire, ma solo gente come lui – o come Ciano e Rizzo – poteva pensare d’andare coi MAS a Buccari. Le acque non erano affatto facili: il sommergibile *Pullino* vi si era irrimediabilmente incagliato due anni prima sullo scoglio della Galiola pur avendo a bordo Nazario Sauro, ottimo e ineguagliato conoscitore di tutta la costa adriatica da Venezia a Valona; e le possibilità di tornare andavano, secondo logica, da zero a meno di zero. Per chi guarda la carta nautica, la baia di Buccari, a Sud di Fiume, ha l’aspetto di una ocarina – come scrisse d’Annunzio – o d’un sommergibile capovolto. Vi si entra dalla *falsatorre*, un canale lungo circa 800 metri, le cui sponde hanno l’aspetto rudimentale: quella Nord d’una E e quella Sud di un 3, in esatta contrapposizione fra loro. Per cui si passa per tre restringimenti e due allargamenti. Il primo restringimento è l’entrata del canale che è

ampio circa 800 metri mentre l’ultimo, la base della *falsatorre* che immette nella baia, è di 250-300 metri soltanto. Proseguendo nella similitudine fra baia e sommergibile, una volta scesi nello scafo si ha a destra, a Sudest, la prua del battello e a sinistra, a Nordovest, Buccari, all’estremità di poppa, diciamo all’altezza dell’elica, cioè a una distanza di circa 2 miglia dall’ingresso nella baia e di tre miglia abbondanti dallo sbocco in mare. Ovviamente la baia, come lo scafo d’un sommergibile, verso poppa si assottiglia e passa da un’ampiezza di un chilometro quando si entra e si vira a sinistra a quella di un centinaio di metri all’estremità. La larghezza media dell’ultimo miglio da percorrere è pari a 500 metri scarsi. Riassumendo: bisognava attraversare l’Adriatico, svicolare fra l’Istria a Nord e le isole di Unie, Lussino, Cherso e Veglia a Sud, tutte in mano al nemico; infilarsi in un vero e proprio budello, dominato dall’artiglieria costiera a Porto Re; percorrere tre miglia fino al porto, silurare e tornare indietro. Ammesso di non essere scorti all’andata e ammesso di non essere cannoneggiati o mitragliati fra l’Istria e le isole, ammesso di non essere visti e cannoneggiati nel canale e allo sbocco nella baia, ammesso di poterla risalire per due miglia sempre senza essere visti né colpiti e di

non essere colpiti dopo aver lanciato e, si sperava, di aver affondato il naviglio nemico, era del tutto illogico pensare di poter uscire riguadagnando il largo. Attenzione: non di poter uscire con pochi danni o senza danni, semplicemente di poter uscire, in assoluto, data la base antisommergibili del Canale della Faresina.

Considerando infine che su d’Annunzio pendeva fin dall’inizio della guerra una taglia di 20.000 corone d’oro, il fatto che avesse preteso e ottenuto di partecipare alla missione la dice lunga su che pasta d’uomo fosse. La Regia Marina ci pensò, ponderò e accettò. Si stabilì che l’impresa fosse nel periodo il-lune di gennaio, ma il maltempo obbligò a posticiparla due volte e si finì per fissarla alle primissime ore del mattino dell’11 febbraio 1918.

A d’Annunzio la data piacque moltissimo. Considerava quel giorno “caro alla mia superstizione”, un suo numero fortunato: l’11 settembre 1909 aveva fatto il suo primo volo, adesso Buccari e, in memoria di Buccari, nel 1919 avrebbe poi chiesto ai Giurati di Ronchi d’entrare a Fiume l’11 anche se di settembre. L’azione fu affidata ai MAS 94, 95 e 96 alle dipendenze di Costanzo Ciano. Il “94” era comandato, come a Muggia, dal cinquantaquattrenne Andrea Ferrarini adesso sottotenente del Corpo Reale Equipaggi; il “95” dal quarantacinquenne tenente di vascello di complemento Profeta De Santis e il “96” dal capitano di corvetta Luigi Rizzo, con cui si imbarcarono pure Ciano e d’Annunzio.

Ognuno si occupò di ciò che sapeva fare meglio. Gli uomini della Marina pensarono agli aspetti militari, d’Annunzio a quelli morali e di propaganda. Cominciò col preparare un messaggio per gli Austriaci, da lasciare in mare in tre bottiglie con nastri tricolori. Poi scrisse un’allocuzione e prima di partire la lesse agli equipaggi. Fu un grande successo. Disse loro non dove sarebbero andati ma che non sarebbero tornati. E li entusiasmo: “*Marinai, miei compagni, questa che noi stiamo per compiere, è una impresa di taciturni. Il silenzio è il nostro timoniere più fido. Perciò non conviene un lungo discorso a muovere in voi*

Beffa di Buccari - d’Annunzio legge a Costanzo Ciano il testo del messaggio



il coraggio che è già impaziente di misurarsi col pericolo ignoto. Se vi dicessi dove andiamo, io credo che non vi potrei tenere dal battere una tarantella di allegrezza. Ma avete certo indovinato dalla cera del vostro Comandante, che questa volta getta il fegato più lontano che mai. Ora il suo fegato è il nostro, andiamo laggiù a ripigliarlo. Siamo un pugno di uomini su tre piccoli scafi. Più dei motori possono i cuori. Più dei siluri possono le volontà; e il vero treppiede della mitragliatrice è lo spirito di sacrificio. Da poppa a prua ordigni ed armi, vigilanza e silenzio, niente altro. La notte è senza luna e noi non invociamo le stelle. V’è una sola costellazione per l’anima sola: la buona causa. Per lasciare un segno al nemico portiamo con noi tre bottiglie, suggellate e coronate di fiamme tricolori. Le lasceremo a galla stanotte, laggiù nello specchio d’acqua incrinato, tra i rottami e i naufragi che avremo colpito. In ognuna è racchiuso questo cartello di scherno: “In onta alla cautissima flotta austriaca occupata a covare senza fine la gloria di Lissa, sono venuti col ferro e col fuoco a scuotere la prudenza nel suo più comodo rifugio i marinai d’Italia, che si ridono di ogni sorta di reti e di sbarre, pronti sempre ad osare l’inosabile. E un buon compagno, ben noto, il nemico capitale, fra tutti i nemici il nemicissimo, quello di Pola, di Cattaro, è venuto con loro a beffarsi della taglia. 10 febbraio 1917 Gabriele d’Annunzio”.

La nostra impresa è tanto audace che già questa partenza è una vittoria sopra la sorte. Per ciascuno di voi l’averla compiuta sarà un onore perpetuo. Domani il vostro nome dorato come il siluro e dritto come la sua traiettoria traverserà l’aspettazione della Patria. Ciascuno di voi oggi deve dare non tutto sé, ma più che tutto sé, deve operare non secondo le sue forze, ma al di là delle sue forze. Lo giurate? Compagni, rispondetemi!”. Urlarono “Lo giuro!”, poi ricevettero da lui una bandierina tricolore “non più grande d’un cuore umano”, come spiegò, in segno d’unione di ciascuno allo spirito della Patria. Si imbarcarono e partirono.

Lasciarono l’ormeggio nella mattinata, appoggiati da due gruppi di caccia e uno di torpediniere.

Il 1° Gruppo, del capitano di fregata Lodolo, composto dall’esploratore *Aquila* e dai caccia *Acerbi*, *Sirtori*, *Stocco*, *Ardente* e *Ardito*, doveva ancorarsi a destra della foce del Po e tenersi pronto ad intervenire. Il 2°, comandato dal capitano di fregata Arturo Ciano, fratello di Costanzo, includeva i caccia *Animoso*, *Audace* ed *Abba* e doveva rimorchiare i MAS fino a Sansego, dove avrebbe passato le cime alle torpediniere 12 PN, 13 PN e 18 PN, componenti il 3° Gruppo del capitano di corvetta Spano. Ad esse spettava il rimor-

la sigla M.A.S.: che voleva dire? Semplicemente “Motoscafo Armato S.V.A.N.”, dove S.V.A.N. stava per “Società Veneziana Automobili Navali”; l’acronimo poi era divenuto “Motoscafi Armati Siluranti” e infine “Motoscafi Anti Sommergibili”.

Brutto, a d’Annunzio non piaceva proprio; bisognava trovare un significato più bello, un motto. Procaccini suggerì: “*Motum Animat Spes*”. Non suonava bene, non per d’Annunzio, che lo sostituì seduta stante con *Memento Audere Semper*, e quello è rimasto.

Alle 18,15 i caccia passarono i cavi alle torpediniere, le quali, alle 18,30, assunta la formazione in linea di fila, puntarono verso Unie.



chio dal Punto O – Sansego – al Punto A, la congiungente fra le punte Kabile, sull’isola di Cherso, e Sant’Andrea, in Istria. Da là e per 50 miglia i MAS sarebbero andati avanti da soli fino all’obiettivo, per poi ritornare, se ne fossero stati capaci. Due sommergibili erano destinati all’agguato, rispettivamente l’F3 a 15 miglia a est di Pola e l’F5 a 15 miglia a sud di Capo Promontore.

Secondo i rapporti, i caccia e i MAS lasciarono Venezia alle 10,45 di domenica 10 febbraio 1918. La navigazione fu tranquilla. D’Annunzio era sul MAS 96 di Rizzo, insieme a Costanzo Ciano. Dormì un po’ su una bomba di profondità colla testa su un salvagente, mangiò il pranzo fatto dalla sua cuoca, portato da casa in una cesta e servitogli su due assicelle, ma con porcellane, argenterie ed il tocco dello champagne, che divise con Ciano e Rizzo, poi discusse con Angelo Procaccini, il volontario motonauta che era al timone, a proposito del-

Alle 22,15 i MAS lasciarono il rimorchio e, mentre le torpediniere dirigevano per rientrare, procedettero da soli per il Canale della Faresina.

Erano a un miglio dalla costa e il nemico non li aveva scorti. Sfilarono a tiro di fucile dalle batterie di Prestenizza, coi motori a benzina che facevano un chiasso spaventoso, quasi per nulla attutito dai materassi con cui li avevano coperti. Passarono ai propulsori elettrici e silenziosamente scivolarono nella baia, prima il “96”, poi il “94”, ultimo il “95” e si avvicinarono ai bersagli, ma scoprirono che non c’erano più. O meglio, Procaccini avvistò quattro sagome, ma dopo un istante si resero conto che, invece del naviglio da guerra segnalato dagli aerei, c’erano tre mercantili e un vapore passeggeri.

Abbiamo quattro versioni dei fatti. La prima, quella ufficiale, è il rapporto di fine missione di Costanzo Ciano, secco, asettico, pre-



Prima della partenza, che avvenne intorno alle ore 11 del 10 febbraio 1918, fu scattata una fotografia davanti all'ingresso di quello che era stato un ex carcere maschile, alla Giudecca, trasformato in caserma per gli equipaggi dei MAS dopo il trasferimento da Grado a Venezia. Al centro della foto il "Poeta soldato", avvolto in un impermeabile, con il cappuccio alzato, il volto in un'espressione impenetrabile, quasi triste, a sinistra Rizzo, che con l'indice verso l'alto indica la scritta "R. CASA DI PENA PEI MAS..." (visibili, benché "graffiate", le lettere che completavano la parola "maschi"), a destra Ciano che sorride divertito e, alle loro spalle, Ponzio. Più tardi, commentando quell'immagine, d'Annunzio si definirà "Il Cristo schiodato tra due ladroni di mare".

ciso. La seconda è di d'Annunzio, immaginifica, elevata, risonante; la terza, sostanzialmente di Procaccini, intervistato da Luigi Bazzoli nel 1977, è più concreta e colorita; l'ultima è quella della relazione ufficiale austriaca. Proviamo a metterle insieme e vediamo che ne esce.

Lasciate le torpediniere ed entrati nel canale di Faresina, "con i suoi proiettori, con le sue batterie, con i suoi lanciasiluri, con i suoi sbarramenti, con ogni sorta di difese e ostacoli", come disse d'Annunzio, procedettero con cautela, temendo d'imbattersi in qualche ostruzione, ma, sorprendentemente, non ne trovarono. "Che buona gente questi Austriaci!" commentò Rizzo a d'Annunzio, che poi chiosò: "Ma non dice 'buona gente' in verità. Mi scodella gli attributi di Bartolomeo Colleoni".

Gli Austriaci si lamentarono, nel quarto volume della relazione ufficiale: "Il porto di Buc-

cari non era rimasto aperto per negligenza, ma si era consentito restasse in quelle condizioni per speciali preghiere della popolazione affamata, alla quale era stato concesso di pescare di giorno e di notte, anche con lampade." E non era vero che i MAS fossero entrati inosservati, "Faresina aveva dato l'allarme alla flottiglia per la ricerca e la caccia dei sommergibili e Porto Re aveva visto benissimo i motoscafi entrare, ma li aveva scambiati per barche da pesca." Potremmo crederci se alla pagina precedente la medesima relazione austriaca non dicesse: "Le tre siluranti a motore penetrarono senza essere scorte fin nell'interno della baia di Buccari", affermazione alla cui luce l'avvistamento da Porto Re sembra tanto una scusa *ex-post* e l'allarme di Faresina viene il dubbio che sia stato lanciato dopo l'azione, quando li videro uscire, non prima, all'entrata; ma ci torneremo.

Ad ogni modo in rada c'erano i quattro piroscafi in disarmo *Burma, Visegrad, Baron Clumetzky e Belena*. Però dai MAS non li si vedeva. Con quel buio non si vedeva nulla. Secato, Ciano chiese a Rizzo: "dove sono le navi da guerra avvistate dal nostro ricognitore?" Il commento di Rizzo non è stato riportato in estenso, ma si sa che fu assai colorito. Non si scorgevano perché, come riferì Ciano, erano coperte dall'ombra della "retrostante costa elevata". Poi "Eccole laggiù!" esclamò Procaccini, ma "si precisarono tre piroscafi da carico ed uno da passeggeri, che fu riconosciuto per uno di quelli della Società Ungaro Croata già adibiti al servizio Fiume-Venezia", sottolineò Ciano.

Delusione! O meglio, delusione per tutti meno che per d'Annunzio. Per lui andava benissimo così. L'importante era l'avventura e lasciare una traccia: volò su Trieste e gli misero una taglia addosso, volò su Trento e lo si pubblicò; nel volo su Vienna lanciò manifestini, nelle acque di Buccari aveva "...le mie bottiglie sotto la mano, pronte alla beffa, forti bottiglie nerastre, di vetro spesso, panciuto, col cartello dentro avvolto in rotolo, scritto di mio pugno, scritto di indelebile inchiostro. Le ho preparate io stesso con due sugheri da sciabica, con tre lunghe fiamme tricolori fermate intorno al collo dallo spago e dalla cera"; ecco: l'impresa, la beffa, a lui bastava e avanzava. Ciano, benché deluso, diede gli ordini. Aveva già stabilito come lanciare, adesso attribuì i bersagli: al MAS 96 il piroscapo a sinistra, al 94 i due centrali, al 95 quello più a destra. All'una e venti del mattino lanciarono. Non successe niente. Sui bersagli i siluri c'erano arrivati, ma non erano esplosi e li si sentiva scariare aria, perciò dovevano essersi impigliati nella reti di protezione. Ciano ordinò: "fuori di nuovo!" Il 94 aveva esaurito le armi, per cui toccò al 95 e al 96. Il siluro del 95 non lasciò traccia, quello del 96 arrivò da qualche parte

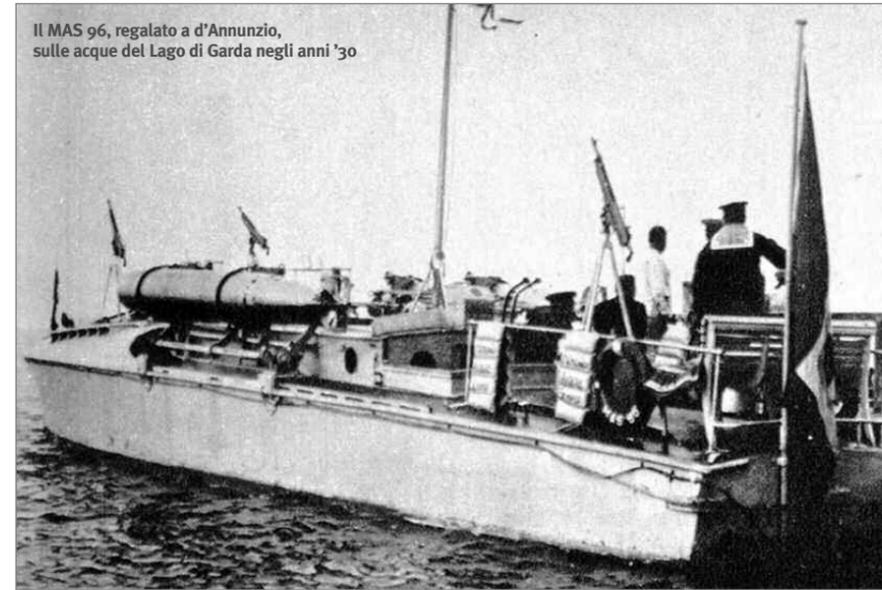
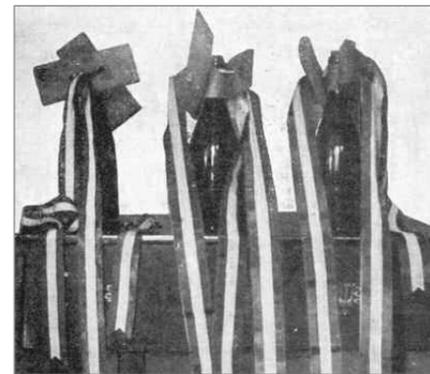
– a terra, si seppe poi – ed esplose; e fu l'allarme generale. Nel suo rapporto Ciano scrisse secco: "...fu pertanto iniziato il ritorno, che si svolse felicemente per i tre motoscafi...", concludendo, una riga dopo "Alle 1 h e 35 m fuori della Baia, nella formazione ordinata, muovevamo a 22 miglia di velocità per la Faresina."

Tredici minuti dal momento del primo lancio, tredici minuti in cui era successo un convulso di tutto. Vediamolo.

Preso atto del mancato effetto, circa due minuti dopo il primo lancio era avvenuto il secondo e, dopo un altro mezzo minuto, l'ultimo siluro del MAS 96 aveva toccato terra ed era esploso. C'era stato un boato tremendo, ampliato dalla conca della baia e dalla quiete della notte. Per un istante era tornato il silenzio, poi voci, urla, luci, spari. Ciano ordinò il rientro, perciò virata a dritta e massima velocità coi motori a benzina. D'Annunzio lasciò una dopo l'altra le sue tre bottiglie nella scia e all'una e venticinque accostarono per imboccare il canale. "Fioi ghe semo", brontolò preoccupato il nocchiero Beltramin sul "96". A quel punto, mentre da Prestenizza partivano alcuni colpi di fucile, il MAS di Ferrarini andò in avaria e cominciò a scendere. D'Annunzio se ne accorse. Ciano ordinò di tornare indietro e poiché "tutti tornano o nessuno", andarono tutti a ricacciarsi in bocca al nemico. Ma la fecero franca. Nessuno sparò loro addosso. Evidentemente, sempre che li avessero già visti prima, pure adesso "Porto Re... li aveva scambiati per barche da pesca". Raggiunsero Ferrarini ed ebbero la lieta sorpresa; aveva riparato l'avaria: carburatore intasato e nulla più. Nuova virata, nuovo passaggio sotto il naso del nemico, per la quarta volta, poi via verso il largo.

E gli Austriaci? Bè, avevano detto, lo sappiamo, che "Faresina aveva dato l'allarme alla flottiglia per la ricerca e la caccia dei sommergibili", ma poi ammisero che "Le unità di caccia ai sommergibili avevano presto dovuto abbandonare la ricerca perché il rumore

Buccari - Le tre bottiglie della beffa fotografate prima della partenza



Il MAS 96, regalato a d'Annunzio, sulle acque del Lago di Garda negli anni '30

dei Mas si era rapidamente dileguato". Da questo si deduce che Faresina non aveva dato alcun allarme al loro ingresso, altrimenti li avrebbero chiusi in trappola tagliando loro la ritirata; dunque è implicitamente chiaro che gli Austriaci si misero in moto solo quando scattò l'allarme dopo l'attacco e i MAS uscirono diretti al largo a 22 nodi, ecco perché "il rumore dei Mas si era rapidamente dileguato": li avevano inseguiti quando erano già in acque aperte, non in quelle chiuse della baia e del canale, dove il rumore non si sarebbe dileguato.

Ma il colmo della sfacciataggine auto-giustificatoria si ebbe quando gli Austriaci scrissero che "L'affermazione che un siluro fosse esploso non è del resto fondata stando ai più accreditati rapporti italiani. Restando nella realtà sembra infatti che la si debba escludere, perché essa avrebbe immediatamente gettato l'allarme, mentre effettivamente il tentativo venne scoperto soltanto dopo che furono ripescati i siluri affondati." Infatti è noto che in ogni Marina, durante una guerra, tutte le mattine ci si dedica alla pesca al siluro in tutti i porti. Li si cerca comunque, a priori, ci sia stata o meno un'incursione nella notte. Quindi, avendoli trovati e solo perché li avevano trovati, gli Austriaci avrebbero dedotto d'aver subito un attacco; ma allora, se non si erano accorti dell'incursione, le "unità di caccia ai sommergibili" che ricerca avevano intrapreso per poi doverla abbandonare? In più, nelle righe immediatamente precedenti della relazione ufficiale, gli Austriaci avevano esordito dichiarando che "un siluro esplose senza aver raggiunto un bersaglio visibile, i siluri rimanenti vennero recuperati nel corso del giorno successivo." Allora: non è che si erano accorti

dell'attacco solo perché avevano pescato i siluri l'indomani, ma li avevano trovati perché li avevano cercati dopo aver sentito il botto; però in nota, nella stessa pagina, dei trovati ne elencarono solo tre, non sei e nemmeno cinque, solo tre; e gli altri?

In chiusura i nemici si consolarono sottolineando che la promessa di d'Annunzio "rimase inadempita", perché non era stato affondato nulla. Ma si diedero di nuovo la zappa sui piedi nelle righe immediatamente seguenti, quando scrissero che "il comando della marina austro-ungarica inclinava a intraprendere una vigorosa offensiva contro i MAS italiani, se non fosse stato possibile di costruirne dei simili. Poiché non vi erano altre possibilità di colpire decisamente questa nuova arma, si decise di spingere l'attacco contro i MAS fin nel loro porto di base: Ancona." Quella d'Ancona ai primi d'aprile del '18 fu un'incursione organizzata troppo in fretta e perciò finì in un altro fallimento, ma allora perché farla così di corsa? Per paura di altre perdite. Perché se l'affondamento del *Wien* a Muggia poteva essere stato un fatto isolato e l'iniziativa d'un comandante che aveva portato la sua nave e il suo equipaggio all'estremo, Buccari aveva dimostrato che no: quella non era l'eccezione, era la regola e poteva ripetersi; e con perdite, con alte perdite.

Al di là del successo morale e di propaganda, al di là di ogni altra considerazione non militare, sul piano tattico l'impresa di Buccari era una campana a morto per l'Imperial Regia Marina da Guerra e un campanellino a festa per la Regia Marina, che si sarebbe tramutato in uno scampanio trionfale sul piano strategico nel giro di quattro mesi esatti.

Due note di colore adesso, una molto pratica e una da pettegoli maldicenti.

Quella pratica è che l'eco dell'impresa di Buccari fu enorme. Finì su tutti i giornali. Le tre bottiglie coi nastri tricolori erano un toccasana, un balsamo sulla recentissima ferita di Caporetto, peraltro già curata dalla strenua resistenza sul Piave. D'Annunzio narrò l'azione, poi scrisse la "canzone del Carnaro" e pubblicò entrambe – più l'elenco dei partecipanti, il "cartello", cioè la lettera, e due carte nautiche, per fare spessore – in un libretto di 70 pagine, che andò a ruba. Cantò la gloria sua e degli altri e l'eroismo di tutti: "Siamo trenta d'una sorte e trentuno con la morte!" Ora, l'eroismo va bene, ma se ci si guadagna del vil denaro va pure meglio; e d'Annunzio – peraltro sempre al verde – ne ebbe un ritorno monetario. Come? L'Isotta Fraschini, che delle "mani macchine armi pronte con la morte a paro a paro", era la ditta produttrice dei motori dei MAS, chiese, pagò – non si sa quanto – ed ottenne da lui una dichiarazione che apparve sui giornali diciotto giorni dopo: "I suoi motori marini ci furono fedeli come la fortuna." E l'Isotta chiosava: "E fu infatti un miracolo d'audacia l'Impresa di Buccari! È però doveroso rilevare, come a tanto ardire, abbiano validamente corrisposto i potenti motori "Isotta Fraschini", che durante il lungo e periglioso viaggio, funzionarono sempre con regolarità meravigliosa..."

La nota di maldicenza riguarda invece l'ambiente militare: durante l'ultimo anno di guerra, d'Annunzio cominciò ad avere una fama di me-nagramo che durò anche dopo il periodo bellico. Si vociferava che chi andava in azione con lui prima o poi ci rimaneva secco: Randaccio, con cui aveva partecipato alla IX e X Battaglia dell'Isonzo, era caduto nell'XI in un'azione suggerita dal Poeta; Miraglia, suo pilota nel volo su Trieste era morto in un incidente in Laguna; Gori e Pagliano, suoi piloti su Pola, l'Her-mada e la Bainsizza, erano stati abbattuti il 30 dicembre del '17 e a loro d'Annunzio aveva dedicato l'impresa di Buccari; Palli, il suo pilota del volo su Vienna sarebbe morto assiderato dopo un incidente aereo sulle Alpi nel 1919. Infine, quando nel Natale di Sangue del 1920, la Regia Marina bombardò Fiume e colpì la sala dov'era d'Annunzio lui ne uscì incolume ma non così il granatiere di guardia dall'altro lato della porta. C'era di che toccarsi le stellette, lo scongiuro dei militari d'allora. Bene, però, ammesso che sia mai esistita, la jella di cui d'Annunzio era apportatore non colpì nessuno, ma proprio nessuno dei membri degli equipaggi di Buccari, né allora, né dopo. Tutti sopravvissero alla guerra, alcuni a lungo, altri molto a lungo, come Procaccini, capitano di fregata di complemento e ultimo dei *Trenta di Buccari*, deceduto a 99 anni a Venezia nel 1982. Sarà stata la Provvidenza dei Marinai a proteggerli in questo come li aveva protetti a Buccari? Forse, perché tutti morirono di morte naturale.

La scomparsa del sommergibile argentino *San Juan*

La componente subacquea dell'Armada nacque con l'acquisto di battelli italiani

Giuliano Da Frè
Storico - Giornalista



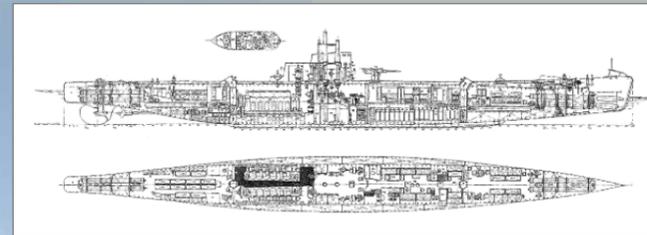
Forse non si saprà mai veramente cosa è successo a bordo del sommergibile argentino *San Juan*, quel mercoledì 15 novembre 2017, quando furono registrate le ultime comunicazioni tra il suo comandante e la base di Mar del Plata. I messaggi riferivano di un'infiltrazione d'acqua dallo snorkel, con conseguente avaria alle batterie e un principio di incendio; ma nessuna emergenza, i guasti sembravano sotto controllo. Poi, un paio di ore dopo l'ultimo contatto, gli strumenti di ascolto della CTBTO, l'organizzazione internazionale per il monitoraggio della messa al bando delle esplosioni nucleari, con sede a Vienna, registrarono un "incidente idroacustico anomalo". Un segnale singolo, breve ma violento e non nucleare: una probabile esplosione, e localizzata proprio nell'area dove si presume stesse navigando il *San Juan*, in base alle sue ultime comunicazioni. Il battello, dopo aver partecipato ad un'esercitazione, stava effettuando una missione di pattugliamento (e, si dice, di sorveglianza coste delle Falkland). Il 17 novembre, scaduti i tempi legati ai protocolli di emergenza, la notizia diventava ufficiale: del sommergibile, e dei 44 membri dell'equipaggio (tutti operatori esperti, a giudicare dall'età media, e compresa

Eliana Mara Krawczyk, classe 1982, tenente di vascello e ingegnere responsabile dei sistemi di bordo: la prima donna sommergibilista in Sudamerica), non si sapeva più nulla da 48 ore. Scattava allora un'imponente operazione di "ricerca e soccorso" (SAR), cui partecipavano decine di navi e aerei forniti da 13 paesi – compresa la Gran Bretagna, coi mezzi presenti nelle contestate Falkland-Malvinas – con 4.000 uomini impegnati, e il dispiegamento di sofisticati mezzi per la ricerca subacquea, mentre in aria venivano impiegati anche un modernissimo P-8 "Poseidon" della *US Navy*, e uno speciale P-3 della NASA, con attrezzatura sofisticata. Il 5 dicembre, l'annuncio ufficiale: sommergibile ed equipaggio erano da considerarsi perduti. Proseguivano a quel punto solo le ricerche del relitto, ad oggi non ancora individuato anche a causa del maltempo. La fine del *San Juan* è certamente il momento più drammatico nella lunga storia dei "delfini" argentini, gli unici tra l'altro ad essere effettivamente stati al combattimento, tra i sommergibilisti sudamericani, durante la guerra delle Falkland, nel 1982; anche se battelli brasiliani parteciparono ad entrambe le guerre mondiali, e quelli peruviani ai conflitti con Colombia (1932-1933) ed Ecuador (1941 e 1995¹), ma solo per operazioni di pattugliamento.

In effetti, l'interesse dei paesi sudamericani per i sommergibili è antica e segue di poco la fine delle guerre di indipendenza da Spagna e Brasile. Già nel 1838 era stato sperimentato un rudimentale battello in Ecuador, mentre durante la "Guerra del guano" con la Spagna (1864-1866), alcuni ingegneri tedeschi avevano presentato progetti di sommergibili artigianali – e anche alcuni prototipi, uno dei quali perduto durante un collaudo – ai governi di Cile e Perù. Proprio il Perù realizzò un battello da impiegare nella guerra del 1879-1883 contro il Cile, ma che dovette essere autoaffondato nel 1881, poco dopo essere divenuto operativo. Sempre il Perù sarebbe stato il primo paese sudamericano a dotarsi, nel XX secolo, di

Note

(1) Durante la breve "Guerra del Condor", nel 1995, anche l'Ecuador poteva contare su 2 battelli.



una moderna componente subacquea, acquistando 2 sommergibili di costruzione francese, in servizio dal 1913, seguito entro un anno dal Brasile, che nel 1913-1914 ottenne 3 sommergibili e una nave appoggio costruiti in Italia dalla Fiat-San Giorgio. In effetti, la cantieristica italiana fece buoni affari in Sudamerica, a cavallo delle due guerre mondiali, vendendo grazie ai progetti di una triade di ottimi ingegneri navali (Cavallini, Ferrari, Laurenti) ben 10 dei 25 battelli consegnati a 4 paesi sudamericani tra il 1913 e il 1937. Italiani furono anche i primi 3 sommergibili acquistati dall'Argentina, quarto paese dell'America Latina a entrare nel "club dei delfini", dopo Perù, Brasile e Cile. Un ingresso tardivo, benché i programmi risalissero agli anni "Dieci", durante i quali l'Armada di Buenos Aires preferì tuttavia investire in corazzate monocalibro e moderni cacciatorpediniere con turbine a vapore. Negli anni '20 fu tuttavia avviata una nuova modernizzazione della flotta argentina, proseguita coi programmi degli anni '30, mirata a creare una forza meglio bilanciata: e se la componente di superficie e quella aeronavale ottenevano mezzi moderni, e l'ammodernamento delle 2 corazzate monocalibro e di 2 datati incrociatori corazzati, 3 nuovi incrociatori (compresi i 2 pesanti classe "Veinticinco de Mayo" realizzati in Italia), 12 cacciatorpediniere, e 9 dragamine, nel 1933 entrarono in servizio i suoi primi 3 sommergibili.

Il programma navale del 1926, se vide i cantieri spagnoli e inglesi aggiudicarsi la costruzione di 5 caccia, fu il fiore all'occhiello dell'export navale italiano tra le due guerre. La OTO ottenne infatti un contratto da 1.125.000 sterline per la costruzione di 2 incrociatori pesanti classe "Veinticinco de Mayo", consegnati nel 1931². Il cantiere Tosi di Taranto si aggiudicò invece il contratto, firmato il 29 settembre 1926, per 3 sommergibili derivati dalla riuscita classe "Cavallini", con un costo di 208.000 sterline cadauno.

Il modello prescelto presentava un doppio scafo parziale, con ottime caratteristiche di affidabilità e robustezza: impostati nel cantiere di Taranto nel 1928, e varati nel 1931-1932, i 3 "Tarantinos", come sarebbero stati – affettuosamente – ribattezzati *Santa Fe* (capoclasse), *Salta* e *Santiago del Estero*, furono completati nel gennaio 1933 e giunsero in Argentina il 7 aprile di quello stesso anno.

Note

- (2) Basati sui "Trento" della Regia Marina, ma più piccoli, con dimensioni e protezione paragonabili in effetti a quella dei leggeri "Montecuccoli", e armati con 6 cannoni da 190 mm. Più volte ammodernati, resteranno in servizio sino al 1961.
- (3) Le 2 unità italiane, in servizio dal 1932, venivano accreditate di 90 metri di quota operativa massima.
- (4) L'Argentina, i cui comandi militari erano divisi tra la fascinazione verso il nazifascismo, e i buoni rapporti con le potenze alleate, dichiarò guerra all'Asse il 27 marzo 1945. Il 10 luglio e il 17 agosto giunsero nei suoi porti 2 U-boote tedeschi, che furono brevemente requisiti, e poi inviati negli Stati Uniti, dopo che se ne era ipotizzato l'impiego sotto bandiera argentina.
- (5) Italia compresa, con ben 9 unità cedute tra 1954 e 1974. Va ricordato – per il *San Juan* perduto si è infatti parlato di età avanzata, coi suoi 32 anni di vita – che 2 battelli, un "Balao" e un "Tench" del 1945-1946, sono ancora in servizio a Taiwan.

Con il loro arrivo, divenne operativa la "Fuerza de Submarinos", ubicata da allora nella base navale di Mar del Plata, mentre quale nave appoggio veniva assegnato il vecchio incrociatore corazzato *General Belgrano*, uno dei 4 eccellenti "Garibaldi" acquistati in Italia alla fine del XIX secolo, già ammodernato nel cantiere Odero di Sestri Ponente nel 1926-1930, e sottoposto a nuovi lavori di conversione nel 1932-1933, restando in servizio sino al 1947. I 3 "Tarantinos" si sarebbero rivelati battelli molto apprezzati, e, ammodernati negli anni '40, avrebbero prestato servizio per oltre un quarto di secolo. Il *Santiago del Estero* (che durante un'esercitazione raggiunse quota 114 metri, record per il modello "Settembrini"³) e *Santa Fe* furono radiati il 23 aprile 1959, seguiti il 5 aprile 1961 dal *Salta*, che poco prima aveva compiuto la sua millesima immersione. Generazioni di sommergibilisti argentini avevano pertanto imparato il mestiere sui battelli italiani. Ma, per quanto apprezzati, già negli anni '40 i "Santa Fe" erano tecnologicamente superati⁴. L'Armada seguì le orme di altri paesi sudamericani (al cui "club dei delfini" si iscrisse in quel periodo anche il Venezuela), ottenendo dalla *US Navy* alcuni dei suoi molti – ottimi – battelli divenuti surplus. Appartenevano alle classi "Gato", "Balao" e "Tench", con 226 esemplari realizzati tra 1940 e 1951, molti dei quali sottoposti tra 1947 e 1962 ai radicali programmi GUPPY (*Greater Underwater Propulsion Program*), man mano passati in disarmo e ceduti a paesi amici⁵. L'Armada ottenne in affitto i primi 2 battelli nell'agosto 1960, sostituendo i "Santa Fe", e ribattezzandoli proprio coi nomi dei 2 "Tarantinos" radiati l'anno precedente. Si trattava di 2 unità classe "Balao" non sottoposte al programma GUPPY, ma a una accurata revisione prima della cessione. L'Armada li impiegò sino al 1971 (col *Santiago del Estero* impegnato nel 1966 in un'operazione clandestina nelle Falkland), quando dopo averli formalmente restituiti alla *US Navy*, li acquistò come residuati, disarmandoli subito dopo



per cannibalizzarli a favore di altri 2 "Balao" entrati in servizio il 1° luglio 1971, e anche questa volta ribattezzati *Santa Fe* e *Santiago del Estero*. Costruiti anch'essi nel 1944-1945, erano tuttavia stati sottoposti al programma GUPPY-II (1948-1950) il *Santa Fe*, e al GUPPY-IA il *Santiago del Estero*, nel 1961, oltre a una revisione generale all'atto del trasferimento. Grazie all'ammodernamento e alla cannibalizzazione degli altri 2 battelli, i 2 "Santa Fe" ebbero una vita operativa intensa. E se durante il conflitto del 1982 il *Santiago del Estero* era ai lavori, il *Santa Fe* partecipò alle operazioni iniziali, sbarcando gli incursori destinati a creare una testa di ponte a Port Stanley, durante l'invasione del 2 aprile. Tre settimane dopo, il 25 aprile 1982, mentre trasportava rifornimenti alla guarnigione argentina installata nella South Georgia, fu attaccato da 3 elicotteri britannici, e posto fuori combattimento a colpi di mitragliera, cariche di profondità e missili antinave AS-12. Dichiarata irre recuperabile, l'unità restò in mani britanniche e definitivamente affondata nel 1985. Il *Santiago del Estero* fu invece radiato nel 1983.

Tuttavia, l'Argentina fu il secondo paese sudamericano dopo il Perù (che negli anni '50 aveva acquistato 4 battelli realizzati dalla *Electric Boat* di Groton) ad acquistare sommergibili appartenenti a modelli post-bellici⁶. Nel 1969 furono infatti ordinati alla Howaldtswerke di Kiel 2 sommergibili Type-209/1.100, consegnati nel 1974 coi nomi di *Salta* e *San Luis*, assieme a un lotto di siluri Telefunken SST-4 che però diedero parecchi problemi. Durante la guerra del 1982 il *Salta* era impegnato in una serie di test con queste armi mentre il *San Luis*, che aveva inutilmente tentato di arrivare alle portaerei della Task Force britannica, lanciò due attacchi con siluro contro le fregate nemiche falliti per il malfunzionamento delle armi e dei sensori. Per contro, i Type-209 si dimostrarono validi battelli, sfuggendo alla serrata caccia di 10 ore scatenata dalle navi e dagli elicotteri antisom inglesi, tra i migliori assetti del mondo nella lotta ai sommergibili. La crisi economica e politica seguita alla sconfitta e alla caduta dei generali della Giunta, portò l'*Armada* al declino, anche perché alla prima fase di ammodernamento dei primi anni '70 (che aveva visto l'acquisto di una portaerei di seconda mano, più jet A-4 e "Super Etendard", 2 caccia lanciamissili antiaerei, 3 corvette lanciamissili, 2 unità leggere, una LST anfibia), erano seguiti due ancora più ambiziosi maxi-contratti con le tedesche Blohm&Voss, per 4 fregate e 6 corvette, e con ThyssenKrupp per 6 sottomarini. Così, per i 2 "Salta" iniziava una fase difficile: furono passati in riserva e posti in vendita nel 1985-1986; poi nel 1988 l'unità capoclasse andò ai lavori di ammodernamento, rientrando in servizio nel 1995, mentre il *San Luis* fu infine radiato il 23 aprile 1997. Va sottolineato che i paesi sudamericani (e al "club dei delfini" si aggiunsero in quegli anni Ecuador, Colombia e Cuba) acquistarono tra il 1974 e il 2005 ben 17 "Type-209", tutti ancora in servizio – alcuni con più di 40 anni di vita – con l'eccezione del *San Luis*, in disarmo per cannibalizzazione.

E così arriviamo allo sfortunato *San Juan*.

L'unità perduta il 15 novembre 2017 era in servizio da quasi 32 anni, essendo stata consegnata il 18 novembre 1985, ed era il secondo battello dei 6 TR-1700 (il capoclasse *Santa Cruz* era stato consegnato un anno prima) che Buenos Aires aveva ordinato alla ThyssenKrupp nel 1977, nell'ambito degli ambiziosi programmi varati dall'*Armada* prima della guerra delle Falkland. Il contratto prevedeva, come accennato, la realizzazione di 6 battelli: 2 presso i Thyssen



Nordseewerke di Emden, e gli altri 4 nei cantieri argentini Domecq García, assemblando parti realizzate in Germania. La crisi tuttavia tarpò le ali al programma, che dovette essere drasticamente ridimensionato: dopo la consegna dei primi 2 battelli, i lavori sulla seconda coppia di unità, realizzate localmente, furono infatti sospesi. Secondo Alessandro Turrini, nel suo "Almanacco dei sommergibili-Tomo I", edito quale supplemento alla *Rivista Marittima* nel 2002, il *Santa Fe* risultava allestito al 70%, e il *Santiago del Estero* al 50 per cento, mentre della terza coppia solo lo *S-45* era stato impostato nel 1992, e nel 1993 i lavori, già sospesi parzialmente nel 1986, sono stati definitivamente interrotti⁷. Con anche il *San Luis* prima in riserva e poi radiato, e il *Salta* rientrato in servizio nel 1995 (e nuovamente sottoposto a grandi lavori nel 2004-2005 e nel 2013-2014), l'*Armada* ha concentrato le scarse risorse assegnate sui 3 battelli ancora in servizio, mentre non si è mai concretizzata l'ipotesi di riavviare i lavori almeno sul *Santa Fe*, completandolo come battello con propulsione AIP, secondo uno studio di fattibilità effettuato nel 2010, ma rimasto solo sulla carta. Si è puntato allora a valorizzare al massimo i 2 "Santa Cruz", mentre al *Salta* venivano demandate attività sperimentali e addestrative. I battelli "TR-1700" presentano caratteristiche avanzate rispetto ai "Type-209": più grandi (65 metri di lunghezza e un dislocamento di 2.150/2.356 t, contro i 56 metri e 1.140/1.250 t. dei "Salta"), offrono migliori prestazioni, con una velocità in immersione che tocca i 25 nodi, superando tutti gli altri diesel-elettrici mai costruiti, grande autonomia, 6 lanciasiluri da 533 mm per 22 armi con un innovativo sistema di ricarica automatica, rispetto ai 14 siluri (per 8 tubi) stoccati dai "Type-209" e una quota massima di profondità di 300 metri, contro 250.

Il primo "upgrade" è stato effettuato dal *San Juan* in Brasile, nel 1999-2002. Rimandato, e poi prolungatosi a causa dei continui tagli di bilancio, un più radicale ammodernamento ha poi interessato il *San Juan* tra il 2008 e il 2014, mentre nel 2016 è stato di nuovo il *Santa Cruz* ad andare ai lavori, che dovrebbero essere completati entro il 2019, anche se è ipotizzabile un ritardo dovuto alle inevitabili verifiche, alla luce del disastro. L'intervento sul *San Juan*, costato più di 12 milioni di dollari e svolto presso l'Argentine Naval Industrial Complex/CINAR, ha comportato, oltre al rinnovamento dei sensori, la sostituzione di 960 batterie e la revisione completa dei motori diesel-elettrici, previo taglio dello scafo a centronave. Intervento strutturale su cui si stanno ora appuntando alcuni dei sospetti, mentre altre ipotesi hanno riportato a galla i problemi tecnico-organizzativi e finanziari in cui si dibatte l'*Armada*, mentre la stampa argentina parlava anche di possibile corruzione. Lo stesso comando della Marina ha sottolineato il prolungarsi dei lavori che vengono effettuati nei cantieri nazionali, come già era accaduto per il *Salta* un quarto di secolo fa. Tuttavia è anche vero che, eccezion fatta per il sommergibile perduto durante la guerra del 1982, i battelli argentini hanno sempre dimostrato di essere affidabili e di lunga durata. A partire da quei primi 3 delfini costruiti a Taranto, quasi 90 anni fa...

Note

(7) Altre fonti forniscono dati diversi.



Associazione Nazionale Marinai d'Italia
in collaborazione con MSC Crociere



Crociere dei Marinai d'Italia 2018 MSC POESIA

In occasione del Centenario della fine vittoriosa della Prima Guerra Mondiale, la Presidenza Nazionale organizza, in collaborazione con MSC CROCIERE che ha concesso tariffe speciali per i Soci ANMI, la "Crociere dei Marinai d'Italia 2018" particolarmente dedicata, con un itinerario in Adriatico e Mediterraneo orientale, alla commemorazione dei marinai italiani caduti in combattimento nel corso di quel conflitto



Per tutte le informazioni, l'organizzazione tecnica e le prenotazioni, la Presidenza Nazionale, in accordo con MSC Crociere, ha dato l'incarico all'agenzia "I Viaggi delle Meraviglie S.r.l." sita in Roma in Viale Trastevere, 117-121 (contattabile via telefono allo 06.53.27.43.74 oppure all'indirizzo e-mail info@iviaggidellemeraviglie.com) che opererà attraverso un service dedicato a disposizione dei Soci ANMI dal lunedì al venerdì dalle 10,00 alle 13,00 e dalle 15,00 alle 18,00.

Per motivi di semplicità ed omogeneità organizzativa si raccomanda a tutti i Gruppi e/o Soci di fare esclusivo riferimento alla citata agenzia la quale, tra l'altro, per chi lo desidera, offre modalità agevolate di pagamento (da richiedere e valutare direttamente).

LE ATTIVITÀ PROGRAMMATE SARANNO RISERVATE ESCLUSIVAMENTE AI PRENOTATI PRESSO QUESTO UNICO REFERENTE

Tutte le informazioni di dettaglio, inerenti a tariffe, modalità di iscrizione, attività a bordo e terra, etc sono pubblicate sul sito

www.marinaiditalia.com

Crociera dei Marinai d'Italia 2018

MSC POESIA

Per i Soci ANMI sono previsti due porti di imbarco

Sabato 29 settembre - Venezia partenza ore 16,30

Domenica 30 settembre - Bari partenza ore 17,00

Lunedì 1 ottobre - Katakolon - Grecia dalle 11,00 alle 17,00

Martedì 2 ottobre - Mykonos - Grecia dalle 8,00 alle 19,00

Mercoledì 3 ottobre - Pireo/Atene - Grecia dalle 7,30 alle 16,30

Giovedì 4 ottobre - Sarande - Albania dalle 12,00 alle 20,00

Venerdì 5 ottobre - Ragusa (oggi Dubrovnik) - Croazia dalle 9,00 alle 15,00

Sabato 6 ottobre - Venezia dalle 9,00 alle 16,30

Domenica 7 ottobre - Bari arrivo ore 10,00



Brevi imbarchi di Soci ANMI sulle Navi Scuola

Gruppo di Manfredonia

Quest'anno il Gruppo di Manfredonia ha potuto realizzare il sogno di alcuni studenti del locale Istituto Nautico "Francesco Rotundi" imbarcando sull'*Amerigo Vespucci*, il famoso Veliero progettato dal Generale del Genio Navale Francesco Rotundi, nato a Foggia. L'occasione ha manifestato la vera natura di questi giovani che, in un contesto sociale teso alla ricerca della visibilità e dove si è succubi della predominanza dei social network, ha evidenziato, invece, la volontà di individuare i propri desideri e progetti per il proprio futuro.

Questo è l'esempio che hanno dato i cinque ragazzi imbarcati sull'*Amerigo Vespucci*. Quando al rientro li abbiamo incontrati, ognuno di loro ha riportato tutte le emozioni vissute, consapevoli che anche i lavori umili che hanno svolto sono indispensabili a bordo di un veliero, denotando, così, il senso del dovere. Nei loro occhi traspariva una luminosità gioiosa per l'esperienza appena fatta, ma anche un po' di dispiacere per la conclusione della stessa. I loro racconti si accavallavano alle emozioni, difficilmente trattenute: dallo spiegamento delle vele, alla lucidatura degli ottoni; dal dormire sull'amaca al pulire il ponte di coperta; dalla fila alla mensa, ai rumori del motore diesel; dalla rotta tracciata sulla carta nautica, al governo del "Veliero".

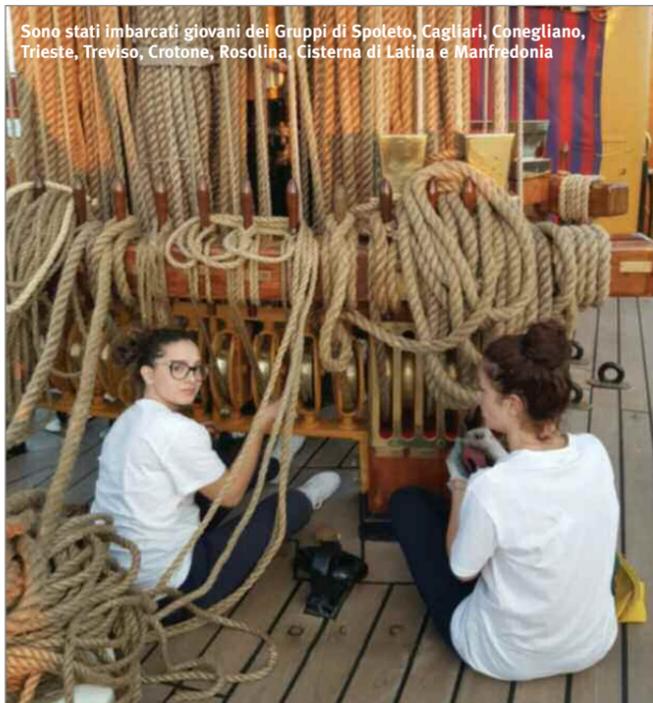
Meravigliosi sono stati i tramonti e le albe vissute e l'emozione nel vedere la gente che si accalcava sulla banchina, in attesa di visitare il *Vespucci*.

Hanno potuto apprezzare l'amicizia vissuta con il personale di bordo nonché la giusta autorità del Comandante CV Roberto Recchia. In conclusione, il viaggio di questi ragazzi ha riacceso anche le emozioni che albergano nei nostri cuori di Marinai d'Italia e i loro racconti ci hanno fatto rivivere i momenti del nostro passato servizio.

Il nostro Gruppo si impegnerà ancora affinché questo progetto possa essere nuovamente realizzato in futuro.



Gruppo di Manfredonia



Sono stati imbarcati giovani dei Gruppi di Spoleto, Cagliari, Conegliano, Trieste, Treviso, Crotona, Rosolina, Cisterna di Latina e Manfredonia

I ragazzi dell'ITN "S. Venier" Venezia

Dopo anni, noi ragazzi del nautico di Venezia in collaborazione con l'ANMI abbiamo avuto l'occasione di vivere un'esperienza indimenticabile a bordo della nave scuola *Amerigo Vespucci*. Imbarcati a Trieste, abbiamo trascorso una settimana a stretto contatto con la vita di bordo, sperimentando varie attività legate all'ambiente, partendo da funzioni più tecniche come la tenuta di una guardia in plancia e le operazioni per regolare le vele, ad attività più semplici come la pulizia degli alloggi, del ponte ed il lustrare gli ottoni di bordo.

Abbiamo vissuto anche momenti solenni quali la cerimonia dell'ammaina bandiera, la lettura della Preghiera del Marinaio e l'alza bandiera. La navigazione a bordo della nave scuola è stata tranquilla. Solo durante i primi giorni di navigazione qualcuno di noi ha dovuto affrontare il mal di mare, ma questa sfida non ha creato scompensi morali, anzi ci ha spronati e rafforzati. Il 29 ottobre siamo sbarcati a Taranto e siamo tornati a casa portando dentro di noi quest'esperienza incredibile.



I ragazzi dell'ITN "S. Venier" di Venezia

Gruppo di Savona

Dopo il primo imbarco su *Nave Palinuro* avvenuto l'anno scorso sono potuto finalmente tornare a bordo di questa fantastica goletta. Anche se questo è il secondo imbarco le emozioni non sono cambiate, anzi, ogni volta sono sempre più orgoglioso di tornare a salire la passerella. Quest'anno mi sono imbarcato con i miei "compagni d'avventura" a Livorno il 26 di settembre. Appena a bordo abbiamo preso posto a centro-nave per lo smarcamento sulla lista del Corpo di Guardia e successivamente ci siamo recati in locale allievi dove ci hanno assegnato l'armadietto e poi le lenzuola per l'amaca e le posate. Siamo partiti nel pomeriggio del secondo giorno e siamo salpati alla volta di Messina.

Ed è arrivato il momento della prima guardia: subito dopo la cerimonia dell'ammaina bandiera la mia squadra è montata di guardia suddividendosi i lavori da fare: due ragazzi in plancia a timonare e due all'estremità del cassero poppiero a fare la vedetta. Quest'anno, a differenza dello scorso, abbiamo avuto in dotazione una radio portatile per comunicare con la plancia quando si era di vedetta (inoltre era obbligatorio indossare l'apposita imbragatura di sicurezza). Io ho coperto il turno più difficile, cioè quello dalle 04:00 di notte alle 08:00 del mattino, ma nonostante tutto l'ho retto molto bene. Quando siamo smontati di guardia abbiamo iniziato a lavorare assieme all'equipaggio. Abbiamo dapprima fatto il "posto di rassetto e pulizia" nei locali di vita dell'equipaggio e di noi allievi e poi abbiamo ricevuto il benvenuto dal Comandante della nave, il C.F. Valentini. Le nostre giornate sono andate avanti a ritmo di guardia e quando non eravamo di turno



Gruppo di Savona

eravamo destinati nelle varie parti della nave a dare una mano all'equipaggio. Alle sera assistevamo alla consueta cerimonia dell'ammaina bandiera, il personale sulla coperta si metteva sugli attenti e attraverso la ROC (Rete Ordini Collettivi) veniva data lettura delle motivazioni delle medaglie d'oro consegnate a Ufficiali e marinai, della Preghiera del Marinaio; regolata dai fischi dei nocchieri, la bandiera veniva ammainata per poi essere portata "a segno" nuovamente e issata perché il Codice della Navigazione proibisce ad una nave di navigare senza bandiera del Paese di appartenenza. Nonostante questo sia il secondo anno che vado a bordo e nonostante sia uno studente del IT Nautico "Leon Pancaldo" di Savona, abbastanza pratico di marineria, ho sentito tante parole nuove a bordo ma quello che più mi ha affascinato è la vita di bordo scandita dai fischi dei nostromi, il silenzio del navigare a vela e il senso di squadra che si acquisisce a bordo. Il 2 ottobre siamo arrivati all'Arsenale di Messina e dopo avere ormeggiato abbiamo approntato la nave per le visite del giorno successivo; abbiamo finito di lucidare gli ottoni e abbiamo sistemato tutti i tendoni. Fino al 9 di ottobre siamo rimasti a bordo ad accompagnare la cittadinanza sulla nave e a spiegargli i dati tecnici e i compiti che *Nave Palinuro* svolge. Disormeggiati da Messina ci siamo diretti a Napoli dove, il 12 ottobre siamo purtroppo sbarcati. È stata una esperienza unica, molto formativa e interessante che ci ha permesso di capire la vita militare a bordo, di seguire l'equipaggio in tutti i vari compiti e ci ha "fatto assaggiare" cosa vuol dire navigare per mare.



Gruppo di Cagliari

Filippo Maguolo, socio del Gruppo di Treviso: "(...) e sono state altrettanto vere le dormite sulle amache (peraltro molto comode), le guardie, la lucidatura degli ottoni, la condivisione del pasto con il resto del gruppo. Ho conosciuto parte dell'equipaggio e alcuni loro superiori: tutte persone speciali e che mi hanno messo a mio agio, pur mantenendo le giuste distanze. Ho avuto l'onore, insieme ai miei 30 compagni di avventura, di assistere all'alza bandiera e all'ammaina bandiera solenne (...). Grazie."

Davide Cancian, socio del Gruppo di Conegliano: "Ho avuto la fortuna di imbarcarmi per una settimana sull'*Amerigo Vespucci* e devo confermare che l'appellativo "nave più bella del mondo" è completamente appropriato. (...) L'esperienza è iniziata lunedì 23 ottobre a Trieste dove, con una ventina di ragazzi, siamo saliti a bordo. Tutti eravamo carichi di emozione, consci di iniziare un'esperienza riservata a pochi. Martedì la nave è salpata verso Taranto. (...) Noi abbiamo vissuto una settimana da cadetti, imparando e svolgendo le attività loro riservate. (...) La giornata iniziava con la sveglia e l'alzabandiera e proseguiva con le attività di pulizia. Lo splendore della nave va continuamente mantenuto, i ponti e i locali sono costantemente puliti e tutti gli ottoni devono essere lucidi. Abbiamo eseguito operazioni di carteggio, mettendo finalmente in pratica alcune nozioni apprese a scuola, governato il timone, conosciuto le parti della nave e ricevuto competenze di navigazione. Ognuno aveva i propri turni di vedetta, che filavano via lisci anche nel cuore della notte. Non riesco a esprimere a parole le sensazioni che ho vissuto, bisogna provarle! (...)"



Il gatto centenario

Enrico Cernuschi - Socio del Gruppo di Pavia

Siamo a gennaio. Queste righe non potranno apparire, pertanto (ammesso e non concesso che il Direttore sia tanto incosciente da farlo), prima di marzo/aprile. Non esiste, perciò, alcun pericolo (per quanto improbabile) di accuse di propaganda elettorale a favore di Tizio o contro Caio. Le elezioni sono state fissate, infatti, per i primi di marzo e per quell'epoca, qualsiasi sia il responso delle urne, *consummatum est*.

Ho ascoltato, assieme a qualche milione di italiani, sia le osservazioni pronunciate pubblicamente, il 17 di questo mese, dal commissario europeo Pierre Moscovici (transalpino di lontana ascendenza danubiana) in merito all'Italia discola che cade sempre in piedi come un gatto sia i successivi, pepati commenti espressi, a casa nostra, da stampa e TV. Personalmente non trovo nulla di strano nelle parole di questo severo già ministro francese. Chiunque, a mio parere, può affermare quello che vuole nei confronti di chicchessia purché, beninteso, lo stesso esercizio sia consentito a parti invertite.

Da cultore di storia non ho potuto fare a meno, però, di notare un paio di curiose coincidenze. Non mi riferisco a questioni di lana caprina come il famigerato tetto del 3% di un PIL che ciascuno confeziona e cucina per conto proprio e a misura della propria taglia con differenze quantitative e qualitative piuttosto rilevanti tra i piatti propinati all'opinione pubblica dei vari esperti o presunti tali (spesso, in realtà, di formazione esclusivamente letteraria stile - per intenderci - "T'amo pio bove ...") e che, quando sono onesti - ovvero quasi mai - premettono: "Io non sono un economista, ma la mia ricetta per risanare il mondo è ...".

Non m'interessano, inoltre, neppure le sorti dell'Italia e, tanto meno, dell'Europa continentale, in quanto credo che queste realtà millenarie possano ridere, come le piramidi, del passare del tempo e delle peregrine follie e manie degli statisti di turno. Quello che mi interessa è il gatto.

Mi spiego. Esattamente cent'anni fa, nel gennaio 1918, l'Austria-Ungheria, nota anche come "la monarchia danubiana", emise un bollo chiudilettere di grande successo. Raffigurava, in vari colori, un energumeno che cercava di ammazzare, con una clava, un gatto. Il tutto era sottotitolato "Infamia sull'Italia". Quell'iniziativa propagandistica, del tutto legittima in tempo di guerra, ebbe grande successo, tanto che ancora il 22 febbraio 1943, come riportano *I documenti diplomatici italiani, Nona serie, Volume X*, il Console generale italiano a Innsbruck scriveva al ministro degli esteri (ovvero a Mussolini in persona, in quanto titolare di quel dicastero dopo il recente allontanamento di Galeazzo Ciano) "... da qualche giorno circolavano



qui notizie poco simpatiche nei riguardi del nostro Paese ... e ripercussioni tra la popolazione tirolese si son subito palesate e in alcuni negozi della città sono stati attaccati, da ignoti, francobolli che sembra fossero largamente diffusi durante la guerra 1914-18 e negli anni successivi, rappresentanti un contadino del Tirolo nell'atto di assestare un colpo di bastone al gatto-traditore (Italia) con le scritte: «Ignominia sull'Italia» e «Via la mano». Tutte cose che non dovrebbero succedere tra buoni vicini come quelli che si fronteggiano al Brennero e che emergono, di solito, quando le cose si fanno difficili per tutti, come può capitare in tempi di crisi economica o politica.

Un'altra identificazione dell'Italia con un felino, tutto sommato, fortunato, fu pronunciata da un altro celebre nativo della valle del Danubio: Adolf Hitler, il quale dichiarò divertito alle proprie segretarie, nel dicembre 1941: "Bambine, non possiamo più perdere! Ora abbiamo un alleato, il Giappone, che non ha mai perso una battaglia e un altro, l'Italia, che le ha perse tutte vincendo, però ogni guerra, cadendo sempre in piedi come i gatti" (Katzen sie fallen immer auf ihre Füße).

Nel tentativo di minimizzare i danni e di compiacere i vicini, i nostri media hanno attribuito al gatto sempre-in-piedi di Monseigneur Moscovici un significato positivo e simpatico, quasi si trattasse di un affettuoso riferimento al gatto Silvestro dei cartoni animati e della pubblicità su Carosello di tanti anni fa. Basta però vedere e ascoltare in Internet la dichiarazione fatta in lingua originale da quel severo commissario per capire che i sentimenti dell'illustre critico d'Oltralpe non erano, in realtà, gran che diversi da quelli del nerboruto chiudilettere con la clava di cent'anni prima.

Ora, si chiederà legittimamente il fino ad ora paziente lettore di queste righe: perché vieni a scrivere tutto ciò? La risposta è presto detta: almeno una zampa dell'odiato e, sotto sotto, ammirato gatto di cui sopra, è rappresentata dalla Marina italiana.

Gli austriaci che leccavano il bollo in questione per sigillare le loro lettere erano gli stessi che, nel gennaio 1918, si ribellarono, a Vienna e altrove, entrando in sciopeo e saccheggiando i treni in transito, perché impazziti dalla fame. Il bottino di Caporetto era svanito presto, come sempre succede con tutte le prede, e dopo Natale la fame e il freddo erano tornati a farla da padrone attraverso tutto l'Impero. Il blocco che la Regia Marina aveva imposto, nel Basso Adriatico, sin dalla fine di luglio del 1914 (ovvero prima ancora della guerra e della prima cannonata tirata sul mare), costringendo le navi da guerra asburgiche a lasciare in tutta fretta l'Albania,



continuava imperterrito e avrebbe infine strangolato l'intera vita militare, economica, sociale e politica della Duplice Monarchia, fino ad abbatterla per sempre dopo mille anni di regno.

Quanto alla correlata contro-mossa germanica, ovvero la guerra subacquea, questa era stata imbrigliata, nel 1917, per essere infine battuta durante la primavera 1918. E alla fine del conflitto risultò che un terzo degli U Boote persi nel Mediterraneo erano stati affondati dalla Marina italiana.

Nel dicembre 1941, con buona pace del diabolico Cancelliere, la Regia Marina era riuscita a spezzare il tentativo di blocco inglese lungo le rotte della Libia, vincendo sia il confronto quotidiano in quel mare, sia la Prima battaglia della Sirte con l'aggiunta, per far buon peso, della Notte di Alessandria e della distruzione e messa fuori combattimento, sulle mine posate davanti a Tripoli, dell'apparentemente inafferrabile e tecnologicamente avanzatissima Divisione incrociatori di base a Malta.



Oggi, nel corso di un confronto quotidiano dentro e fuori il Mediterraneo, gli uomini e le donne della Marina Militare affrontano altri nemici; meno clamorosi, certo, ma non meno insidiosi e, apparentemente, imprevedibili. Navigano giorno e notte, con ogni tempo nel corso di lunghe missioni affrontate per settimane con poco conforto e nel silenzio ovattato e avaro dei notiziari. Meglio così. Il Potere Marittimo è tanto più efficace quanto meno rumore fa.

Rappresentano, lo ripeto, una delle quattro gambe del "Sistema Paese Italia". Le altre tre ognuno le può identificare e attribuire per conto proprio: magari la Banca d'Italia, come scriveva nel Novembre 2006 Piero Ottone affiancando, non a caso, a quell'Istituto la Marina italiana. Oppure le altre Forze Armate o, ancora, i numerosi poli d'eccellenza medica o scientifica del Bel Paese o, infine e più in generale, il Lavoro e il Risparmio di tutti noi. Il gatto è sempre lì, da secoli e per sempre.



Associazione Nazionale Ufficiali Marina Provenienti dal Servizio Effettivo

Bollettino informativo n. 3 - Anno 2017
per i Soci ANMI (Ufficiali e Sottufficiali)

Si riporta, di seguito, l'argomento ritenuto di interesse dei Soci ANMI:

PEREQUAZIONE DELLE PENSIONI EX SENT. N. 70/2015 DELLA CONSULTA

Come noto, la Corte Costituzionale con la citata sentenza dichiarava illegittima la norma di legge che disponeva il blocco della perequazione per gli anni 2012 e 2013.

Ma il Governo, per ragioni di finanza pubblica, interveniva con D.L. n. 65/2015 (c.d. decreto Poletti), convertito nella legge n. 109/2015. Con questa si riconosceva una parziale rivalutazione, limitata alle pensioni più basse (cioè del 100% fino ad € 1.405,05 mensili e gradualmente a scalare fino al 10% fino ad € 2.810,10 mensili) e non a tutte.

Gli studi legali subito si attivarono per proporre ricorso da parte di pensionati esclusi contro questa norma ritenuta anch'essa illegittima. Sicché alcune Sezioni Territoriali della Corte dei Conti rimettevano gli atti nuovamente alla Corte Costituzionale per la pronuncia sulla legittimità costituzionale. La Consulta si è pronunciata sull'argomento nella seduta del 24 ottobre u.s. stabilendo che il D.L. n. 65/2015 "non è né discriminatorio né anticostituzionale", mettendo fine così ai ricorsi proposti dai pensionati.



Galeazzi

Breve storia di una famiglia che fece la storia della subacquea

Andrea Mucedola

Ci sono nomi che non hanno bisogno di presentazioni. Quando si nomina Galeazzi la memoria va subito agli elmi da palombaro, alle innovative attrezzature che furono in seguito adottate da grandi società di ricerca recupero e soccorso subacqueo ma anche alle moderne camere per il trattamento iperbarico ancor oggi in dotazione a molte marine militari ed ospedali civili. Oggi racconteremo di questa grande azienda familiare italiana passata alla storia della subacquea.

Nascita dell'azienda

Il fondatore dell'azienda fu Roberto Galeazzi Senior (lo vediamo con il giovane foglio Roberto in una rara foto con un modello dello scafandro articolato di sua invenzione). L'azienda Galeazzi nacque ufficialmente il primo maggio del 1936 con sede in Via Oldoini 19 - 27 a La Spezia; in realtà Galeazzi lavorava già da diversi anni (almeno dal 1930) in una sua officina in Via XX Settembre, sempre a La Spezia. Vi domanderete perché alla Spezia? La Spezia era già all'epoca una fucina di formazione dei palombari grazie anche alla Regia Marina che aveva costruito in quella piccola città, un tempo di pescatori, uno degli arsenali militari più importanti dopo l'unificazione del Regno di Italia. Molti palombari erano formati al Varignano, attuale sede del COMSUBIN, il cui vicino borgo, le Grazie è ora chiamato il paese dei palombari. Ma torniamo a Galeazzi.

Nel 1931 venne costruita una torretta butoscopica (da lui ribattezzata "butengoscopio") la cui foto fu pubblicata su un giornale che mostrava proprio la sua officina originale. Il successo iniziò con il brevetto della sua geniale invenzione, avvenuta nel 1926, di una rivoluzionaria "struttura sferica", altamente resistente alle pressioni e studiata per essere applicata sui nuovi sommergibili. Questa idea venne in seguito applicata con successo alle torrette butoscopiche ed agli scafandri rigidi articolati che portarono tanta fama all'azienda. Nel campo delle apparecchiature da palombaro la Galeazzi si impose a livello internazionale con il suo "elmo Mod. 1905 secondo tipo", da lui ribattezzato nei suoi cataloghi "Modello Marina". In seguito vennero prodotti diversi nuovi modelli sia di elmi sia

delle necessarie pompe da palombaro, tra i primi va ricordato l'elmo Galeazzi PBG. La sigla indicava le iniziali di tre grandi nomi nel campo subacqueo (Pirelli, Belloni, Galeazzi) che collaborarono tra loro per realizzare questo elmo sperimentale nel campo dell'uso di miscele respiratorie a base di elio. Ne furono costruiti solo due esemplari che rimasero allo stato di prototipo. Il subacqueo respirava la miscela attraverso un boccaglio collegato al piatto frontale. La muta ed il casco erano pressurizzati con aria compressa, per risparmiare sulla costosa miscela. Una curiosità: ogni elmo aveva una matricola numerica progressiva, punzonata sulla flangia della testa e del colare in posizione anteriore. Tale matricola era preceduta da un 33: o da un 3: (esempio 33:xxx oppure 3:xxx).

Tale numero indicava il grado di rifinitura dell'elmo: 33 con rifinitura standard, 3 con spazzolatura a lucido, una rifinitura decisamente più costosa e per pochi.

Roberto Galeazzi, padre

Nacque a Livorno il 30 aprile del 1882 dove vi trascorse la prima gioventù; in seguito, dopo aver frequentato il primo biennio di ingegneria all'Università di Pisa, attratto dal mondo della meccanica, lasciò quegli studi e cominciò a lavorare presso varie officine interessandosi di impianti di illuminazione stradale a benzina, di motori termici presso la



La bellissima placca della ditta "Galeazzi" in puro stile Decò

Serpellet di Milano, le officine Carels in Belgio, e Diesel & Lockmann. Nel 1910 si sposò e dal matrimonio nacquero due figli: Roberto, nel 1911, che poi ne seguì le orme e nel 1914 Cesare che sarebbe diventato poi un conosciuto architetto della Spezia. Dal 1919 al 1920 visse negli Stati Uniti d'America per studiare, per conto dell'Ansaldo di Genova, il sistema industriale americano. Rientrato a La Spezia iniziò la sua collaborazione con il cantiere navale Fiat-San Giorgio del Mugliano e, sotto la guida dell'ing. Laurenti padre dei sommergibili italiani, si avvicinò alla tecnologia subacquea.

Fu in questo periodo che Galeazzi inventò e brevettò la struttura sferica per la costruzione di scafi resistenti a pressione e costruì le famose torrette butoscopiche. Seguirono poi gli scafandri rigidi articolati, impiegati dalla Marina Militare per il salvataggio dei sommergibili e tante altre apparecchiature minori ma di grande efficacia nel lavoro subacqueo soprattutto di quello svolto a grande profondità. Roberto Galeazzi amava dire: "...se volete andare più profondi di una apparecchiatura subacquea Galeazzi dovete scavare un buco sul fondo del mare". La sua fama fece il giro del mondo e Galeazzi fu soprannominato da James Dugan, nel libro "Man under the sea", il "mago della profondità".

Galeazzi, padre e figlio, Roberto Sr. e Robert Jr. con uno scafandro articolato (cortesia Giancarlo Bartoli - HDS)



Ma torniamo agli anni 20, un periodo fertile di studi e sperimentazioni da parte di Roberto Galeazzi. Dal 1920 al 1926 Galeazzi lavorò presso il cantiere navale del Muggiano e nel 1928 progettò il sommergibile "modello coloniale", un battello innovativo decisamente senza pari in nessuna marina militare del mondo. Con una lunghezza di 120 metri e 3800 tonnellate di stazza, era armato con due torri binate da 152 e 20 siluri imbarcati e poteva scendere ad oltre 100 metri di profondità sviluppando una velocità in immersione di oltre 8 nodi. Un'arma tanto innovativa che non entrò mai in produzione. In quel periodo nacque l'idea di costruire mezzi subacquei con struttura sferica in modo da poter spingersi più in profondità.

Dopo aver lavorato per alcuni anni come singolo imprenditore, affidando la costruzione delle sue apparecchiature ad altre officine di Genova e Torino, Galeazzi decise di aprire nel 1930 la "Ditta Roberto Galeazzi apparecchi per lavori subacquei a qualsiasi profondità" con sede a La Spezia in via XX Settembre. Ma fu nel 1932 che, grazie al recupero del tesoro dalla nave *Egypt*, affondata nel canale della Manica con il suo carico di lingotti d'oro e di argento, il nome Galeazzi assunse una risonanza mondiale. La ricerca e recupero fu ottenuto grazie alla torretta butoscopica ideata da Alberto Gianni, capo palombaro dell'Artiglio, che ebbe l'idea iniziale della torretta per ovviare all'inconveniente che presentavano gli scafandri articolati, in uso all'epoca per operare ad alte profondità. Infatti, in condizioni di corrente,

Andrea Mucedola

Originario di La Spezia, è un ammiraglio della Marina Militare (riserva); laureato in scienze marittime presso l'Università di Pisa ed in Scienze Politiche presso quella di Trieste è anche istruttore subacqueo con oltre 2000 immersioni effettuate in quasi tutti gli oceani.

Dal 1993 collabora con l'ISSD (*International School for Scientific Diving*) del Prof. Cinelli come docente di cartografia e metodologia del trattamento dei dati costieri. Si occupa altresì di Scienze Marittime collaborando in giro per il mondo con gruppi di ricerca nell'ambito della *Maritime Security* e pubblicando articoli su riviste italiane e straniere.

È il direttore del website *Ocean4future* (www.ocean4future.org): una vetrina che ha per focus il mare e che spazia dall'archeologia subacquea alla biologia e geologia marina, alle scienze naturali ad indirizzo marino o costiero e tanto altro ancora.



questi avevano la tendenza ad orientarsi con la stessa, rendendo difficile l'osservazione in ogni altra direzione dall'unico oblò frontale. La torretta di Gianni, a forma cilindrica e dotata di una serie circolare di finestre, permetteva al palombaro una maggior libertà di movimento al suo interno ed una facile osservazione esterna dall'oblò più appropriato in ogni condizione di orientamento. L'ingegnerizzazione e la realizzazione industriale della torretta fu di Roberto Galeazzi senior. In un video dell'epoca si può vedere il palombaro entrare nello scafandro articolato per scendere sul fondo per le operazioni di recupero.

Nel 1937 la Galeazzi si trasferisce nella sede storica di via Oldoini alla Spezia dove rimarrà fino al 1980. La sua continua ricerca e sperimentazione lo porta a collaudare, nel 1938, nel golfo della Spezia il primo scafandro rigido articolato fino a 250 metri di profondità. Uno scafandro costruito interamente a mano ricavando la struttura sferica del corpo dello scafandro da lamiera di acciaio di soli 3 mm. di spessore. Arriviamo negli anni 40 quando la Ditta Galeazzi comincia a produrre le attrezzature da palombaro con elmi, scarponi, piombi e coltelli, oggi ricercati pezzi da collezione. Costruisce, brevetta e cede alla Pirelli il vestito da palombaro modello Galeazzi, il più comodo e duraturo vestito da palombaro mai costruito in Italia, con una caratteristica unica legata al suo confezionamento non prevedente cuciture ma solo incollaggi.

Ma Roberto Galeazzi non fu solo un geniale inventore, abile tecnico e scienziato visionario nel campo della meccanica ma anche un dotato artista, nel senso più pieno della parola. Nel suo tempo libero si dedicava alle belle arti dimostrando grande sensibilità.

Questa sua capacità creativa venne ereditata anche dal figlio Cesare, famoso architetto del '900, tra l'altro costruttore della allora futuristica cattedrale di Cristo Re di La Spezia. A Roberto succederà il figlio Roberto Junior. Nato a Torino nel 1911, dopo un'esperienza presso l'Esposizione Universale di Roma (E.U.R.), inizia a lavorare nell'azienda di famiglia. Si deve a lui l'istituzione del T.C.A.H.O (Technical Centre for the Application of Hyperbaric Oxygen), che porterà la Ditta Galeazzi a costruire le Camere Iperbariche per ossigenoterapia ed a diffonderle in tutto il mondo, e dei primi corsi per tecnici e medici iperbarici. Furono proprio questi seminari a portare alla creazione della categoria O.T.I. ed alla specializzazione universitaria in medicina subacquea ed iperbarica. Titolare di oltre trenta brevetti specifici per apparecchiature subacquee ed iperbariche, nel 1980 fu lui a trasferire la Galeazzi dalla storica sede cittadina in un nuovo e moderno stabilimento nell'hinterland spezzino. Roberto Junior fu anche dirigente CMAS, fondatore e presidente del CIRSS, vice presidente dell'Unione Industriali di La Spezia, delegato della F.I.P.S. e fornitore esclusivo per la Marina Militare fino agli anni 80' di tutte le attrezzature subacquee ed iperbariche. Nel 1972 costruì a Marsiglia, per l'*Hopital Salvator*, il più grande complesso iperbarico ospedaliero d'Europa costituito da ben nove grandi camere iperbariche. Nel 1962 fu insignito del Tridente d'oro. La ditta Galeazzi continuò ad esistere fino agli anni 80 unendosi in seguito con la "DRASS", con sede a Livorno, un'azienda leader nella produzione di attrezzature per alti fondali, sistemi per operare in saturazione e camere iperbariche.



Le cartoline raccontano...

Roberto Liberi
A.I.C. (r) e Socio del Gruppo di Livorno

Vi sembrerà una cosa strana ma le cartoline, per chi sa guardare ed ascoltare, parlano!

Ci parlano di cose, di luoghi, di persone, di fatti accaduti e che accadranno. Un esempio? Prendiamo questa cartolina.

È una cartolina del Mak p 100 del corso entrato all'Accademia di Livorno nel 1911. Che cos'è il Mak p 100 lo sappiamo tutti, nei primi anni del novecento anche in Marina si diffonde la tradizione, inizia una decina d'anni prima nelle scuole dell'Esercito, di stampare, in occasione dei festeggiamenti, una cartolina ricordo. Questa tradizione andrà avanti, in maniera pressoché ininterrotta, fino alla fine degli anni '60, ma nel secondo dopoguerra aveva perso il valore simbolico invece presente nei primi decenni, impoverendosi anche dal punto di vista grafico. Quella che vediamo è edita nel 1914, come si legge nell'immagine, ed è l'ultima (fino agli anni '50) stampata in bianco e nero. La voglia di colore però è così tanta che vengono acquerellate a mano con il verde le chiome degli alberi e con il giallo alcuni particolari; che si tratta di



acquarellatura d'epoca si vede dal retro (il colore è passato ossidandosi) e che siano nate così lo dimostra il fatto che altri esemplari da me trovati sono colorati esattamente nello stesso modo. Veniamo al disegno che rappresenta, come potete vedere, con tratti che ci ricordano lo stile Liberty ancora in auge, il neo ufficiale che esce orgoglioso dall'ingresso principale dell'Accademia alla fine degli anni di studio. La sciabola simboleggia il raggiunto status di ufficiale, così come vediamo in molte altre cartoline del periodo (in altri casi lo status symbol sarà il giro di bitta, oppure la divisa, la feluca, la fascia azzurra...). Per capire però il significato della scenetta

bisogna sapere che nel 1911 cambia l'ordinamento della Regia Accademia e gli anni di durata dei corsi passano da tre a quattro. Così facendo ci sarebbe stato però un anno in cui dall'Accademia non sarebbe uscito nessun ufficiale, con forte disagio per i normali avvicendamenti sulle navi. Per ridurre questo disagio si pensò allora di suddividere il corso che stava entrando quell'anno in due metà: la prima avrebbe seguito il vecchio ordinamento, uscendo dall'Accademia con il grado di guardiamarina nel 1914, l'altra metà avrebbe invece seguito il nuovo ordinamento su quattro anni, completando gli studi l'anno successivo.

A questo punto diventa chiaro lo sfottò della cartolina: l'ufficiale che esce baldanzoso dall'Accademia con i suoi gradi luccicanti è l'allievo del vecchio ordinamento mentre il suo compagno di corso del nuovo ordinamento lo vediamo ancora tenuto a balia (e lo spadino simboleggia lo status di allievo in contrasto con la sciabola) e gioca ancora con la barchetta (mentre una vera nave attende il neo ufficiale), barchetta che ha sulla vela le lettere NO che stanno appunto per "Nuovo Ordinamento".

Ma giriamo la cartolina.

A parte le macchie conseguenti all'acquarellatura di cui abbiamo già parlato, notiamo innanzitutto l'intestazione "Ultimo corso vecchio ordinamento" il cui significato abbiamo già visto, e la conferma che la Cartoleria Belforte già in quegli anni lavorava per l'Accademia.



Il destinatario della cartolina è il guardiamarina Sebastiano Morin. Figlio del più noto Enrico Costantino Morin, l'ammiraglio che all'inizio del novecento sarà Ministro della Marina e degli Esteri, cui è dedicato alla Spezia il lungomare (Passeggiata Morin), Sebastiano arriverà fino al grado di contrammiraglio nel 1945 e lascerà la Marina al termine del conflitto, dedicandosi all'attività di traduttore di libri di argomento navale e agli acquarelli.

Pochi anni dopo questa cartolina, nel corso della prima guerra mondiale, meriterà la medaglia di bronzo al valor militare che l'ammiraglio Tur, nel suo libro "Plancia Ammiraglio", nel parlare dell'



attacco ad un nostro convoglio da parte di cacciatorpediniere austriaci, così racconta:

"Poco dopo, alle 3,15, i due cacciatorpediniere avvistano il piccolo nostro C.T. Borea di 400 ton. con tre piroscafi di poppa. Lo attaccano a cannonate. I primi colpi prendono subito in pieno la sua tubolatura di vapore. Il Borea si ferma. Viene ancora colpito al galleggiamento. Riprende al tiro. Un colpo successivo, scoppiato a prora, fa saltare in mare il comandante Franceschi, il tenente di vascello Morin, che è di passaggio, e alcuni marinai. Franceschi è ferito. Aiutato da Morin torna a bordo. Morin distrugge i documenti riservatissimi. Si mettono in salvo i feriti. Poi, mentre la nave affonda, gli uomini rimasti a bordo si gettano in mare. Un piroscapo, il Bersagliere, riesce a fuggire e a dirigere su Valona; gli altri due vengono affondati: 11 i morti e 12 i feriti del Borea, 5 i morti e 9 i feriti dei piroscafi".

Spostiamo ora l'attenzione sulla firma della cartolina.

È di Vito Nunziante, un degli allievi entrato in Accademia nel 1911 ed inserito nel corso del vecchio ordinamento.

Figlio di Ferdinando Nunziante, marchese di San Ferdinando, e di Anna Colonna, aveva conseguito il 31 novembre del 1915 il grado di sotto tenente di vascello. Scomparirà in mare la notte dell'11 dicembre 1916 nell'affondamento della R.N. Regina Margherita nelle acque di Valona.

Così sono descritti i suoi ultimi momenti: "Terminato il suo turno di guardia, mentre si accingeva a prendere un poco di riposo, venne avvisato del pericolo, la Regina Margherita aveva urtato una mina in uscita dal porto di Valona.

Senza pensare a premunirsi, ad indossare nuovamente la maglia ed a cingere il salvagente, corse subito al suo posto dove il dovere lo chiamava. Era calmo e sereno e si sforzava di rincorare la gente. Invitava i marinai a gridare "Viva il Re!" Ad un ufficiale amico che gli chiedeva quel che accadesse, rispose faccemente in dialetto napoletano: "Gua gliò, ccajammo a piccol!", invitandolo a salvarsi.

Distribuiva salvagenti, non pensando per nulla alla sua vita, in quel pericoloso e grave momento, pur di salvare quella degli altri.

Un tenente di vascello superstite, che per l'oscurità della notte non poteva veder Vito, ritirandosi a poppa mano mano che la nave affondava, udiva chiaramente gli ordini che con la sua calma abituale Vito impartiva per ammainare la baleniera.

Sino agli ultimi istanti dell'agonia della sua nave, egli è stato sorretto dal nobilissimo spirito del dovere e del sacrificio! Ammainata la lancia il Nunziante fu l'ultimo ad imbarcarsi. Ma l'imbarcazione troppo carica affondò. Rimase in acqua per più di mezz'ora in un gruppo di marinai. Era sempre calmo e si sforzava di incoraggiare i suoi compagni di sventura mostrandosi allegro. Poi un'ondata li divise. La sua salma non è stata ritrovata"

Alla sua memoria è stata concessa la medaglia d'argento al valor militare.

Con lui si sarebbe estinto il ramo dei marchesi di San Ferdinando.

La sorella maggiore sposò però un altro ufficiale di Marina, Mario Coda che ritroveremo a Taranto nel corso della Seconda Guerra Mondiale, richiamato nel grado di capitano di vascello.

Mario Coda ottiene con regio decreto del 1941 il titolo di marchese e aggiunge il cognome Nunziante di San Ferdinando con decreto del Presidente della Repubblica Italiana del 9 settembre 1948, dando origine al ramo dei marchesi Coda Nunziante.

E mi sembra che questa cartolina ci abbia detto abbastanza!

PRIMO LONGOBARDO tra mito e leggenda



Antonio Della Bruna
Socio del Gruppo di Pinerolo

Il Torelli al rientro da una missione atlantica
con al comando il CF Primo Longobardo

Settantacinque anni fa, esattamente la notte del 14 luglio 1942, scompariva in mare una delle figure più carismatiche che la Marina Italiana abbia mai avuto nei suoi oltre 150 anni di storia. Era il C.F. Primo Longobardo (1901-1942), ufficiale gentiluomo che ha ispirato tanti ufficiali destinati all'arma subacquea negli anni successivi alla fine della Seconda Guerra Mondiale (ed ancora oggi).

La storia di Longobardo, in modo particolare quella legata al periodo bellico, è un susseguirsi di fatti a volte al limite dell'incredibile. Il combattimento violento avvenuto proprio la notte del 14 con l'affondamento del Regio sommergibile *Pietro Calvi* da parte del C.T. della Royal Navy *Lulworth*, unità che faceva parte della squadriglia che scortava un grosso convoglio partito da Freetown (Sierra Leone) con destinazione Inghilterra, il quale comandante era il C.F. John Standley Dalison, amico di vecchia data dell'ufficiale italiano, è la conferma di quanto misteriosa possa essere la vita in tutti i suoi risvolti.

Longobardo e Dalison si erano conosciuti a Tien-Tsin, il piccolo possedimento concesso all'Italia dalla Cina agli inizi del 1900, per l'intervento che l'Italia stessa, nonché molte altre nazioni tra cui anche l'Inghilterra, avevano effettuato per sedare la "rivolta dei Boxer" che aveva portato la Cina alle porte di un conflitto interno sicuramente dagli esiti devastanti.

Dal 1929 al 1933, anno in cui Longobardo tornò in Italia per intraprendere il corso sommergibilisti, l'amicizia tra questi due giovani ufficiali era diventata quasi fraterna e servì molto ad entrambi per imparare la lingua dell'altro.

Il portasigarette donato da Longobardo a Dalison, sarà la chiave che legherà la vita e la morte di questi due personaggi.

Ma cosa portò a far incontrare in quella fatidica notte i due amici? Mito o leggenda; riuscire a concepire tali situazioni è a volte quasi impossibile e surreale, quindi è molto probabile che il destino avesse scelto tutto questo. Ma andiamo con ordine. Partito da Bordeaux il 2 luglio, al *Calvi* veniva assegnato il "quadratino" di mare a levante delle Piccole Antille, zona risultata molto fruttuosa visti i numerosi affondamenti effettuati dal *Da Vinci* (T.V. Gianfranco Gazzana Priaroggia), dal *Torelli* (T.V. Antonio de Giacomo) e dal *Tazzoli* (C.C. Carlo Fecia di Cossato) in quei primi mesi del '42.

Lunedì 13 luglio, all'incirca verso le ore 10,30, veniva segnalata dall'*U-160* la presenza di un mercantile isolato: l'*Andalucia Star*. Il *Calvi* si mise a caccia dello stesso, cercando di serrare le distanze velocemente per poterlo attaccare. Verso l'alba del 14, dopo una notte di navigazione, della nave non vi era comunque traccia. O era stata data al sommergibile la posizione errata o la stessa poteva essere stata affondata da qualche "U-boot".

Il *Calvi* riprese quindi la rotta di avvicinamento al "quadratino" assegnatoli da "Betason". Nel tardo pomeriggio al *Calvi* giunse un altro messaggio, diramato dal comandante di "Betason", Amm. Romolo Polacchini, nonché dall'*U-130*, comandato dal T.V. Ernst Kals, che segnalava la presenza di un convoglio che navigava a circa 400 miglia a ovest di Las Palmas de Gran Canaria.

Il battello italiano, con i diesel al massimo dei giri, si mise in rotta di rapido avvicinamento. Se fosse riuscito a serrare le distanze all'imbrunire, avrebbe avuto vita più facile nell'attaccarlo col favore delle tenebre.

Durante l'avvicinamento ci fu l'incontro a distanza con il battello di Kals. Dopo un breve scambio di messaggi, i due comandanti si accordarono per attaccarlo. Chi prima l'avesse raggiunto l'avrebbe attaccato.

Verso le 22,30 il *Calvi* aveva il convoglio a portata di siluri. Prima di immergersi, Longobardo poté inquadrare circa una decina di mercantili nemici di vario tonnellaggio e quattro C.T. che navigavano zigzagando alla ricerca di insidie provenienti dal fondo.

Portatosi ad una profondità di circa 80 metri, il comandante fermò il battello ed espose agli ufficiali il piano d'attacco. Avrebbero aspettato che la scorta passasse sopra di loro, poi sarebbero emersi rapidamente all'interno del convoglio per attaccarlo a distanza ravvicinata, tecnica affinata da Longobardo durante la missione effettuata nel settembre del 1940 come ospite a bordo dell'*U-99*, questi comandato dal più prolifico degli affondatori della Seconda Guerra Mondiale; il C.C. Otto Kretschmer; metodo d'attacco che aveva comunque già sperimentato a bordo del *Luigi Torelli* con ottimi risultati, considerato che riuscì ad affondare un piccolo convoglio di 4 mercantili in una sola missione svolta nell'inverno del 1941. Era comunque una tecnica più adatta ai "Branchi di Lupi" che a battelli solitari.

I Branchi, per l'appunto, essendo gruppi formati da almeno una mezza dozzina di battelli, potevano permettersi di lasciarne alcuni in immersione affinché la caccia nemica si distogliesse dalla scorta, dando quindi la possibilità agli altri di addentrarsi all'interno dei convogli e lanciare i loro siluri da distanze a volte inferiori ai 200 metri, con effetti devastanti per ogni nave che si fosse trovata di fronte.

Il *Calvi* fu purtroppo avvistato durante l'avvicinamento da un caccia di scorta. Grazie all'ASDIC, strumento da poco in dotazione nelle navi inglesi, il *Lulworth* aveva individuato la presenza del sommergibile e subito si mise in caccia. Il battello si portò ad una profondità di circa 110 metri per cercare di evitare l'attacco della nave nemica che ormai gli si trovava sopra. Longobardo, dopo il primo attacco e visto che il sommergibile aveva subito solo danni lievi, scese a 130 metri, quota sicura visto che i sommergibili avevano come prova di collaudo 90-100 metri, ma la caccia inglese non desistette e continuò l'attacco.

Al terzo attacco del *Lulworth*, con un numero imprecisato di avarie e perdite d'acqua da paratie e tubazioni, per non perdere battello ed equipaggio, Longobardo diede l'ordine di emergere per cercare un combattimento in superficie con i cannoni di bordo e con i siluri di poppa, caricati per cercare di tentare un siluramento all'unità nemica.

Alle 23,36 il *Calvi* emerse, inclinato di parecchi gradi e quasi impossibile da manovrare, quindi in totale balia del caccia nemico che comunque non si era accorto che il sommergibile era salito in superficie.

Longobardo, inquadrata l'unità nemica, fece lanciare i siluri poppieri. Questi, notati dalle vedette, furono schivati con un'abile manovra

dal comandante Gwinner. Da preda, il *Lulworth* diventò in un attimo cacciatore, visto che la manovra lo portò a poche decine di metri dal *Calvi* che ormai stava per essere speronato.

La grande abilità del comandante italiano, sebbene timoni ed eliche fossero quasi del tutto inefficienti, evitò per due volte lo speronamento. Alla terza però, anche se riuscì nuovamente ad evitare la nave nemica, il *Calvi* perse un'elica, rimanendo così alla totale mercé del nemico.

Il *Lulworth* non aspettava che questo. Inquadrato il sommergibile con delle potentissime fotoelettriche, cominciò a falciare il ponte con le mitragliere uccidendo tutti marinai che da sottocoperta uscivano per scappare da quello che ormai era diventato l'inferno.

Longobardo, dalla falsatorre, ordinò agli uomini di mettersi ai cannoni. Quello prodiero era bloccato, rimaneva solo quello di poppa



Il Torelli in partenza da Betasom. Di spalle Longobardo e il comandante della base italiana amm. Angelo Parona

che agli ordini del comandante in seconda, T.V. Gennaro Maffettone cominciò una impari lotta a colpi di granate.

Purtroppo, inquadrato dai proiettori, nella sua tuta bianca che spiccava nella luce, il leggendario comandante italiano venne colpito mortalmente da una raffica di mitragliatrice, lasciando nello sgomento totale i pochi marinai che gli stavano vicini.

Il S.T.V. Villa ed il capo timoniere, cercarono di portare il suo corpo esanime all'interno del battello affinché diventasse la sua tomba eterna, ma lo scoppio di alcune bombole di acetilene fece saltare la torretta dilaniando anche loro due.

Dalla torretta devastata, lingue di fuoco inghiottivano tutti quelli che si trovavano vicini e le urla di dolore si propagavano per l'oceano disperdendosi tra i marosi che stavano lentamente alzandosi spinti dal vento.

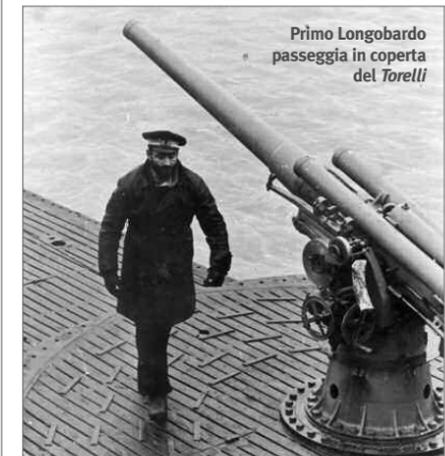
Sebbene senza un braccio, tranciato di netto da un proiettile, Maffettone, diventato ora il comandante dell'unità, non demordeva, incitandoli i pochi uomini rimasti in vita a non cedere.

Inquadrato anche lui nei mirini inglesi, immobilava la sua giovane vita al grido "Viva l'Italia". Visto comunque che l'unità era ormai perduta, vennero aperti i tubi lanciasiluri per accelerarne l'affondamento.

Il comandante Gwinner, vedendo la possibilità di catturare il sommergibile, fece mettere a mare una scialuppa con a bordo il T.V. North ed alcuni marinai. Questa, spinta dalle potenti braccia dei suoi rematori, giunse in pochi attimi a fianco del *Calvi*.

Nel frattempo, il comandante Kals, da debita distanza, notando la grande difficoltà del battello alleato, per cercare di distogliere l'attenzione e far sì che i superstiti lasciassero il *Calvi*, lanciò una coppia di siluri verso il *Lulworth*, che Gwinner ancora una volta riuscì ad evitare.

In preda all'ira, Gwinner si mise a caccia dell'*U-130*. Il C.T. inglese abbandonò momentaneamente non solo il sommergibile italiano,



Primo Longobardo passeggia in coperta del Torelli

ma anche la scialuppa con gli uomini destinati a catturarlo.

Quando North salì a bordo del *Calvi*, si trovò in mezzo ad un ammasso di corpi dilaniati dai colpi delle mitragliere. Chiese chi fosse il comandante, ma gli venne risposto solamente che era morto.

North voleva catturare il battello a tutti i costi e sebbene fosse stato avvertito che i tubi lanciasiluri e le valvole di sfogo erano state aperte, si recò comunque sottocoperta mentre i pochi superstiti si gettavano a mare per allontanarsi. Quando i 35 naufraghi furono a circa un centinaio di metri, l'enorme scafo si rizzò verticalmente e si inabissò tra un frastuono di lamiere contorte, con il suo carico di morti e feriti. Il tenente North, trascinato dal gorgo imponente, scomparve in mare.

Tornato dopo alcune ore, peraltro senza aver colpito l'*U-boot* tedesco, Gwinner non trovò ad attenderlo altro che i naufraghi ed i marinai della scialuppa.

Il *Calvi* ed il tenente North si erano ormai inabissati per sempre.

Dopo il ricongiungimento con il convoglio, il comandante della Squadriglia chiese gli fossero inviati a bordo due ufficiali prigionieri per avere notizie sul battello affondato. Caricati in una scialuppa, il S.T.V. Ferrucci ed il G.M. Burgio salirono a bordo del *London-derry*, unità a capo della scorta.

Portati al cospetto del comandante, fu offerta loro dallo stesso una sigaretta contenuta in un bellissimo portasigarette d'argento. L'ufficiale inglese insistette perché venisse letta la dedica scritta al suo interno.

Quando Ferrucci lesse quelle parole incise rimase scioccato.

"Con fraterna amicizia-Primo Longobardo".

Il personaggio che stava davanti a lui e Burgio era proprio John Standley Dalison, l'ufficiale di cui Longobardo parlò loro ad inizio missione ed il portasigarette era quello che lui stesso gli regalò in Cina.

Quando apprese dai due giovani ufficiali che proprio una delle sue navi aveva affondato e ucciso il suo grande amico poche ore prima, avrebbe avuto voglia di prendere a pugni Gwinner, ma sapeva che non poteva farlo. Era la dura legge della guerra dove l'amico a volte può diventare un nemico.

E così era successo.

Anche Gwinner scoppiò in lacrime, piombando in uno sconforto che si porterà dietro fino alla morte.

A fine conflitto, cercò invano di contattare la moglie ed i figli dell'amico senza mai riuscirci. Non voleva rimanere in Europa, fu quindi esaudita la sua richiesta di trasferimento in Canada a capo di un gruppo di Ispettori Navali. Aveva voglia di dimenticare quei ricordi drammatici e tristi gli solcavano la mente da quella infausta notte del 14 luglio 1942.

Il 9 ottobre del 1949, durante una battuta di pesca in un laghetto nei dintorni di Ottawa, mentre si apprestava ad accendersi una sigaretta, il portasigarette gli scivolò di mano cadendo in acqua. Lo vide ondeggiare. Con la mano cercò inutilmente di fermarlo nella sua corsa verso il fondo, ma non ci riuscì. Salito in macchina arrabbiato e sconsolato per la perdita del prezioso regalo, fu trovato morto nella sua macchina, schiantata contro un albero alcune ore dopo.

Dai rilevamenti fatti dalla polizia Canadese, non fu individuato nessun segno di frenata. Sarà stato un malore, una svista.

Chi mai potrà saperlo, forse solo il portasigarette, unico oggetto che racchiude ancora oggi la verità, la vita e la morte di questi due personaggi leggendari.

Le gesta di Longobardo sono state riportate nel romanzo storico di V. Emanuele Dalla Bella "Il Portasigarette d'Argento" disponibile in formato Ebook in tutti gli Store più importanti d'Italia ed esteri.



ANAIM

Associazione Nazionale Arditi Incurtori Marina

Galleria Oldoini 3 - 19124 LA SPEZIA - Presidenza: 3283475315 - Segreteria: 3920102250 - www.anaim.it - info@anaim.it

Foglio informativo

Calendario ANAIM: "Alla Scuola Incurtori il 2018"

Indelebile nella nostra memoria l'attimo in cui ognuno di noi ha indossato per la prima volta il "basco verde" al termine del lungo percorso addestrativo, il Corso Ordinario Incurtori.

È stata questa la scintilla che si è accesa nelle menti del nostro Segretario Nazionale il quale convinto che fosse un'ottima idea, per il calendario ANAIM 2018, l'ha prospettata al Consiglio Direttivo Nazionale che l'ha accolta con grande entusiasmo. Accolta favorevolmente anche dal Reparto Operativo e dalla Scuola Incurtori che ha provveduto a fornire il materiale fotografico necessario; una serie di fotogrammi i quali ben rappresentano le molteplici attività addestrative che caratterizzano le varie fasi del nostro Corso Ordinario.

Lo scorso 15 dicembre in occasione dei consueti auguri natalizi il calendario ANAIM 2018, dedicato alla Scuola Incurtori, è stato ufficialmente presentato nel Salone di Rappresentanza della nostra sede. Molti i soci intervenuti tra i quali alcuni Operatori ancora in servizio e gli allievi del 68° Corso Incurtori che a gennaio 2018 indosseranno il basco verde.



In copertina la genesi del "Percorso Operativo" di ognuno di noi; una bella immagine dell'allievo Incuritore che, come consuetudine, riceve il basco verde dal decano della Scuola.

Tante le foto all'interno che rendono il l'opera preziosa e accattivante; ognuno di noi, dice il presidente Cuciz mostrando le immagini su grande schermo: "sfolgiandolo può tornare indietro nel tempo e rivivere la propria storia da Allievo Incuritore".

Ad interessare i mesi di gennaio e febbraio, in breve e su un'immagine del Varginano come sfondo, la storia della Scuola Incurtori dalla sua nascita ai giorni d'oggi, per dare al calendario anche una nota culturale.

Ringraziamo la Scuola Incurtori per il materiale fotografico fornito e gli sponsor "Mec Military", l'Associazione "Doganalisti" di La Spezia e la "Lucaccioni Franco s.a.s." che con il loro contributo hanno permesso la realizzazione dell'opera e ai quali è stato riservato uno spazio sulla retro copertina.

Al termine della presentazione gli auguri natalizi formulati dal Presidente che a nome di tutto il Direttivo ringrazia quanti hanno voluto condividere l'evento.

Buon Natale e Sereno 2018 a tutti voi e alle vostre famiglie.

L'ANAIM: ricordando Carmelo Borg PISANI. - M.O.V.M.

Una stele in granito, situata nel giardino del museo Tecnico Navale di La Spezia, quella dedicata a Carmelo Borg Pisani; irredentista maltese condannato a morte per impiccagione, da un tribunale militare inglese, per tradimento e cospirazione contro il Governo di sua Maestà Britannica il 28 novembre del 1942.

Carmelo era nato a Malta ma il suo cuore batteva per l'Italia e come tanti maltesi combatteva per "l'italianità" del suo Paese. Patriota maltese naturalizzato italiano aveva rinunciato alla sua cittadinanza per assumere quella italiana. Come volontario, nel maggio del 1942, partecipò ad una missione di ricognizione durante la quale fu catturato, imprigionato e successivamente condannato a morte. Fu il Re Vittorio Emanuele III, *motu proprio*, ad insignirlo della Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Lo scorso 28 novembre, in occasione dell'anniversario della sua morte, l'ANAIM, dopo aver provveduto alla sistemazione della stele e alla donazione di una lampada votiva in bronzo ad energia solare, ha voluto ricordarlo con una semplice e privata cerimonia. Onori ad un ragazzo che per tener fede ai suoi principi non ha esitato a sacrificare la propria vita affrontando il patibolo al grido di "viva l'Italia".



ENGEA: "20 anni di attività"

...un'idea brillante del nostro socio Mauro Testarella, nata in Sardegna vent'anni fa ed oggi una grande realtà con tantissimi centri ippici sparsi su tutto il territorio nazionale ed in espansione all'estero. Un progetto che prevede l'utilizzo del cavallo per il controllo del territorio, volontariato, attività sportive e terapeutiche per la cura delle disabilità nei ragazzi.

Lo scorso 25 novembre, presso l'albergo San Marco di Parma, l'ENGEA (Ente Nazionale

Guide Equestri Ambientali) ha festeggiato il suo ventesimo anniversario. Vent'anni di sacrifici e difficoltà superate grazie all'entusiasmo di Mauro Testarella, oggi Presidente ENGEA, Adina Pinzi ed ai suoi più stretti collaboratori.

Presenti all'evento rappresentanti del CONI, PGS e di tutti i centri affiliati del territorio nazionale ed estero; presente anche una delegazione greca ed una croata con soldati Usari in divisa storica.

Per l'ANAIM, che da alcuni anni collabora con ENGEA per attività sportive, erano presenti il

Vice Presidente Giuseppe Frijia e il Segretario Nazionale Gaetano Zirpoli. Per tutti, quale dimostrazione di stima e affetto, riconoscimenti e attestati di partecipazione. Al Presidente Mauro Testarella ed ai suoi collaboratori i nostri più vivi complimenti per il grande traguardo raggiunto e l'augurio per un futuro ricco di soddisfazioni.



VARIGNANO

"Il loro ricordo non ci abbandonerà mai"

Fato? Destino? Errore? Chissà? Di fronte a queste domande cerchiamo sempre una



spiegazione che a volte non arriva o semplicemente non vediamo.

È quanto è successo anche 30 anni fa il giorno 18 febbraio 1987 a Luni di Sarzana quando durante un lancio addestrativo, ad apertura comandata, l'Incuritore Salvatore Sessa del 24° corso perse la vita. Salvatore era un paracadutista esperto con tantissimi lanci a suo attivo ma quel giorno qualcosa sfuggì, causandone la morte.

Lo scorso 4 dicembre, in occasione della festa di Santa Barbara e del 30° anniversario

della sua morte, il Reparto Operativo ha voluto ricordarlo intitolandogli una rinnovata sala ripiegamento paracadute.

Presenti all'evento la famiglia di Salvatore, i suoi "fratelli" del 24° Corso e della squadra A.C. di allora.

Doverosa anche la presenza di una rappresentanza della nostra Associazione.

In scaletta una visita al cimitero locale per un omaggio alla tomba di Salvatore e a quelle degli Incuritori che li riposano; a seguire la Santa Messa di suffragio e successivamente

la scoperta della targa commemorativa posta all'ingresso della sala ripiegamento.

A ricordare la figura dell'Incuritore Sessa e quella di Alessandro Bergaglio, deceduto il 30 luglio 2015 in seguito all'incidente avvenuto il giorno di Santa Barbara del 2012, il Comandante del GOI che ha detto:

"Il loro ricordo non ci abbandonerà mai per questo è in itinere il progetto per il quale tutte le strutture del GOI verranno, nel tempo, intitolate agli Incuritori che hanno perso la vita in servizio".



STORIA MILITARE

La più diffusa rivista italiana per gli studiosi e per i veri appassionati di storia militare

Fondata da Erminio Bagnasco
Diretta da Maurizio Brescia

TUTTI I MESI
IN EDICOLA DAL 1993

68 pagine - € 7,00
www.edizionistoriamilitare.it

In ogni numero, rigorosi articoli dedicati agli avvenimenti, agli uomini e ai mezzi (terrestri, navali e aerei) che hanno fatto la storia, accompagnati da un imponente apparato illustrativo. L'immagine d'epoca, sempre puntuale e di elevato livello tecnico, è infatti una delle caratteristiche salienti di questo mensile che si avvale della collaborazione dei più affermati specialisti nei vari settori storico-militari

Edizioni Storia Militare srl

STORIA MILITARE Bimestrale in edicola dal 1° marzo del 2012
Publicazione dedicata a specifici argomenti storico-militari
DOSSIER

Gli italiani "dall'altra parte" nella Grande Guerra

Beppe Vittorio Tommasiello Contrammiraglio (r) - Presidenza Nazionale e Socio del Gruppo di Roma

Prima di parlare di mio nonno, del quale possiedo alcune foto che mi sono state lasciate in eredità, ritengo opportuno parlare brevemente di me per raccontare al lettore come un Ufficiale di Marina (ora non più in servizio attivo) possa avere retaggi storici così singolari e controversi. Sono figlio, con natali campani (Solopaca, in provincia di Benevento), di un Capitano Commissario della Regia Marina, Federico Tommasiello (anche egli nato in quel paese, nel 1906), che appena terminata la Seconda Guerra Mondiale sposava a Trieste la signorina Lidia Pintarelli, mia madre, nata a Pola nel 1920 e lì conosciuta durante il periodo bellico. La futura sposa era figlia della Signora Francesca Belich, nata a Pola (Istria) nel 1899 e di Beniamino Vittorio Pintarelli, venuto alla luce a Trieste il 29 gennaio 1891 ma residente a Pola; egli, in quanto cittadino di una terra all'epoca sotto il domino austriaco, allo scoppio della Grande Guerra era stato regolarmente chiamato a "difendere la Patria" nell'*Imperial Regio Esercito austrougarico*.



Foto del nonno Vittorio all'età di 21 anni

Di questo nonno, di cui porto il secondo nome, non ho, ahimè, nessun ricordo poiché deceduto il 27 luglio del 1936 per cause naturali quando mia madre era una giovane fanciulla sedicenne; tutto quello che so sono solo parziali e frammentari ricordi tramandati da mia nonna che, vissuta fino all'età di 86 anni, mi raccontava di questo uomo dal carattere sempre allegro ed amico di tutti.



Era un italiano fiero di essere istriano come molti altri italiani dell'epoca che vivevano in quella parte della "Mitteleuropa" della quale, comunque, riconosceva il buon governo ed il rispetto delle autorità verso la popolazione (la famosa "Austria Felix"; qualche anno fa ho avuto occasione di leggere un libro scritto in veneto dal titolo "L'Austria era un Paese ordinato", di Faraguna e Carpinteri, che rievoca con toni leggeri quell'atmosfera prebellica nelle terre istriane). Come noto, l'impero austriaco era un coacervo di nazionalità aggregate dall'espansionismo della Casa

Asburgica e, naturalmente, chiamate anche a versare il sangue in caso di conflitto. Cosa che regolarmente avvenne nel 1914.



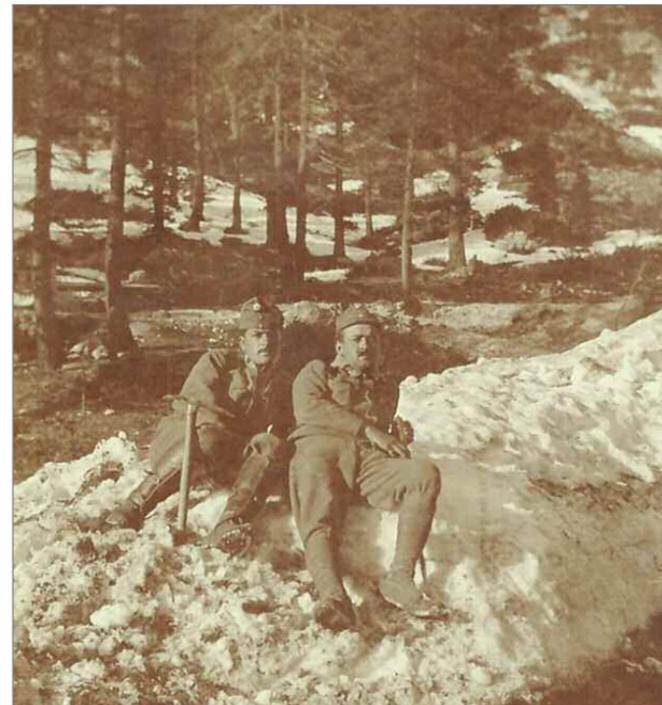
Il primo a sinistra in basso è il nonno Vittorio qui ritratto con alcuni amici commilitoni

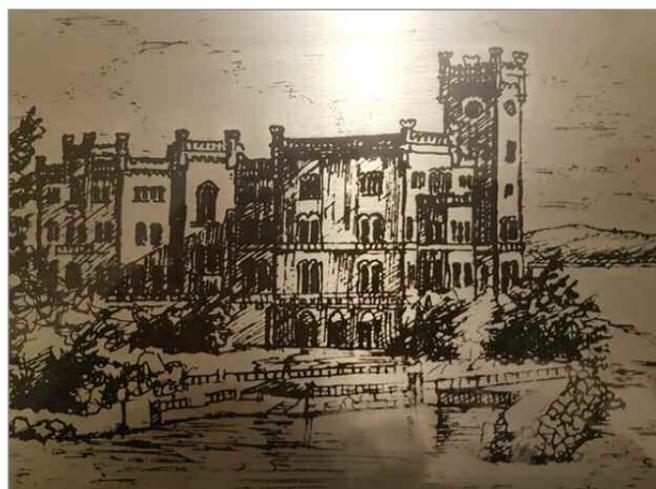


Ora, a distanza di 100 anni dalla fine di quel massacro che fu la Prima Guerra Mondiale le motivazioni di risentimento che esacerbarono gli animi delle nazioni belligeranti sono scomparse, quindi, è possibile parlare di quei tragici momenti con la necessaria serenità che ci è consentita dal trascorrere del tempo per cui, solo per ricordare che ci furono altri italiani che vissero quella tragica esperienza e che certamente rimasero feriti o persero la vita sull'"altro fronte", mi viene offerta l'opportunità di pubblicare le foto di mio nonno e di suoi commilitoni del *Maschinengewehrabteilung des 2 Battalions des k. k. Landwehrinfanterieregiments Pola Nr. 6* (Reparto Mitragliatrici del 2° Battaglione dell'imperial regio Reggimento di fanteria Pola Nr.6). Da documenti personali lasciati a mia nonna ho appreso che mio nonno ha combattuto sulle cime dolomitiche nel 1916, nel 1917 è stato nelle trincee di Valmaggiore (allora nel Tirolo) ed in quelle di Asiago, dal 1917 all'aprile 1918 è stato impiegato nel Trentino sul "Doss dei Morti" e poi inviato a frequentare un corso di specializzazione fino al termine delle operazioni belliche. Tra le memorie, anche fisiche, che mi ha tramandato mia nonna c'è una tabacchiera d'argento (vedi foto in alto) che mio nonno portava nel taschino della divisa che dev'è, salvandogli la vita, una pallottola italiana a lui destinata sul fronte di Asiago.



Al di là di questi ricordi personali così particolari è per me doveroso rievocare le altrettante peculiarità e drammaticità delle vicende storiche che sono state vissute dalle sfortunate popolazioni di quelle che una volta erano definite "terre irredente", il territorio cioè dell'Istria e della Dalmazia. Quei territori di confine, dopo il periodo romano che ha lasciato resti importanti (basti pensare all'Arena di Pola, una delle più grandi dell'Impero Romano), sono stati per circa cinquecento anni sotto il dominio e l'influenza veneziana (il dialetto parlato in quelle zone è ancora il veneto) segnando così l'italianità di quella popolazione; alla caduta della Repubblica Veneta le terre istriane e dalmate passarono sotto il controllo degli Asburgo fino alla fine della Grande Guerra.





Dopo le famose vicende della cosiddetta "vittoria mutilata" e dell'impresa dannunziana di Fiume, l'Istria e la Dalmazia furono "terra italiana" ma le dure clausole del Trattato di Pace che pose fine alla Seconda Guerra Mondiale consegnarono quei territori italiani alla Jugoslavia di Tito (in tale contesto gli episodi drammatici delle "foibe", dei quali mia madre e mia nonna ne avevano avuto esperienza diretta, segnano ancora oggi i miei ricordi di bambino, così come le vicende dell'"esodo" che le costrinsero a lasciare la loro casa ed i loro affetti a Pola) ed ai giorni nostri, dopo il dissolvimento della Jugoslavia, sono passate in parte alla Slovenia e in parte alla Croazia.



Concludo queste brevi note con una filastrocca sulla Prima Guerra Mondiale, tramandata da mia madre, che recita a memoria e della quale non conosco l'esatta grafia. Chiedo scusa pertanto se sono presenti errori nel tedesco, nel croato e nel veneto; si tratta di una memoria popolare nelle tre lingue parlate all'epoca in Istria. Spiritosa, semplicistica, di questo ignoto Lazarich - non avendo ritengo una spessa cultura

ma conoscitore, sia pure approssimativo, di quegli idiomi, rievoca la propria esperienza di guerra, certamente poco eroica, e di come abbia salvato la vita:

*Eine grosse (tedesco)
flotta italiana se misia (veneto)
po nassu (croato);
ein grosse fligen gekommen (tedesco);
eine grosse bombe gefallen (tedesco)
in di kaponera (croato);
ganz chicchirichi krepier (tedesco);
bozman Lazarich salviert (tedesco)!*

traduzione:

Una grande
flotta italiana si aggirava
dalle nostre parti;
un grosso uccello (aereo) è arrivato;
una grande bomba è caduta
nel pollaio;
tutte le galline sono morte;
il caporale (?) Lazarich si è salvato!



OROLOGIO CRONO
Impermeabilità: WR 5 ATM - Vetro: minerale piatto
Cassa: metallo lucido 42 mm Corona: serrata a pressione Movimento: Seiko Vd54 - Cinturino: pelle, stampa cocco Quadrante fondo opaco con guilloché.



**ACQUISTO RISERVATO
AI SOLI SOCI**

Altri articoli
si possono trovare su:
www.pontedicomando.com

Per ordinare telefonare ai numeri
06 60.67.46.18 - 335 84.44.113
oppure inviare una mail a:
info@pubbligest.com
pubbligestroma@gmail.com

Seguici su
Facebook



POLO IN COTONE
con colletto tipo solino
Taglie dalla S alla XXXL

BORSA DONNA
Tessuto nylon 600D. Patta con chiusura in velcro
Fodera interna e tasche interne porta oggetti.
Dimensione: cm. 32 x 25 x 10

BERRETTUCCIO
Tessuto 100 cotone. Chiusura con
cinturino in tessuto e fibbia.

POLO SOMMERSIBILISTI
Colletto blu da un lato dall'altro lato con
tricolore. Inserto tricolore su manica dx.
Tessuto 100% cotone piquet. 210 gr



GILET TECNICO SOFTSHELL
Tessuto triplo strato morbido ed
elasticizzato. 96% poliest. 4% spandex.
Resistenza colonna d'acqua 1000 mm.

GIACCA ANTI PIOGGIA LEGGERA
Interno foderato in rete. Sistema a
scomparsa nella tasca. Tessuto esterno
190T poliestere. Fodera in mesh poly 70 g.

GIUBBINO NAUTICO IDROREPELLENTE
Tessuto esterno 100% nylon, fodera in
poliestere e micro pile. Imbottitura
medio-leggera. Cuciture termo-nastrate.

FELPA
Cerniera divisibile. Cuciture ribattute
in contrasto. Costine elasticizzate.
Tessuto 80% cotone, 20% poliestere

Prodotti disponibili a prezzi scontati per
appartenenti ANMI

www.rodorigoeditore.it

0666166539

info@rodorigoeditore.it

