



Marinai d'Italia

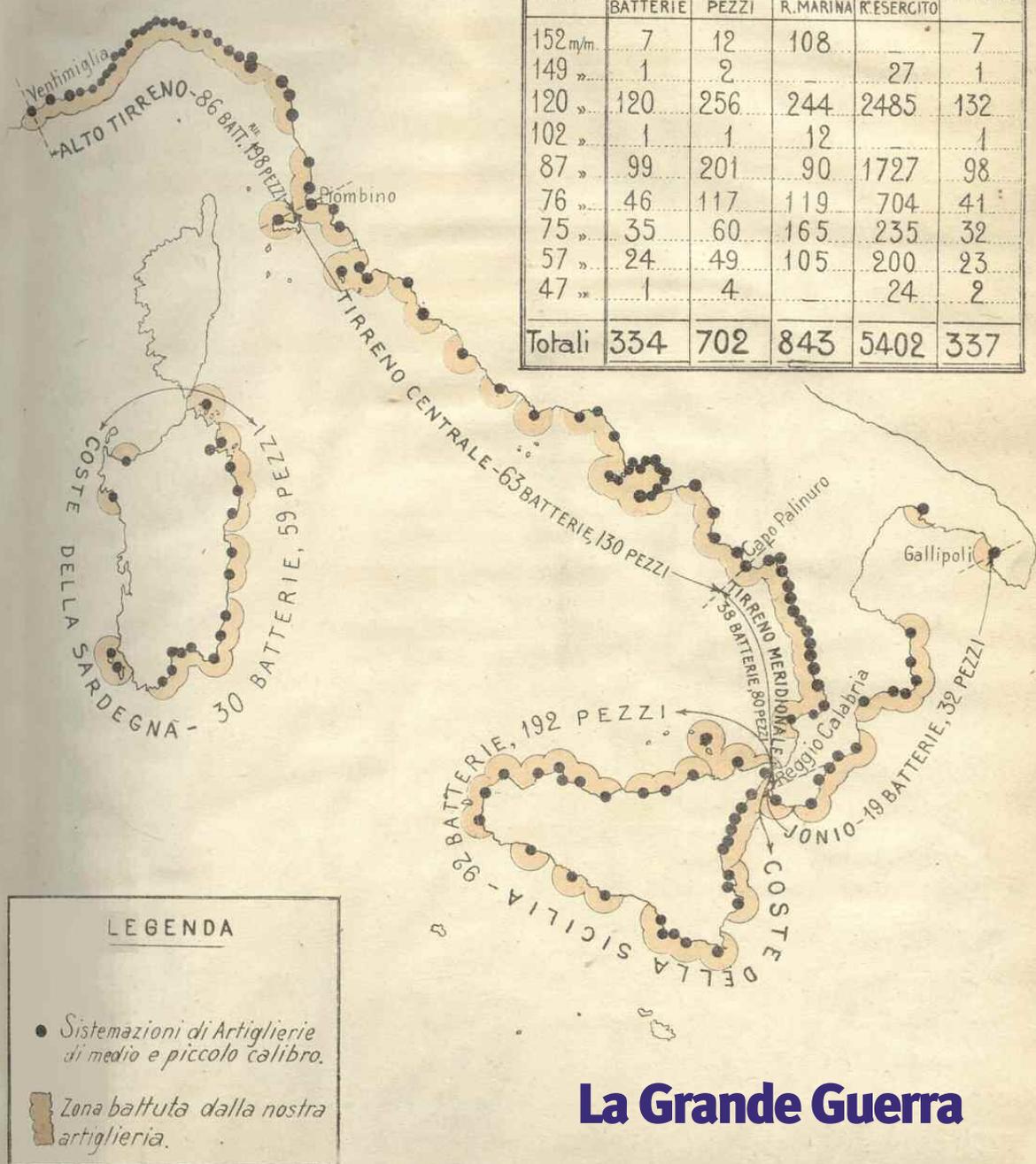
“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

Cartina schematica delle batterie di medio e piccolo calibro sistemate durante la guerra lungo le coste del TIRRENO e dello IONIO a protezione del traffico marittimo.

Specchio riassuntivo delle batterie e del personale adibito

CALIBRO	NUMERO DELLE BATTERIE	NUMERO DEI PEZZI	PERSONALE		UFFICIALI
			R. MARINA	R. ESERCITO	
152 m/m	7	12	108		7
149 »	1	2		27	1
120 »	120	256	244	2485	132
102 »	1	1	12		1
87 »	99	201	90	1727	98
76 »	46	117	119	704	41
75 »	35	60	165	235	32
57 »	24	49	105	200	23
47 »	1	4		24	2
Totali	334	702	843	5402	337



LEGENDA

- Sistemazioni di Artiglierie di medio e piccolo calibro.
- Zona battuta dalla nostra artiglieria.

Anno LXII
n. 4/5 • 2018
Aprile/Maggio

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



La Grande Guerra



Il saluto militare

Una delle versioni più plausibili sul gesto di portarsi la mano alla fronte deriva dal fatto che durante il Medioevo in Europa i soldati indossavano le armature, elmi compresi, e per farsi riconoscere dai propri superiori o dai loro stessi alleati si portavano la mano sulla fronte nell'atto di alzare la celata, ossia la visiera dell'elmo. Tale gesto rimase in uso anche dopo la dismissione delle armature e degli elmi classici. Un'altra versione riferisce che il gesto di portare la mano al capo richiami quello dei cavalieri medievali che, prima di affrontare l'avversario, chinavano la visiera, anche in omaggio al nemico che avevano di fronte: infatti nell'esercito italiano durante il cosiddetto "saluto al basco" la mano si tiene rigidamente distesa ma leggermente inclinata in avanti, proprio a richiamare la visiera dell'elmo che si chiude. Un altro aneddoto narra che i militari britannici erano stati abituati, in presenza della Regina Vittoria, a portare una mano a riparo del viso come abbagliati alla vista della augusta Maestà. Ci sono due tipi fondamentali di saluto militare: uno con il palmo rivolto verso l'esterno e l'altro con il palmo rivolto verso il basso. In molti paesi, il saluto è con il palmo rivolto verso l'esterno. Significa mostrare una mano vuota che non rappresenta una minaccia. Ma in alcuni altri paesi la Marina saluta con il palmo verso il basso. Questo perché è considerato inappropriato mostrare una mano sporca verso il tuo superiore. Il saluto navale differisce dal fatto che il palmo della mano è rivolto verso la spalla. Ciò risale ai tempi delle navi a vela, quando il catrame e il beccaggio venivano usati per sigillare il legname dall'acqua di mare. Una storia narra che la Regina Vittoria sia stata salutata da un marinaio con il palmo sporco e quindi decretò che i marinai della flotta avrebbero dovuto salutare con il palmo ruotato di 90 gradi e rivolto verso la spalla.



ERRATA CORRIGE

Nel n. 3 di Marzo di *Marinai d'Italia* l'articolo di pag. 26 "Primo Longobardo" è stato erroneamente attribuito al Socio Della Bruna. L'autore è invece il Socio Emanuele Dalla Bella, Vice Presidente del Gruppo di Caorle. **La redazione si scusa dell'inconveniente con i lettori e soprattutto con l'Autore.**

Nel *Diario di Bordo* n. 3 di Marzo, pag. 33, la foto pubblicata del Gruppo di Manfredonia sotto la data del 10 gennaio è errata. Provvediamo a pubblicare quella giusta scusandoci con quei Soci e con i lettori.



A pag. 40, invece, è stata erroneamente replicata nella nota del Gruppo di **San Zenò Naviglio** la foto di pag. 17 riferita alla nota del Gruppo di Castellaneta. Ce ne scusiamo con quei Soci e con i lettori. Pubblichiamo la foto corretta.



Una giornata particolare!

Lunedì 29 gennaio 2018 presso l'aula multimediale dell'Istituto Tecnico/Nautico "Ferraris - Leon Pancaldo" di Savona uno dei soci più autorevoli del Gruppo cittadino ha tenuto una lezione molto particolare, fuori dai testi e dagli schemi didattici dei programmi scolastici. Grazie alla sensibilità della Direzione didattica dell'Istituto nella persona della Vice Preside Luisa Bargnolo, del Prof. Rosario Perrino e di tutto il corpo docente, il Comandante Rolando "Raoul" Calò ha incontrato i ragazzi di due classi del quinto anno del corso "Capitani e Macchinisti".

La conversazione è stata un riassunto della sua esperienza vissuta durante tutta la carriera nella Marina Militare, un racconto di storie di vita che sono andate ben al di là dello studio sui libri o sui simulatori; Raoul ha cercato di trasmettere l'amore per il mare e la passione per questa stupenda professione di marinaio, cercando di stimolare gli studenti su argomenti che l'attuale programma di studi non contempla o tratta marginalmente raccomandando a tutti di essere curiosi e di andare sempre a fondo nelle problematiche che via via si incontrano. L'intervento ha catturato completamente l'attenzione dei ragazzi durante il quale, è proprio il caso di dirlo, non volava una mosca. Il successivo incontro si è tenuto mercoledì 21 marzo. Grazie Raoul per la tua squisita gentilezza e disponibilità.

Il Comandante Calò, si è diplomato presso l'Istituto Nautico "Leon Pancaldo" nel 1970 come macchinista ed ha frequentato dal 1972 l'Accademia Navale di Livorno quale allievo dei Ruoli Normali nel Corso "Odissea" uscendone come Ufficiale di Stato Maggiore. Durante la sua lunga carriera (oltre 40 anni di servizio) ha comandato il Dragamine *Bambù* in Sinai, la Corvetta *Aquila* ed il Rifomitore di squadra *Stromboli* durante la missione in Somalia; come ultimo incarico in servizio ha ricoperto il ruolo di Ufficiale di collegamento presso il Comando Navale NATO per il Mediterraneo Orientale, di stanza ad Atene.

Ma che Stato è questo?

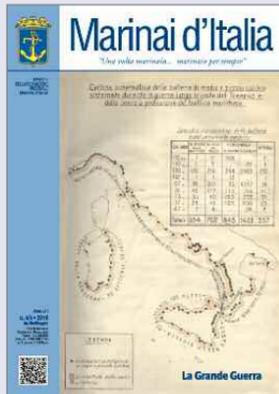
Con il solito contorno all'italiana di polemiche, dibattiti (e nessuna voglia di rivelare, finalmente, la verità), si è consumato anche il quarantesimo anniversario del rapimento di Aldo Moro, in attesa di quello dell'assassinio (a maggio). Ho conosciuto Aldo Moro: è stata la Massima Autorità, come Presidente del Consiglio in carica, invitata al mio giuramento, il 4 dicembre 1966 nel piazzale dell'Accademia Navale di Livorno. Buona parte di noi ricordano quel giorno per l'increscioso episodio del rotolo di carta igienica, volato giù da una finestra e srotolatosi proprio ai piedi dell'illustre personaggio mentre stava tenendo la rituale prolusione, molto più che per il contenuto del lungo, interminabile discorso (astratto, barocco, fumoso, privo di alcunché di interessante per noi Allievi e ventenni), lui con la celebre frezza bianca, imbacuccato in un pesantissimo cappotto, senza pietà per noi, esposti al freddo vento di libeccio che ci intorpidiva collo e piedi, immobili sull'"attenti" (perché si era dimenticato di dare il consenso al "riposo"). Poi, ne ho vissuto il dramma del sequestro mentre mi trovavo all'interno dell'allora Italcantieri (oggi Fincantieri) di Monfalcone, a seguire l'allestimento del nuovo battello *Fecia di Cossato*. Ad un tratto, quella mattina del 16 marzo 1978, si videro gli operai lasciare a frotte il posto di lavoro e dirigersi verso l'uscita, una fiumana vocante, disordinata (che ci fece subito comprendere che non si trattava del solito e ormai cadenzato sciopero organizzato): così apprendemmo del rapimento e constatammo lo sbandamento che aveva generato. Nessuno aveva una spiegazione plausibile sul perché fosse stato rapito, perché proprio lui. Seguirono giorni di accuse, polemiche, frenesie, fino al tragico epilogo. A me viene in mente che nella storia d'Italia i grandi cambiamenti epocali ebbero tutti come origine un omicidio. Il 29 luglio del 1900 fu assassinato a Monza il re Umberto I: fine della "belle époque", dell'ottocento risorgimentale, dell'epoca, appunto, umbertina, delle

operette e dei "café chantant". Il 28 aprile 1945 fu ucciso Benito Mussolini e con l'esposizione del cadavere a Piazzale Loreto (la tristemente nota "macelleria messicana", così definita da Ferruccio Parri) finì il "secolo breve", quello delle guerre mondiali, quello dell'epoca fascista, cui seguì la repubblica antifascista. Ora, con Moro, finisce l'epoca del compromesso storico ed inizia la lenta consunzione del partito egemone, la Democrazia Cristiana, che trascinerà con sé tutti gli altri partiti che avevano dato vita al primo, storico esperimento di repubblica (appunto, la cosiddetta prima repubblica). Finisce il periodo in cui, dopo la contrapposizione frontale, fu tentato di opporsi al comunismo mediante una manovra avvolgente, consociandolo cioè in un abbraccio soffocante nella gestione del potere, che ne annullasse e svuotasse la spinta rivoluzionaria contenuta in quel 30% di voti (e consentisse, in pari tempo, alla DC di continuare a governare). La Storia evidenzia i segnali del cambiamento, occorre riconoscerli. Moro non piaceva a destra, perché aveva iniziato il traghettamento dei comunisti verso il potere, e non piaceva alla sinistra, che si vedeva coinvolgere in quel sistema che voleva invece abbattere e sostituire. Ciò che, in ogni caso, non è tollerabile è che a distanza di quaranta anni ancora non si sappia la verità su quei fatti, che ci siano ancora carte segretate, che neppure si conosca quanti erano i terroristi sul luogo del rapimento. E procura molto fastidio vedere alcuni di loro, rei confessi, ancora alla ribalta dei media, nelle università, sui giornali, in beata vita all'estero. Ma che Stato è questo? Noi vorremmo saperli ancora in galera, tutti, senza sconti, nel nome e per rispetto di quei carabinieri e poliziotti che hanno perso la vita combattendo per difendere quello Stato che essi volevano sovvertire a mano armata ed il cui esponente, Aldo Moro, non esitarono a brutalizzare e ad uccidere con spietata ferocia.



Contributi 2018

Gruppo di Sarzana (SP)	€	123,00
Gruppo di Montreal (Canada)	€	120,00
Gruppo di Toronto (Canada)	€	12,63



In copertina
In ricordo dell'ultimo anno
della Grande Guerra
(vds art. a pag. 12 e segg.)

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 35.400

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 0
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



Il sommergibile Toti nella sua sede nel Museo della Scienza e della Tecnica di Milano
(vds art. a pag. 32)

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

Sommario



1 Editoriale del Presidente Nazionale

4 "Dunkirk" un nuovo film e le sue vecchie navi

8 Leda - La barca che non volle tornare a galla

12 La protezione delle coste e la guerra di mine

18 Le cartoline raccontano

20 Panerai - Il tempo degli eroi

23 Crociera dei Marinai d'Italia 2018 - MSC Poesia

26 Foto d'epoca

30 SCISAR

32 Ciccio

34 Enrica - La gatta del Toti

36 Emilio Bernardi - Andrea Mansi

38 Una città di mare in aperta campagna

40 Una nave sotto tre bandiere

42 EUDI

43 La Peota dei Savoia

44 Corrado Nardi

46 Recensioni





“Dunkirk” un nuovo film e le sue vecchie navi

Giuliano Da Frè - Storico e giornalista

Su queste pagine, abbiamo spesso parlato dell'impiego di vere navi da guerra in film bellici ambientati durante il secondo conflitto mondiale. Per lo più pellicole degli anni '50 e '60, che potevano contare sul fatto che molte navi in servizio tra il 1939 e il 1945 erano ancora impiegate, spesso senza aver subito modifiche troppo vistose. In un caso, a partecipare a uno di questi film (*La battaglia di Rio de la Plata* del 1956: si veda “*Marinai d'Italia*” n. 7/2013) fu addirittura un incrociatore che aveva davvero partecipato a quel famoso scontro.

Girare un film ambientato nella Seconda Guerra Mondiale ai nostri giorni, costringe i registi a fare largo ricorso a modellini o, sempre più normalmente, a immagini generate dal computer. Christopher Nolan, tuttavia, un giovane regista inglese, a dispetto di film altamente spettacolari (dalla trilogia del cavaliere oscuro *Batman*, a gioielli come *The Prestige*, *Inception* e *Interstellar*) ama girare con uno stile e una tecnica più classici: pochi trucchi computerizzati, molti modelli di incredibile accuratezza combinati a una finezza stilistica, che comprende IMAX e 65mm. Per la sua ultima fatica, *Dunkirk*¹, uscito in Italia il 31 agosto 2017, e dedicato all'operazione “Dynamo”, ossia l'evacuazione del contingente inglese bloccato dai tedeschi nel giugno 1940 sulle spiagge francesi, Nolan non si è smentito. Pochi effetti speciali “hitech”, e

tanta fatica artigianale (i cosiddetti “practical effect” non generati al computer), che ha mischiato modelli in scala di grande accuratezza, soprattutto per gli aeroplani, e autentici residuati bellici – compresi 2 Supermarine “Spitfire” Mk-IA, versione all'epoca impiegata -, o navi post-1945, ma adeguatamente truccate. E, cosa rara, come abbiamo accennato, anche alcune imbarcazioni preservate che parteciparono davvero a “Dynamo”, arrivando ad avere in acqua sino a 60 unità. Il tutto coordinato da uno specialista del settore, Neil Andrea, che aveva già lavorato in altre recenti pellicole navali, come la saga di “*Pirati dei Caraibi*” (protagonista l'istrionico pirata Jack Sparrow interpretato da Johnny Depp), e il più serio *Capitan Phillips*.

Tra le unità scese in mare, a fare bella mostra di sé è stato il cacciatorpediniere francese *Maillé-Brézé*, costruito negli anni '50 e radiato nel 1988, e nave-museo a Nantes. Nolan aveva bisogno di ricostruire e riprendere a distanza ravvicinata 2 “destroyer” britannici che parteciparono all'operazione “Dynamo”: il D-36 *Vivacious*, e il D-54 *Vanquisher*. Entrambi vecchi cacciatorpediniere costruiti durante la Prima Guerra Mondiale, il *Vivacious* era un'unità classe “V”: entrato in servizio il 29/12/1917, nell'ultimo anno di guerra aveva operato come dragamine veloce, per poi partecipare al contingente inviato nel Baltico per appoggiare i Russi Bianchi durante la guerra civile contro i Soviet. Passato in riserva negli anni '30, nell'agosto 1939 era stato riarinato con un equipaggio di riservisti, per poi essere inquadrato nella “17th Destroyer Flotilla”, con cui aveva scortato le unità impegnate a trasportare in Francia il contingente inglese (BEF:

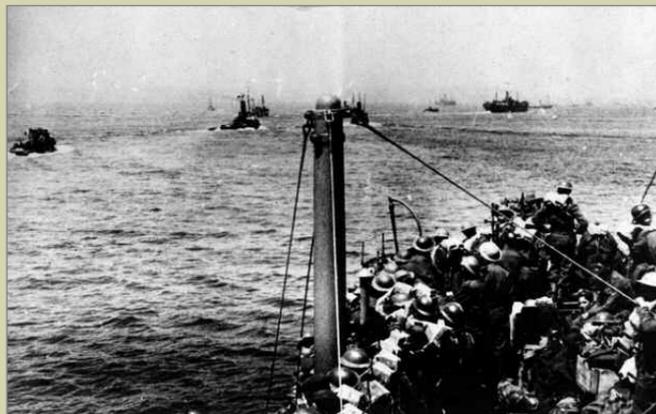
“British Expeditionary Force”). Quindi, l'assegnazione alla scorta convogli tra Gibilterra e Liverpool, fino a quando, il 12 maggio 1940, non fu rimandato nella Manica: prima per scortare la famiglia reale olandese in fuga dopo l'invasione tedesca, poi per partecipare a “Dynamo”. Tra il 28 maggio e il 1 giugno, il vecchio *Vivacious* tenne fede al suo nome, evacuando in 4 viaggi 1.649 uomini, e finendo sotto il tiro delle batterie campali tedesche, che colpirono la nave infliggendo 15 perdite tra l'equipaggio. Il 3 giugno, il cacciatorpediniere partecipò all'operazione che vide affondare alcune navi mercantili per bloccare il porto di Dunkirk.



Nei mesi successivi, l'unità avrebbe ripreso le attività di scorta e pattugliamento per tutta la durata della guerra: a dispetto dell'età avanzata, e dell'armamento limitato (4 cannoni da 102 mm, integrati in vari interventi di ammodernamento con armi antiaeree e antisom più recenti), la decimazione dei “destroyer” inglesi costrinse Londra a mantenere in prima linea anche questi vecchi soldati, e il *Vivacious*, disarmato dopo l'armistizio, andò in pensione solamente nel 1947, dopo 30 anni di onorato servizio. Un curriculum simile presentava il gemello *Vanquisher*, consegnato il 2 ottobre 1917, e in forza alla “Harwich Force”, partecipando a numerose operazioni di guerriglia navale nel Mare del Nord durante tutto il 1918, anche come posamine. Nel 1938 fu assegnato a un nuovo reparto antisom, la “1st Antisubmarine Flotilla”, e con lo scoppio della guerra

Note

(1) Qualche polemica c'è stata attorno al titolo del film, che riporta il nome inglese della località al centro dell'operazione “Dynamo”, che sarebbe in effetti la francese Dunkerque, la cui testa di ponte fu difesa con tenacia dai soldati francesi, solo parzialmente evacuati dalla “Royal Navy”. In effetti il film da conto di queste tensioni tra alleati, anche con spietatezza (l'episodio sulla barca da pesca, dove viene “scoperto” un disertore francese): ma resta il fatto che si concentra su quanto accaduto alle truppe inglesi, e quindi la “licenza” su *Dunkirk* così si giustificerebbe...



alla "11th Destroyer Flotilla", per la scorta convogli e la sorveglianza dei "Western Approaches", il più feroce terreno di scontro tra naviglio inglese e "U-boote" della guerra. Riparati i gravi danni riportati in una collisione, a fine maggio fu riassegnato al "Dover Command" per l'operazione "Dynamo", e tra il 28 maggio e il 3 giugno evacuò da Dunkirk in 7 viaggi ben 2.704 uomini. Dal 12 giugno partecipò anche alla meno famosa e drammatica evacuazione degli inglesi dai porti francesi sul Golfo di Biscaglia, per poi tornare alla scorta convogli. Anche il *Vanquisher* fu sfruttato sino in fondo, con diversi aggiornamenti soprattutto per armi antiaeree e antisom, sino al disarmo nel giugno 1945, e la radiazione due anni più tardi. Unità piccole e di design antiquato, non era possibile trovare qualcosa che potesse somigliare loro. Nolan si è quindi dovuto arrangiare con una nave costruita quando ormai i 2 caccia britannici veterani erano stati smantellati: il *Maillé-Brézé*, impostato nel 1953, varato nel 1955, e consegnato il 4 maggio 1957. Si tratta di una nave appartenente alla classe "T-47" (o "Surcouf"²), dalle linee molto più moderne e decisamente più grande dei vecchi "V" britannici di 40 anni prima: è infatti lunga quasi 129 metri e con un dislocamento a pieno carico di 3.740 t., contro le 1.500 t. e i 95 metri delle unità che doveva impersonare. Realizzati tra 1951 e 1957 in 12 esemplari (più tardi ammodernati e suddivisi in caccia-conduttori, antiaerei e antisom), i "Surcouf" erano in origine tutti armati con 6 cannoni da 127/54 mm Mod-1948, 3 impianti binati radar guidati antiaerei da 57/60 mm Mod-1951, oltre a mitragliere da 20 mm e lanciasiluri. Il *Maillé-Brézé* fu modificato in unità antisom nel 1967-1968, imbarcando un sistema missilistico ASW "Malafon", 2 cannoni da 100/55 mm Mod-1953, nuovi impianti lanciasiluri e lanciebombe sempre antisommergibili, e rinnovando la sensoristica. Gli interventi strutturali allungarono lo scafo di tre metri e mezzo, aumentando il dislocamento a 3.900 tonnellate: e per 20 anni il *Maillé-Brézé* fu assegnato alla FOST, la "Force Océanique Stratégique", fino al disarmo, avvenuto il 1 aprile 1988. Sei mesi dopo l'unità (che aveva partecipato ad alcune operazioni nella fase finale della guerra d'Algeria) è stata aperta al pubblico come nave-museo, e nel 1991 dichiarata monumento nazionale³.

Già protagonista di varie iniziative culturali (nel 2015, per il festival di arte urbana "Teenage Kicks" ha indossato la livrea mimetizzata pensata nel 1917 dal pittore navale inglese Norman Wilkinson, e conosciuta come "Razzle Dazzle"), il cacciatorpediniere francese, affittato per 3 mesi dalla casa di produzione cinematografica Warner Bros., ha issato i colori britannici nel giugno 2016, quando ha impersonato i ricordati "colleghi" inglesi durante l'operazione "Dynamo". L'unità è stata rimorchiata prima a Saint-Nazaire, dove

in 5 giorni è stata camuffata per occultare o smontare sistemi d'arma troppo recenti, e realizzarne di nuovi posticci, per poi essere portata davanti a Dunkirk, dove alternando i due codici alfanumerici D-36 e D-54 dei "destroyer" britannici, è "andata in scena". Sebbene decisivo per filmare le scene più ravvicinate, e nonostante l'impiego di modelli, era necessario qualcosa di più. Nel film infatti vengono narrate anche le storie di altri tre cacciatorpediniere di tipo più moderno, 2 dei quali affondati nel corso di "Dynamo". Lo *HMS Havant*, impostato nel 1938, era una delle 6 unità tipo "H" ordinate dal Brasile, da 1.900 t. e configurate soprattutto per la lotta antisom (erano equipaggiate con ASDIC e imbarcavano 110 bombe di profondità, e appena 3 cannoni da 120 mm), e che furono poi incorporate dalla "Royal Navy" non appena scoppiata la guerra. Consegnato il 19/12/1939, ebbe vita breve: dopo aver partecipato



in aprile alle operazioni in Norvegia, il 29 maggio 1940 fu dirottato verso Dunkirk salvando in pochi giorni 2.300 uomini: ma il 1 giugno, mentre imbarcava 500 soldati recuperati da un altro caccia gravemente danneggiato, l'*Ivanhoe*, fu duramente colpito dagli "Stukas" tedeschi, e immobilizzato con 2 bombe esplose nella sala macchine, che provocarono anche decine di morti e di feriti. L'unità, soccorsa da un dragamine, dovette essere autoaffondata dopo un fallito tentativo di rimorchiarla. Nel film lo *Havant* viene "interpretato" da un vecchio dragamine classe "Dokkum" (basato sulla riuscita serie britannica "Ton"), il *Sittard*, costruito nel 1955-1956, e disarmato nel 1996, per poi essere trasformato in unità addestrativa per i cadetti delle scuole navali. Il *Sittard*, ripreso da lontano e camuffato il più possibile (si tratta di un'unità lunga appena 46 metri da meno di 500 t.) ha per la verità fatto gli straordinari, contando sul fatto che è ancora in grado di muoversi autonomamente, interpretando anche il cacciatorpediniere *HMS Jaguar*, classe "J", da 2.300 t. ma con configurazione simile alla serie "H". Consegnato pochi giorni dopo lo scoppio della guerra,



lo *Jaguar* sopravvisse a "Dynamo", per poi combattere a Capo Matapan, ed essere affondato dall'*U-652* il 26/3/1942.

Un altro dragamine classe "Dokkum", il *Naaldwijk*, in servizio dal 1955 al 1994, e quindi passato in riserva, revisionato e rimotorizzato dal 2000 viene pure impiegato per attività addestrative. A quest'unità un compito cinematografico più facile, dovendo interpretare il *Britomart*, un dragamine appartenente alla classe "Halcyon", classificata come "fleet minesweeper", trattandosi di grandi unità lunghe 75 metri e da quasi 1.400 t., relativamente veloci e armate con 2 cannoni da 102 mm, potendo fungere da pattugliatori. Sopravvissuto a "Dynamo", ai terribili convogli artici, e al D-Day, fu affondato per errore nel 1944 da aerei della RAF.

In Olanda le navi scuola per i cadetti dell'orgogliosa tradizione marittima nazionale, militare e mercantile, sono molto diffuse. Nel 1950 fu realizzata appositamente come unità ausiliaria della Real Marina olandese la MLV (Marine/Loods Vaartuig, ossia nave scuola) *Castor*, lunga 46 metri e con un dislocamento di 500 t., armata comunque anche come pattugliatore, con 3 cannoni da 76 mm, 4 Bofors da 40 mm e 2 Oerlikon da 20 mm (armi impiegate durante la guerra), e 2 trammogge per bombe di profondità. Lasciato il servizio attivo e disarmato, il *Castor* ha operato in mano a privati col nome di *Redeemer* dal 1984 al 1999, anche come unità scientifica. Salvato dalla demolizione nel 2006, è stato restaurato a scopi conservativi. Nel film interpreta, grazie alla linea vintage che la contraddistingue (e ai camuffamenti), il caccia *HMS Basilisk*, unità classe "B" costruita nel 1929-1931, da 1.800 t. e armata con 4 cannoni da 120 mm, più siluri e armi antisom. Veterano delle operazioni navali inglesi durante la guerra di Spagna, dopo il 1939 fu assegnato alla scorta convogli e poi alle operazioni in Norvegia. Spedito a Dunkirk il 30 maggio 1940, salvò quasi 700 uomini, prima di essere ripetutamente attaccato da aerei tedeschi, il 1° giugno. Fallito un tentativo di rimorchiarlo, l'unità fu evacuata e finita a cannonate dal caccia *Whitehall*. La flottiglia armata da Nolan tuttavia comprende, oltre a un mercantile norvegese costruito nel 1929 e preservato, il *Rogaland*

Note

(2) L'unità capoclasse fu speronata nel 1971 da una petroliera sovietica, e giudicata irrecuperabile fu radiata e cannibalizzata.

(3) www.maillebreze.com.



(che interpreta una nave ospedale), e a una trentina di piccole imbarcazioni private che non parteciparono a "Dynamo", anche molte veterane di quella leggendaria operazione.

La motosilurante inglese *MTB-102*, costruita dalla Vosper nel 1937, effettuò 8 traversate, e come accennato nel film imbarcò per Dunkirk anche l'allora contrammiraglio Frederic Wake-Walker (1888-1945), che coordinava l'operazione sul campo, dopo che la sua nave di bandiera fu affondata. Disarmata dopo la guerra e venduta a privati, nel 1983-1990 è stata trasformata a scopi conservativi, restando operativa grazie alla sostituzione degli originali motori Isotta-Fraschini con nuovi diesel, sostituiti ancora nel 2002. Numerose le partecipazioni a parate e rievocazioni storiche, e anche ad altri film ambientati nella Seconda Guerra Mondiale, come *La notte dell'aquila* (1976) e *Soldato d'Orange* (1977).

Oltre alla *MTB-102*, Nolan ha mobilitato anche una dozzina di imbarcazioni reduci dall'operazione "Dynamo", le cosiddette "Little Ships of Dunkirk", che a centinaia (circa 850) salparono per evacuare i 338.000 uomini scampati alla tenaglia tedesca. Non volendo ricorrere ai trucchi digitali, che notoriamente moltiplicano comparse e mezzi scarsi, il regista inglese non ha riempito il mare di "little ships". Ma ha usato 12 di quelle che parteciparono all'operazione, o mezzi della stessa epoca, come il piccolo yacht a motore *Moonstone*, dove si svolge una parte importante della storia. Imbarcazione e comandante immaginari, ma ispirati al *Sundowner* (restaurato nel 1990, ma non impiegato da Nolan), un 18 metri che fu condotto a Dunkirk da un ex ufficiale appartenente a un'altra nave già divenuta leggenda, e immortalata da tanti film famosi: Charles Lightoller, del *Titanic*. Sessantaseienne nel 1940, veterano della Grande Guerra, durante la quale comandò un cacciatorpediniere col quale speronò nel 1918 un sommergibile tedesco, il 1 giugno salvò 130 uomini, con un'imbarcazione che ne poteva portare 21, manovrando tanto abilmente da evitare – come riportato nel film – gli attacchi aerei tedeschi.

Il *Sundowner*, requisito dall'Ammiragliato, prestò servizio sino al 1945 come pattugliatore, per poi essere revisionato e restituito a Lightoller, che morì nel 1952. Due storie "minori" di uomini, e navi, che *Dunkirk* ha saputo restituirci, assieme al resto...



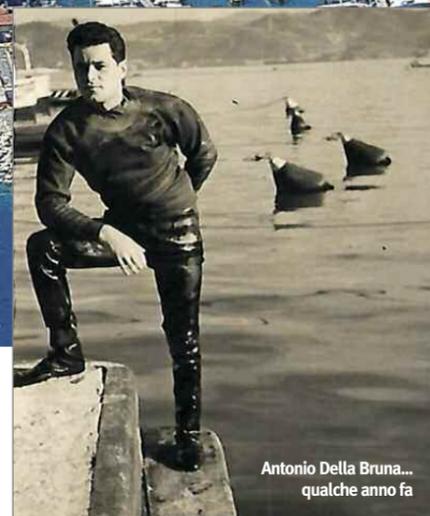
Il Comandante Lightoller



LEDA La barca che non volle tornare a galla

Antonio Della Bruna - Socio del Gruppo di Pinerolo

Santa Margherita Ligure



Antonio Della Bruna... qualche anno fa

Abitavo a Santa Margherita Ligure subito dopo i miei 15 anni di servizio in Marina e non c'era posto migliore per continuare a frequentare il mare e le immersioni. Il mare nel sangue, potrei dire, ed amici nella cerchia del porto erano i più frequentati, Leo era uno di questi. Gli avevano proposto di recuperare una barca da diporto vela-motore di 11 m. affondata a pochi metri dalla riva di Moniglia, piccolo centro della Riviera di Levante, dopo essersi incastrata su uno scoglio emergente. Disincagliata, mentre veniva rimorchiata verso Santa Margherita Ligure, si erano spezzati i cavi di rimorchio e la barca "Leda" (il suo nome), tornava sul fondo, questa volta a 60 m e lontana da terra di mezzo miglio. Leo, "factotum" nel porticciolo di Santa, non se la sente di scendere laggiù, non ha mai fatto immersioni profonde, quindi mi chiede se penso di farcela io. Non mi solletica molto l'idea di scendere a quella profondità, non c'ero mai stato, tali

prestazioni richiedono allenamento e precauzioni rigorose per la decompressione, che deve essere lunga per evitare l'embolia, inoltre c'è sempre in agguato "la narcosi da azoto" o "ebbrezza alti fondali" come solitamente è indicata. Tale fenomeno procura un senso di euforia pericolosissimo che può condurre alla morte. Ciò avviene dai 40 metri in giù, e chi ne è colpito si sente come in preda ad una sensazione euforica, si sbarazza della maschera e del boccaglio che gli eroga l'aria, oppure ha visioni strane, si sente potente e senza vincoli o, ancora, cade in preda all'angoscia totale che lo porta al panico. È facile intuire cosa può capitare in tali situazioni. Con Leo prendo 24 ore di tempo per cercare un compagno di cui fidarmi. Passo la voce anche al mio amico Peppino, titolare del negozio di attrezzature da pesca, infine mi danno il nome di un palombaro di Portofino. Vado a cercarlo. Mi risponde che non se la sente di raggiungere quelle quote. Sto per rassegnarmi quando mi viene in mente un ragazzo, Maurizio, al quale insegno a pescare e che ho già portato sui 40 metri di fondo. Ragazzo serio intelligente,

frequenta l'Università alla facoltà di scienze di Biologia Marina. Potrebbe farcela con me a fianco e darmi una mano nell'agganciare la *Leda*. Detto fatto, lo contatto mi pare un po' perplesso ma prendiamo accordi per il mattino successivo. Quindi parlo con Leo e gli dico che avrei fatto una ricognizione per valutare la situazione. Due giorni dopo aiutato da Maurizio carico bombole, mute e tutto il necessario sul mio "Zorro", è il nome che ho dato alla barca dipinta tutta di bianco con una fascia nera a forma di Z lungo i fianchi, da qui il nome scherzoso dell'eroe mascherato. Perdiamo tempo a trovare il segnale, un grande bidone aveva detto Leo, il mare è ancora grosso e le creste non permettono una visuale lunga. Finalmente troviamo il bidone, cerco di portare il segnale a piombo sul relitto ma i cavi misti di canapa e acciaio pesantissimi, non consentono questa operazione con la sola forza delle braccia. Comunque ci vestiamo, controllo personalmente la carica delle bombole, la riserva alzata e l'erogatore di entrambi, tutto insomma compreso l'ormeggio della nostra barca al bidone segnale.

L'immersione nel blu è sempre un banco di prova per il subacqueo, è necessario vincere l'istintivo senso di timore che impone la mancanza di punti di riferimento intorno e sotto di sé, cosa che non avviene in prossimità di scogliere o di pareti rocciose le quali assicurano, psicologicamente, un senso di contatto con la terra e spezzano la tremenda sensazione di cadere nel nulla. Controllo l'orologio e faccio il segnale a Maurizio, al suo cenno di conferma ci tuffiamo nella fitta nebbia opalina, 30, 40, 50 metri, l'acqua è molto torbida e le particelle sospese rendono sempre meno distinti i contorni della figura che mi nuota accanto. Mentre si scende in lente

spirali intorno al cavo del segnale il colore passa dal blu al verde e la luce si affievolisce sempre di più. Non perdo di vista Maurizio e, nello stesso tempo controllo anche le mie reazioni all'aumentare della profondità. A 60 metri vedo il fondo fangoso, le pinne sollevano nuvole di fango. Faccio cenno a Maurizio di avvicinarsi e seguo il cavo steso sul fondo per una decina di metri ma non vedo il relitto. Il cavo si perde nel torbido verde del fondale.



Maurizio

Decido di risalire per non dover ricorrere alla sosta di decompressione. Avevo calcolato una curva di sicurezza per un massimo di cinque minuti, compresa la risalita, d'immersione profonda. Tocco la spalla di Maurizio che trasale. Faccio cenno col pollice di risalire adagio. Non abbiamo superato i cinque minuti di permanenza sul fondo, quindi secondo la teoria e la mia pratica, non sarebbero state necessarie soste, comunque a nove metri ci fermiamo per tre minuti, altri sei minuti a tre metri dalla superficie. Sono deluso, certamente il mare ha causato un trascinarsi della zavorra sul fondo e il bidone si è spostato, oppure l'imbandito lasciato al



... con una cernia di 18 kg



cavo stesso era esagerato. Lasciamo la zona per rientrare.

Dopo una corsa veloce accosto *Zorro* alla banchina e vado subito a cercare Leo. Gli spiego la situazione e che ritengo sia necessario l'intervento del peschereccio affinché recuperi tutto l'imbandito del cavo, per consentirci di scendere direttamente sul relitto e non superare il limite di tempo stabilito per l'immersione in sicurezza.

Il mare si mette di mezzo e per una settimana infuria impedendo l'uscita.

Il tempo trascorso sott'acqua dalla *Leda* non deve superare il limite che potrebbe compromettere il recupero dell'imbarcazione e il suo restauro. Per fortuna giunge la telefonata del peschereccio, ci avrebbe atteso sul posto alle otto del mattino seguente, essendo migliorate le condizioni del mare. Chiedo a Leo che rimanga sul posto insieme al peschereccio che avrebbe proceduto al recupero, per eventuale assistenza con la radio sia per il recupero col verricello della barca fino ad una profondità utile a rinforzare le cime di traino.

In un bel mattino di sole la mia barca solca veloce un mare calmo, appena una lunga onda al traverso muove su e giù la barca, mentre filo verso l'appuntamento. Maurizio appare calmo e sistema in ordine l'attrezzatura.

Sulla coperta del peschereccio che ci raggiunge dopo qualche tempo, spiego a Maurizio ancora una volta, come ci saremmo comportati.

Raggiunta la poppa della *Leda*, avremmo aperto il grosso grillo (un maniglione per il fissaggio di cavi) e lo avremmo sistemato sul barbettone (robusto cavo di canapa) in



precedenza usato da Leo, durante il suo primo tentativo di recupero. Io avrei proseguito verso la prua trascinando il cavo passatomi dal peschereccio, fino a passare sotto la prua stessa per riportarlo a poppa sul maniglione che lui avrebbe chiuso, avvitando l'apposito perno.

Una cosa semplice e veloce. Maurizio, mentre attendeva, doveva facilitare lo scorrimento del cavo che io trascinavo. Gli faccio ripetere verbalmente l'operazione in successione quindi attendiamo che il peschereccio recuperi l'imbandito del cavo per avere la posizione esatta sul relitto. Anche Leo indossa la muta e prepara il suo autorespiratore bibombole.

Il volto dei pescatori affacciati alla falchetta insieme a Leo scompaiono alla nostra vista mentre scendiamo abbastanza veloci verso il fondo. La visibilità non è migliorata rispetto alla volta precedente.

Le fitte sospensioni rendono incerti i contorni delle cose, seguiamo il cavo, unico contatto con la superficie ed il fondo, che pare irraggiungibile. Ho avuto da ridire sulla solidità del cavo d'acciaio con il comandante del peschereccio, mi pareva molto corrosivo dalla ruggine, ma lui mi ha assicurato che avrebbe tirato su anche una corazzata. Ora che scendo tenendo il cavo che scorre nella mia mano aumentano le mie perplessità, infatti sento le fibre d'acciaio rotte che rischiano di ferirmi la mano. Spero che lassù abbiano ragione. La barca! Il suo albero, appare all'improvviso a poco più di un metro dal mio naso. Si trova in perfetto assetto orizzontale, la deriva deve essere sprofondata nel fango, tranquilla, rassegnata ormai al suo

destino, i cavi di nylon, sistemati durante il precedente recupero, ondeggiavano lentamente, dando alla scena un aspetto lugubre, quasi spettrale.

Osservo Maurizio e mi pare tranquillo, senza perdere tempo afferro il cavo portato dalla superficie recuperandone un po' per passarlo dentro al maniglione che Maurizio tiene aperto, lo richiudo e dopo un cenno rassicurante, al suo assenso, parto velocemente sul fianco destro della barca. Giunto a prua, la distanza è di 11 metri, faccio fatica a tirare il cavo, Maurizio in questa fase dovrebbe agevolare lo scorrimento. Impossibilitato a proseguire poso il cavo sulla coperta e torno verso poppa per stimolarlo. Il tempo che passa non ci è favorevole. Mi rendo conto che il mio erogatore fa fatica a darmi aria, me lo ha prestato Leo; a Maurizio ho dato il mio molto più sicuro. Pinneggio verso poppa e mi viene incontro un nuvolone di fango. Non vedo più niente e mille luci si accendono dentro alla mia maschera, puntini luminosi che girano vorticosamente. Non vedo Maurizio...!

"Maurizio dove sei, non dovevi muoverti da poppa. Accidenti non respiro più, dove s'è cacciato quel ragazzo?". Sono infuriato, tutto si sta mettendo male; giro nel fango e non vedo nemmeno le mie mani, la barca sembra sparita. Mille pensieri tetri affollano la mia mente "Si sarà sentito male? Forse è l'ebbrezza che lo ha preso". "E questo maledetto erogatore che non mi dà più aria, non posso rimanere qui, devo trovarlo. Maurizioooo..." urlo dentro al boccaglio "Non posso lasciarlo qui..." Leo, penso, devo chiedere aiuto a Leo.



Inizio la risalita continuando a guardarmi attorno, sarò in preda all'ebbrezza suppongo. Pinneggio disperatamente verso l'alto, "prenderò l'embolia" pensavo, "ma quando sarò in superficie cosa dirò alla madre?". Vedo i titoli sul giornale: "giovane sub scompare... presto... presto...". "La madre... Cosa dirò alla madre!" - Continuo a ripetermi questa frase nella mente al massimo della preoccupazione. Sbuco dall'acqua come un bolide urlando "Giù Leo... vieni giù... non lo trovo". Leo grida qualcosa ma non capisco, in preda al panico. "Vieni giù, Leo, non l'ho trovato a poppa, non so dove sia andato...vieni giù a cercarlo" urlo ancora. Respiro ora ma sono disperato, non potevo rimanere un istante di più laggiù, ho fatto 60 metri a velocità folle in disappnea e ora, sono certo, l'embolia non perdonerà.

Leo è in acqua e si tuffa verso una direzione diversa da quella prevista. Quasi svengo davanti alle facce pallide dei marinai affacciati sulla poppa del peschereccio, intuiscono il dramma. Sbatto il maledetto erogatore contro la barca e lo provo, funziona adesso. Mi ributto giù senza riflettere "funziona adesso l'infame". La discesa pare eterna. "Chissà cosa accade laggiù" di disperato ormai, "certo è stata l'ebbrezza e chissà dov'è andato...". Sono a 30 metri quando vedo delle bolle di scarico salire alla superficie.

"È Leo" penso "ma sono due gli scarchi... Maurizio accidenti! È Maurizio". Il cuore sta per scoppiare, sono in preda a mille sensazioni e il senso di pericolo per il ragazzo si attenua, quello che conta è che sia salvo. Probabilmente l'effetto

ebbrezza ha amplificato la mia angoscia e solo ora comincio a ragionare con freddezza come mi è consueto. Li raggiungo e faccio cenno a Leo di proseguire verso la superficie.

Il ragazzo risale velocemente mentre raggiungo e tengo fermo Maurizio per un braccio, lo faccio fermare sul cavo per la decompressione. Tento di chiedere spiegazioni a gesti. Il ragazzo ha gli occhi appannati e mi sembra un po' confuso, lascio perdere e gli faccio segno, unendo il pollice e l'indice che tutto va bene. Eseguiamo diverse soste brevi a 12, 9, 6, 3, metri poi controllando le mie reazioni e quelle apparenti di Maurizio risaliamo. Finalmente aria pura.

Sono quasi impazzito dalla disperazione negli ultimi dieci minuti e vedere adesso il ragazzo che si spoglia della muta con calma, completamente ripreso, mi riempie il cuore di consolazione. Se gli fosse capitato un incidente non me lo sarei mai perdonato.

Mentre torniamo in porto mi faccio spiegare quello che gli è accaduto.

"Non mi sono reso conto di niente" dice "ero come ubriaco, ho perso il maniglione e nel cercarlo ho smosso tanto fango da non vedere più niente, poi mi sono sentito strano e sono venuto a cercarti lungo la barca senza trovarti. Ad un certo punto ho deciso di risalire senza capire perché e così ho trovato Leo che scendeva, ho pensato che fossi tu".

Non dico niente, capisco che si sente avvilito.

Non doveva muoversi da poppa e la perdita del maniglione più gli effetti della

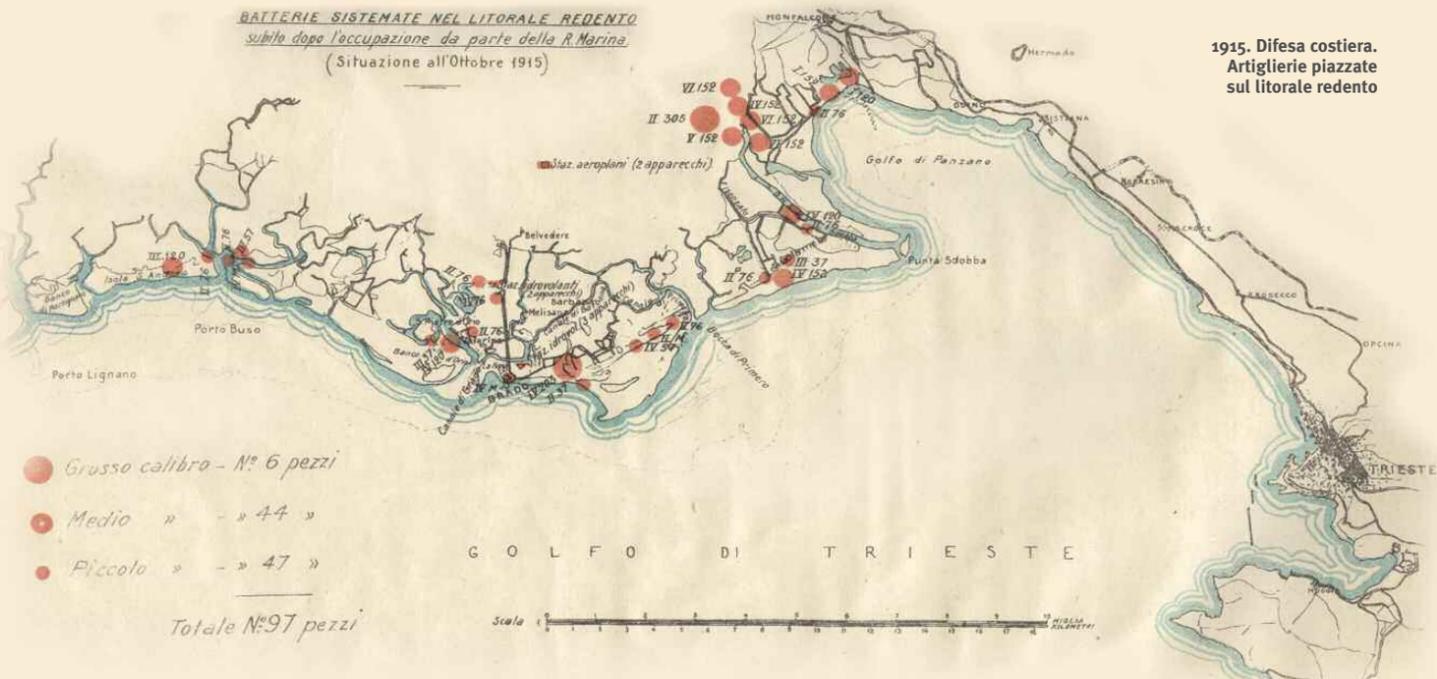
pressione gli avevano fatto perdere lucidità e il controllo su se stesso. Per quel giorno non si poteva fare altro. Torniamo in porto. La notte ho un sacco d'incubi. Maurizio si era allontanato lateralmente dalla barca, ecco il motivo per cui non l'ho trovato mentre risalivo. Accidenti che fifa e che rimorso avrei sentito se...! Decido che il giorno seguente saremmo ritornati sul posto ed avrei portato anche Maurizio, non volevo mortificarlo lasciandolo a terra, intendeva ridargli la fiducia nelle sue capacità in modo che non rinunciava alle immersioni. Doveva solo badare a se stesso. Avrei svolto io il lavoro senza perderlo di vista un solo istante. La giornata è ancora bella, il mare calmo ed anche l'acqua più chiara fa presagire un buon lavoro laggiù. Leo ed il peschereccio sono sul posto. In meno di dieci minuti siamo pronti. Dico a Leo che avrei agganciato solo il barbettone a poppa e, una volta che la barca fosse in superficie, si sarebbe potuto completare meglio l'imbracatura.

Tutto va liscio, Maurizio mi segue docilmente senza segni di sofferenza, trovo il maniglione sulla poppa come lo aveva lasciato lui, congiungo i due maniglioni uno dei quali è collegato al cavo d'acciaio e lentamente risaliamo con una sola sosta a tre metri. La permanenza sul fondo è durata due minuti.

La barca poteva essere sollevata ma il pontone apposito sarebbe venuto l'indomani. Il mio lavoro è terminato: tre immersioni invece di due, una delle quali da brivido. Ma la povera *Leda* era condannata. Il cavo che "poteva tirare su una corazzata", secondo i pescatori, si spezza con uno schiocco, come una fucilata, durante il recupero, non appena l'albero spunta alla superficie insieme al resto della barca gravando, con il peso dello scafo pieno d'acqua su quel cavo maledetto.

Prima che si possa rinforzare l'impianto di sollevamento c'è lo schianto e lentamente *Leda* s'inabissa scivolando verso un fondale maggiore a causa della forte corrente. Il mare caparbio aveva ripreso la sua preda. Ogni errore in mare ha un prezzo da pagare, a volte in maniera definitiva. Una furiosa mareggiata impedì per un mese intero qualsiasi altro tentativo di recupero, in seguito il tempo trascorso e le spese sostenute scongiurarono altri sforzi ed il proprietario si rassegnò.





1915. Difesa costiera. Artiglierie piazzate sul litorale redento

La protezione delle coste e la guerra di mine

Ciro Paoletti - Storico

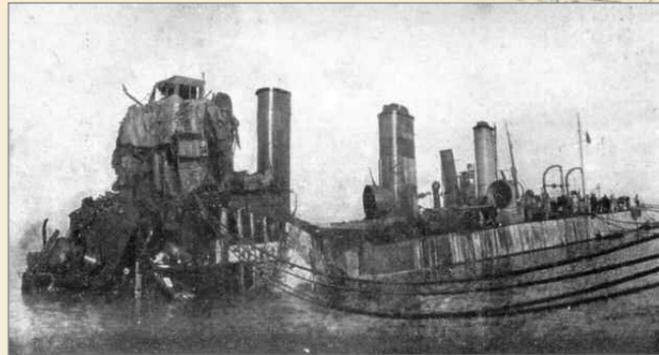
Uno degli aspetti più complessi della Prima Guerra Mondiale sul mare fu quello della protezione delle coste e dalle mine.

Come è noto, la sponda italiana dell'Adriatico è piatta e senza anfratti, con solo alcune sopraelevazioni come il Conero e il Gargano. Difenderla dalle incursioni nemiche non era facile. Il pericolo non consisteva negli sbarchi nemici, ma nelle incursioni per intercettare il traffico e bombardare la costa. Era necessario creare un sistema difensivo e lo si fece, integrando una rete d'avvistamento e un complesso di forze di difesa e risposta di primo tempo.

L'avvistamento venne organizzato su posti a terra e ricognizione aerea. Le difese mobili furono sostanzialmente realizzate dai treni armati e dal pattugliamento navale, quelle fisse vennero articolate in batterie costiere e, soprattutto, banchi e sbarramenti minati.

La rete d'avvistamento

Se le artiglierie fisse entravano in azione a vista, quelle mobili, imbarcate tanto sulle navi che sui treni, si spostavano su chiamata; e la chiamata arrivava dal sistema d'avvistamento. Poiché in un periodo ancora senza radar l'unico modo di scoprire il nemico consisteva nella sorveglianza, venne organizzata una rete d'osservazione costituita dai fari e semafori già esistenti e integrata da nuove postazioni. La dotazione si basava sul telegrafo, fosse radio o via cavo e/o sul telefono. Le stazioni radiotelegrafiche costiere passarono dalle 35 del 1914 alle 107 del



1915. Il caccia *Intrepido* in secco a Capo Linguetta dopo essere incappato in una torpedine il 4 dicembre

1918, quelle navali aumentarono dalle 187 allo scoppio della guerra alle 975 del novembre 1918. Risale proprio a quegli anni l'impianto della stazione radio della Regia Marina di Roma San Paolo, capace di trasmettere direttamente in tutto il mondo, le cui emissioni, dieci anni dopo la guerra, sarebbero state le prime ricevute dai naufraghi di Nobile al Polo e le cui palazzine ancora esistono a Roma in via Ostiense.

Il sistema d'avvistamento venne integrato da un'ulteriore rete di 22 stazioni radiogoniometriche per rilevare la posizione delle unità nemiche, specie subacquee, e da 10 centrali radiotelefoniche. Le stazioni radiogoniometriche facevano capo ai tre Centri d'informazioni di Spezia, Napoli e Taranto e davano contemporaneamente notizie a loro ed all'Ufficio Centrale informazioni di Otranto. Nel maggio del '18 il servizio fu accentrato a Roma, comunicando ogni notizia direttamente all'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina e i centri vennero ridotti a due. Quello di Napoli fu responsabile delle acque da Andora a Gioia Tauro, inclusa la Sardegna, mentre quello d'Otranto le controllava da Capo Spartivento fino a tutto il Basso Adriatico. Entro pochi minuti dalla determinazione, i punti radiogoniometrici erano comunicati dalle autorità costiere alle unità navali per mare, agli aerei disponibili ed ai treni armati. Anche per questo fu necessario incrementare la rete di

comunicazioni; e la Marina impiantò con proprio personale e materiale 150 nuovi uffici telegrafici e 1.250 impianti telefonici, stendendo 9.000 chilometri di linee telefoniche e 7.000 di linee telegrafiche, compresi i cavi sottomarini, per una spesa complessiva di oltre 14.600.000 lire dell'epoca. In seguito, a partire dal 1917, vista la crescente minaccia sottomarina, furono piazzati pure degli idrofoni da fondo, sia lungo lo sbarramento del Canale d'Otranto, sia nei dintorni di punti sensibili, come Spezia – protetta dalle tre stazioni del Tino, di Punta Corvo e Punta Mesco – Taranto e Gallipoli, o Crotona e lo Stretto di Messina, zone, queste ultime due, dove le apparecchiature vennero posate a 200 metri di profondità. Purtroppo nel 1915 gli idrofoni erano praticamente agli inizi della loro resa operativa mentre i radiogoniometri, inventati nel 1907 dal capitano del Genio Navale Alessandro Tosi e dall'ingegner Ettore Bellini del Laboratorio Elettrico Navale della Regia Marina di Venezia, erano ancora pochi. Non potendo avere navi in pattuglia dovunque od esser certi che le postazioni d'avvistamento, specie di notte, vedessero tutto e in tempo, si ricorse a terra ai treni armati e in mare alla posa d'una gran quantità di sbarramenti fissi, fatti da reti – come nel caso dello sbarramento d'Otranto – ma, soprattutto, da mine.

Le ostruzioni retali

Il sistema fisso, che poteva interagire colle mine, era quello delle ostruzioni retali. Paradossalmente, lo si iniziò a studiare a protezione dei porti non al principio della guerra ma solo nel 1917 e all'atto dell'armistizio lo si era quasi completato. È vero che di incursioni nei porti non se ne ebbero mai, per cui è ragionevole che non vi si sia provveduto prima, però un simile ritardo rimane lo stesso insolito. Comunque, prescindendo dallo sbarramento d'Otranto, alla fine del conflitto praticamente tutti i porti di qualche rilevanza militare erano dotati di reti: Cagliari, La Maddalena, Savona, Porto Maurizio (poi Imperia), Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Torre Annunziata, Gaeta, Palermo, Messina, Augusta, Siracusa, Taranto, Gallipoli, Bari, Brindisi, Barletta, Ancona, Porto Corsini e Venezia; in colonia Tripoli e Tobruk; in Albania Valona, Santi Quarana e Porto Palermo.

Oltre a quelle stabili, nel 1917 si organizzarono delle ostruzioni "volanti". Venivano stese intorno ai piroscafi incagliatisi per sfuggire al nemico e servivano a proteggere da ulteriori siluramenti lo scafo e il personale addetto al disincaglio.

1915. Il TV Pagano di Melito assiste all'alaggio sulla RN *Gianicolo* d'una torpedine austriaca disattivata col sistema Amico



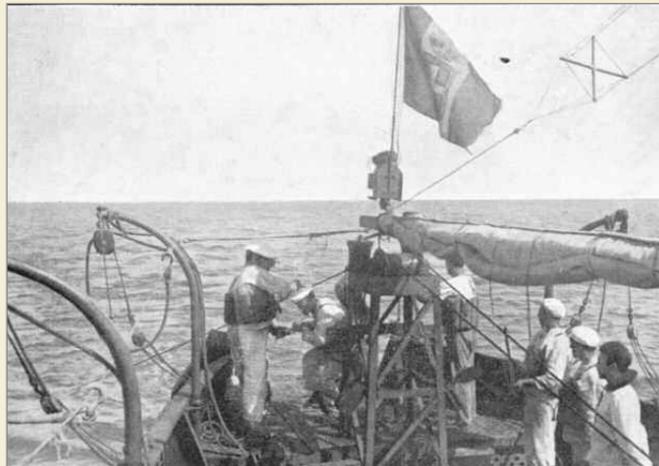
1915. Mine su due file parallele pronte ad essere rilasciate in mare

I treni armati

Basterà qui ricordare che, dopo le incursioni all'alba del 24 maggio 1915 da sei squadre navali austriache contro il litorale da Rimini a Barletta ed i ripetuti bombardamenti navali durante l'estate, considerato che le postazioni fisse su tutta la costa avrebbero impegnato troppe risorse, in settembre si decise di immettere sulla ferrovia adriatica dei treni armati con cannoni di calibro

1915. Torpedine italiana con carica di 100 kg d'esplosivo su un'unità della Regia Marina



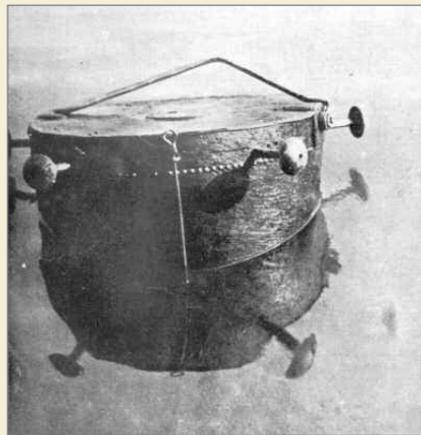


1916. Preparazione delle forbici su un dragamine

compreso fra i 76 e i 152 millimetri, montati su normali carri ferroviari adattati e serviti da personale della Marina. Si muovevano su allarme telefonico o radio e, nonostante i danni da loro inflitti al nemico nell'arco di tutta la guerra siano stati nel complesso ridotti a soli cinque aerei abbattuti e ad una reazione tale da interrompere tre azioni di bombardamento navale contro costa e due bombardamenti aerei, la presenza dei treni agì da deterrente, contribuì notevolmente a ridurre le offese nemiche e liberò dal pattugliamento costiero un consistente numero di unità sottili e leggere, che poterono essere impiegate in altri modi, tra cui principalmente la scorta convogli.

Le artiglierie costiere

Là dove i treni armati non c'erano, vennero posizionate artiglierie costiere, collegate alla rete di posti d'avvistamento ed ascolto, che allarmava i comandi da cui esse dipendevano. All'inizio del conflitto la Regia Marina praticamente non aveva artiglierie a terra, essendo la difesa costiera assolta dai reggimenti d'Artiglieria da Costa del Regio Esercito, per cui spesso si dovettero impiegare dei pezzi da campagna piuttosto vecchi, come quelli da 87 in bronzo rigato con affusto non scudato, forniti appunto dall'Esercito. Ben presto la produzione d'artiglierie fornì pezzi nuovi di maggior calibro e gittata. Nel loro insieme i piccoli calibri della Marina salirono dai 2.058 dell'entrata in guerra ai 4.448 dell'armistizio; i medi calibri da 805 a 1.019, di cui 22 forniti dagli Alleati e, infine, i grossi calibri da 176 a 265, quattro dei quali forniti dagli Alleati. Di questi pezzi ne furono impiegati per la protezione costiera 1.187, di cui 27 di grosso calibro, 258 di medio calibro e i rimanenti 907 di piccolo calibro, mentre altri 594 passavano all'impiego a terra, serviti da personale della Marina o ceduti all'Esercito mentre 100 pezzi di medio calibro venivano dati agli Alleati. Ma il sistema più economico per interdire la navigazione nemica e ridurre considerevolmente i rischi d'incurisione rimanevano mine.

1917.
Torpedine austriaca galleggiante

La guerra di mine in generale

La guerra di mine implicò in realtà degli impianti di due tipi diversi: banchi di torpedini e mine. La differenza fra le due armi, in sostanza non esisteva. In origine, nell'ultimo quarto dell'Ottocento, le torpedini erano dei siluri non autopropulsi, fissati a terra o in bassi fondali in attesa che un natante li urtasse, oppure messi su una nave, chiamata perciò "torpediniera", che li trasportava fino a farli urtare contro il fianco della nave avversaria. Dopo la comparsa del siluro autopropulso "Whitehead", nella marina italiana i siluri erano le armi che si lanciavano e raggiungevano il bersaglio da sé, mentre le torpedini erano quelle che continuavano a restar ferme in attesa d'essere urtate. Ciò che all'epoca della Grande Guerra veniva chiamato torpedine era l'arma ancorata, mentre la mina era quella libera di flottare, ma la distinzione in breve scomparve e in seguito rientrarono tutte nella definizione di "mina marittima".

Se in Italia qualcuno aveva ancora dei dubbi sull'efficacia delle mine, scomparvero prontamente non appena si seppe che il 13 agosto del 1914 il *Baron Gautsch* del Lloyd Austriaco era affondato su uno sbarramento di mine, per di più austroungariche, colla morte di 127 fra passeggeri e membri dell'equipaggio.

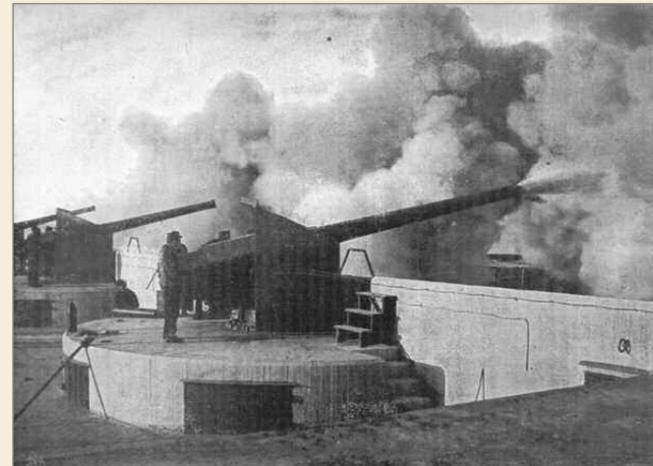
All'entrata in guerra, nove mesi dopo, alla Regia Marina era già evidente che in Adriatico bisognava impedire agli Austriaci sia il traffico che l'attacco. Il primo era difficile da intercettare a causa dell'intrico di isole a protezione della costa dalmata, il secondo andava bloccato quanto più lontano possibile dalla costa italiana. In entrambi i casi le mine erano utilissime e non c'è da stupirsi se la Regia Marina ne fece costruire 20.000 dei vari generi – incluse quelle da getto e da rimorchio – posandone in Adriatico 15.760. Gli Austriaci riuscirono a neutralizzarne circa 720 e a recuperarne circa 370. Le altre sfuggirono e furono recuperate dalla Regia Marina dopo la guerra.

Le mine erano, in mare, un ostacolo simile alle trincee a terra: rallentavano o impedivano i movimenti, causavano grandi perdite con poca spesa ma, come le trincee, pur conoscendole da molto tempo, nessuno aveva previsto quanti danni potevano fare e la Regia Marina non aveva abbastanza unità adatte al dragaggio, che, del resto, era una specialità ancora poco o per nulla sviluppata in tutte le altre marine.

Come uscirne? Con italica flessibilità si acquistò, confiscò e raccattò di tutto, dai pescherecci ai rimorchiatori, in Italia ed all'estero, si riallestì quel "di tutto", lo si armò ed equipaggiò e si iniziò il dragaggio, con poca conoscenza, ma molta versatilità, molta fantasia, molta dedizione e molta fatica. I risultati non si fecero attendere e furono decisamente buoni. In seguito, molto in seguito, apparvero i dragamine, anzi, i "rimorchiatori dragamine" classe R1, a scafo di legno, da 8.040 tonnellate e con macchine da 25.700 cavalli, ma all'inizio ci si dovette arrangiare con quel che c'era.

La Regia Marina aveva a disposizione varie torpedini, tra cui le "Bollo", dal nome dell'ideatore, costruite secondo le direttive della Conferenza della Pace del 1907, e l'apparato inventato dal medesimo comandante Gerolamo Bollo per il dragaggio delle mine, al quale si poteva aggiungere l'apparecchio ricercatore "Simonetti".

Si trattava però di dotazioni da installare su navi preesistenti, di solito torpediniere e



1916. Batteria costiera in azione sull'Adriatico

caccia, perché il dragamine vero e proprio comparve solo colle commesse che in tempo di guerra portarono alla già citata classe "R" entrata in servizio nel 1917. Ecco il motivo per cui la relazione ufficiale, invece di dire: "soltanto nei primi mesi del 1918", afferma: "...fin dai primi mesi del 1918, era stata riconosciuta la necessità di istituire squadriglie fisse di dragamine, destinate a percorrere tutto il litorale, per assicurare ai convogli al massimo possibile, la navigazione serrata della costa;"(1) prima mancavano le navi adatte, ma il dragaggio era iniziato col principio delle ostilità. Il testimone più spigliato e conosciuto del dragaggio, protagonista delle avventure più varie, fu Gennaro Pagano di Melito, pluridecorato, ufficiale mercantile richiamato e poi immesso in SPE per merito di guerra, passato infine alla carriera consolare. Ricordato soprattutto come ardito comandante di MAS, Pagano di Melito fu altrettanto noto come dragatore, oltre che attivo nel controspionaggio e impegnato nell'evacuazione dei Serbi dall'Albania e poi degli Italiani da Durazzo. Nel secondo volume delle sue memorie di guerra dedicò ampio spazio all'attività di dragaggio, svolta coi suoi uomini a partire dall'inizio dell'estate del 1915 sul brutto ma efficiente *Gianicolo*, un vecchio piroscampo mercantile a fondo piuttosto piatto, requisito, classificato come rimorchiatore e convertito in dragamine.

Da Pagano di Melito sappiamo che difficoltà incontrasse il dragaggio al principio della guerra, quanto spesso si trovassero banchi di torpedini sulle coste italiane ed albanesi e che i torpedinieri della Regia Marina erano perfettamente in grado di rendere inerti le mine nemiche in uso, sulle quali, almeno all'inizio, dovevano però intervenire manualmente. L'alternativa era sparare alle mine finché un colpo di fucile non le faceva esplodere. Se le si recuperava, si poteva portarle via. Alla fine del primo dragaggio il *Gianicolo* rientrò a Brindisi con 42 torpedini disattivate in coperta: fu cacciato alle Pedagne di gran carriera!

La velocità con cui le mine venivano posate era notevole. Pagano di Melito racconta che una mattina dell'autunno del '15, dopo aver passato la notte a dragare fuori Valona, all'arrivo d'un convoglio di tre piroscampi scortati dal *Quarto* e da tre caccia scorse "Di poppa sulle onde livide del mattino otto mine in deriva! Il nemico era venuto nella notte, forse pochi minuti prima."(2) Il convoglio passò a 20 nodi e non ci furono urti né danni; ma, nelle stesse acque, il 4 dicembre l'*Intrepido* saltò su una mina a Capo Linguetta.

Guerra di mine in Adriatico

È difficile stabilire chi fra Italiani e Austriaci cominciò a posare mine per primo sull'opposta sponda dell'Adriatico. È certo che quelle austriache erano già in mare da dieci mesi sulla costa orientale e che da maggio del '15 entrambe le parti si accorsero in fretta di quelle nemiche e si impegnarono in un lavoro crescente e continuo. Nella tarda primavera del '15 agli Italiani era già chiarissimo che la posa delle mine austriache non veniva eseguita solo dai posamine di superficie, ma pure probabilmente da pescherecci e sicuramente da sommergibili. Quanti e da dove venissero era intuitivo; che difficilmente la loro autonomia – almeno nel '15 – consentisse una navigazione di lungo raggio era evidente. Chi li rifornisse fuori dalle loro basi, sconosciuto.

Da parte loro, gli Austriaci notarono subito le mine flottanti italiane e ne iniziarono il dragaggio diurno e notturno assai presto, mentre, secondo la loro relazione ufficiale, sembrano aver dragato il primo banco di torpedini italiane nelle acque dell'Alto Adriatico il 20 giugno 1915, continuando il 21 e neutralizzandone un altro il 24. L'operazione non fu indolore, perché rimasero uccisi un ufficiale e due marinai, i primi d'una non breve lista, ma consentì il recupero di 66 torpedini italiane; evidentemente una frazione minima di quelle che erano state già posate.

Gli Austriaci cercarono di non essere da meno e ben presto fiorirono banchi di mine paralleli a quasi tutta l'estensione delle coste adriatiche, col dragaggio di entrambi i contendenti impegnato in un lavoro quotidiano, sfiancante, ripetitivo e apparentemente senza fine, sempre nelle stesse acque, sempre all'erta, sempre ricordando che ogni nave può essere un dragamine, ma una sola volta. Mentre i torpedinieri della Regia Marina sembravano da subito abbastanza al corrente della tecnica per disarmare le armi nemiche, tant'è vero che Pagano di Melito riferisce di come il suo torpediniere Amico, dopo averle osservate da vicino, avesse fin dal primo dragaggio ideato un efficace e semplice sistema per neutralizzarle, gli Austriaci ammisero d'aver a che fare con armi "di tipo sconosciuto e ancorate a profondità ignote"(3).

Ben presto però impararono a maneggiarle e si accorsero di ulteriori rischi: "Nel ricupero di una torpedine italiana nel golfo di Trieste... all'atto della disattivazione si riscontrò che all'innesco era stata fissata una sottile catenella che non era mai stata veduta in alcuna torpedine. Un più accurato esame mostrò che la catenella aveva per iscopo di provocare l'esplosione della torpedine all'estrazione dell'innesco durante le operazioni di disattivazione. Si dovette soltanto ad un caso fortunato il fatto che nel caso di questa prima torpedine fornita di una piccola macchina infernale la catenella fosse spezzata. Più tardi si poté anche accertare che gli Italiani avevano contrassegnato cosiffatte torpedini con una crocetta sulla vite di chiusura per non rimanere essi stessi vittime dell'artificio segreto nel caso di doverle disattivare."(4)

In definitiva gli Austriaci ne recuperarono quante poterono, non molte; come scritto nella loro relazione: "Le torpedini italiane del

Note

- (1) Ravenna, Luigi – Di Losa, Mario, *Il traffico marittimo*, 2 voll., Roma, Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina - Ufficio Storico, 1932, vol. 2°, pag. 141.
- (2) Pagano di Melito, Gennaro, *Mine e spie*, Roma, Ardita, 1934, pagg. 100-101.
- (3) Sokol, Hans – Braun, Teodoro, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria*, 4 voll., Roma, Poligrafico dello Stato, 1931, vol 2°, pag. 38.
- (4) Sokol, – Braun, op. cit., vol 2°, pag. 39, nota 1.

tipo "Tosi" rappresentavano per l'i.r. Marina una preda assai buona, perché contenevano molti pezzi in metalli ricchi, e, fra l'altro, ad esempio, cartocci in ottone."(5)

Come accennato, però, di 15.760 posate dalla Regia Marina, i nemici riuscirono a recuperare solo 370, che, unite alle 720 distrutte danno un totale di circa 1.100, pari a poco più d'un quattordicesimo del totale. Ad ogni modo non mancarono di dichiarare nella loro relazione ufficiale che gli Italiani ne avevano distrutte 300 delle loro: 261 sui banchi e 38 alla deriva. Questo dato è però fuorviante e assai inferiore al vero. Infatti la relazione ufficiale austriaca, dicendo: "Dalle poche fonti italiane a disposizione... risulta che vennero distrutte dagli Italiani 261 mine nemiche là dove erano state collocate e 38 alla deriva" in realtà si riferisce implicitamente – e lo si capisce dal contesto – alle mine posate dai sommergibili tedeschi fuori dell'Adriatico, ricavandone per di più – e lo si ammette – il numero dalla relazione ufficiale italiana, perché, come dichiara candidamente, i Tedeschi non dissero mai agli alleati Austriaci quante mine avessero posato e dove.

Tornando all'Adriatico, nel luglio 1915 le torpediniere italiane recuperate vennero riutilizzate per posare un altro banco nel Golfo di Trieste e di nuovo lo furono in settembre, mentre si dragava un nuovo banco posizionato dalla Regia Marina e scoperto da poco; e almeno due banchi vennero attivati dalle navi austroungariche lungo le coste italiane di Nord-Est nel gennaio 1916.

Naturalmente da parte italiana non si stava certo ad aspettare che le dragassero tutte e la posa era ripetuta, continua e diffusa: una vera semina, però la precedenza era data a quella a protezione del litorale nazionale. Da parte loro gli Austriaci, concentratisi nel dragaggio delle proprie rotte costiere, si accorsero presto che gli sbarramenti italiani erano perlopiù difensivi, dunque costieri, e che in alto mare ce n'erano pochi.

Nel maggio del 1917 la Regia Marina dispose uno sbarramento nelle acque litoranee dalmate tra Arbe e Jablanazzo e in giugno uno fra Punta Sottile e l'isola di Levrera; ma entrambi furono trovati e dragati dagli Austriaci. In agosto vennero sistemate due linee di torpediniere fra la punta Sud dell'isola di Curzola e la punta Nord di quella di Meleda. Un idrovolante austriaco se ne accorse

1917. Regia Nave posamine all'opera



il 23 e ne furono dragate 69. Il 19 novembre gli Austriaci ricambiarono lasciando 80 mine sulla rotta Venezia-Ancona; ma furono ripagati il 21 con un analogo sbarramento posato dalla Regia Marina nella stessa zona.

Nel settembre del 1918 gli Austriaci trovarono un bel banco di torpediniere lasciato dal nemico nel golfo del Drin. Decisero di dragarlo e, mentre stavano finendo, navi e aerei italiani piombarono loro addosso. Ne seguì un'azione concitata, ma senza perdite per le due parti.

Nel complesso entrambi i contendenti adoperarono gli sbarramenti di mine quasi solo sotto costa, sia a scopo difensivo, davanti ai propri porti, sia per ostacolare il movimento avversario; e questo secondo fine fu quello che spinse i sommergibili tedeschi a posare mine fuori dall'Adriatico.

La guerra di mine nel Tirreno e nelle altre acque italiane

Secondo la relazione ufficiale italiana, al di fuori dell'Adriatico, nel 1915, sarebbero state posate solo 24 mine e solo davanti a Taranto dal sommergibile tedesco UC12, che, sempre secondo la relazione ufficiale, affondò durante l'operazione. In realtà l'UC12, ceduto dai Tedeschi agli Austriaci, giunto per ferrovia a Pola in tre tronconi, rimontato e ribattezzato U24, se n'era tornato tranquillamente alla base ed avrebbe continuato ad operare fino al 16 marzo 1916, quando, di nuovo a circa un miglio davanti a Taranto, sarebbe saltato su una delle mine che stava posando. Fu ripescato da un fondale di 30 metri, riparato e immatricolato nella Regia Marina con la sigla "X", dando al colonnello del Genio Navale Curio Bernardis la possibilità di sfruttarlo per costruire i primi sommergibili posamine italiani. Ma il punto non è questo. Il punto è che occorre fare molta attenzione a ciò che le fonti d'archivio e a stampa dell'epoca dicono a proposito delle mine, perché peccano per difetto. Non c'è da stupirsi. Trattandosi di armi insidiose, molte furono trovate per caso e solo assai dopo il conflitto, nonostante a fine guerra i Tedeschi e gli Austriaci avessero consegnato le carte dei loro banchi posati.

Limitandosi alle acque non adriatiche, la relazione ufficiale italiana, 14 anni dopo la guerra, diceva che: "Lungo le coste italiane dal confine francese al Capo Santa Maria di Leuca, tutti gli sbarramenti vennero effettuati da sommergibili posamine tedeschi: furono ancorate 565 armi dal 1915 all'armistizio";(6) ma doveva ammettere che di esse ne erano state trovate durante il conflitto solo 309, di cui 271 dragate e 38 alla deriva, liquidando le altre col dire che il loro ritrovamento e distruzione "continuò poi per un certo tempo dopo la guerra."(7)

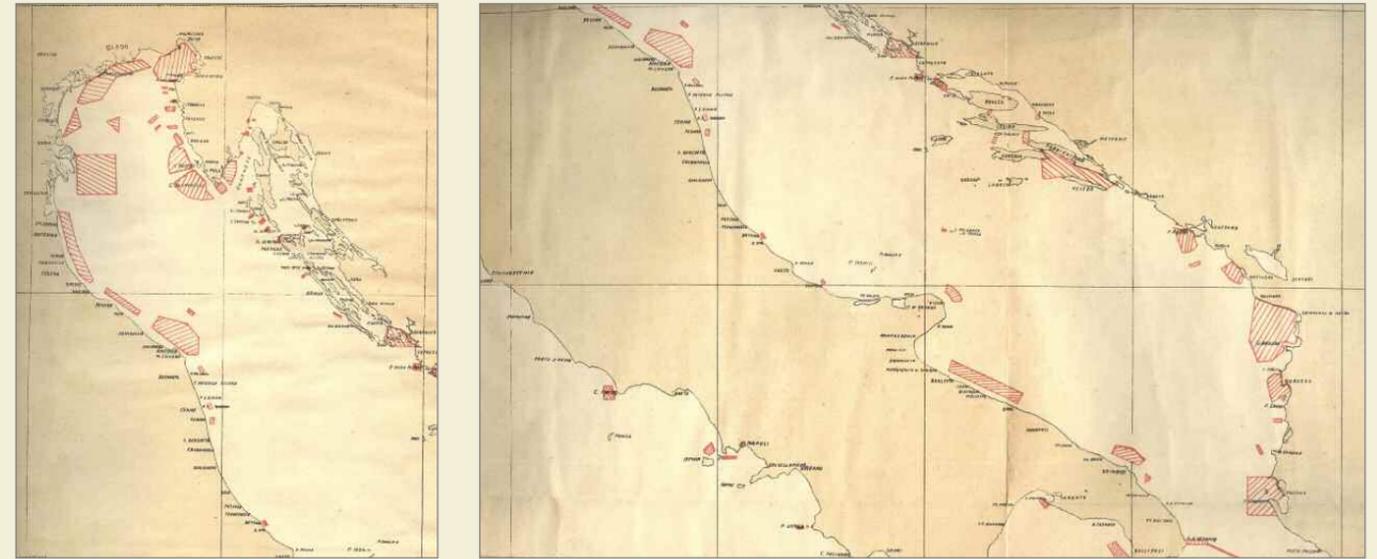
Di conseguenza occorre integrare, per quanto possibile, e non è molto, la relazione ufficiale con tutte le altre fonti disponibili, per avere un'idea un po' più chiara della situazione. Ma va fatta pure un'altra aggiunta. Poiché i miglioramenti tecnici portarono i Tedeschi a produrre mine ancorabili fino a 220 metri di profondità – come si constatò nel caso d'una rinvenuta a Capo Spartivento nel 1918 – e poiché alcune avevano un dispositivo che faceva loro assumere l'assetto prestabilito solo dopo 45 giorni, è

Note

(5) Sokol, – Braun, ivi.

(6) Ravenna – Di Losa, op. cit., vol. 2°, pag. 207.

(7) Ravenna – Di Losa, op. cit., vol. 2°, pag. 218



1917. Campi minati del Medio e Alto Adriatico e del Medio e Basso Adriatico

molto probabile che delle 294 mancanti all'appello ce ne siano ancora varie, forse molte decine, tuttora ancorate in profondità nel Tirreno e nel Mar di Sicilia.

Intanto la guerra continuava e la posa delle mine nemiche aumentava. In Adriatico se ne trovavano ovunque, nel resto del Mediterraneo in minor quantità, ma concentrate intorno ai principali porti degli Alleati, come Marsiglia, Biserta, Malta, Genova, La Spezia e Taranto, ma pure lungo le rotte più battute, perciò nel Golfo del Leone, nel Canale di Sicilia, intorno a Malta e a Porto Said. Poiché il traffico interportuale italiano per motivi di sicurezza era prevalentemente costiero, aumentò il numero di banchi, di solito però costituiti da un massimo di 18 a un minimo di tre armi, nei pressi dei sorgitori più disparati. Questo si doveva alla portata massima ed al piccolo numero dei sommergibili posamine. Mentre in Adriatico gli Austriaci potevano posare mine da qualsiasi nave, fuori dell'Adriatico andavano solo i sommergibili ed erano pochi. Dai due iniziali del 1915, capaci di 12 mine, passarono nell'autunno 1916 a quattro con 18 mine l'uno, ma in dicembre salirono a nove, saliti a 11 nel marzo del '17, a 13 in aprile e a 17 in giugno, diminuendo poi progressivamente ai soli sette del gennaio 1918 e ad ancora meno in seguito.

L'aumento dell'attività fu lento ma progressivo. Nel 1916 ci si accorse di banchi posati solo davanti a Genova e fra Taranto e Gallipoli, per un totale che poi si seppe essere stato di sole 52 mine. Ma nel 1917 fuori dell'Adriatico ne furono posate 293 – massimo di tutta la guerra – che insidiavano le rotte a nord di Ischia – 18 mine posate in marzo – e le acque toscane, laziali, campane, sarde, liguri, calabresi e soprattutto siciliane. In Toscana in settembre ne vennero posizionate, con equità, 9 a Livorno, 9 a Portoferraio e 9 intorno all'Argentario, con altre 9 di nuovo davanti a Livorno in novembre. In Sardegna il nemico si limitò a metterne 18 alle Bocche di Bonifacio. In Liguria ne pose 6 a marzo davanti alla Spezia, ripristinò in giugno il banco fuori Genova con 12 mine e poi, in ottobre, ve ne piazzò altre 6, lasciandone 9 pure a Portofino, 12 nelle acque fra Vado, Savona e Varazze e, a novembre, 9 davanti ad Oneglia.

La Sicilia fu circondata: 10 mine in aprile da Capo Zaffarano a Capo Gallo, 9 in maggio fra Trapani e Favignana, poi, in estate, sette

a Catania, 12 a Siracusa, 9 a Capo Passero e 6 a Licata, seguite in ottobre da 13 intorno a Messina – col contrappeso di 5 a Reggio – e 5 a Porto Empedocle. Il resto venne inegualmente posato davanti al Circeo, ai Capi Palinuro, Vaticano e Scalea, a Punta Licosa, a Taranto e Gallipoli.

Infine nel 1918, complice anche il fatto che gran parte delle mine posate l'anno prima erano ancora attive, il nemico si limitò a posarne 188 e a rilasciarne libere altre 18, per un totale di 206, cercando di minare soprattutto le rotte irradianti da Malta e quelle che dallo Stretto di Messina giungevano a Livorno, per intercettare il traffico proveniente dall'India attraverso Suez, divenuto fondamentale per lo sforzo bellico italiano forse più di quello in arrivo da Gibilterra.

Nel complesso affondarono per mine e torpediniere parecchie navi italiane, benché assai meno di quelle colate a picco dai sommergibili nemici: la corazzata *Regina Margherita*, il caccia *Intrepido*, la torpediniere *17 OS*, benché per l'esplosione di una propria mina, l'incrociatore ausiliario *Città di Palermo*, il dragamine *RD 10*, le vedette *Meloria* e *Monzone*, la nave ambulanza *Marechiaro*, il sommergibile *Jalea*, e probabilmente il sommergibile *W4*; incidentalmente, le mine ci affondarono tanti sommergibili quanti l'alleata marina britannica.

A queste navi si aggiunsero dieci piroscafi, di cui uno sequestrato al nemico, due velieri, cinque pescherecci a vapore e cinque a vela.

Le perdite austriache furono minori, specie perché il traffico era quasi tutto fra le isole e dunque costiero. A parte il vapore *Baron Gautsch*, affondato il 14 agosto 1914 su un campo di mine austroungarico, l'imperialregia marina da guerra perse nel maggio del '18 il piroscafo *Giulia*, portato poi ad incagliare, fu in seguito recuperato, come il *Marina* in settembre e la nave ospedale *Oceania* in ottobre. In agosto affondò il piroscafo *Gorizia*, come i sommergibili *5*, *10* e *Wildfang*.

Nel complesso la guerra di mine ebbe forse maggior efficacia come deterrente che come mezzo per infliggere perdite, ma senza l'opera indefessa e misconosciuta di chi dragava non sarebbe stato così, ed è doveroso ricordarlo.



Le cartoline raccontano...

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

Siamo alla seconda puntata sulle cartoline parlanti. Quella che propongo in questo numero è stata scritta il 21 novembre 1904 dall'allievo Manlio Tarantini alla sorella Clelia. Entrato in Accademia nel 1903, all'età di sedici anni, consegnerà nel 1906 la nomina a guardiamarina. Durante la Prima Guerra Mondiale diventerà comandante del sommergibile "F 13" (settembre 1917) e avrà un meritato



L'amm. Manlio Tarantini

momento di gloria quando, il 16 novembre successivo, andrà assieme al gemello "F11" ed ai "Mas13" e "Mas15", al largo di Cortellazzo per contrastare l'azione delle corazzate austro-ungariche *Wien* e *Budapest* che stavano bombardando le nostre linee.

L'operazione avrà successo, costringendo le corazzate a ritirarsi. Per questa e per le numerose altre missioni svolte fino al settembre 1918, Tarantini sarà decorato con la medaglia d'argento al valor militare (nella foto un sommergibile classe "F").

Durante la Seconda Guerra Mondiale aveva raggiunto il grado di ammiraglio di divisione e avrà anche in questa circostanza modo di distinguersi, prima nell'incarico di direttore dell'Arsenale di Taranto, ottenendo risultati di tangibile portata bellica assicurando per oltre due anni l'efficienza delle squadre navali e, in



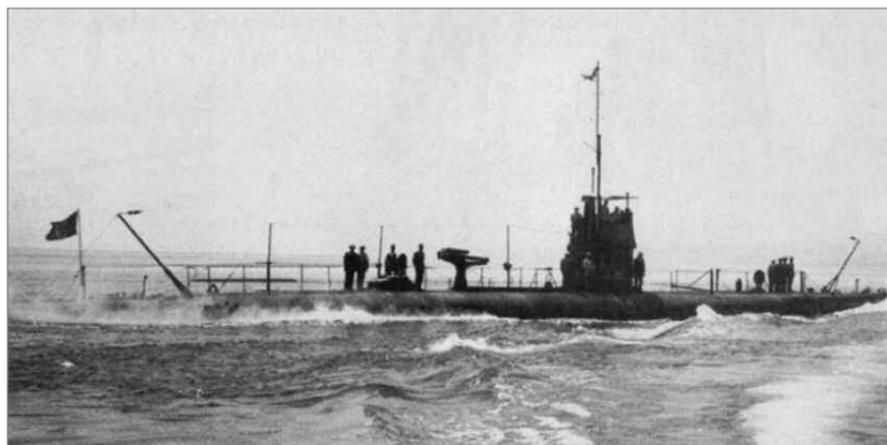
particolare, ripristinando cinque corazzate che erano state rese inutilizzabili dai siluri. Assumerà poi l'incarico di Comandante Militare Marittimo in Albania, con sede a Durazzo respingendo fieramente anche con le armi le ingiunzioni e gli attacchi nemici per bloccare in porto le nostre unità.

Ma leggiamo adesso il testo della cartolina:
"Clelia carissima, dopo un viaggio comodo e felice giunsi ieri a Livorno; a mezzogiorno preciso rientrai in accademia e il dopopranzo avemmo nuovamente uscita. Gli

Tarantini era quindi appena rientrato in Accademia per l'inizio della seconda classe dopo aver fatto la campagna d'istruzione al termine del primo anno e una breve licenza.

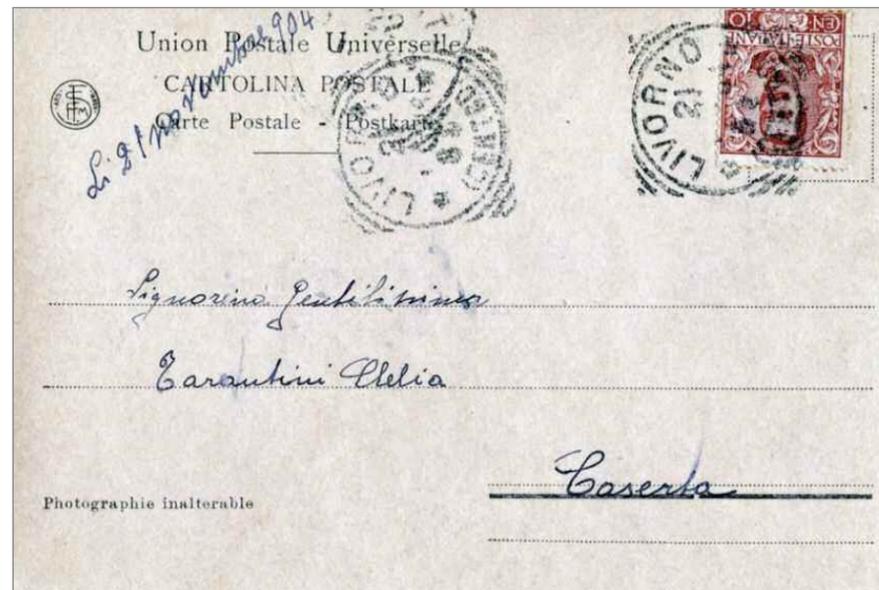
Ma chi era questo tenente Grabau, da dove veniva la sua salma e perché l'avvenimento era così importante da richiedere una comandata di allievi?

Carlo Grabau era un livornese di nobile famiglia di origini tedesche, nato nel 1868, che aveva frequentato l'Accademia Militare di Torino diventando nel 1887 sottotenente di artiglieria.



studi sono regolarmente incominciati quindi addio divertimenti; domani avremo il trasporto della salma del tenente Grabau. A voi il divertirmi. Scriverò presto. Bacio tutti. Manlio".

Attratto però dalla vita sul mare aveva dato le dimissioni ed era transitato all'Accademia di Livorno diventando guardiamarina nel 1890, sottotenente di vascello nel 1891 e tenente di vascello nel 1894.



Tralasciando per brevità i vari incarichi precedentemente svolti con ottimi risultati, dirò solo che nel novembre del 1903 era diventato caposquadriglia dei sambuchi che operavano in Mar Rosso. Non a tutti è noto che la Regia Marina ha annoverato fra le sue navi anche i sambuchi.

Fin dal 1902 queste unità erano state impiegate lungo le coste del Mar Rosso e della Somalia settentrionale (Migiurtinia) per la repressione del contrabbando di armi e della tratta dischiavi. In questa attività si erano rivelati preziosi per il

modesto costo di esercizio, per il modesto pescaggio che ne permetteva la navigazione anche là dove altre navi da guerra non potevano passare, ed infine perché non destavano sospetto nei contrabbandieri essendo perfettamente uguali ai loro sambuchi.

Ciascun sambuco era comandato da un sottufficiale timoniere e aveva l'equipaggio composto da indigeni salvo tre o quattro cannonieri per i due pezzi da 76 mm. montati sulla prora.

Avevano nomi di animali come Daino (nella foto), Cervo, Gazzella, Antilope,

Capriolo, Zebra e Camoscio ed erano stati riuniti in una squadriglia proprio alla fine del 1903.

L'episodio nel quale troverà la morte il tenente di vascello Grabau avviene il 3 dicembre, pochi giorni dopo l'assunzione del comando.

Grabau si era imbarcato sul sambuco Antilope per controllare il villaggio costiero di Durbo che riteneva punto di approdo dei trafficanti d'armi.

Al rifiuto dei notabili locali di alzare il tricolore si era convinto della loro infedeltà verso l'Italia ed aveva dato un ultimatum, al termine del quale aveva iniziato a bombardare il villaggio.

I Somali avevano però risposto al fuoco con i fucili ed erano riusciti, mentre si trovava allo scoperto per dirigere il tiro dei cannoni, a colpirlo mortalmente alla testa.

Decorato per l'occasione con la medaglia d'argento al valor militare alla memoria, la salma era stata inizialmente tumulata ad Aden.

Un anno dopo l'ariete torpediniere *Elba*, di ritorno in Italia al termine di un lungo periodo di servizio in Estremo Oriente, aveva prelevato ad Aden la salma sbarandola poi a Livorno il 21 novembre 1904, proprio il giorno della nostra cartolina, per il successivo trasferimento il giorno dopo nella tomba di famiglia al cimitero protestante, con tutti gli onori militari (vedi foto).





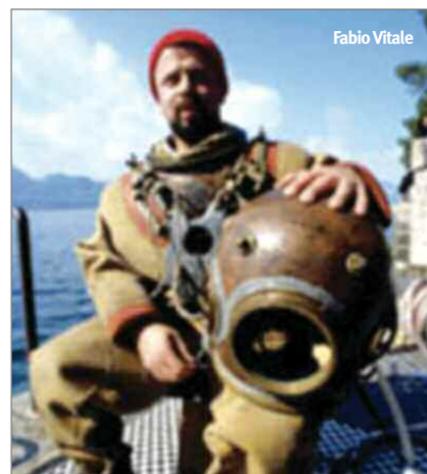
PANERAI Il tempo degli eroi

Fabio Vitale
Storico della subacquea
e cultore della materia

Non c'è nome come quello di Panerai che, nel mondo del collezionismo o anche dei semplici appassionati, riesca a suscitare ancora un fremito d'interesse e di emozione. Panerai, però, non sarebbe il nome che è senza gli assaltatori della "Decima Flottiglia MAS" che, con le loro incredibili gesta, hanno unito il nome Panerai a imprese eroiche al limite del possibile, episodi riconosciuti e ammirati in tutto il mondo. Le origini di questa ditta si fanno risalire al 1860, quando Giovanni Panerai (1825-1897) apre sul Ponte delle Grazie a Firenze un piccolo negozio di orologeria. Di padre in figlio si arriverà a Guido Panerai,

nipote del capostipite Giovanni, che sposerà Guglielmina Fracei il cui padre era titolare di un'avviata officina meccanica. Sarà con l'ingresso in azienda di Giuseppe, figlio di Guido, che le attività delle Officine Panerai si amplieranno notevolmente fino ad arrivare nel 1934 a svolgere la quasi totalità del proprio lavoro per il Ministero della Difesa e la Regia Marina. Le Officine Panerai non fornirono alla Regia Marina solo quegli strumenti entrati oramai nella leggenda quali orologi, bussole e profondimetri ma anche apparecchiature molto sofisticate per quei tempi come congegni di puntamento al "Radiomir", altamente visibili di notte, indicatori

cronografici per siluri, timer. Proprio "Radiomir" diventerà sinonimo di Panerai. Con questa parola si brevettò (siamo intorno al 1914) un composto a base di solfuro di zinco fosforescente, bromuro di radium e mesotorio che era in grado di emanare una fortissima luminosità in condizioni di oscurità ambientale. Inizialmente veniva inserito sotto forma di polvere in ampolline di vetro sigillate. Queste ampolle erano poi alloggiare in quei congegni, come i traguardi di mira e puntamento, che dovevano essere utilizzati in



Fabio Vitale



Operatore gamma 1951

ambiente notturno. Per gli orologi subacquei, in un primo momento, il "Radiomir" venne utilizzato per "dipingere" gli indici e i numeri dei quadranti. Successivamente ne venne fatto un composto che veniva racchiuso tra due lamine (una era il quadrante con indici e numeri traforati) degli orologi "Radiomir". In questo modo si aumentava notevolmente il potere illuminante con una conseguente aumento della radioattività che arrivava a livelli perlomeno poco rassicuranti.

Come molte altre applicazioni, i congegni di mira al "Radiomir" derivavano da un progetto di un ufficiale di Marina, il capitano Carlo Ronconi, parente di Panerai e per pochi anni socio nell'azienda. Durante tutto il secondo conflitto mondiale sarà sempre molto intensa la collaborazione tra la Panerai e i progettisti della Regia Marina. Tra tutti gli strumenti ideati per gli operatori dei mezzi d'assalto, il più famoso rimane l'orologio.

Le sperimentazioni per un orologio effettivamente impermeabile fino a notevoli profondità e di facile lettura in ambienti privi di luce erano iniziate intorno al 1936 con la realizzazione di un primo prototipo costruito in 55 esemplari. Sarà però dal 1938 che comincerà la produzione di un modello realmente operativo arrivando, con gli anni quaranta, a un totale di circa 1290 esemplari costruiti. Dal dopoguerra in avanti, invece, saranno meno di 800 gli esemplari prodotti per i reparti della Marina. I primi orologi, la cui cassa a saponetta di grandi dimensioni aveva un diametro di 47 mm., erano dotati di una meccanica "Rolex", prodotta su

specifiche della stessa Panerai. Le anse per l'attacco del cinturino in cuoio fustellato erano a filo saldate sulla cassa. Questo si dimostrò uno dei punti deboli di questo primo modello anche perché molto sollecitato dal lavoro del cinturino che, spesso e di notevole lunghezza, veniva allacciato sopra i vestiti impermeabili (vestiti "Belloni"). Successivamente, sempre durante gli anni del conflitto, la cassa verrà ridisegnata ricavando le anse direttamente dal blocco della cassa stessa. Un altro motivo di preoccupazione circa l'affidabilità della tenuta, risiedeva nella sede del congegno di carica del movimento, la cosiddetta corona. Gli orologi con meccanica "Rolex" necessitavano di essere ricaricati quotidianamente, andando così a sollecitare non poco la guarnizione di tenuta. Venne così introdotto un altro movimento, l'"Angelus", che con una riserva di carica di ben otto giorni, necessitava di agire sulla corona con molta meno frequenza. Questo movimento portava anche la lancetta dei secondi. Appare così sul quadrante, alle ore nove, una piccola lancetta dei secondi, contrariamente ai primi movimenti "Rolex" che ne erano sprovvisti. Questi orologi erano costruiti per resistere a una pressione pari a 100 metri di profondità. Successivamente, proprio per aumentare la resistenza alla pressione, verrà apportata un'ulteriore modifica alla corona di carica, applicando alla cassa una mezzaluna in acciaio con una leva eccentrica che serrata premeva la corona stessa. Questo meccanismo consentì agli orologi di arrivare a una tenuta stagna fino a 200 metri di profondità. Questo brevetto data 1955 ma in molti sono concordi con l'affermare che in realtà venne sviluppato e applicato a partire dagli ultimi anni del conflitto. Con i primi

anni del dopoguerra si cominciò anche a sentire la necessità di ridurre la radioattività dei quadranti "Radiomir" e per questo venne studiato un composto a base di trizio, il "Luminor", con un notevole abbattimento delle radiazioni emanate. Ricordo l'orologio "Luminor" Panerai con quadrante Marina Militare modello "6152/1". Con certezza non si sa quando fu introdotto il sistema di chiusura con ponte a leva. Il brevetto è stato depositato nel 1955 ma pare sia stato utilizzato già verso la fine del periodo bellico o quantomeno verso la fine degli anni 40, anche su orologi "Radiomir". Questo sistema consentiva un'impermeabilità fino a -200 metri. L'orologio portò il quadrante al "Radiomir" fino al 1949 (con qualche fornitura anche negli anni 50), anno in cui Panerai brevettò il "Luminor", un composto luminescente al trizio molto meno radioattivo del "Radiomir". Questo modello porta il movimento "Angelus", riconoscibile per la presenza della lancetta dei secondi alle ore 9 (da opera già citata). Sono molti i modelli di orologi prodotti dalla Panerai dal 1936 in avanti, alternando produzioni in serie a prototipi. Ci fu anche una limitata produzione di due modelli per la Marina Egiziana per complessivi 50 pezzi. Ovviamente, oltre agli orologi, esiste tutto il resto del mondo Panerai, fatto degli altri strumenti leggendari come bussole e profondimetri, congegni di mira, strumenti di segnalazione, ecc. ma, da un punto di vista collezionistico, l'oggetto più ambito rimane sicuramente l'orologio e ci riferiamo agli originali prodotti dal 1936 in avanti per uso esclusivo dei reparti speciali e non delle repliche prodotte per il mercato degli appassionati sempre dalla stessa Panerai (anche questi oggetti di culto e valore).



Da sinistra a destra
6 esemplari
di orologio Panerai

Uno dei primi esemplari forniti alla Regia Marina nel 1936 era il modello "3646". Il quadrante riportava per metà numeri romani e per l'altra metà quelli arabi. Movimento Cortebert Rolex. Orologio "Radiomir" Panerai modello "3646" in dotazione fin dal 1938 agli operatori

dei mezzi d'assalto della Regia Marina, raggruppati inizialmente sotto il 1° Gr. Smg. in un reparto chiamato I Flottiglia MAS. Sarà solo nel marzo del 1941 che il reparto diventerà autonomo con il nome di Decima Flottiglia MAS. Anse a filo saldate sulla cassa. Il quadrante è virato in color bronzo probabilmente a causa della radioattività del "Radiomir".

Il meccanismo era fornito dalla Rolex, così come il fondello e la corona a vite. Le dimensioni della cassa sono di 47 mm e il vetro è in "perspex". Garantisce impermeabile fino a -100 metri. Porta un cinturino in cuoio fustellato di grandi dimensioni in modo da poter essere indossato sopra il vestito impermeabile "Belloni". (da opera già citata)

Orologio "Radiomir" Panerai con le anse di pezzo ricavate nel blocco cassa. Questa modifica rese gli attacchi del cinturino molto più solidi. Movimento Rolex. Ha un quadrante dove venivano "traforate" le cifre e gli indici. Al di sotto veniva posizionata un'altra piastra ricoperta di materiale fosforescente "Radiomir". Grazie a questo quadrante

a sandwich, si era in grado di rendere molto luminosi gli indicatori. (da opera già citata) Orologio "Luminor" Panerai con quadrante Marina Militare modello "6152/1". Orologio "Radiomir" Panerai "Mare Nostrum". Fu progettato nel 1943 per essere dato in dotazione agli Ufficiali della Regia Marina. Ne furono costruiti solo 2 (forse 3) esemplari e non entrò

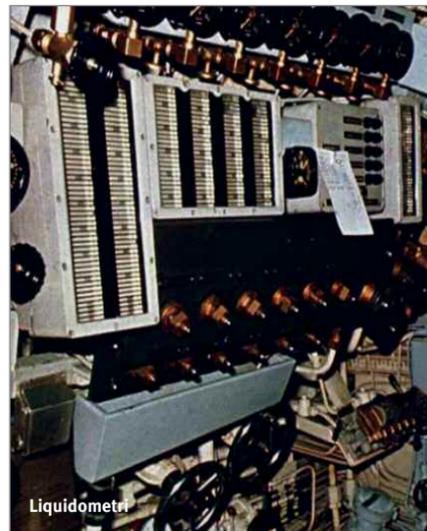
mai in produzione probabilmente per il precipitare delle vicende belliche. Orologio "Radiomir" Panerai "Egiziano", modello "2/56". Realizzati nei primi anni 50 per la Marina Militare Egiziana. La cassa in acciaio è di notevoli dimensioni, 58 mm, e pare ne furono realizzati sia con quadrante "Radiomir" che "Luminor". Movimento otto giorni "Angelus". (da opera già citata)



Bussola "Radiomir" Panerai



Indicatore cronografico per siluri



Liquidometri

Nel mondo dei cosiddetti "originali" oggi si spuntano valori elevati, con aste che raggiungono cifre a quattro zeri. Per dare un'idea, nel 2005 il Museo Panerai ha acquistato un raro prototipo di orologio realizzato in due esemplari dalla Panerai nel 1943, chiamato "Mare Nostrum" ad un'asta di Christie's a Ginevra per una cifra battuta di circa 85.000 euro.

Un aiuto alla datazione delle attrezzature Panerai ci viene dalle varie trasformazioni societarie avvenute nel corso degli anni. La prima denominazione della ditta alla sua apertura nel 1860 era "OROLOGERIA G. PANERAI & C." Fu nei primi anni del 1900 che Guido diede al negozio il nome di "Orologeria Svizzera", fondando contemporaneamente la "GUIDO PANERAI OFFICINA

MECCANICA". Nel 1925, Guido insieme al figlio Giovanni, aprì la "GUIDO PANERAI & FIGLIO", OFFICINE MECCANICHE. Nel 1972, alla morte di Giovanni, l'azienda prenderà la ragione sociale di "OFFICINE PANERAI SRL", con a capo l'Ing. Dino Zei.

Bussole ma non solo ...

Ma Panerai produsse anche bussole magnetiche. La bussola era infatti lo strumento fondamentale per impostare nel buio della notte la giusta rotta verso l'obiettivo da attaccare. La bussola con quadrante di tipo Radiomir (vedi foto a pag. 21), ha una base in metallo amagnetico su cui è fissata la rosa costituita da un quadrante circolare piatto. Il quadrante è racchiuso in una cupola in "perspex" e galleggia in un liquido trasparente. Sulla cupola è incisa la linea di fede bianca per il traguardo del rilevamento. La bussola in "Luminor" adottava un quadrante tronco conico che andava così a risolvere il problema della lettura a bussola inclinata quando il quadrante piatto tendeva a incepparsi nel movimento rotatorio. Ne fu fatto un modello con una mascheratura che lasciava aperta solo una fessura per la lettura del quadrante, un accorgimento per limitare la forte luminescenza che poteva essere notata, di notte, anche fuori dall'acqua.

I profondimetri

I profondimetri erano del tipo a meccanismo "Bourdon", con scale variabili a seconda della profondità massima. Quello cosiddetto "da attacco" porta la scala fi-



Profondimetro



Elettro segnalatore a pile impiegato sulle navi per le segnalazioni luminose

no a -16 metri, non essendo previsto nelle fasi di attacco a basi nemiche la possibilità di raggiungere particolari profondità. Quelli da "difesa" svolgono, invece, la funzione di un vero e proprio profondimetro necessario per le normali immersioni di recupero o sminamento. Vennero fatti anche nel tipo "Luminor" dalla fine degli anni 40, con possibilità di tarare il quadrante rispetto allo zero misurato dalla lancetta in superficie.

Altri strumenti Panerai sono:

L'indicatore cronografico per siluri: strumento utilizzato per verificare ed eventualmente modificare la programmazione a tempo dei siluri. Questo apparecchio di controllo portatile era affidato agli Ufficiali dei sommergibili.

Torçe subacquee a compensazione manometrica.

L'elettro segnalatore: strumento impiegato per le segnalazioni luminose. Usato principalmente a bordo delle unità italiane MM ed chiamato *tout court* "Il Panerai".

Liquidometri (N.d.R. aggiunta all'articolo originale da parte del Direttore di Marinai d'Italia - sommoergibilista): strumento che misura la quantità di liquido in un recipiente. Utilizzato da tutti i sommoergibili a partire almeno dai classe "Toti".



Torçe subacquee Panerai a compensazione manometrica, anni 50/60.

Corpo metallico rivestito in gomma anti salmastro e anti olio con pulsante per lampi di luce e sistema di bloccaggio del pulsante per fissarlo in posizione spento o acceso. La torcia di destra ha una lampadina classica mentre quella di sinistra utilizza un brevetto Panerai di nome "Elux". In questa torcia la lampadina è sostituita da un disco elettroluminescente in grado di emettere una luce biancastra



Associazione Nazionale Marinai d'Italia
in collaborazione con MSC Crociere



Crociiera 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 "Crociiera 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





Foto storiche della Seconda Guerra Mondiale gentilmente donate alla redazione da parte del socio Francesco Napolitano (appartenenti al padre Antonio) del Gruppo di Ciampino



Il primo in basso disteso è il marinaio Mario Antonucci nato il 3 giugno 1922 Ricevuta dal figlio CA (ris.) Medico Carlo Antonucci



Il secondo marinaio da sinistra è Francesco Balia, di Sant'Antioco, insieme ai compagni della Squadra Sommergibili Atlantici. La foto è stata scattata in una base navale del Canada, in un anno non precisato durante la Prima Guerra Mondiale. Nato nel 1883 e deceduto nel 1968, Francesco Balia era Cavaliere dell'Ordine di Vittorio Veneto. Questa immagine viene inviata dal figlio, anch'egli marinaio, che porta il suo stesso nome. Cavaliere ufficiale al merito della Repubblica Italiana, nato nel 1927, ha fondato il Gruppo Marinai d'Italia di Sant'Antioco, di cui oggi è Presidente Onorario

Foto gentilmente concesse dalla famiglia Pistone di Porto Empedocle

Nella foto con altri commilitoni il terzo a destra è il marinaio Francesco Pistone cl. 1916

Le altre foto sono state scattate sull'unità sulla quale era imbarcato (Corazzata della classe Littorio) e che partecipò alle battaglie navali di Punta Stilo e di Capo Teulada

Giuseppe Todaro - Socio di Porto Empedocle

Nota storica di Enrico Cemuschì

La nave è il Vittorio Veneto visto dal Cesare e risale al 9 febbraio 1941

Nota storica di Andrea Tirondola

Se la nave in questione è il Cesare, la foto del Principe Umberto dovrebbe risalire all'inverno 1940-41; l'ufficiale accanto a lui, con sciarpa alla rovescia e distintivo da aviatore, è il comandante della nave, CV Angelo Varoli Piazza (Varoli Piazza lasciò il comando il 12 luglio 1941)

MATRICOOLA N. 40.909 **Pistone Francesco** (Cognome e nome) Residenza all'atto dell'arruolamento **Agirgento (GO)**

del Distretto di **Agirgento (GO)**

DATI E CONTRASSEGNI PERSONALI dignità speciali, marinoni e vedovanze	ARRUOLAMENTO, SEVIZI, PROMOZIONI ed altre variazioni matricolari	DATA
Figlio di Salvatore e di Annata Pistone	Arruolato per la ferma di mesi 28 dal Consiglio di Leva Marittimo di Trapani	15 9 1916
di religione: cat.	con la classe 1718 classificato provvisoriamente e lasciato in congedo illimitato in attesa dell'avv. alle armi.	
nato il 15-9-1916	Giunto alle armi depositato C.E. M.M. di Blessura e classificato definitivamente maro 1. K	15 7 1934
Provincia di Agirgento	Conservato in attesa alle armi dal	15 11 1940
Statura m. 1,74 Torso m. 0	Reggimento artiglieria appiedata	
Capelli: colore cast. forma liscia	Marina Trapani	15 9 1943
Viso Poco Kg.	Imbarcato sulla prigione il	14 9 1945
Naso	Presentato a Marina Trapani	11 10 1945
Mento	Assommato al seguito guerra:	
Occhi cast.	Regolare	
Sopraciglia	Nono al servizio M.M.	
Fronte	competenze in guerra per il periodo	
Colorito rosco	dal 2-2-41 al 12-2-45 più gg. 60 di	
Bocca	licenza speciale	
Dentatura 10/10	posto in licenza illimitata da Marina	
Segni particolari	Trapani	11 10 1945
Arte o professione braccante	Imbarcato da Marina Trapani	
Se in leggere no servizio no	per licenza illimitata	20 11 1945
Titoli di studio no	dalla pratica disconfermata per dimessa	
Calcolazioni extra professionali no	da Marina Trapani	

Stampa del Consiglio di leva o della Commissione locale

REGISTRO DI STATO

foglio matricolare e caratteristico mod. 100°

Se il Marinaio è stato ammesso a far parte della Marina, il foglio matricolare e caratteristico mod. 100° deve essere compilato e consegnato al Marinaio con quest'ultimo mezzo.

Se il Marinaio non è stato ammesso a far parte della Marina, il foglio matricolare e caratteristico mod. 100° deve essere compilato e consegnato al Marinaio con quest'ultimo mezzo.

Giuseppe e Mauro, soci del Gruppo di Correggio (RE) e figli del M.M. Chiaffredo Gallo, nato nel 1922 a Cherasco (CN), iscritto al Gruppo di Reggio Emilia, in occasione della ricorrenza della sua scomparsa, hanno scritto:

“Desideriamo inviarvi materiale per i vs. archivi e per eventuale pubblicazione sul giornale per onorare la memoria di nostro padre, che si sentiva sempre marinaio nel cuore.

Ricordiamo che al termine della Santa Messa è stata recitata la preghiera del Marinaio. Nostro padre a 18 anni venne chiamato alle armi, fu imbarcato sul *Garibaldi* e successivamente sul RCT *Lampo*, che venne affondato dagli inglesi il 30 aprile 1943 al largo della Tunisia, dopo essere partito da Trapani, nella battaglia dei convogli.

Al termine della guerra prestò servizio sui dragamine in Italia ed in Grecia, negli anni 50 passò alla Guardia di Finanza di Mare, dove terminò la carriera nella 1 Legione a Genova, come Maresciallo Maggiore di Mare, andando in pensione.

Vi inviamo in allegato la tessera di imbarco della Marina del 1947, una sua foto con il *Lampo* in navigazione sullo sfondo, un diario di navigazione.

Chiediamo ai suoi amici e commilitoni di ricordarlo nelle preghiere.

Vi ringraziamo per la cortese attenzione”



1962 - Plotone di marinai davanti alla sede ANMI di Bari con, al centro, la M.B. al V.M. Francesco Spizzico. Foto inviata da Pasquale Trizio, Socio di Bari



Fronte Orientale 1944
Compagnia G. D'ANNUNZIO
decimata nell'ultimo scontro
con l'esercito Slavo IX Corpus titino.
Pochissimi Marò ritrovati salvi:
Tancredi Premaschi di Fortunago (PV),
Igino Zori di Trieste, Sandro Forza di Fiume.
Nella foto a sn. Tancredi Premaschi 17enne,
oggi Socio del Gruppo di Cremona

Nel mettere ordine nei cassetti di un mobile, Francesco Pagani, Socio del Gruppo di Legnano, ha trovato una vecchia fotografia in bianco e nero che lo ritrae nella squadra di calcio (1° a sinistra) della Marina Militare di Roma dell'aprile 1961 quando prestava servizio militare alla Segreteria speciale di Maristat. Allega la fotografia avanti e retro con alcune firme dei componenti



Aldo Boccardi

Conseguita brillantemente la maturità scientifica, Aldo Boccardi (cl. 1921, nato a Goia Tauro) partecipò al concorso per Ufficiale della Regia Marina.

Al volgere dell'anno 1939 fu ammesso all'Accademia Navale di Livorno e inquadrato nel Corpo del Genio Navale. Nominato Sottotenente di Vascello nel 1942, fu assegnato alla R. Corazzata *Littorio* (1), in seguito passò alla R. Corazzata *Roma* sulla quale rimase imbarcato fino a dicembre dello stesso anno. Nel gennaio del 1943 fu inviato presso la Scuola Sommergibili di Pola (Istria), per frequentare il corso riservato al personale destinato ad imbarcare sui sommergibili. Con l'intento di rassicurare la famiglia e minimizzare i pericoli insiti nella vita di sommergibilista, in una lettera inviata nel mese di febbraio alla sorella Flora (2), scriveva:
...la vita del sommergibilista non è così brutta, c'è dell'enorme sacrificio, vita grama, aria poco buona, veglie continue e qualche leggero pericolo...

Con la stessa missiva, inoltre, la informava di aver inventato un autointercettore di livello, un dispositivo che permette di evitare la fuoriuscita di liquido (nafta, olio, acqua) dai grossi tubi di livello quando questi si rompono per una causa qualsiasi (scoppio di proiettili, ecc.) il livello si intercetta automaticamente, si eviterà così la perdita di liquido, allagamenti e incendi conseguenti e che era intenzionato a sottoporre il progetto, non appena completato, alle autorità superiori per farne esaminare la fattibilità. Una volta concluso il tirocinio e promosso Tenente di Vascello, dal 1° maggio 1943 fu destinato al nuovo R. Sommergibile *Remo* della classe "Romolo", in fase d'allestimento nei cantieri navali "Tosi" di Taranto, sul quale perse la vita a seguito dell'affondamento avvenuto durante la missione di trasferimento

dalla base navale di Taranto a quella di Napoli. Il sommergibile britannico *United* intercettò il *Remo* e gli indirizzò contro quattro siluri, colpito da uno di questi al centro affondò in pochi minuti. Erano le ore 18.30 circa del 15 luglio 1943, a 25 miglia dalla costa calabra, al traverso di Punta Alice. Furono quattro i superstiti su cinquantanove uomini d'equipaggio. Negli anni Cinquanta la famiglia ricevette, dal Ministero della Difesa - Marina, il Brevetto n. 3029 con il quale furono riconosciute, al loro congiunto, le Campagne di guerra 1940-43 con l'apposizione di tre stellette d'argento sul Nastrino.

(1) L'unità dal 30 luglio 1943 assunse il nome *Italia*.
(2) Prof.ssa Flora Boccardi, ved. dell'Architetto Giuseppe Cotroneo, docente di Matematica in pensione.



SCISAR Scuola Cinofila Italiana Soccorso Acquatico e Ricerca

Marco Scialpi - Il Presidente

Intervenire tempestivamente tuffandosi da un gommone in corsa, nuotare in mare aperto controcorrente, trasportare a riva tre pericolanti contemporaneamente o trainare una imbarcazione alla deriva con diverse persone a bordo, mantenere l'autocontrollo in condizioni di stress sono attività complesse che richiedono al binomio conduttore-cane una formazione adeguata, oltre che una particolare motivazione.

Tutti questi elementi sono alla base della formazione per il conseguimento del brevetto operativo di Unità Cinofile da Salvataggio dall'organizzazione SCISAR.

La Scuola è un'importante organizzazione di volontariato dedicata, a livello nazionale, alla formazione e all'addestramento di unità cinofile per il soccorso in ambiente acquatico.

Come spiega Marco Scialpi, presidente e fondatore della SCISAR, oltre che responsabile nazionale del settore cinofilo soccorso in acqua di AICS CINOFILIA, "per poter conseguire il brevetto operativo di unità cinofila, il conduttore deve essere in possesso del brevetto da Bagnino o Assistente Bagnanti, così come disposto dalle ordinanze del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, oltre che di apposito Brevetto "BLS-D".

In assenza della qualifica di Bagnino di Salvataggio da parte del conduttore, il binomio, si potrà quindi cimentare unicamente in attività amatoriali (Brevetto Sportivo). I cani-bagnino rappresentano un ausilio altamente valido per le attività di soccorso in ambiente acquatico poiché permettono al soccorritore (quindi al loro conduttore) di portare a termine attività di salvataggio che egli da solo non potrebbe mai compiere. Le razze maggiormente impiegate nelle attività di soccorso acquatico, sono: Terranova, Golden Retriever e Labrador ma possono essere ammessi cani di tutte le razze purché il loro peso sia superiore a 25 kg. e che dimostrino una buona propensione all'acqua, siano in buone condizioni fisiche, siano in regola con le vaccinazioni, non mostrino aggressività verso l'uomo e verso i simili, siano registrati all'anagrafe canina e provvisti di un'assicurazione verso terzi".

Il Corso

Il corso per il conseguimento del brevetto operativo da unità cinofila da salvataggio SCISAR prevede un percorso della durata media di circa un anno e si sviluppa in due fasi.

contemporaneamente, all'intervento su lunga distanza, fino alle tecniche di salvataggio imbarcati su mezzi di soccorso. Infine è previsto un modulo volto alla conoscenza di nozioni relative al Primo Soccorso del cane, utile sia per le attività specifiche che si andranno ad affrontare sia nella vita di tutti i giorni.

Attività

Come nel resto d'Italia, le future Unità Cinofile SCISAR entreranno quindi nella squadra che in regime di volontariato opera nei settori riguardanti la cinofilia finalizzata al soccorso che va dal semplice pattugliamento delle spiagge, pubbliche o private, all'assistenza di gare di nuoto o regate e, a seguito di specializzazione, al fianco dei militari della Guardia Costiera nell'ambito del soccorso imbarcati sui mezzi navali SAR. Come già avvenuto la scorsa estate, nell'ambito di progetto "Mare Sicuro 2017" e, come previsto per il corrente anno, durante l'operazione "Mare Sicuro 2018"; difatti, da giugno a settembre le Unità Cinofile operative della SCISAR affiancheranno il personale militare imbarcando sui mezzi navali dipendenti dalla Capitaneria di Porto di Gallipoli durante le attività di vigilanza in mare nonché in occasione delle attività SAR. Presso la propria Sede Nazionale e Delegazioni Regionali presenti sul territorio italiano, oltre le attività di preparazione dei c.d. "Cani Da Salvataggio" e loro conduttori, SCISAR tiene corsi di approccio all'acqua, nuoto sportivo, mobilità in acqua per cani che abbiano problemi alle articolazioni, gestione del cane in acqua e attività di educazione base e avanzata aperti a tutti i possessori di cani.



SCISAR
Scuola Cinofila Italiana
Soccorso Acquatico
e Ricerca - A5d Aps

Sede Legale
via Aldo Moro, 10 - 73010 Arnesano (Le)

Sede Operativa Nazionale
Centro Sportivo "Materdomini"
Via Madonna Monte Vergine
73010 - Arnesano (LE)
Tel. 329.1370248 - 347.7817498

Per maggiori informazioni
contattare la Sede Nazionale SCISAR telefonando al 329.1370248
oppure attraverso l'indirizzo e-mail: info@scuolacinofilaitaliana.it
Pec: scisar@pec.scuolacinofilaitaliana.it

La prima parte del corso comprende l'addestramento a terra, la condotta anche senza guinzaglio, l'educazione, la socializzazione con altri cani, il controllo del cane in qualsiasi contesto ovvero anche in ambienti carichi di distrazioni, il gioco ed altro.

La seconda parte comprende invece l'insegnamento delle tecniche di intervento in acqua previste per l'ottenimento del brevetto di salvataggio SCISAR, riconosciuto dal Dipartimento della Protezione Civile e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, valido su tutto il territorio nazionale. Nell'addestramento in acqua cane e conduttore mettono a frutto la strettissima relazione costruita nella prima fase dell'addestramento per lavorare in acqua in assoluta sintonia e sicurezza, apprendendo tecniche che vanno dal semplice nuoto con il cane, all'invio sulla richiesta di aiuto, al trasporto a riva di più persone





CICCIO

C.A. (ris.) Enzo Arena
Socio del Gruppo di Messina

Quanto mi mancava il povero Ciccio! Ricordo che, arrivato a Sabaudia quattro anni prima, Ciccio era stato il primo ad accogliermi. Ricordo come fosse ieri.

Sdraiato accanto all'ancora all'ingresso della caserma, nel vedermi deve aver pensato: "Questo è uno dei nostri", mi guardò con dolcezza e scodinzolò. Mi aveva dato il benvenuto.

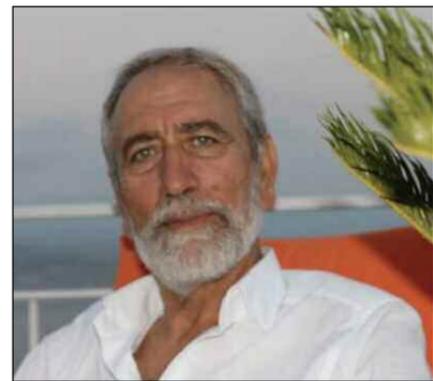
Aveva lo sguardo sereno e stava lì come fosse a guardia per proteggere tutti quelli che lui pensava gli appartenessero, da qualcosa di indefinibile.

Io era la prima volta che mettevo piede a Sabaudia; avevo l'animo in subbuglio e la mente piena di pensieri. Come sarebbe stata questa nuova avventura? Come avrei trascorso i prossimi tre o quattro anni?

Quant'era bella la caserma da lontano! Quant'era bella Sabaudia! Il mare, il lago, il Circeo sullo sfondo, che meraviglia! Ma io, pensavo, sono qui per lavoro, non per vacanza.

"Buongiorno comandante", disse il marinaio che mi aveva visto arrivare; poi, accortosi che avevo la mente altrove e guardavo quel cane vecchio e malandato ma dall'aspetto altero e dignitoso, aggiunse: "Lui è Ciccio. È il nostro cane e noi tutti siamo i suoi marinai. Ci vuole tanto bene e noi tutti gliene vogliamo tanto. Vedrà che anche lei gli vorrà bene".

Ciccio, sentendo che parlavamo di lui, capì che quella era una presentazione; si alzò e continuando a scodinzolare mi si avvicinò. "Molto lieto", gli dissi, "io sono Enzo" e lo accarezzai. Gli volevo già bene.



In seguito, al giro del "Caterattino" di corsa con i marinai e con Ciccio che correva con noi per proteggerci dalle macchine che arrivavano in senso opposto, seppi che l'animale non aveva un'età ben definita. Forse era nato con la caserma della Marina a Sabaudia.

"Comandante", mi diceva il Capo Gamella, "io ero qui dieci anni fa e Ciccio già c'era. Allora faceva con gli atleti un giro più lungo di quello del "Caterattino"; doveva vederlo, non si fermava mai. Avrà dodici o tredici anni, fa il giro più corto ma continua a correre".

Scandiva, Ciccio, gli orari della caserma; alle otto era presente all'assemblea mattinale, a mezzogiorno era il primo a portarsi verso la sala mensa. Si posizionava lì davanti senza mai entrare. Aspettava fuori che i marinai gli allungassero il pranzo. Quant'era bravo Ciccio! Ma chi gli aveva insegnato l'educazione!?

Ciccio non entrava mai in mensa, non entrava mai negli uffici, non entrava mai nelle palestre.

Ciccio non entrava mai nei bar o nelle pizzerie o ristoranti di Sabaudia. Ciccio aspettava sempre fuori. Non c'era bisogno di dirglielo, lui lo sapeva da solo. Aspettava fuori.

La vita di caserma prevedeva anche la franchigia e, dopo l'attività lavorativa e la cena, Ciccio usciva in franchigia con noi marinai. Se fuori dal barbiere, da un bar, da una pizzeria di Sabaudia c'era Ciccio, sicuramente dentro c'era qualcuno di noi. Ricordo la mia stupida preoccupazione

quando, il giorno della "Pasqua dell'Atleta", dopo aver riunito in divisa tutto il personale mi avviai a piedi dalla caserma verso la chiesa dove sarebbe stata celebrata la cerimonia. Ciccio, al quale non sfuggiva niente ed era sempre presente soprattutto nelle cerimonie importanti, si era unito a noi.

"Mamma mia", pensavo, "ora come faccio se Ciccio vuole entrare in chiesa? Ci sono il Vescovo, il Sindaco, i Presidenti delle federazioni sportive. Ci sono tutti gli atleti, la chiesa è piena di gente. Sì, è vero che tutti lo conoscono ma, come faccio se cerca di entrare?"

Avevano lavorato tanto i marinai per addobbare la chiesa per l'occasione, avevano tra l'altro issato il Gran Pavese e non volevo che tutta l'ammirazione per la Marina potesse essere offuscata da un cane un po' malconcio dentro la chiesa.

Mentre ci avviavamo a piedi pensavo che avrei dovuto dare ad un marinaio il compito di tenerlo e non farlo entrare. Pensavo all'imbarazzo che avremmo provato tutti noi marinai; giunti sui gradini della chiesa, Ciccio si fermò, ci guardò e si sedette. Ci aveva detto: "Entrate pure, io vi aspetto qui!".

Ma chi glielo aveva insegnato? Ciccio aspettava fuori.

Durò un'ora e mezza la cerimonia. Ci eravamo dimenticati di lui ma, all'uscita, Ciccio era lì; si alzò dai gradini, si unì a noi e tutti insieme tornammo in caserma.

Eh sì, era proprio impeccabile il povero Ciccio. Il primo a salutarmi al mattino

con uno scodinzolio e l'ultimo a salutarmi la sera.

Quando nominammo due commissioni separate per valutare Ciccio per un avanzamento di grado, nessuno riuscì a trovare in lui un solo lato negativo.

Ciccio non era un amico qualsiasi; era l'amico con la "A" maiuscola.

I giudizi espressi dalle due commissioni furono i seguenti:

1° Commissione

Sempre presente in ogni circostanza, Ciccio è di supporto morale a tutto il personale che assiste durante gli allenamenti, durante i momenti di grandi soddisfazioni ma anche e soprattutto durante i momenti duri, portando conforto. Attento alle problematiche dell'Ente, collabora fattivamente col comando riuscendo ad attirare su di sé le simpatie degli ispettori più severi. Sempre al suo posto, riesce a non invadere mai spazi di non competenza, dando l'esempio a tutto il personale. Meritevole della massima stima e considerazione.

2° Commissione

Trattasi di cane di eccellenti qualità che emerge per tratto e capacità relazionali espresse prevalentemente con scodinzolii. Sensibile ai comportamenti del personale, cura in prima persona la correttezza dello stesso durante la franchigia mediante un'attenta e meticolosa sorveglianza.

Per le sue eccellenti qualità Ciccio è ritenuto unanimemente "essere animato di sicuro affidamento la cui mancanza di parolo costituisce motivo di saggezza e superiorità". Ci compiaciamo vivamente e lo riteniamo pianamente degno di un avanzamento di grado.

Quanto mi è stato di compagnia Ciccio! Nella "capanna dello zio Tom", di sera, Ciccio mi veniva spesso a trovare. Sentivo bussare alla porta, aprivo e lui mi salutava muovendo la coda.

Altre sere passavo io a trovare lui al Corpo di Guardia, ed al mio "Ciao Ciccio, vuoi venire in franchigia con me?" si alzava e mi seguiva. E io raccontavo.

Facevamo il giro di Sabaudia passeggiando, arrivavamo al bar vicino alla stazione dei pullman, io entravo, lui aspettava fuori. Sapeva che sarei uscito con in mano un gelato che avrei diviso con lui.

Probabilmente dopo essersi chiesto come mai io, pur essendo da solo, prendevo sempre un cono e chiedevo anche un'ostia vuota, un giorno il proprietario del bar si affacciò fuori e vide che stavo dividendo con Ciccio il mio gelato.

"Ora capisco", mi disse sorridendo, e io, quasi a giustificarmi: "È Ciccio, il nostro cane". Sorrisse ancora ed aggiunse: "Lo conosco da sempre. Ciccio è il cane della Marina ed è anche il cane di Sabaudia".

Dopo il gelato tornavamo piano piano verso la caserma; se incontravo qualcuno con cui scambiare due chiacchiere lui mi aspettava paziente.

I marinai che escono in franchigia insieme tornano a bordo insieme, e Ciccio era un ottimo marinaio.

Si faceva sempre più vecchio Ciccio... non ce la faceva più a camminare.

Ciccio si alzava a fatica e tutti noi ci prendevamo cura di lui; gli portavamo il pranzo al Corpo di Guardia, gli facevamo compagnia, stavamo in pena per lui. Anche se non ce la faceva più ad alzarsi aveva sempre per ognuno di noi, un movimento di coda.

Tutti gli andavamo a raccontare qualcosa e lui, con occhi dolci ed espressivi, ci ascoltava.

Io ed altri quattro marinai un giorno lo abbiamo visto chiudere gli occhi per l'ultima volta. Ci siamo guardati e, tornati in ufficio e chiusa la porta, capii che Ciccio mi sarebbe mancato tantissimo.

Si sparse presto la notizia che Ciccio era morto ed in caserma per un po' di tempo il clima cambiò; non c'era più Ciccio all'assemblea del mattino, non c'era più Ciccio all'ora di mensa, agli allenamenti, alle cerimonie, in franchigia per le vie di Sabaudia.

Non c'era più il nostro amico Ciccio col suo sguardo pieno di dolcezza e saggezza. Il grande e vecchio Ciccio se n'era andato e ci mancava tanto.

Sono passati i miei quattro anni di Sabaudia, ora sono in un ufficio della capitale ed alle pareti ho appeso un piccolo quadro della meravigliosa spiaggia di Sabaudia con sullo sfondo il Circeo, una foto della "capanna dello zio Tom" ed una foto di Ciccio di guardia davanti alla caserma così come lo trovai il primo giorno in cui arrivai.

Quando guardo questi tre quadretti mi vengono le lacrime agli occhi.

Mi ricordano: le persone speciali che ho conosciuto a Sabaudia; la bellezza del mare, delle dune, del lago; mi ricordano la straordinarietà di un cane amico.

...Ciao Ciccio.

UNSINKABLE SAM

di Gianluca Bertozzi

Post su Facebook del 10 marzo 2018

Oscar, gatto tedesco di oscuri natali ma di carattere socievole, vide la luce in qualche porto del Reich all'inizio del 1940. Imbarcato come mascotte sulla corazzata *Bismarck*, quando questa venne affondata dagli inglesi il 27 maggio 1941, fu tratto in salvo dai marinai dell'*HMS Cossack* che lo trovarono appollaiato ad un asse galleggiante, molte ore dopo l'affondamento. Passato inconsapevolmente nei ranghi della Royal Navy, si adattò senza problemi alla nuova nave, il 24 ottobre 1941 il *Cossack* partì da Gibilterra per scortare un convoglio verso il Regno Unito e fu silurato dal sommergibile tedesco *U-563*; si provò a trainare la nave, finché colò a picco. I superstiti furono trasferiti sul cacciatorpediniere *Legion*, incluso Oscar, che fu preso in consegna dal comandante del porto della Rocca. Qualche mese dopo sull'*Ark Royal* fecero domanda per avere un gatto, come arma anti-topi. Così Oscar - nel frattempo soprannominato *Unsinkable Sam*, l'innaffondabile *Sam* - prese servizio sulla portaerei. Inutile dire che anche questa nave fu silurata da un sommergibile, l'*U-81*, di ritorno da Malta. Oscar fu ancora una volta recuperato in mare, mentre dormiva tranquillo sul rottame di una scialuppa distrutta. In seguito fu assegnato all'*HMS Lightning*, che ovviamente venne affondato in combattimento nel 1943 senza che il gatto ne subisse alcuna conseguenza. Il suo ultimo imbarco fu sull'*HMS Legion* (che lo aveva già raccolto dopo il siluramento del *HMS Cossack*) ma la nave fece naufragio nel 1944. Oscar, arrabbiato ma in perfetta salute, si salvò ancora una volta. Scampato cinque volte alla morte, il fortunato felino ormai soprannominato "The Unsinkable Sam" divenne popolarissimo tra i marinai inglesi. Prudentemente però l'Ammiraglio decise di tenerlo ben lontano dal mare e dopo un congedo onorevole, lo affidò - come riporta Detlef Bluhm nel libro "Gatti di lungo corso" - ad un istituto per marinai, l'"House for Sailors" di Belfast. Qui morì di morte naturale nel 1955. Nessuno ha mai scoperto se lavorasse per Canaris.





ENRICA

La gatta del Toti

La dolce miciona nera vive ormai da circa dieci anni al Museo della Scienza di Milano, servita e riverita di tutto. Lei ricambia ammalando i visitatori, specie i bambini, con tutto il suo charme

Maria Paola Gianni
Giornalista

Attualmente caposervizio nella redazione del periodico "Quattro Zampe" (Edizioni Morelli, Milano)

© foto Archivio Museo Nazionale Scienza Tecnologia
www.museoscienza.org

Enrica è la gatta più intelligente, più coccolata e più fotografata del mondo. Vive ormai da dieci anni al prestigioso Museo della Scienza di Milano, servita e riverita. E dorme nel sottomarino Enrico Toti, nella zona notte dell'equipaggio. Per lei i dolci volontari del museo hanno sistemato un'accoglienza coi fiocchi, dalle pappe umide che tutti i giorni le vengono a portare (anche quando il museo è chiuso, come a Natale e a Capodanno), alle cure necessarie. Così lei se ne sta tutto il giorno a gironzolare indisturbata per il museo, per lo più nel padiglione Aeronavale, ben riscaldato. Qui la si può ammirare imperturbabile, come una bella statua, proprio vicino alla porta d'ingresso, accoccolata sul Siluro a lenta corsa o "Maiale" del 1936, il mezzo d'assalto più famoso della Seconda Guerra Mondiale. Con i suoi occhi magnetici attrae i visitatori, grandi e piccini, sorpresi di incontrare un gatto in un



simile contesto e subito pronti a dispensarle carezze e a scattarle foto che lei accetta di buon grado: sempre, però, con un certo distacco e fare aristocratico.

Massimo arricchimento ambientale

Ma pensiamoci bene, dove altro potrebbe divertirsi di più un gatto se non in un immenso padiglione aeronavale con un simile arricchimento ambientale? Lei, infatti, quando vuole sgranchirsi le zampotte, si sposta agilmente sul Leone di Caprera, che si trova lì accanto: è la famosa goletta con la quale nel 1880 tre italiani affrontarono l'Oceano Atlantico per raggiungere Garibaldi a Caprera e consegnargli, in segno di

stima e affetto, le firme dei connazionali immigrati in Sud America. Ma in questo padiglione Enrica ha tantissimi altri posti prediletti, basti pensare che qui sono in mostra due mezzi di dimensioni straordinarie: il Brigantino Goletta Ebe che fu nave scuola della Marina Militare, il ponte di comando del transatlantico Conte Biancamano e la prua della nave Stella Polare.

"Al museo c'è una colonia registrata e protetta del Comune di Milano", spiega il volontario Jonathan Scott che sorprende a accudire Enrica proprio mentre siamo venuti a trovarla. "Da 15 anni vengo qui a dar da mangiare ai gatti, ma c'è una signora che lo fa da almeno 20", continua lui, "la colonia c'è da tanti anni, ora i gatti regolari

Il Museo in cifre

50.000 MQ. di superficie
35.000 MQ. coperti
25.000 MQ. espositivi
16.700 beni storici
45.000 volumi nella biblioteca
50.000 beni fotografici e audiovisivi
17 sezioni espositive
13 laboratori interattivi
155 percorsi educativi
500.000 visitatori

sono quattro o cinque. A Natale e Capodanno sono venute io a darle da mangiare. E a casa ho anche una figlia di Enrica, quando arrivò qui era in cinta e partorì dei cuccioli, poi l'abbiamo fatta sterilizzare".

A darle il nome fu l'ammiraglio Sergio Biraghi

L'Enrico Toti¹ giunse a Milano il 14 agosto 2005, quindi circa 13 anni fa, per forte impulso e desiderio sia dell'ammiraglio Sergio Biraghi, di Milano, allora Capo di Stato Maggiore della Marina Militare (la più alta carica della Marina Militare) sia dell'ammiraglio Ottorino Beltrami, ufficiale in seconda - durante la Seconda Guerra Mondiale - del primo sommergibile Toti e presidente emerito del Gruppo di Milano dell'ANMI². E fu proprio l'ammiraglio Biraghi che, durante una sua successiva visita al sommergibile, intravide e nominò la gatta, custode del Toti. Di fronte all'imbarazzo e alla sorpresa di tutti, fu proprio lui a rompere il ghiaccio e disse simpaticamente: "Ma questa gatta dovete chiamarla Enrica!". Fu il giorno dell'ufficializzazione del nome della gattina e del suo ruolo di mascotte del Museo.



La Sezione Navale e il coraggio degli uomini di mare

Cesare Manstretta - Socio del Gruppo di Milano

Oltre al sommergibile Toti, il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo da Vinci di Milano racchiude, sin dalla sua fondazione, anche la prestigiosa "Sezione dei Trasporti Navali". Fra i pezzi più pregiati ospitati dalla sezione, l'intero veliero (circa 50 metri di lunghezza) "Brigantino Goletta Ebe" (del 1921), che fu nave scuola della Marina Militare, il ponte di comando del transatlantico "Conte Biancamano" (1925) e la prua della nave "Stella Polare" (testimone delle prime spedizioni al Polo Nord). Sono esposti anche alcuni mezzi d'assalto utilizzati durante le guerre mondiali (tra cui il mitico "Maiale", o SLC - siluro a lenta corsa) che mostrano il coraggio degli uomini di mare. Il nucleo originario della collezione fu donato al Museo dall'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI), l'Associazione d'Arma della Marina Militare, che venne fondata proprio a Milano nel 1911, sulla specchio acqueo della Darsena dove ancora oggi ha la sede, a testimonianza della aitante (ma forse inaspettata) vocazione marinara di Milano.

A zonzo tra un treno e l'altro

E se qualcuno non la trovasse, può dare una sbirciatina al vicino Padiglione Ferroviario, altro luogo preferito dalla nostra simpatica gattina. Qui è esposto il Tram a cavalli della società Anonima degli Omnibus che iniziò essere utilizzato fin dal 1860: la linea principale era la Milano-Monza che veniva percorsa in circa due ore, con un cambio dei due cavalli a metà dei 16 km. Non c'erano altre soste, per cui i passeggeri salivano in corsa usando il predellino in coda. Da qui l'espressione di oggi "attaccarsi al tram". C'è anche la Carrozza Postale a cavalli, nata come mezzo di trasporto pubblico per collegare i centri urbani che trasportava fino a 12 persone. Una sorta di diligenza che si poteva affittare nella seconda metà dell'Ottocento per una gita fuori città. L'esposizione presenta cento anni di evoluzione del trasporto su rotaia a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, con diverse motrici a vapore ed elettriche. A "vegliare" su di loro c'è Enrica, con la sua silenziosa, aristocratica e benaugurante presenza.

Attrazione vivente del prestigioso museo

Enrica si fa capire da chiunque: quando vuole entrare o uscire da un padiglione attende davanti alla porta d'ingresso per sgattaiolare al volo al passaggio dei visitatori o degli addetti al museo, che prontamente la fanno passare per prima, come gesto di rispetto e cortesia. Nella zona ci sono anche altri gatti, ma Enrica è la più stanziata e più in vista, come fosse una "prima donna".

Note del Direttore di "Marinai d'Italia"

- 1 Sono stato comandante del Toti per il "miglior anno d'imbarco della mia vita". È quindi un particolare motivo di orgoglio che il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano custodisca il MIO battello.
- 2 L'atto di cessione da parte della Marina Militare fu firmato dall'allora Amm. Div. Paolo Pagnottella, Comandante del Presidio Marina di Venezia, oggi Presidente Nazionale dell'ANMI.

Enrica partorì nel Museo

Quando Enrica arrivò al Museo della Scienza era incinta e partorì dentro a un mega-condotto del riscaldamento, a diversi metri di altezza, nel padiglione Aeronavale. Bisognava "sfrattare" con urgenza la famigliola, perché a breve sarebbe stato azionato l'impianto per riscaldare il museo.

È stato condotto un ottimo lavoro di squadra dagli addetti ai lavori e dai volontari: un tecnico entrato nel grande tubo per prelevare i micetti, uno ad uno. Una femminuccia è stata adottata dallo storico volontario del museo, Jonathan Scott che da 15 anni porta da mangiare alla colonia felina e da circa una decina alla nostra Enrica.



Emilio Bernardi Una vita sopra e sotto il mare

Valerio Bernardi
Socio del Gruppo di La Spezia

Fuggito dagli Austriaci approdò nel golfo; fu un marinaio esemplare: è Emilio Bernardi e il figlio Valerio lo ricorda così.

Per quelli come me, nati nella prima metà del secolo scorso, il periodo storico che attraversiamo sembra non dare alcuna sicurezza né sociale né globale.

Ci sono cardini del nostro esistere che sembrano frantumarsi al peso dei nostri egoismi; orizzonti che rapidamente si offuscano; realtà credute durature che vediamo volgere al termine in breve. Tante, "troppe" incertezze per noi e soprattutto per i nostri figli.

Ma cosa avrebbero dovuto dire quelli che nel secolo scorso hanno consumato l'intera loro vita terrena? Con questo breve scritto proverò a ricordare, scoprire, comunicare un esempio di ciò che vivere allora potesse significare.

La storia di uno dei tanti che con i loro piccoli eroismi, enormi paure e grandi sacrifici ci permettono di essere preoccupati per il futuro di chi segue e che senza di loro forse sarebbe già stato brutto.

Vi parlerò di Emilio Bernardi nato a Schio (Vicenza) il 10 luglio 1907 e vissuto, quanto più gli è stato possibile, in quel della Spezia ove ancora riposano i suoi resti. Non era un Valligiano, non ebbe i natali in città ma vi ha lasciato corpo e stirpe nata e cresciuta, come molti di voi, tra mare e monti.

Ancora una vita non facile: figlio di un operaio tessile della "Valdarno" si... di uno di quelli



Bernardi



Gli imbarchi del T.V. Bernardi: R. sommergibile X3; R. sommergibile Tricheco; R. sommergibile Veniero; R. sommergibile Marconi; R. sommergibile Manara; R. sommergibile Berillo; squadriglia sommergibili CB

che permisero l'inizio della industrializzazione dell'oggi opulento nord-est e che con tutta la famiglia fuggì, davanti agli austriaci con un bambino al seguito e la guerra alle calcagna, fino a più sicuri lidi lombardi.

Eccolo nel '21 fare quel passo che lo portò alla Spezia. Amore per il mare? Per la divisa? O la ricerca di "certezze"?

Eccolo al Maridipart Spezia, primo degli innumerevoli vai e vieni che lo videro circolare dal Muggiano a Cadimare come una barca del palio. Una scuola specialistica a Taranto, di nuovo un corso, nel '28, a San Bartolomeo per diventare sottufficiale della Regia Marina e ancora per mare... quasi un sarabanda... movimentata; certo allegra non direi!

Inizia a navigare consecutivamente dal 1924 (a 17 anni) con un imbarco sulla R.N. Leone, poi due anni sull'Andrea Doria e ancora sulla Campania (Mar Rosso -Oceano Indiano), sulla Pisa (Mediterraneo-Atlantico) per poi passare ai sommergibili: primo imbarco sul X3 seguito dal Tricheco/Finzil/Veniero/Marconi/Manara fino a quello sul Berillo, dal cui affondamento (2 ottobre 1940) scampò avventurosamente, come quasi tutto il resto dell'equipaggio, per finire prigioniero degli Inglesi ed attraverso l'Egitto essere internato in India. (1)

Tre anni di prigionia nei quali oltre che ad imparare un po' di inglese e tedesco riuscì anche a dimostrare doti di organizzatore e mediatore operando come "Italian chief commander" dall'ala 4 del "P.O.W. Camp" di Falahalli (Bangalore).

Ma siccome anche lui, come il resto della sua generazione, era di quelli che non si tiravano indietro, trovò il modo, assieme ad altri 25 militari compatrioti, di affiancarsi agli Inglesi nelle battaglie contro nemici, che in seguito all'armistizio erano divenuti comuni.

Fu così che al termine della guerra si trovò a Ceylon. Come altri ebbe la fortuna di ritornare ma ormai il mare, la Marina, La Spezia erano "entrati nel sangue" per cui lo rivediamo ancora nel Golfo, ancora su una nave, il Giulio Cesare (Mediterraneo) e poi non più a bordo ma

in banchina al servizio della squadriglia Sommergibili CB ed infine al Comando Dragaggio di La Spezia quale Ufficiale dell'allora Corpo Equipaggi Marina Militare, di cui era ovviamente entrato a far parte a seguito di altri studi ed esami.

Ma a parte i compiti che i nostri marinai svolgevano a bordo dei mezzi della nostra Marina, le nostre navi dove erano in quei tempi?

Bisogna dire che le guerre o le tensioni internazionali in quel tempo non sono certamente mancate, basta seguire gli spostamenti del Bernardi per averne un piccolo esempio: Schanghai nel 1927 (L'Italia con le grandi potenze del tempo a controllare i problemi orientali); Africa (quanti francobolli di Eritrea, Libia e Cirenaica avevano le nostre famiglie!), Spagna (anticipo del dramma della Seconda Guerra Mondiale).

Quel ragazzo fuggito agli austriaci ed approdato nel Golfo vi trovò un rifugio ove crescere la propria famiglia a cui lasciare i valori suoi e della sua generazione.

Oggi siamo in tre figli relative mogli, nipoti e bisnipoti che nella Provincia crescono e svolgono attività produttive felici e grati di quell'amore che lui portò al Golfo.

Nel corso dei suoi 10 lustri di carriera militare Emilio ha ricevuto: una Medaglia di Bronzo al Valor Militare, una Croce di guerra al Valor Militare, una Medaglia Commemorativa per la Campagna di Spagna (sommergibili) e fu nominato Cavaliere della Repubblica. Una storia finita bene.

Per me: un richiamo a non scoraggiarsi e a cercare nel ricordo dei problemi affrontati da quelle generazioni la forza per superare le difficoltà attuali evitando magari di ripetere i loro stessi errori.

Nota

(1) Chi volesse approfondire la tragica storia dei nostri sommergibili potrebbe trovare notizie interessanti sul libro "Cento sommergibili non sono tornati" di Teucle Meneghini edito da C.E.N. Roma

Andrea Mansi Il marinaio di Ravello trucidato dalla rabbia nazista

Emiliano Amato
Direttore Responsabile de "Il Vescovado"

Era l'alba del 12 settembre 1943. Un giovane marinaio di leva di Ravello, Andrea Mansi, classe 1919, faceva ritorno a Napoli, dove prestava servizio presso l'ospedale militare di Fuorigrotta, dopo una licenza breve. Prima di lasciare Ravello, quel giovane, dalla profonda devozione verso la Madonna, si incaricò di suonare a distesa le campane della chiesa parrocchiale del Lacco, il suo rione, nel giorno della ricorrenza del Santissimo Nome di Maria Vergine. Ma Andrea era all'oscuro di ciò che sarebbe accaduto in serata nel capoluogo partenopeo. Alle 18 e 30 dell'8 settembre precedente, Dwight D. Eisenhower rese nota l'entrata in vigore dell'Armistizio di Cassibile (armistizio breve, già siglato il 3 settembre) e confermato poco più di un'ora dopo, alle 19 e 42, dal proclama del maresciallo Pietro Badoglio trasmesso dai microfoni dell'Eiar. Le forze armate italiane, come in tutto il Paese, a causa della mancanza di ordini dei comandi militari si trovarono allo sbando anche a Napoli. Qui la situazione, già difficile per i bombardamenti subiti e per lo squilibrio delle forze in campo (oltre 20 mila tedeschi a fronte di soli 5 mila italiani, in tutta la Campania), ben presto divenne caotica, cui seguì lo sbando delle truppe.

Il 12 settembre i tedeschi decidono di sospendere i preparativi per la ritirata e di instaurare il loro pieno controllo sulla città. Un corriere da Berlino portò al comandante tedesco Walter Schöll l'ordine di non lasciare la città e in caso di avanzata delle truppe anglo-americane di non abbandonarla prima di averla ridotta "in cenere e fango".

Fu allora che proprio il 12 settembre, il colonnello Schöll, assunto il comando delle forze armate occupanti la città partenopea, proclamò il coprifuoco e dichiarò lo stato d'assedio con l'ordine di passare per le armi tutti coloro che si fossero resi responsabili di azioni ostili alle truppe tedesche, in ragione di cento napoletani per ogni tedesco eventualmente ucciso.

Ma il proclama venne reso noto soltanto il giorno successivo.

Dopo alcuni minuti di bombardamento a scopo terroristico, i tedeschi penetrarono nelle case e cominciarono l'opera di rastrellamento e di distruzione. Gli abitanti venivano cacciati fuori, spogliati di ogni loro avere, incollati e costretti ad assistere all'incendio delle loro abitazioni.

Anche l'Università venne invasa e incendiata, distrutti migliaia di volumi. L'obiettivo non era scelto a caso: i tedeschi sapevano che dopo il 25 luglio l'Università era divenuta uno dei centri di raccolta dell'antifascismo.

Giunto presso l'Ospedale di Fuorigrotta Andrea Mansi non trovò nessuno. Erano spariti tutti. Non sapendo cosa fare, ma soprattutto non essendo a conoscenza di ciò che a Napoli stava accadendo (veniva da alcuni giorni di licenza e in tanti, parenti e amici gli avevano consigliato di non fare ritorno a Napoli), si diresse verso il centro, vestito della divisa di servizio estiva bianca della Regia Marina, speranzoso di incontrare qualche suo commilitone, magari quel Luigi Nappo di Gaeta con il quale aveva un rapporto privilegiato. Ma riconosciuto dalla bianca divisa Andrea venne fatto prigioniero, ingiustamente accusato di aver attentato alla vita di un militare tedesco.

Fu questo il vile pretesto per poterlo subito giustiziare, proprio come accadde per tanti altri innocenti militari italiani.

Il 12 settembre il 24enne marinaio di Ravello venne condotto sul patibolo della soglia della sede centrale dell'Università Federico II ancora in fiamme. Come spiegava alla folla un funzionario fascista, sarebbe stato il responsabile della, inesistente, uccisione del soldato tedesco. A colpi di calcio di fucile il marinaio fu spinto sulla scalinata dell'Ateneo, mentre urlava la sua innocenza. Una telecamera della Gestapo, montata su un carro armato leggero riprendeva la scena della folla e dell'edificio incendiato. Dapprima il marinaio fu forzato ad entrare dal por-



tone, ulteriormente sventrato anche da una cannonata, per essere arso vivo nell'atrio in fiamme, poi fu tirato fuori e legato ad una delle porte roventi, per essere più facilmente visto dalla folla mentre urlava agonizzante, col metallo che gli ustionava la schiena. Alla cruenta esecuzione furono costretti ad assistere numerosi civili, ai quali venne dato ordine di inginocchiarsi sotto la minaccia delle mitragliatrici, a guardare i soldati tedeschi che sparavano al marinaio che gemeva ed infine, alla sua morte, ad applaudire.

Una lapide posta sulle scale dell'ateneo ancora oggi ricorda quel supplizio.

Il corpo di Andrea Mansi venne tumulato nel cimitero di Napoli e traslato in pompa magna a Ravello solo il 17 marzo 1951, presso l'ala antica del cimitero comunale al loculo numero 66 dove si leggeva "Il Comune di Ravello per onorare il martirio di tanto eroe pose". Dagli anni novanta del secolo scorso, il Comune di Ravello ha intitolato, al nome di Andrea Mansi, la piazzetta del rione Lacco, il luogo dal quale quel dì di settembre il giovane marinaio ravellese partì per non farvi mai più ritorno.

I suoi resti sono stati estumulati il 12 settembre 2013 e collocati presso il Sacrario dei Caduti di Piazza Fontana Moresca, degno riconoscimento della Città di Ravello al suo marinaio eroe.





Una città di mare in aperta campagna

Dario Bilotti

Consigliere del Gruppo ANMI di Carmagnola
Direttore del Museo Civico Navale

C'era una volta una Contea nata in mezzo alle montagne prima della scoperta delle Americhe. I suoi interessi si estendevano anche su un lago oltre i monti e possedeva una flotta di galere che combattevano per difenderli. Divenne Ducato ed ebbe finalmente l'agognato sbocco sul mare, questo permise di partecipare alla battaglia del Cristianesimo contro l'invasione Turco - Barbaresca. Nuove annessioni aumentarono l'estensione territoriale e questo Ducato dovette pensare a dotarsi di una Marina che difendesse sull'acqua i propri interessi e apportasse sempre nuova linfa all'economia. Battaglie navali e non solo, insieme a una politica

tesa alla espansione, tra alti e bassi, la fecero assurgere a potenza. Le galere, ormai diventate obsolete e inadatte ad una soddisfacente navigazione per la loro chiglia piatta, con le migliori apportate alla vela quadra vennero via via sostituite dalle prime fregate, più manovriere e veloci. Per il loro comando furono ingaggiati ufficiali inglesi già avvezzi all'uso di tale strumento. Cominciò quindi a istruire i nuovi comandanti scegliendoli dalla nobiltà e affidando loro le nuove unità. Questi ufficiali di alto lignaggio cominciarono, in maniera lecita per l'epoca, alla cattura del naviglio che incontravano lungo le loro rotte depredandoli del carico. Per dirimere le inevitabili controversie nate da tali catture venne istituito il "Tribunale delle Prede" che doveva decidere se erano "di buona presa" o meno, comportando quindi l'arrivo di comitive di corsari, di comandanti e relativi azzecagarbugli che ne difendevano gli interessi. Questo tribunale quindi venne insediato in una città vicina alla Capitale, al logico termine della strada che dal mare, attraverso i monti, giungeva in pianura. L'economia si basava pure sui dazi pagati per attraversare le terre di proprietà e sul commercio di seta e sale. Il sale dalle zone costiere veniva trasportato a dorso di mulo o su carri attraverso i passi sui monti nella stessa città, che era anche la più vicina al grande fiume e questo avrebbe permesso una distribuzione veloce lungo lo stesso, verso tutto il paese e non solo; questo tragitto prese il logico nome di "Via del sale". Alla Marineria occorre il materiale di consumo per la navigazione e la città di cui prima poteva disporre di molteplici canali e di marcite per la produzione della canapa. Vele e cordame quindi venivano prodotte in loco senza dipendere dagli Stati vicini. Ed era logico che una parte di tali artigiani fossero arruolati in Marina. Ma le maestranze e i cordai di tale città estesero i loro affari anche nelle nazioni vicine ed esportarono oltre alla loro merci e conoscenze anche abbigliamento e idee rivoluzionarie. Il nome di tale città è Carmagnola ed ebbe una notevole importanza a dispetto dell'esiguità del territorio in quello che nel tempo si sarebbe trasformato da Ducato in Regno Sabauda. La città di Carmagnola fu sede del "Tribunale delle Prede"; era posta al termine del tragitto terrestre della "Via del sale"; la canapa era il principale prodotto dell'artigianato locale e i cordai trasportarono il loro lavoro e il loro commercio anche in Provenza e da qui partirono alla conquista commerciale



del territorio francese con i loro prodotti. La loro corta giubba in Francia venne chiamata "Carmagnole" e "Carmagnole" fu anche il nome di una canzone e relativa danza in voga durante la rivoluzione francese. E che dire del Conte di Carmagnola, al secolo Francesco Bussone, che comandò la flotta veneziana? Ma l'inevitabile corso della Storia e l'avanzante modernizzazione poco alla



volta costrinse la città a ridurre il suo apporto alla vita del Regno Sabauda. Alcune attività però rimasero. Per una legge del 1931 il cordame e la velatura del *Vespucci* e delle gemelle *Colombo* dovevano avere quello che oggi si chiama "ricambio originale" e quindi i telai e la filatura dovevano essere quelli di Carmagnola e l'ultima fornitura, prima della decadenza della legge e con l'avvento di nuovi prodotti, fu garantita da quel telaio. Durante il Secondo Conflitto Mondiale sotto una tettoia (gli Antichi Bastioni) venivano custoditi motori marini prodotti dalla Fiat e decentrati in luoghi lontani dai bombardamenti. È visitabile l'"Ecomuseo della Canapa", in cui si può prendere visione del lungo lavoro necessario per la produzione del filato, una sorta di percorso che va dalla pianta alla vela e alle corde. A cura dell'ANMI locale si può visitare il Museo Civico Navale, pieno di storia e con delle peculiarità tali da renderlo interessante. La storia della Città e dei suoi uomini però non finisce con l'avvento della modernizzazione. Le aziende industriali sul territorio hanno continuato a fornire maestranze alla Marina Militare fino alla sospensione della leva, un continuo e costante approvvigionamento di tecnici che spaziavano dai motori alle più sofisticate tecnologie come le girobussole e le centrali di propulsione. ...E pensare che a Carmagnola non c'è il mare.



per i 100 anni della Prima Guerra Mondiale

STELLA ERRANTE propone

LA REGIA MARINA nell'Alto Adriatico

un viaggio in Croazia, Slovenia e Friuli Venezia Giulia
dal 15 al 21 ottobre 2018

Quota individuale di partecipazione (minimo 40 persone) € 890

Supplemento cabina singola in traghetti
e camera singola in albergo € 150

Ai nostri soci verrà applicato uno sconto di € 50 sulla quota di partecipazione

TERMINE ISCRIZIONE 20 GIUGNO

Informazioni e prenotazioni

www.marinaiditalia.com e **STELLA ERRANTE**

Via Brescia, 16 - 00198 Roma - 393.2868172

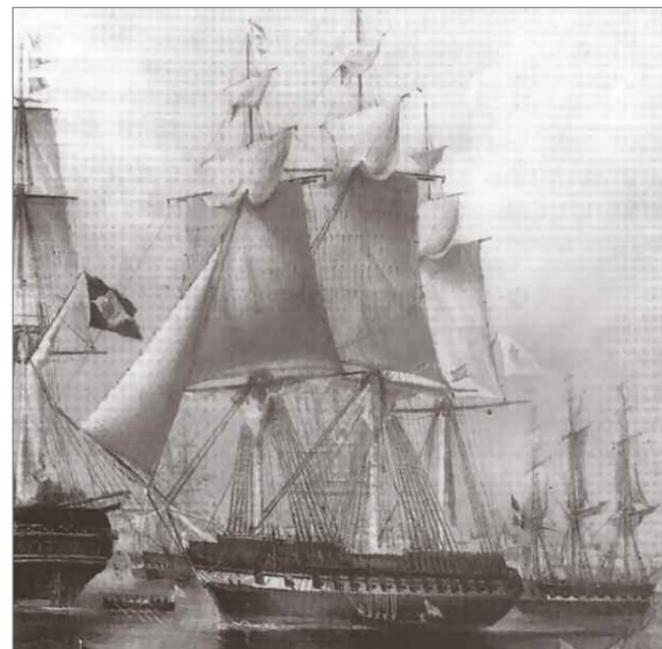
www.stellaerrante.it • comunica@stellaerrante.it

Una nave sotto tre bandiere

Carolina, Amalia, Caracciolo

Antonio Cimmino - Socio del Gruppo di Castellammare di Stabia

La fregata a vela *Carolina* fu costruita nell'Arsenale di Napoli negli anni 1810-1811 durante il regno di Gioacchino Murat. L'unità rappresentava una delle 4 navi ordinate dal Murat per potenziare la Marina Napoletana (vascelli *Capri* e *Gioacchino*, costruiti a Castellammare di Stabia e la fregata *Letizia*).



Il varo avvenne il 16 luglio 1811 alla presenza di re Murat e della moglie Carolina Bonaparte di cui l'unità prese il nome. Sull'albero maestro fu issata la nuova bandiera napoletana stabilita dallo stesso Murat.

Così venne descritto l'avvenimento: "16 luglio: Alle ore sei pomeridiane dalla Darsena è varata la nuova fregata *Carolina*. Assistevano il Re e la Regina con tutta la corte, il corpo diplomatico nonché gran numero di popolo. Il varo viene annunciato da una salva di cannoni. La *Carolina* inalbera, contemporaneamente a tutti i forti, per la prima volta la nuova bandiera nazionale. La decisione di cambiare è presa a marzo formando la bandiera napoletana di tre colori divisi a scacchi con in mezzo lo stemma napoletano. I colori sono l'amaranto, il bianco ed il celeste che indicano l'amaranto il colore caro a Re Gioacchino, il bianco l'unione dell'Impero francese, ed il celeste l'antico colore della nazione. La coccarda nazionale sarà di colore amaranto con orlo celeste. Ciò per ribadire l'indipendenza del Regno".

Come tutte le unità dell'epoca, per evitare che l'opera viva fosse attaccata dalle teredini, fu foderata con lastre di rame.

Con un dislocamento a pieno carico 1.641 tonnellate, era lunga 47,10 metri fra le perpendicolari e 64,30 fuori tutta, larga 10,90 metri e con una immersione di 5,5. L'unità aveva due ponti, una batteria coperta ed una scoperta. L'artiglieria era composta da 24 cannoni a canna liscia da 18 libbre, 4 obici "Paixhans" da 30 libbre e 16 cannoni da 24 libbre sistemati in coperta. L'armamento velico comprendeva tre alberi (trinchetto, di maestra e di mezzana) a vele quadre con randa alla mezzana e, naturalmente il bompreso. L'equipaggio era di 350 uomini.

Entrata in servizio e posta al comando del Capitano di fregata Emanuele Grasset, il *Carolina*, nel mese di settembre del 1814, si recò a Portoferraio per imbarcare la madre di Napoleone Bonaparte e portarla a Napoli a visitare la figlia.

Nel mese di maggio del 1815 fu destinata in Romagna di rinforzo alle truppe murattiane che combattevano contro gli austriaci. Al ritorno, però, fu bloccata nel porto di Taranto dalla squadra navale inglese al comando del Commodoro Campbell e costretta a rientrare a Napoli ove, nel frattempo (mese di giugno) i Borboni avevano ripreso il trono. La nave, così, mutò nome in *Amalia* e fu incorporata nella Real Marina del Regno delle Due Sicilie come fregata a vela di 2° rango. *Amalia* era il nome della sorella di Re Ferdinando.

Al comando del Capitano di fregata Raffaele de Cosa, nel mese di dicembre del 1819, unitamente alla corvetta *Cristina*, trasportò a Lisbona circa 300 galeotti. Questi, in seguito ad un trattato stipulato con il governo del Portogallo, furono inviati in Brasile per la colonizzazione di alcune zone deserte.

Il 2 settembre 1820 la nave trasportò truppe in Sicilia per sedare un'insurrezione. Il giornale la Gazzetta di Milano n. 262 di lunedì 18 settembre 1820, così riportava la notizia:

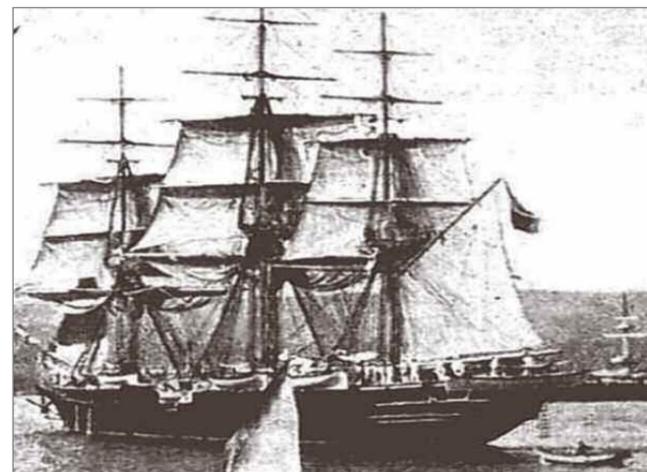
"(...) Altre notizie del 5 da Napoli riferiscono che il 2 del corr. settembre, alle 4 pomeridiane, mise alle vele da quella rada una squadra composta dal vascello della marina il Capri, e delle fregate Amalia, delle corvette il Leone, delle polacche S. Antonio e l'Italia, e di quattordici brigantini. Il 3 partirono, per unirsi alla squadra, sei cannoniere ed una bombardiera. Tutti quei legni hanno a bordo truppe da sbarco, le quali, unite a quelle già partite nei giorni precedenti da Napoli e da altri punti della costa sono diretti per la Sicilia (...)"

Nel mese di agosto del 1823 fece da scorta al vascello *Capri* che trasportava da Livorno a Napoli Ferdinando I di Borbone che, dopo essersi recato a Vienna, si era fermato a Firenze ospite del Granduca di Toscana; facevano parte della squadra navale anche la corvetta *Galatea* e il brigantino *Aquila*.

Ad ottobre del 1830 trasportò da Genova a Napoli circa 200 soldati svizzeri arruolati nell'Esercito delle Due Sicilie.

Nel 1841 entrò nel Real cantiere navale di Castellammare di Stabia per lavori di raddobbo allo scafo. La nave fu tirata a secco sullo

A sinistra la bandiera della Marina di Murat e a destra la bandiera navale delle Due Sicilie



scafo a mezzo di poderosi argani fatti installare qualche decennio prima e manovrati da decine di marinai e galeotti.

Il battesimo oceanico l'unità lo ebbe nel mese di luglio 1843 quando, al comando del Capitano di fregata Luigi Jauch, raggiunse il Brasile. La spedizione era formata dal vascello *Vesuvio* e dalle fregate *Partenope* ed *Isabella*, nonché dalla fregata brasiliana *Costituicao* sulla quale era imbarcata la principessa Teresa Cristina di Borbone che aveva sposato per procura il 30 maggio, Dom Pedro II di Braganca Imperatore del Brasile.

Nell'800 le navi spesso effettuavano crociere all'estero sia per "mostrare bandiera" sia per matrimoni di Stato tra case regnanti dimostrando, così la potenza della nazione cui appartenevano e rinsaldare legami politici ed accordi commerciali.

Il Regno delle Due Sicilie da anni aveva mostrato la sua bandiera nel Mediterraneo e nelle Americhe cercando uno spazio per così dire politico fra le maggiori nazioni europee.

Il *Cristina* fu inviato una seconda volta a Rio de Janeiro nel mese di febbraio del 1844, per accompagnare il Conte d'Aquila, fratello del Re, che andava a convolare a nozze con la principessa Maria Januaria sorella dell'Imperatore Dom Pedro II.

In tale occasione l'*Amalia* effettuò anche rilievi e ricerche scientifiche portando in patria un esemplare vivo di pesce "gimnoto" una specie di torpedine che emanava scariche elettriche.

Nel 1845 così viene descritto l'avvenimento da una pubblicazione scientifica edita dal Gabinetto Fisico della Regia Biblioteca Privata del Re (stamperia napoletana De Miranda-Paci):

"Degnatasi la Maestà del Re N.S. di affidare alle nostre cure un Gimnoto (Gymnotus electricus) recatogli in dono nello scorso anno dal Brasile da S.A.R.D. Luigi Conte di Aquila, ci è riuscito opportuno di studiarlo da vicino questo pesce singolare, e verificarne le proprietà. Trasportato da Rio-Giainero sulla fregata Amalia, e giunto in Napoli al 15 agosto 1844, fu messo in una piccola peschiera sita sul gran loggiato al mezzogiorno della Reggia. Alla temperatura di quell'acqua dal nostro sole riscaldata, non cibossi che di rane, ed a preferenza di gamberi, acciughe, tozzi, ed altri piccoli pesci. Questo pasto intanto diede luogo a parecchie importanti osservazioni (...)"

Tra le osservazioni scientifiche dell'esemplare, si legge:

"Originario infatti delle più calde regioni, e dimorando nelle acque di 26° del termometro centigrado, ha ben vissuto nell'inverno in un ba-

gno temperato dal 22° al 24° da un'atmosfera di 25° al 25° centesima-le. Lunghi dal vivervi a stento, vi si è nutrito in modo da giungere alla lunghezza di 3 piedi e 4 pollici, dimensione che lo qualifica per grosso abbastanza. Infatti i più grandi Gimnoti osservati dal celebre De Humboldt a Cano de Bera nell'America meridionale erano di 5 piedi e 3 pollici (1,70 metri), benché gli si fosse assicurato dagli Indiani di esserverne di 6 piedi (1,90 m)".

Negli anni '40, unitamente a gran parte della flotta, il *Carolina* diresse diverse volte in Sicilia in occasione delle rivolte contro i Borboni; nelle spedizioni per sedare i disordini scoppiati principalmente a Palermo, era al comando del Brigadiere Periluigi Cavalcanti e del Generale Filangieri.

Dal 1851 al mese di luglio 1858 la nave, al comando del Capitano di fregata Vincenzo Lettieri prima e del Capitano di fregata Giuseppe Marsella poi effettuò diverse crociere di istruzione per gli allievi del Collegio di Marina. Ad agosto dello stesso anno di nuovo nel Real cantiere navale di Castellammare per riparazioni radicali e per essere adattata a prigione galleggiante ("bagno fluttoante") per i galeotti che ivi lavorano alla costruzione delle navi, in sostituzione della fregata *Urania* che svolgeva tale compito dal 1852. Lo scafo dell'*Urania* fu venduto il 4 giugno del 1859 per la demolizione a Enrico Ciliberti di Castellammare di Stabia.

Dal mese di aprile 1860 al 4 settembre dello stesso anno, mentre incalzavano gli avvenimenti che avrebbero portato alla scomparsa del Regno delle Due Sicilie, la nave fu di nuovo armata ed inviata a Palermo a bombardare gli insorti. Al comando dell'*Amalia* si alternavano il Capitano di vascello Girolamo Vergara e il Capitano di fregata Michele Capecelatro.

Nei successivi giorni di settembre, mentre il Re lasciò Napoli per tentare l'ultima resistenza a Gaeta, il comando della nave fu assunto dal Capitano di vascello Giuseppe Flores, ma l'unità non era in grado di riprendere il mare e forse non l'avrebbe mai fatto in quanto gli ufficiali della Real Armata di Mare, nella quasi totalità si erano già venduti ai Savoia.

L'*Amalia* fu aggregato quindi alla squadra sarda del Contrammiraglio Persano e ribattezzato *Caracciolo*.

I suoi comandanti, nei mesi che seguirono, furono ex ufficiali della Marina Borbonica e cioè i Capitani di fregata Leopoldo Fowls e Guglielmo Acton.

Il nuovo armamento era così costituito:

- 24 cannoni a canna liscia e da 24 libbre posti in batteria;
- 24 cannoni a canna liscia e da 18 libbre posti in coperta;
- 4 cannoni-obici "Paixhans" da 30 libbre.

L'unità, al comando del Capitano di fregata Ferdinando Montemayor, rimase a Napoli come bastimento di guardia al porto. Il 17 marzo del 1861 fu inquadrata nel naviglio da guerra del Regno d'Italia e classificata "fregata a vela di 2° ordine".

Dopo una breve sosta a Gaeta, ritornato a Napoli e posto al comando del Capitano di fregata Raffaele Cacace, il *Caracciolo* fu declassato a "corvetta a vela di 2° ordine", giusto decreto ministeriale 14 giugno 1863.

Il suo armamento fu così mutato:

- 24 cannoni a canna liscia e da 24 libbre posti in batteria
- 10 cannoni-obici da 16 libbre in coperta.

Dopo 54 anni di servizio sotto tre bandiere, la nave fu messa in disarmo il 12 ottobre 1864 e radiata dal naviglio di guerra il 18 giugno 1875 con regio decreto 2374. L'anno successivo lo scafo fu venduto a privati per la demolizione.



EUDI Fiera della subacquea di Bologna

3 marzo 2018

Mauro Guidi
Socio del Gruppo Nazionale
"Leone di San Marco" - ANMI

Anche il Gruppo Nazionale Leone di San Marco-MM, Gruppo speciale ANMI "Stefano Cappellaro" di Brindisi, non ha voluto mancare all'importante appuntamento della Fiera della Subacquea, EUDI, di Bologna.

Questo il commento del socio Mauro Guidi, esperto subacqueo:

"Stand della MM affollato, mani che sfiorano e muovono leve, aprono rubinetti, toccano ogni cosa. Il vecchio SLC (Siluro a Lenta Corsa, conosciuto come "Maiale")



tirato a lucido, pazientemente sopporta. Due ragazzi inglesi mi chiedono cosa sia e come funziona; riesco a stento a contenere un sorriso, forse non sono a conoscenza del terrore che incuteva nei loro nonni marinai. Gli SLC, furono una spina nel fianco della potente marineria inglese (vedi ciò che è stato fatto ad Alessandria e in altri porti europei). Presente allo stand, il campione Guardiamarina Emanuele Lo Schiavo, vanto della Marina, disponibile con il pubblico, bravo e modesto: sarebbe entrato nella storia della US-Navy, ma aiuta un suo collega in difficoltà trasportandolo per un miglio fino al traguardo e per 0,002 punti perde il record. Sono rimasto favorevolmente impressionato dalla professionalità e dalla grande disponibilità dell'Ammiraglio Paolo Pezzutti e del Comandante

Giampaolo Trucco verso il pubblico, insomma la Marina è un grande polo di attrazione in un salone fieristico importante e affollato."



COMUNICATO STAMPA "Noi del Dirigibile ITALIA"
Casa dell'Aviatore - Roma 7-8 Luglio 2018
"ritrovarsi dopo 90 anni"

Il 15 Aprile 1928 il dirigibile "Italia" comandato dal generale Umberto Nobile parte da Milano Bresso verso la Groenlandia. L'equipaggio norvegese per arrivare alla Baia del Re, ossia l'Isola Svalbard.

Il 25 Maggio 1928 al terzo volo e dopo aver raggiunto il Polo Nord, sulla via del ritorno, si schianta sulla banquisa Polare, 6 membri dell'equipaggio rimangono intrappolati nell'involucro che si allontana senza governo, un aereo muore nello impatto e 9 persone fuggono in qualche modo a sopravvivere, potendo contare su viveri ed un mezzo di comunicazione allora non del tutto conosciuto ed affermato: la radio.

Il 12 Luglio 1928 viene liberato il prigionia sui ghiacci, l'intero equipaggio viene recuperato e portato in salvo dal rompighiaccio sovietico "Krasin".

Il Comitato Organizzatore per la prima volta dopo 90 anni chiama a raduno tutti i parenti e tutti i discendenti di quest'eventuale aerea per ricordare degnamente le imprese polari dei propri Avi.

Verranno lette delle memorie e dei contributi multimediali, parleranno Autorità ed Esperti.

Per maggiori informazioni: Sig. Giuseppe Biagi. giuseppe.biagi@hotmail.it +39 335 635 6100

APRILE 15 1928 >>> MAGGIO 25 1928 >>> LUGLIO 12 1928 >>> LUGLIO 7-8 2018

La Peota dei Savoia

Mario Veronesi - Socio del Gruppo di Pavia

Nelle scuderie juvarriane della Reggia di Venaria Reale fa bella mostra di sé, il *Bucintoro* ordinato dai Savoia ai cantieri della Serenissima. Impostato forse nel 1730 negli "squeri", o cantieri navali, come "peota" (un tipo di natante molto diffuso, usato per la pesca e il piccolo cabotaggio). Il *Bucintoro* dei Dogi veniva invece costruito nei cantieri dell'Arsenale della Serenissima. Il ricco progetto decorativo si deve ai veneziani Matteo Calderoni ed Egidio Goyel. La barca torinese rimane oggi l'unico grande esempio dell'eccellenza dell'arte veneziana per le barche da parata e per la loro decorazione scultorea e pittorica, dal momento che l'ultimo *Bucintoro* dei Dogi venne distrutto dal fuoco nel 1798. Navigò per l'ultima volta nel 1842 in occasione delle nozze di Vittorio Emanuele II (1820-1878) con Maria Adelaide d'Austria (1822-1855). Venne donato nel 1873 alla città di Torino dal Re Vittorio Emanuele II, trasferitosi ormai a Roma.

Dopo un lungo restauro, finanziato dalla Consulta per la Valorizzazione dei Beni Artistici e Culturali di Torino, costato 250.000 euro oggi è l'immagine della magnificenza del Settecento.

Il 2 agosto 1731, dopo le operazioni di carico e doganali, il *Bucintoro* lascia Venezia per raggiungere Torino risalendo il Po. Le statue dorate sono state protette con stoppa e tele cerate, gli arredi della "peota" smontati.

Lo accompagnano in questo viaggio una gondola e un "burchiello" (imbarcazione da carico che trasportava le decorazioni e l'armatura della barca smontate). Disponeva anche di otto remi e di altrettanti scalmi per le manovre di attracco, mentre un grosso anello a prua indica la posizione del cavo di alaggio per il traino fluviale controcorrente.

Il comando del piccolo convoglio è affidato al veneziano Antonio Corrin, con lui viaggiano Antonio Brunello, frate agostiniano responsabile del viaggio, incaricato della tenuta di un libro di bordo e della gestione delle spese di viaggio. Sono documenti che hanno permesso la ricostruzione particolareggiata del viaggio di risalita. Un carpentiere e quattro barcaiuoli. La risalita del Po prevede l'ingaggio degli "arzaiooli", compagnie di conduttori di cavalli e buoi che garantiscono il traino delle imbarcazioni lungo gli argini rialzati (alzaie) del fiume e dei canali, mediante cavi fissati alla sommità dell'albero delle imbarcazioni e l'aiuto di remi e rampini. Le istruzioni che frate Brunello ha ricevuto sono di viaggiare esclusivamente di giorno, fermandosi alle ripe (sponde) per le soste notturne e dormendo a bordo delle navi.

Sono frequenti gli incontri con imbarcazioni di doganieri degli Stati rivieraschi ai quali vengono esibiti i permessi, precedentemente procurati dall'Ammiraglio del Po sabauda, ma vengono anche pagati i dazi.

Così è a Brescello, il paese che oggi noi conosciamo come paese di Peppone e don Camillo, dove le tre imbarcazioni sono controllate dal "Bergantino" dei doganieri del duca di Modena, che utilizzano questo tipo di barca per la riscossione dei diritti di transito (il "Bergantino" era una imbarcazione con cassero semplice o doppio, che sembrerebbe derivare dal *Bucintoro* da carico, adibita all'esazione dei tributi e alla repressione del contrabbando sul Po. Generalmente ormeggiata presso i porti, con funzioni di sorveglianza, esazione tributi, ed appoggio a eventuali operazioni militari, infatti a bordo si trovavano sei soldati e due barcaiuoli).

Il primo tratto è di navigazione in laguna, a vela, toccando Ghioggia e Brondolo. Quindi, attraverso il traino con cavalli e risalendo i canali il convoglio raggiunge Pontelagoscuro, il porto di Ferrara nello Stato delle Legazioni pontificie, e si immette nel Po, raggiungendo Brescello. Il 13 agosto il convoglio arriva a Cremona, supera Piacenza e il 14



A prua la polena con un Narciso che si specchia nelle acque, affiancato da due vegliardi che versano acqua da due otri, personificazione del Po e dell'Adige (foto M. Veronesi)

è alla confluenza del Po con il Ticino. Qui il piccolo convoglio si ferma ed il carico viene trasbordato su due imbarcazioni di minor pescaggio, mandate incontro dall'Ammiraglio del Po di Torino. Il 15 agosto, giorno dell'Assunta, Frate Brunello raggiunge invece con il *Bucintoro* Pavia, che in quegli anni (non esiste ancora il naviglio pavese) funge da porto di Milano.

L'agostiniano ci tiene infatti a visitare la basilica di San Pietro in Ciel d'oro, dove è custodita la sepoltura di Sant'Agostino (354-430) protettore dell'Ordine (verso il 725 il suo corpo fu traslato a Pavia, ad opera del re longobardo Liutprando († 744).

Il viaggio riprende, risalendo il fiume con traino di buoi, mandati da Casale: le sponde dei fiumi erano per legge tenute sgombre, per poter effettuare i rimorchi, lungo le alzaie. Il 26 agosto sono a Frassineto, il porto di Casale, ormai in territorio sabauda.

Qui gli uomini possono finalmente dormire in un letto, ospiti del "Direttore delle Gabelle". Il tratto da Casale a Torino è il più difficile della risalita, per la presenza di rocce in alveo, oltre alle difficoltà incontrate lungo tutto il percorso, come il superamento degli impianti dei traghetti e dei molini natanti, allora molto frequenti.

Alla fine del Settecento, per l'esenzione dalle imposte decretata a loro favore con l'intento d'incrementare l'industria, questi mulini aumentarono a dismisura, ma così si creò un pregiudizio alla navigazione e alle sponde. Le testimonianze storiche attestano la loro dislocazione lungo il corso del fiume Po e dei suoi affluenti dove, fecero parte del patrimonio paesaggistico fino agli inizi del 900' quando, a causa della comparsa sui fiumi della navigazione a vapore, dei battelli e dei rimorchiatori che necessitavano di grandi spazi, i mulini scomparvero.

Torino è raggiunta il 2 settembre dopo un viaggio di 32 giorni. Frate Brunello rimarrà ospite ancora qualche mese a Torino, presso l'Ammiraglio del Po, il tempo necessario al Primo Architetto di corte, il messinese Filippo Juvarra (1678-1736), per preparare la sua relazione, in cui indica come congrua la richiesta presentata in fattura dai rappresentanti dei costruttori veneziani di 19.597 lire di Piemonte, comprensiva delle spese di trasporto. È questo il documento d'archivio più dettagliato di cui oggi disponiamo.



Corrado Nardi

Sommersgibilista della Regia Marina

Daniele Guarisco
Consigliere Gruppo ANMI di Tarquinia

Un'esistenza priva d'ideali risulterebbe inevitabilmente arida e farebbe scadere l'individuo nell'indifferenza, lo farebbe sentire inutile e costituirebbe fonte di amarezza e di delusione. Invece, un impegno sostenuto da valori e da ideali riempie davvero la vita, creando entusiasmo, consentendo di dare significato a quello che si fa. I valori, come per esempio l'onestà, l'amicizia, la solidarietà, l'operosità nel lavoro, non sono che segnali di una più complessiva consapevolezza etica che consente all'individuo di relazionarsi positivamente con gli altri, con responsabilità e con partecipazione, nel convincimento che la vita sociale richiede l'ossequio di doveri e non solo l'esercizio dei diritti, in special modo se rivolti alla bandiera, alla Patria. Ebbene, Corrado Nardi fu un uomo dai valori inamovibili, dagli ideali fermi e seri, dall'entusiasmo spiccato, onesto, amico e comandante rispettoso per ogni categoria di marinaio, solidale con il mare e nella vita quotidiana, ufficiale di Marina dall'indiscussa morale e operosità. Della vita marinara fu esempio concreto per Tarquinia, città etrusca che osserva il Mar Tirreno dall'alto, quel mare blu che ha vinto il grido di un eroe, portandolo negli abissi per il ricordo eterno. Il Capitano di Corvetta Corrado Nardi, Medaglia d'argento al Valor Militare, fu in primis un tarquiniese (allora chiamato cornetano) e poi comandante del sommergibile *Galileo Galilei*, impegnato in acque lontane, quelle del Mar Rosso, dove, in un'ardita missione di guerra, attaccava ed affondava una petroliera avversaria. Dopo questa prima azione, il



Galilei mosse all'attacco di una formazione navale britannica composta da un incrociatore e da alcune siluranti. Scoperto e sottoposto a una prolungata caccia, Nardi manovrò con freddezza e perizia fino a che, ripetutamente colpito, fu costretto ad emergere. Malgrado la preponderanza avversaria, il comandante Nardi decise di impegnare in combattimento le unità nemiche in superficie. Gravemente ferito nell'impari lotta e con l'equipaggio decimato dal fuoco nemico, Nardi incitò i suoi uomini fino alla fine, finché, investito dallo scoppio di una granata, cadde al servizio della Patria. L'azione ebbe luogo il 19 giugno del 1940, pochi giorni dopo l'ingresso dell'Italia nella Seconda Guerra Mondiale. Tarquinia pianse il suo concittadino, ricordandone le eroiche gesta e commemorando tre anni più tardi, anche suo fratello Mario, Capo Servizio del Genio Navale sul Cacciatorpediniere *Corsaro*, disperso in mare il 9 gennaio del 1943, dopo essere stato colpito da siluri lanciati da unità nemiche a 39 miglia da Biserta, in acque tunisine.

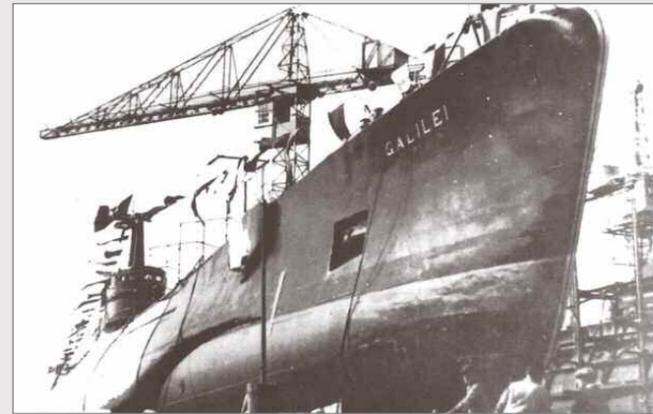
Il Gruppo ANMI di Tarquinia è stato pertanto intitolato alla memoria dei fratelli "Nardi", mentre alcuni edifici scolastici ne portano il nome su grandi lettere marmoree.

Le origini del Capitano di Corvetta Corrado Nardi Corneto - Tarquinia

Il Comandante Nardi nacque a Corneto, oggi Tarquinia, città etrusca per eccellenza dell'Etruria viterbese, che conserva nelle famose tombe dipinte, una ricchezza d'inestimabile valore. Sorge nel versante occidentale del Viterbese su un ripiano calcareo, in vista del mar Tirreno. L'archeologia conferma che fu una delle città più antiche della confederazione etrusca; i sepolcreti testimoniano la presenza di villaggi su alcuni pianori, di cui il più importante - detto la Civita - era un vero e proprio centro urbano dell'epoca, distante dall'attuale Tarquinia circa sei chilometri.

Sopra,
il Capitano di Corvetta Corrado Nardi
in alta uniforme
(Foto gentilmente concessa
dalla famiglia eredi Nardi)

Taranto - 19 marzo 1934
Il varo del *Galileo Galilei*



Lo sfarzo etrusco venne annientato dalla potenza di Roma nel 311-308 a.C., facendo di Tarquinia un municipio della Roma imperiale. Dopo la caduta di Roma, le barbare invasioni costrinsero gli abitanti della Civita a trasferirsi su un nuovo colle, fondando una nuova città che dal Medioevo al 1922 prese il nome di Corneto (presumibilmente da corniolo, una pianta durissima che cresceva vigorosa sul territorio). Successivamente, Corneto cambiò nome riaffermando il legame del suo popolo con le origini etrusche, ricordando Tarconte, il fondatore della città. Gli etruschi - conosciuti come "Signori del mare" - disponevano lungo la costa tirrenica di un porto importantissimo chiamato "Gravisca": le origini sembrano risalire al VII sec. a.C. ed esso fu un emporio aperto agli scambi con l'Occidente esprimendo, come centro portuale, grande vivacità in quanto frequentato da viaggiatori provenienti da ogni parte del mar Mediterraneo. Ecco perché Tarquinia esprime ancor oggi una grande tradizione marinairesca.

La battaglia del smg. Galilei al comando di Corrado Nardi

Partito da Massaua, in Eritrea, per la sua prima missione, il sommergibile *Galileo Galilei*, giunse - tra il 12 e il 19 giugno 1940 - nelle

acque antistanti Aden. In una tranquilla mattinata, i marinai del battello avvistarono una nave cisterna battente bandiera norvegese, presumibilmente a supporto dei rifornimenti inglesi: dopo essere stata fatta evacuare dall'equipaggio, la nave fu silurata e affondò avvolta da esplosioni e fuoco. Una densa colonna di fumo nero si alzò tanto in alto da mettere in allerta le difese inglesi della zona: l'incrociatore britannico *Leander* fu inviato alla ricerca del *Galilei*, ma l'abile comandante Nardi ne depistò le ricerche e riuscì ad evadere il contatto.

Il pomeriggio del 18 giugno il *Galilei* fermò il piroscalo jugoslavo *Drava* cui però permise di proseguire perché all'epoca la Jugoslavia era ancora neutrale.

Tuttavia, il colpo di cannone sparato per avvertire la nave di fermare le macchine fu fatale: fu sentito da una nave da guerra inglese, che mise in allerta il comando di Aden. Alle 16.30 il *Galilei* fu costretto all'immersione a seguito dell'attacco di un aereo.

Emerso per ricaricare le batterie con il buio, fu attaccato da unità di superficie; dovette immergersi nuovamente e subì un bombardamento con cariche di profondità, restando però indenne. Dopo aver trascorso la notte posato sul fondale (tra l'altro nelle prime ore del mattino si guastò l'apparato di condizionamento dell'aria determinando una pericolosa perdita di cloruro di metile, per fortuna in quantità ridotta), nella mattina del 19 il sommergibile si portò a quota periscopica rendendosi conto che l'unica nave presente era la cannoniera britannica *Moonstone*, scarsamente armata: il comandante Nardi decise quindi di emergere ed attaccarla con le artiglierie, anche perché l'unità inglese aveva cominciato a lanciare bombe di profondità.

Tuttavia il sistema di puntamento del cannone prodiero smise di funzionare e le manovre del *Moonstone* erano troppo agili e rapide



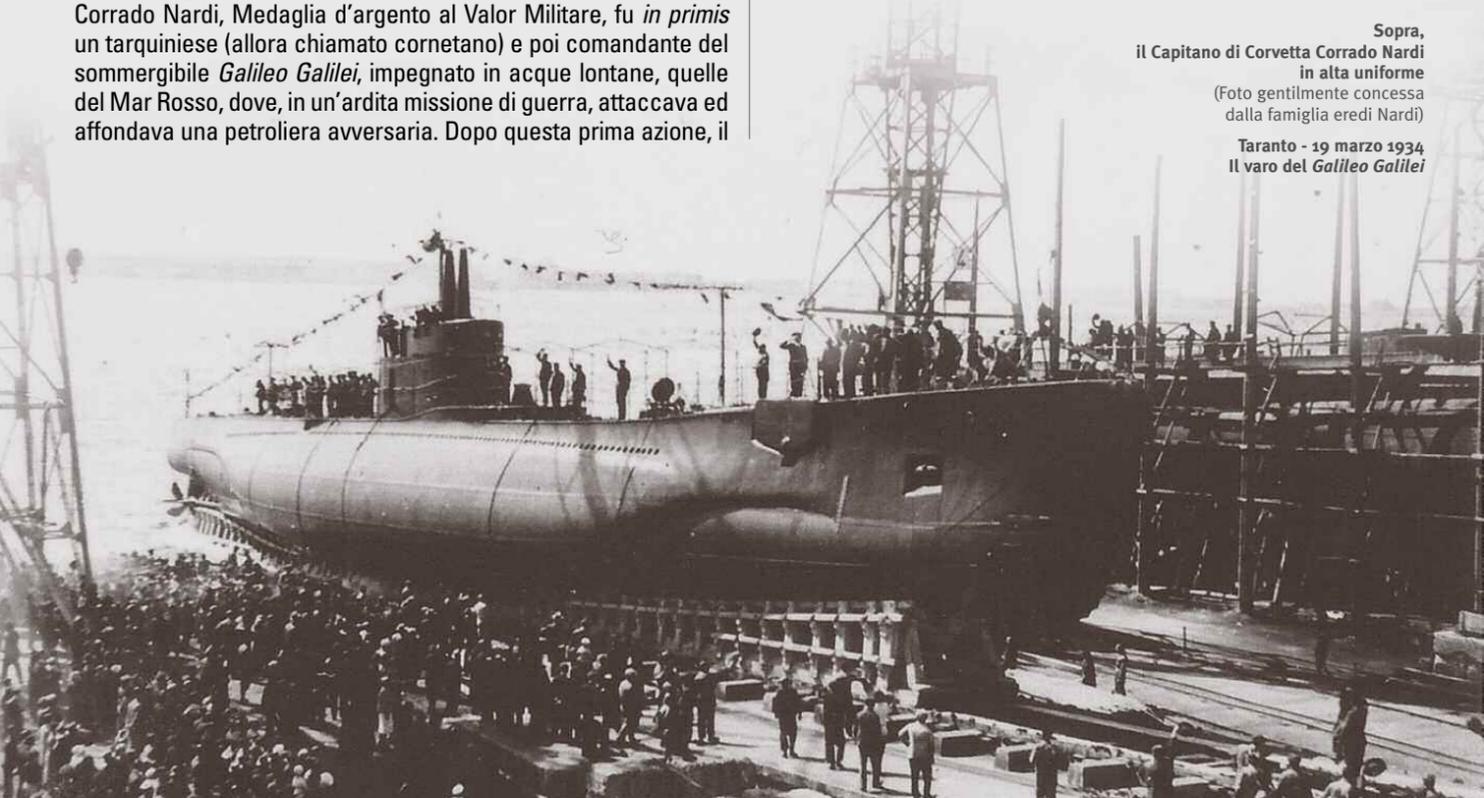
La medaglia del smg. *Galileo Galilei*

per poter lasciare all'equipaggio del sommergibile la possibilità di mirare con efficacia. Dopo pochi minuti, la cannoniera aggiustò il tiro e i primi proiettili che colpirono il *Galilei* uccisero alcuni uomini e ferirono Nardi, mentre la seconda scarica decimò i serventi del cannone prodiero uccidendo anche l'ufficiale in seconda; inoltre, il cannone poppiero del *Galilei* si bloccò, e due colpi del *Moonstone* centrarono in rapida successione la falsatorre, uccidendo il comandante Nardi e altri uomini: unico ufficiale rimasto in vita era il giovane guardiamarina Ferruccio Mazzucchi, ferito e impegnato a far fuoco col cannone prodiero. Quando infine il *Moonstone* fu raggiunto dal cacciatorpediniere britannico *Kandahar*, il sommergibile, esaurite le munizioni, si arrese; l'equipaggio fu preso prigioniero ed il battello fu rimorchiato ad Aden.

Nel combattimento avevano perso la vita in tutto 16 uomini del *Galilei*: il comandante Nardi, altri quattro ufficiali, sette sottufficiali e quattro marinai. In quell'unica missione di guerra, l'unità aveva percorso 160 miglia in superficie e 35 in immersione.

Il sommergibile fu poi incorporato nella *Royal Navy* e tornò in servizio nel 1942 dapprima con il nome *X.2* e poi come *P. 711*; fu impiegato per l'addestramento, sino alla radiazione e alla demolizione, avvenuta nel gennaio del 1946.

Articolo datato 8 settembre 1940





Orazio Ferrara
BATTAGLIA AERONAVALE
DI MEZZO GIUGNO
DELTA Editrice

Nel corso della recente "Crociera della memoria" che l'ANMI ha organizzato nell'autunno 2013, i marinai a bordo della "Costa Favolosa" hanno ripercorso le rotte sulle acque del Mediterraneo Occidentale in cui avvennero i principali scontri e le battaglie della seconda guerra mondiale. Là hanno lanciato a mare fiori, hanno reso gli onori militari e ricordato i loro fratelli scomparsi in mare, proprio laddove essi hanno sacrificato la propria vita per la Patria. Non a caso saluto dunque, con particolare enfasi, la comparsa in libreria di questo volume dell'ormai ben noto Orazio Ferrara, del quale mi piace molto il sottotitolo: "Quando vinchemmo gli Inglesi sul mare". Passando, settantuno anni dopo, con la nave sulle acque di questa grande battaglia, abbiamo ricordato che essa fu, forse, la più limpida vittoria della nostra guerra quando Regia Marina e Royal Navy si batterono dal 12 al 16 giugno 1942. Fu davvero una grande battaglia, dove gli Inglesi mossero più di cento navi con la copertura aerea dei velivoli di due portaerei e gli Italiani circa cinquanta navi e cinquecento velivoli della Regia Aeronautica e della Luftwaffe. Eppure, osserva con amarezza l'autore, questa fulgida, limpida, riconosciuta vittoria rimane ancor oggi misteriosamente dimenticata, poco presentata e ricordata. Se ciò si può comprendere, ma fino ad un certo punto, da parte britannica (che continua a sostenere che si trattò di due operazioni separate), meno ciò è accettabile da parte nostra, per la combattività e la determinazione finalmente messe in campo e per l'indiscutibile risultato raggiunto. Bene dunque ha fatto Ferrara a contribuire, con questa opera snella, appropriata e esaustiva, a riportare all'attenzione un fatto d'arme che onora la Marina e gli Italiani in un

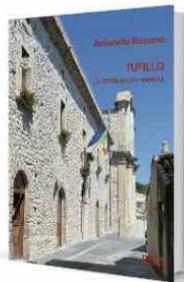
momento in cui il panorama politico ed economico riporta indici di segno contrastante. Se ne traggono molti insegnamenti e molti convincimenti corroboranti per lo spirito e per la verità storica: se ci rapportiamo all'avversario che avevamo di fronte, la più potente Marina del pianeta, allora a testa alta ribadiamo che ne uscimmo con un successo davvero brillante, che deve rimanere negli annali della Storia. All'ottimo corredo fotografico si associa una narrazione basata sullo sviluppo temporale degli eventi che consente un'agevole lettura, senza fronzoli ma efficacissima, che prende per mano e accompagna attraverso gli avvenimenti e sottolinea, se ce ne fosse ancora bisogno, come la direzione ed il coordinamento in mare di tante unità ed il sincronismo con le azioni aeree siano stati la chiave del successo. E noi Italiani ne fummo capaci.



Dino Memmo
Sergio Ravagnan
SALVATORE TODARO
il corsaro gentiluomo
Grafica e stampa "Grafiche Tiozzo"
per Art Print Editrice
Copyright ANMI Chioggia
(cui rivolgersi per eventuali acquisti)

Originalissimo e accattivante volume, la cui grafica inconfondibile dobbiamo a Dino Memmo mentre i testi e le ricerche storiche, precise, inoppugnabili e accurate sono di Sergio Ravagnan. Se vogliamo che i giovani "vengano a noi", dobbiamo saper comprendere il loro tempo, il loro modo di essere, le loro esigenze e il loro linguaggio, tutti aspetti a volte lontani - anche molto lontani - dai nostri e dal nostro modo di interpretarli. Questo lavoro dimostra che si può ottenere che i giovani ci ascoltino, leggano quello che noi desideriamo trasmettere e comprendano il messaggio che vorremmo fosse da loro correttamente capito e interiorizzato. Quest'opera è al contempo semplice ma completa, espressiva in chiave moderna e storicamente precisa, tanto che alla fine della lettura anche un adulto, come me, come

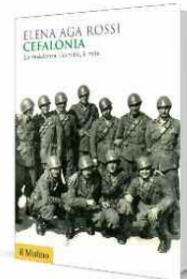
tanti di noi, non può che sentirsi "migliore", direi appagato, condividendo tutto lo sforzo fatto dagli autori per dire ai giovani quello che abbiamo il dovere di dire loro. Usare l'arte del fumetto da un lato del libro e una presentazione concisa dall'altro mi sembra dunque operazione molto ben riuscita e degna di elogio, perché sicuramente sarà gradita al pubblico che vuole apprendere senza stare dall'altro lato della cattedra ma divertendosi. Non è certo il primo né sarà l'ultimo libro su quel campione di umanità e professionalità che fu il Comandante Todaro, per noi sommergibilisti ancor oggi esempio luminoso e personalità di riferimento: ma quest'opera consegue un risultato che tutte le altre hanno solo parzialmente raggiunto, quello di presentare una biografia moderna, frizzante, accattivante nei termini in cui si esprime. Summa di storia navale, equilibrata sintesi, anche psicologica, di una personalità complessa e poliedrica come quella di Todaro, il libro usa un frizzante ed espressivo tocco di disegno. È un volume certamente destinato alle biblioteche dei giovani ma non sfigura di certo in quelle degli storici. Mi complimento con gli ideatori e i realizzatori, dei quali si comprende perfettamente il disegno e ciò non sempre si può affermare di fronte ad opere più paludate. Se l'obiettivo era quello di contribuire a colmare la gravissima lacuna di cultura marinara che affligge le nostre genti, posso con certezza affermare che è stato perfettamente centrato, così come centrati erano i colpi di cannone e i siluri del "Cappellini".



Antonello Bassano
TUFFILLO
La storia in una soffitta
NANE Edizioni

L'Ammiraglio Bassano, il "medico di bordo" della Presidenza Nazionale dell'ANMI, ha avuto la fortuna di entrare in contatto con

documenti antichi, raccolti senza ordine dai suoi antenati e trasferiti di soffitta in soffitta nel corso degli innumerevoli spostamenti di domicilio. Erano forse destinati a rimanere senza voce ma Antonello li ha riesumati ed esaminati, riaprendo la finestra su avvenimenti e personaggi che hanno fatto la storia del Meridione d'Italia, evocando fatti d'arme e intrecci politici che hanno coinvolto in primis la comunità locale ma che la hanno resa partecipe di avvenimenti molto più grandi. Vengono dunque alla luce la vita di corte nei grandi palazzi di famiglie nobili, contratti matrimoniali, complicati rapporti amorosi, disastri economici e cambi di schieramenti politici, in un susseguirsi di emozionanti vicende e personaggi che li hanno vissuti e li hanno determinati. Siamo dunque grati all'ultimo trasloco di Antonello dalla casa avita alla nuova residenza perché ha dovuto inevitabilmente sgombrare anche quella soffitta, fino allora inesplorata, aprire quei polverosi bauli pieni di carte, pergamene, fascicoli e documenti, certificati di battesimo, di matrimonio, di morte. Antonello li ha "decifrati" con fatica, essendo perlopiù manoscritti in italiano antico se non in latino: sono così assurdi a nuova vita e splendor, fra gli altri, "quinternioni" ossia registri dei privilegi concessi dal Sovrano in materia feudale e di nobiltà, "cedolari" cioè registri delle tasse sul reddito, tutti riferiti a Tuffillo, questo piccolo paese adagiato sul crinale della valle del Trigno, al confine fra Abruzzo e Molise, la terra di origine della sua famiglia. Dall'appassionata lettura di quelle carte è emerso uno straordinario intreccio di storie familiari e genealogie che è stato sicuramente impegnativo ma credo anche certamente emozionante districare. Ora quei nomi, protagonisti di questa inusuale ma affascinante opera, significano davvero personaggi reali, vivi, a noi vicini, perché ne conosciamo passioni, gioie, drammi incastonati nelle date essenziali dei loro archi di vita, nascita, matrimonio e morte. Questo libro inusuale, piacevolissimo e appassionato si legge con partecipazione, perché attrae nello scorrere gradevole e leggero in una prosa accattivante, che non indulge, ma coinvolge. Sembra di entrare in un mondo finora solo immaginato. Quanta fatica deve essere costato ma quanta bellezza ha riportato alla luce!



Elena Aga Rossi
CEFALONIA
La resistenza, l'eccidio, il mito
Società editrice Il Mulino - Bologna

Questo libro di Elena Aga Rossi è uno dei più riusciti tentativi di non arrendersi alla vulgata ma, sulla scia degli "apoti" (coloro che non la bevono, per dirla con Preziosi), va a scavare, attraverso documenti e testimonianze - prima che si seppelliscano i primi e si esauriscano le seconde - alla ricerca della verità. Nell'isola di Cefalonia è noto che si svolse, fra il 15 ed il 22 settembre 1943, il più importante scontro armato, definito dagli stessi Tedeschi del XXII corpo d'armata di montagna "difficile e violento", fra truppe italiane e tedesche nei Balcani dopo l'armistizio, seguito da un eccidio di massa di militari italiani. Da quando Ciampi, nel 2001, lo dipinse come "importante esempio della resistenza militare antitedesca", i fatti di Cefalonia sono entrati nella memoria ufficiale della Repubblica come esempio di eroismo militare. Ma le interpretazioni non sono univoche ed in questo imponente, preciso e inoppugnabile lavoro, l'autrice si sofferma sui tre aspetti fondamentali che ne sono alla base: il giudizio sul Comandante della Divisione "Acqui", Generale Antonio Gandin, il ruolo avuto dalla grave crisi disciplinare all'interno del reparto italiano ed il comportamento degli oppositori di Gandin. Sullo sfondo della sempre avvincente ricostruzione, aleggia la domanda: cosa sarebbe stato giusto fare in quel momento? Perché, a giudizio dell'autrice, la vicenda di Cefalonia resta una delle più difficili da raccontare e districare, sia per i molti interrogativi lasciati insoluti dalle lacune della documentazione sia per lo stratificarsi delle ricostruzioni, spesso condite con travisamenti e personalismi, succedutesi negli anni. Ecco allora che occorre fare come qui è fatto,

ripartire dall'esame critico delle fonti, dalle relazioni scritte subito dopo gli eventi, dai documenti ufficiali tedeschi ed italiani, dai cattedeggi privati, spesso ignorati o inediti. Su tutto, campeggia la tragedia che rientra nel più ampio dramma dell'Esercito Italiano, allora di stanza nei Balcani, abbandonato dai comandi al momento della resa. Tentare di ricostruire cosa avvenne realmente è sempre impresa difficile ma occorre tentarla con onestà di pensiero e indipendenza di giudizio. Basti pensare che anche recentemente la stima ufficiale sulle cifre dell'eccidio dava quasi tutta la Divisione annientata, mentre il più attento esame ne fornisce una molto inferiore, come se si temesse, dimensionandolo alla realtà, di sminuire l'enormità e la bestialità dell'evento. Così, in un succedersi avvincente e inesorabile, si ripercorre giorno per giorno quella cruciale settimana dall'8 al 15 settembre, dall'annuncio della resa, captato via radio, all'inizio dei combattimenti, con una ricostruzione precisa e certamente aderente a quello che realmente accadde. Così, i pezzi di quel quadro complesso ed a volte contraddittorio tornano insieme, a formare la storia drammatica della Divisione "Acqui", pur nella dichiarata consapevolezza che molti aspetti restano ancora oscuri. Nessun tribunale, né italiano né tedesco, ha formulato un giudizio di condanna dei crimini compiuti dai tedeschi meglio del generale Telford Taylor al processo di Norimberga: "È una delle azioni più arbitrarie e disonorevoli nella lunga storia del combattimento armato. Questi uomini, infatti, indossavano regolare uniforme, portavano le proprie armi apertamente e seguivano le regole e le usanze di guerra. Erano soldati regolari che avevano diritto a rispetto, a considerazione umana e trattamento cavalleresco". Credo sia appropriato chiudere queste annotazioni citando la dedica di questo impressionante libro, degno di ogni libreria di uomini liberi e coscienti del valore del proprio passato: Elena Aga Rossi, cui va tutta la mia stima e il ringraziamento per tanto coraggioso impegno, dedica "in memoria di tutti i caduti a Cefalonia e a Corfù, morti in nome di una Patria che non seppe tutelarli".



Massimiliano Naresi
COSTANTINO BORSINI
L'Uomo, il Marinaio, l'Eroe
Pietro Macchione editore - Varese

In questo mondo dove i "Valori", quelli fondanti una società coesa e sana sembrano sempre più lasciare il posto a materialismo ed egoismo, il libro di Naresi richiama una vicenda che ha al centro due persone che, oggi, sarebbero fuori schema e fuori moda. Parlare oggi di Costantino Borsini e della sua ordinanza (incarico al volgo meglio noto come attendente) Vincenzo Ciaravolo, però, fa bene a noi, che ne coltiviamo la tradizione e la memoria, e a tutti coloro che rifiutano di arrendersi alla deriva dei tempi, sperando che dopo le tenebre ci sia uno sprazzo di luce e di maggiore moralità, pubblica e privata. L'opera, scritta in una prosa asciutta, scorrevole, accattivante, ripercorre la vita di Borsini fino al suo supremo sacrificio della vita in quell'alba del 21 ottobre 1940 in Mar Rosso, quando le cannonate dell'incrociatore inglese "Kimberley" (da bordo del cacciatorpediniere "Nullo" scambiato per il nostro "Sauro") determinarono l'affondamento dell'Unità italiana al suo comando. Una vita come tante altre, dalla crescita in una famiglia di "piccola borghesia milanese" agli studi, all'ingresso in Accademia Navale (Corso 1922, insieme a tanti altri ragazzi, come Romeo Romei e Junio Valerio Borghese). Un ragazzo e poi un uomo, appunto, come tanti altri, che percorre la sua carriera in Marina che lo porterà in giro per il mondo, dalla Cina a Pola, dalla guerra di Spagna all'Africa Orientale, ad arricchirsi di esperienze e di "valori", ad affinare le sue doti di Ufficiale esecutore di ordini fino ad assumere quelle, ben più impegnative, di comandante e responsabile di una nave della Patria e degli uomini che la Patria affida come equipaggio.

E fra questi il giovanissimo Vincenzo Ciaravolo, nativo di Torre del Greco, che conobbe Borsini a bordo della R.N. "Eritrea" e non volle più distaccarsene: la mamma lo aveva da poco lasciato e non volle perdere anche quel suo Ufficiale così gentile e premuroso. Mentre il "Nullo" affondava, Ciaravolo vide che il suo comandante non sbarcava, nella affannosa ricerca dei suoi uomini ancora vivi da porre in salvo, fra cannoni e lamiere divelti, macchine ferme in fiamme, fumo ovunque, timone alla banda. E, rifiutatosi dalla zattera su cui era già, nuotò fino a raggiungere il relitto che sta per inabissarsi, per restare per sempre vicino al "suo" Comandante. Tutto è qui narrato con pathos, che ben si armonizza con l'esatta ricostruzione di fatti e delle testimonianze, con precisione unita a speciale attenzione ai sentimenti ed alle circostanze. Così, l'autore ricorda le toccanti parole della mamma e della moglie di Borsini, intrise di struggente tristezza unite ad orgoglio e fierezza. Meraviglia la circostanza che egli, in quella missione, era a bordo del "Nullo" per sostituire il comandante titolare, gravemente ammalato. Borsini era un fervente ammiratore di Nelson. La sorte ha voluto che morisse lo stesso giorno del suo eroe di riferimento, di cui era solito citare fatti, aneddoti e frasi. Si narra che le ultime parole di Nelson siano state: "Grazie, Signore, ho fatto il mio dovere". Così Borsini considerò il suo gesto, morire con i suoi uomini era semplicemente fare il proprio dovere. Questo libro, coraggioso e significativo (non per nulla scritto dal Presidente dell'Accademia dei Curiosi di Malnate), ricorda un Uomo (anche l'autore lo scrive con la maiuscola) che considerava suo dovere essere sempre alla testa dei suoi uomini, essere loro sempre d'esempio: un Capo, come vorremmo che fossero ancor oggi tutti coloro che ambiscono a dirigere uomini ed assumersi responsabilità di comando e di governo. Uomini che siano convinti e coscienti che occorra anteporre al proprio patrimonio materiale quello morale e spirituale della gente affidata, l'unico su cui si fonda la solidità, la credibilità e la validità di un popolo.



Antonio Martelli
LE DUE BATTAGLIE
DELL'ATLANTICO
La guerra subacquea,
1914-18 e 1939-45

Società editrice Il Mulino
Bologna

Da sommergibilista, non posso che gioire quando leggo libri di questa caratura, il cui autore descrive la sua creatura come "libro di divulgazione rivolto non agli storici di professione quanto al lettore medio, interessato alla storia navale ed a quella delle due guerre mondiali pur senza essere uno specialista". È proprio da questa impostazione e tipo di lavori, basati su fonti di tutti i Paesi combattenti (e non solo dei vincitori) che si ricavano dati, prospettive nuove, considerazioni e riflessioni molto interessanti, alcune anche originali. Vengono qui approfonditamente esaminati i tentativi che, insieme a tanti altri, la Germania compì per vincere due guerre mondiali mediante offensive contro il traffico marittimo nemico sferrate dai suoi U-boote. Le due guerre, seppure con caratteristiche ovviamente diverse, furono tuttavia entrambe guerre d'attrito il cui simbolo può essere riconosciuto nei famosi grafici che Karl Donitz voleva maniacalmente aggiornati giornalmente e riportanti le curve degli affondamenti di navi nemiche a raffronto delle perdite dei suoi sommergibili. Qui si dimostra, dati alla mano, che le due guerre costituiscono in realtà un vero "continuum", interrotto solo temporaneamente da un periodo di prolungato armistizio: l'epicentro dei due grandi scontri fu sempre l'Atlantico, seppure con vicende strettamente connesse agli avvenimenti negli altri mari, la discendenza viene dal medesimo concetto di potere navale tedesco a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, lo stesso fu il tentativo di soluzione del problema strategico, identico in entrambi i casi. Plaudo alla focalizza-

zione che Martelli propone su questi temi perché, sebbene le battaglie fra sommergibili e mezzi aeronavali alleati siano state in certo modo decisive, esse sono rimaste – e sono tuttora – solo sullo sfondo della storia e in larga parte ignote al grande pubblico. Fu così anche nel corso delle due guerre, poiché l'attenzione delle masse (e degli storici poi) si concentrò sul fronte occidentale, dove gli uomini morivano a milioni nel corso del primo conflitto, e la guerra ad Est e successivo assalto alla "fortezza Europa" nel corso del secondo, con conseguente appannamento della percezione dell'importanza della guerra subacquea. Qui sono rimessi al posto che loro competono anche gli uomini che combatterono a bordo dei sommergibili, fino all'ultimo giorno, quando ogni speranza di vittoria era ormai svanita: un doveroso tributo alla loro abnegazione ed al loro coraggio. La stragrande maggioranza degli analisti di strategia navale nega il carattere decisivo della guerra subacquea ma in questo eccellente lavoro si dimostra come ristretto sia stato il margine che ha assicurato la vittoria agli Alleati e come la sconfitta tedesca, soprattutto nella seconda battaglia dell'Atlantico, sia stata fattore "endogeno", ovvero essenzialmente causata dalla mancata tempestiva creazione di una flotta subacquea adeguata e dai ritardi nella messa a punto dei nuovi U-boote, primi e veri sottomarini che avrebbe potuto "fare la differenza". Donitz l'aveva capito ma non aveva il potere di cambiare le direttive politiche (basti ricordare che nel 1939 era solo Capitano di Vascello). Ne è prova che, nel campo avverso, dell'88% totale di perdite di naviglio mercantile giapponese, il 57% fu dovuta ai sommergibili americani, che interruppero così i rifornimenti alle truppe che combattevano sui vari fronti del Pacifico. Paradossalmente l'autore condivide l'opinione di molti storici, i quali hanno affermato che "i migliori collaboratori degli Alleati, quanto alla guerra subacquea, furono Hitler, Goring e Raeder". Infatti, nel 1914 così come nel 1939, l'unico modo per lanciare "l'assalto al potere mondiale" senza correre il rischio mortale del blocco era quello di predisporre una guerra talmente rapida da evitarne la realizzazione. La Germania era conscia che non avrebbe potuto vincere una guerra contro un mondo coalizzato

contro di lei ma non aveva realizzato che l'unico fattore che avrebbe potuto modificare il corso degli eventi era proprio l'arma subacquea. Si sarebbe dunque dovuto concepire l'intera guerra in funzione di questa, ma così non avvenne: all'inizio i sommergibili erano troppo pochi e quando divennero più numerosi la cooperazione aeronavale ed i mezzi di lotta antisom ebbero la meglio, anche se solo dopo un confronto durissimo. Per vincere la guerra, insomma, l'autore riflette che sarebbe occorso predisporre un'arma sottomarina adeguata molto prima di dichiararla, ma così non fu, evidenziando che quella dirigenza tedesca non aveva metabolizzato il vero significato del potere marittimo, del dominio del mare e delle sue conseguenze economiche. Errore compiuto in entrambi i conflitti, quasi un comune multiplo, ma gravissimo nel secondo, poiché nel primo non esistevano precedenti cui riferirsi. Ecco allora riportata nella sua giusta luce l'epopea dei sommergibili, combattuta con enorme coraggio, capacità e abnegazione da comandanti ed equipaggi, in entrambe le guerre e su entrambi i fronti: da un lato spicca la figura di Donitz, che sovrasta tutti gli altri capi tedeschi o alleati, dall'altro (sfido chiunque a rammentarlo) va ricordato anche un oscuro Max Horton, autore delle innovazioni tattiche della lotta antisom che merita, soprattutto da parte di noi specialisti del ramo, la stessa attenzione dell'avversario ideatore dei famosi "branchi di lupo". È questa un'opera coinvolgente, appassionante, di profonde riflessioni e grande divulgazione di fatti e situazioni, eccellente sintesi di avvenimenti epocali: merita un posto d'onore nella letteratura di mare e di guerra, degna di studio da parte di chi, oggi e ancor più domani, vorrà cimentarsi con problemi strategici e piani operativi.



Mario Genco
GENTE DI MARE
Dal Mediterraneo all'Oceano
Torri del Vento editori - Palermo
www.torridelventoeditori.it
Recensione di Luciano Grazioli

L'agile volumetto, primo di una terna, apre, infatti, una finestra sulla marineria siciliana fra la fine del XVIII secolo e la prima metà del XX. Basato essenzialmente su dati tratti dai ponderosi volumi delle matricole della gente di mare delle Capitanerie di porto della Sicilia, Palermo in particolare, integrati con i risultati di ricerche presso vari archivi pubblici, biblioteche, giornali locali, ricostruisce a grandi linee le vicende di capitani che hanno fatto la storia della marineria mercantile siciliana, di capitani divenuti armatori, di dinastie di marinai e delle relazioni anche familiari fra di loro. Ma anche i capitani ed i marinai delle marine rivoluzionarie trovano spazio in questo volume, e non mancano episodi curiosi, come l'ordine impartito al personale della "Marina Nazionale" di radersi i "mostacci", pur potendo mantenere la barba, "per come si usa presso tutte le altre libere nazioni". Vengono citati capitani siciliani che doppiarono il famigerato capo Horn, marittimi vittime di episodi di pirateria, salvataggi miracolosi. Il tutto con uno stile piano ed accattivante che rende il piccolo volume di piacevole ed interessantissima lettura.



Una bella iniziativa...

Il Gruppo di Cittadella del Capo Bonifati ha rilegato i vari fascicoli di "Marinai d'Italia" e del "Notiziario della Marina" dalla data del 2001, anno dell'inaugurazione.

Marcello Filaci - Presidente



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

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

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



OROLOGIO UOMO
Cassa: in acciaio con lunetta unidirezionale, diametro 40 mm Fondello: in acciaio serrato a pressione Corona: a vite Bracciale: 22 mm acciaio satinato e lucido Quadrante: lucido, indici in rilievo

Su: **www.pontedicomando.com**
è attiva la nuova sezione
«oggettistica»



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 SOMMERGIBILISTI
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 IDROPELLENTE
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

