



Marinai d'Italia

“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

Il varo dello *Spartaco Schergat*



Anno LXIII
n. 3 • 2019
Marzo

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





Gli esami, diceva l'impareggiabile Totò, non finiscono mai: che siano esami veri e propri, come quelli che toccano agli Ufficiali dei Corpi cosiddetti tecnici per il passaggio dal grado di Tenente di Vascello (Capitano, per le altre Forze Armate) a quello di Capitano di Corvetta (Maggiore); o La Scuola di Comando Navale, per i colleghi del Corpo di Vascello, sempre nella stessa occasione, il concetto non cambia: una commissione valuterà se sei idoneo o meno a ricoprire incarichi connessi con il grado superiore. D'altra parte l'organico degli Ufficiali è "a piramide", i posti disponibili sono meno numerosi degli aspiranti alla promozione, sicché occorre fare una graduatoria di merito, nella cui formazione entrano fattori diversi ma tutti confluenti nel giudizio sulla tua capacità di esercitare le funzioni del grado superiore. Stiamo dicendo, in finale, che il mestiere dell'Ufficiale di Marina è impegnativo e soggetto all'alea di ripetute valutazioni. Ma c'è il richiamo del mare.

Il mare... anche, perché no, il mare che abbiamo conosciuto ed amato da bambini: luogo di giochi sempre nuovi con la sabbia e luogo delle prime esperienze delle proprie capacità. Come dimenticare quella volta che il babbo (mia madre era senese e in Toscana il padre si chiama babbo) vedendomi avanzare a nuoto a breve distanza dalla riva, mi apostrofò con un piacevole (per me, che aspettavo il momento da anni) sorriso: andiamo al trampolino. Il quale trampolino era un galleggiante ormeggiato ad alcune decine di metri dalla battigia, in acque abbastanza profonde da potersi tuffare da una tavola che fungeva, appunto, da trampolino. Il mare, quello vero, lontano dalle coste, il cosiddetto "alto mare". Quello che di notte ti fa sentire sospeso nell'infinito, piccolo essere sperduto nell'immensità dell'universo.

Come dimenticare il servizio di "piantone al salvagente" durante la campagna addestrativa sul *Vespucci*, che si svolgeva sul cassero a poppa estrema, fuori portata visiva dalla timoneria?

Ecco, quel servizio ti metteva davanti a te stesso, senza scudi o ripari o specchi: eri tu e l'immenso. E ti faceva interrogare: ...chi sono... dove vado... da dove vengo? Non c'è nulla come il mare per rispondere a queste domande, e giungere alla conclusione: sì, Dio solo è grande... ma io essere umano sono fatto a Sua immagine e somiglianza. E allora, è vero, non posso dire al mare: "calmati"; ma posso inventare cose che mi permettano di navigarlo in sicurezza, come la nave, e cose che mi permettano di ridurre il tormento del mal di mare, come gli impianti antirollio. Il mare, quello cattivo. Quello che ad ogni ondata che incontra la prora provoca l'incappellata e sembra voler dire alla nave: vade retro!

Il mare che divide e unisce: lo vediamo tutti i giorni, con i cosiddetti migranti. E siamo venuti a parlare della nave, un universo speciale, sul quale non vi è posto per i fannulloni: lo spazio a bordo è limitato e non basta mai; figuriamoci se una nave può permettersi di avere a bordo persone inutili. A bordo servono tutti: dal "serpante", il marinaio addetto al rassetto dei locali igienici, al Comandante, colui che sa dove si deve andare e come farlo. Possiamo dire senza tema di smentite che la nave è la massima espressione del concetto di "squadra", quello sintetizzato nel motto di D'Artagnan e i tre moschettieri: "tutti per uno, uno per tutti". In finale, non ci sono dubbi: se dovessi ricominciare, ci tornerei.



Contributi 2019

Cesare Olivero Pistoletto Presidente del Gruppo di Susa (TO)	€	50,00
Claudio Felicioni Socio del Gruppo di Rovereto (TN)	€	10,00
Gruppo di Melbourne (Australia)	€	156,24

Se potessi ricominciare

Mario d'Errico - Presidente del Gruppo di Roma

Al termine di una conversazione con un medico della Croce Rossa Italiana, intesa a chiarire alcuni aspetti dei non rari fenomeni di autolesionismo nell'ambito delle Forze Armate, mi è stata posta la domanda, a un tempo provocatoria e confidenziale: "ma se potesse tornare indietro di sessant'anni, alla luce del bagaglio di esperienze maturate, rifarebbe di nuovo il concorso per entrare in Accademia e diventare Ufficiale?"

Mi è venuto subito in mente uno scritto della buonanima dell'Ammiraglio Virgilio Spigai, il quale era stato, negli ultimi anni della sua prestigiosa carriera, Consigliere Militare del Presidente della Repubblica e Capo di Stato Maggiore della Marina, ed era stato mio complice nel convincere mio padre a sottoscrivere la domanda di ammissione all'Accademia Navale (all'epoca si diventava maggiorenni a ventuno anni, troppo vecchi per entrare in Accademia). Il volume era appunto intitolato: "se potessi ricominciare ci tornerei" e concludeva che sì, se avesse avuto la possibilità di effettuare il concorso con l'esperienza vissuta in Marina, avrebbe certamente rifatto la domanda.

La stessa risposta ha avuto il mio interlocutore. Ma come, si potrà osservare!

Parliamo di un mestiere che non risparmia difficoltà e frustrazioni. Un mestiere che per definizione porta a muoversi tanto (la durata media di una destinazione in Marina è di tre anni) e guadagnare poco.

E con le difficoltà si comincia da subito, nella fase di formazione basilica in Accademia: tre anni costituiti da 9 mesi di studi ed esami più 3 mesi di campagna di istruzione sulle Navi Scuola; seguiti dal quarto anno che, al termine dei nove mesi e superati gli esami di fine anno scolastico, si concludeva con la nomina a Guardiamarina e la prima destinazione di imbarco su Unità della Squadra Navale. Poi, naturalmente, le destinazioni di servizio, inframmezzate da periodi di specializzazione, perfezionamento...e gli esami.



Mario d'Errico

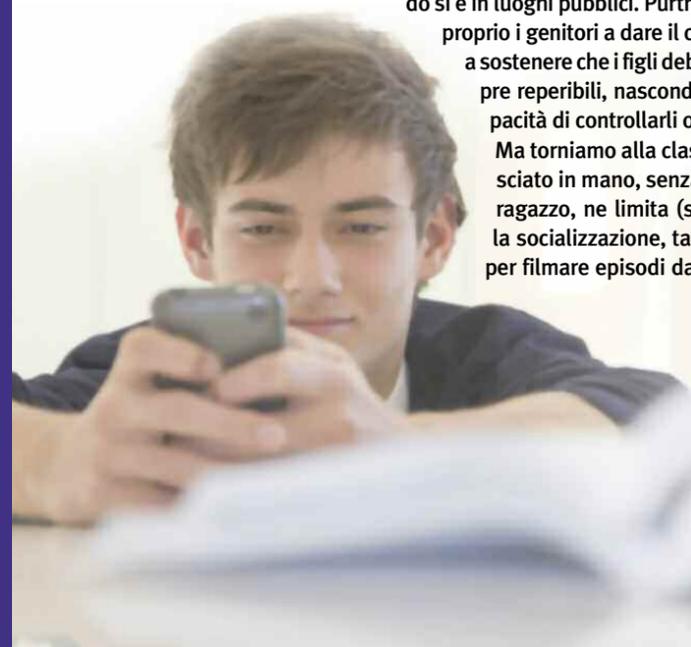
Giovani generazioni tecnologiche

In questo periodo ha tenuto banco la proposta di legge per vietare l'uso dei cellulari a scuola. Ho ascoltato pareri favorevoli, ottimamente motivati così come pareri negativi, altrettanto ben argomentati, dunque siamo di fronte alla solita dicotomia italiana, Coppi o Bartali, Sofia Loren o Gina Lollobrigida, Guelfi o Ghibellini. Niente in mezzo. La mia prima considerazione è che non si possa arrestare il progresso tecnologico, occorre non solamente far finta di niente ma anzi ben conoscerlo, utilizzarlo al meglio delle sue capacità di ausilio e sostegno alla vita, assimilarne le caratteristiche, sia quelle negative sia quelle positive: in una parola, non possiamo ignorarlo ma non dobbiamo diventarne schiavi bensì volgerlo al nostro servizio. Ciò detto, a me pare che, sulla questione cellulari a scuola sì o no, una posizione di compromesso intelligente varrebbe la pena di essere presentata. In linea di massima, sono favorevole alla legge perché sono certo che mio nipote possa stare in classe cinque ore senza fare giochini (leciti o meno), controllare il telefonino alla ricerca di eventuali messaggi, whatsapp o video (perché questo è l'utilizzo maggiore dello strumento). Dunque restare senza per alcune ore, privilegiando l'attenzione alla didattica non mi sembra idea peregrina, condita dalla considerazione che una sana disintossicazione quotidiana non può che giovare alla sua testolina. La scuola, dal suo canto, dovrebbe trovare spazi, proprio in un'ottica di didattica moderna, da dedicare al corretto uso della tecnologia, senza demonizzarla o respingerla a priori. Satana si nasconde in ben altre tentazioni. Il problema è se è proprio necessaria una legge che intervenga anche in questo settore. La legge, in campo educativo, è un rimedio estremo, in questo caso la vedrei come una dichiarata invasione di campo nell'ambito della famiglia. Questa sì che dovrebbe agire, insegnando e dando l'esempio ai ragazzi che esistono ambiti in cui sarebbe bene non usare il telefono, per esempio a pranzo o a cena, dove il colloquio dovrebbe essere l'unica forma di messaggio, oppure quando si è in luoghi pubblici. Purtroppo sono spesso proprio i genitori a dare il cattivo esempio ed a sostenere che i figli debbano essere sempre reperibili, nascondendo la loro incapacità di controllarli o di fiducia.

Ma torniamo alla classe: il cellulare lasciato in mano, senza regole, distrae il ragazzo, ne limita (se non impedisce) la socializzazione, talvolta viene usato per filmare episodi da mettere in rete a

danno degli insegnanti o dei colleghi più deboli e indifesi. Questo quadretto si inserisce in quello più grande della scuola e della sua delegittimazione in atto, quando si confondono libertà, doveri e diritti, in un ambito cui sempre più viene richiesto un semplice diploma piuttosto che una vera formazione culturale e soprattutto una funzione educativa. Non si chiama forse Ministero dell'Istruzione (abolendo la vetero-indicazione relativa all'educazione)? Il cellulare pone al centro del mondo se stessi e ne deriva la mala educazione dell'adulto che se ne infischia del prossimo facendo squillare il telefono in ogni dove, ristorante, chiesa, treno, autobus e rispondendo a voce alta, incurante di tutto e di tutti. Così, viene sempre meno l'idea di far parte di una collettività, il rispetto per gli altri, cui consegue la sempre più diffusa indifferenza all'autorità, alle istituzioni ed a coloro che le rappresentano, la solidarietà per gli altri. Dovrebbe essere la famiglia ad insegnare e ad imporre questi concetti ma siccome questo non avviene, allora ben venga che sia imposto da una legge, almeno in quell'ambito scolastico che è regolato dallo Stato ed è la prima fonte delle regole per vivere in società e per crescere.

Tuttavia, come ho detto, avrei preferito una riforma più ampia e non limitata al solo cellulare, per esempio una scuola gratuita dalla materna alle medie (stimolo alla natalità quale prima legge sociale a favore delle famiglie), con orario unico dalle 09 alle 17, mensa e sport incluso, per tutti, dove i ragazzi siano vigilati e protetti, in ambienti sicuri ed igienicamente trattati, con un armadietto a chiave assegnato a ciascuno, del quale poi lo studente risponda in termini di ordine, pulizia, decoro e sicurezza, nel quale depositare i propri effetti, incluso il cellulare da riprendere all'uscita o negli intervalli. A scuola è importante una disciplina, più che in qualsiasi altro luogo, perché chiunque possiede uno smartphone ha a portata di mano quasi tutto lo scibile umano, vero o falso in egual misura, e ciò provoca, se non regolato (e qui deve intervenire appunto la scuola ad insegnare anche questo) disaffezione al sacrificio, incultura e falso senso di conoscenza. Le giovani generazioni tecnologiche non sentono più il bisogno di impegnarsi per arrivare a sapere, sono convinte che lo abbiano nella loro tasca: perché studiare le tabelline o le poesie a memoria se, senza tanti sforzi, le ho immediatamente disponibili sullo schermo nella mia mano? E questo provoca danni enormi, atteggiamenti sbagliati, rifiuto della gerarchia, delirio di onnipotenza. La scuola deve rimanere educativa e selettiva, nel senso più ampio del termine, non solo informativa o, peggio ancora, parcheggio orario di supponenti, egoisti individui che pongono al centro del mondo se stessi e non degnano di considerazioni gli altri. Noi marinai siamo cresciuti alla scuola della disciplina, della solidarietà, del sacrificio e della gerarchia: visto come ne siamo usciti, direi che come modello sia niente male!





In copertina
Il varo dello Spartaco Schergat
 Foto di Renato Ruffino
 (vds art. a pag. 4/5)

Direttore responsabile
 Giovanni Vignati

Vicedirettore
 Angelo Castiglione

Redazione
 Alessandro Di Capua, Gaetano Gallinaro,
 Massimo Messina, Innocente Rutigliano,
 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 35.050

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. BPPITRRXXX

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



Sommario



1 Editoriale del Presidente Nazionale

4 Il varo dello Spartaco Schergat

SPECIALE - XX Raduno ANMI - SALERNO

6 Vietri e la ceramica

8 Cherchez la femme

10 Una nave benemerita della Patria

12 Le cartoline raccontano...

14 Animali arruolati

22 Per i cento anni del socio Cacace

23 Crociera dei Marinai d'Italia 2019 - MSC Lirica

26 Il rinnovamento delle fregate nei paesi UE/NATO dell'Europa

30 Fiume 1919

36 Panoramica navale

38 Marinai nella musica leggera italiana del dopoguerra

42 Brevi imbarchi sulle Navi scuola della MM

46 Hans Rose
 Un sommergibilista tedesco negli USA



In Presidenza Nazionale, non devono esserci dubbi a riguardo, ci sta particolarmente a cuore la “soddisfazione del cliente”; nel nostro caso del Socio. Così pertanto anche in redazione per quanto riguarda tutti coloro che ricevono questo periodico informativo: abbiamo cioè recentemente pensato di avviare una nuova iniziativa editoriale basata sul gradimento ricevuto per l'appunto da vari Soci quando, qualche mese fa, al giornale abbiamo allegato la stampa riportante la silhouette della corazzata *Roma*, e nel numero a seguire quella dei CC.TT. *Da Noli e Vivaldi*, per commemorare semplicemente ma degnamente il 75° anniversario del tragico epilogo navale consumatosi il 9 settembre 1943 nelle acque del Golfo dell'Asinara. A partire da questo numero del “Giornale” il lettore troverà quindi la stampa fotografica di una Unità Navale della Marina Militare di nuova generazione (ma anche di foto o disegni storici come per il R. Smg. *Sciré* nel numero di luglio); si parte con la Fregata *Carlo Bergamini*, entrata in linea operativa al termine del 2012, capostipite delle 10 “FREMM” che entro qualche anno costituiranno la nuova “spina dorsale” della nostra Squadra Navale.

Scopo di questa iniziativa è quella di fornire ai Soci una serie di preziosi scatti fotografici da incorniciare per abbellire una parete della propria abitazione ovvero la sede del proprio Gruppo oppure da regalare all'amico del cuore che poco o nulla sa delle Unità Navali della Marina Militare che ogni giorno, solcando i mari, rappresentano il “cuore pulsante” della nostra Forza Armata e proiettano nel mondo una positiva immagine di tangibile professionalità e tecnologia di altissimo livello.

LA REDAZIONE



Il varo dello Spartaco Schergat

Roberto Camerini - Delegato Regionale per la Liguria

Sabato 26 gennaio 2019, presso il Cantiere Navale di Riva Trigoso (GE) di Fincantieri, si è tenuta la cerimonia del varo della Fregata *Spartaco Schergat* nona e penultima unità del programma FREMM (Fregate Europee Multi Missione). Già in servizio 7 unità della stessa classe: *Carlo Bergamini*, *Virginio Fasan*, *Carlo Margottini*, *Carabiniere*, *Alpino*, *Francesco Rizzo* e *Federico Martinengo*; una in allestimento presso il Cantiere del Muggiano (SP): *Antonio Marcegaglia* e una appena varata: *Spartaco Schergat*; infine una ancora in costruzione: *Emilio Bianchi*.

Lo Schieramento d'Onore alla cerimonia comprendeva:

- Bandiera del Raggruppamento Subacquei ed Incursori;
- Labaro del Nastro Azzurro (Prov. di Genova);
- Medagliere della M.M.;
- Gonfalon della Regione Liguria, città metropolitana di Genova e Città di Sestri Levante;
- 14 Vessilli di 12 Gruppi ANMI della Delegazione Liguria, del Gruppo ANMI di Bergamo ed una Rappresentanza del Leone San Marco (ANSDIM) sezione della Liguria.



La Madrina al varo, Signora Rosa Maria Aonzo Grillo, figlia della MOVIM Giuseppe Aonzo protagonista insieme a Luigi Rizzo dell'eroica azione di Premuda, è stata accompagnata dal CF Emiliano Magnalardo, Comandante designato di Nave *Spartaco Schergat*. Massima Autorità Politica, il Governatore della Regione Liguria, Dott. Giovanni Toti. Erano presenti il CSMM, Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli, oltre a numerose Autorità civili e militari. A fare gli onori di casa il Presidente di Fincantieri Giampiero Massolo e l'Amministratore Delegato Giuseppe Bono.

Hanno preso la parola nell'ordine il Governatore della Regione Liguria, Dott. Giovanni Toti, il rappresentante sindacale Fim e Uilm dell'Azienda, Ingegnere Francesco Turi e l'Amministratore Delegato di Fincantieri, Dott. Giuseppe Bono.

L'Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli ha ricordato il sacrificio del Comandante Aonzo, eroe della Prima Guerra Mondiale e le imprese del palombaro Spartaco Schergat, operativo nella Seconda Guerra Mondiale, a cui la nave è intitolata. L'Ammiraglio ha infine ricordato che questa classe di navi si distingue per la grande qualità della costruzione e per l'elevato

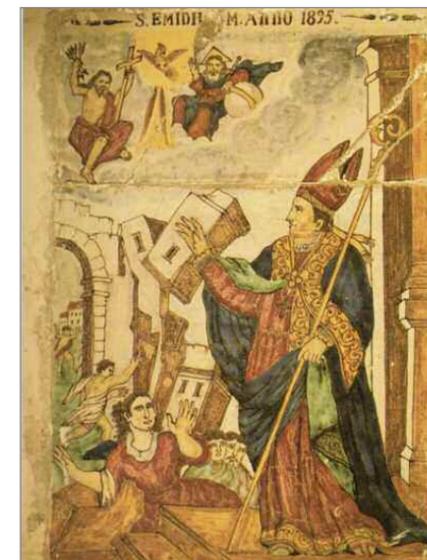
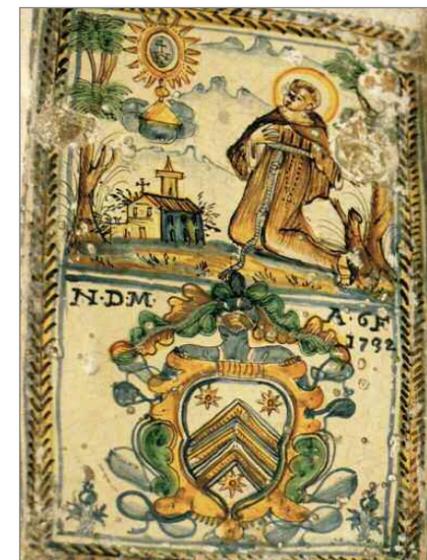
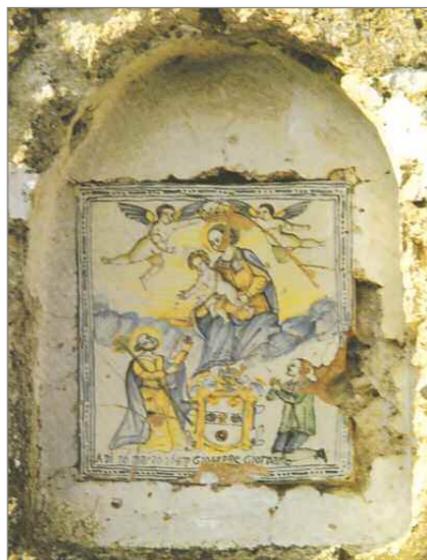
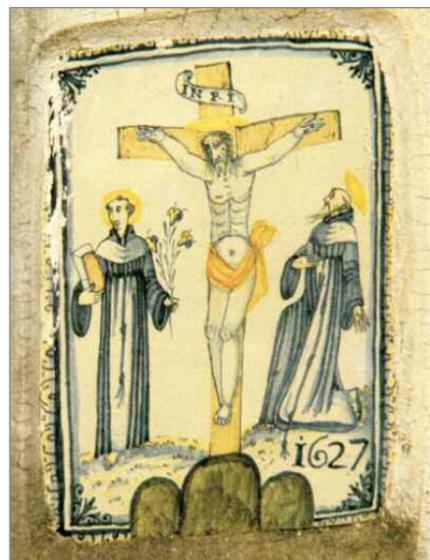
standard di benessere per l'equipaggio. "Queste fregate sono progettate e realizzate per poter essere impiegate in vari contesti operativi; grazie alle caratteristiche e potenzialità, sono in grado di fornire un contributo di notevole importanza nelle diverse missioni assegnabili."

La benedizione dell'unità è stata impartita dall'Ordinario Militare S.E.R. Santo Marciàno. Di seguito la "Preghiera del Marinaio" e quindi su invito del Direttore del Cantiere, Ing. Luca Maggiolo, la Madrina ha tagliato il "cavetto", sbloccando la tradizionale "bottiglia" che si è infranta sulla murata dell'Unità navale.

La fregata *Schergat* sarà caratterizzata, come le altre, da un'elevata flessibilità d'impiego e avrà la capacità di operare in tutte le situazioni tattiche. Ha una lunghezza di 144 metri, una larghezza di 19,7 metri e un dislocamento a pieno carico di circa 6.700 tonnellate.

La fregata porta il nome del 2° Palombaro Spartaco Schergat, nato a Capodistria (Pola) il 12 luglio 1920, Incursore della "X Flottiglia MAS", Medaglia d'Oro al Valor Militare, che nella notte tra il 18 ed il 19 dicembre del 1941 partecipò all'azione di forzamento della base navale di Alessandria d'Egitto affondando, in qualità di 2° operatore del "maiale" condotto dal Capitano del Genio Navale Antonio Marcegaglia, la nave da battaglia inglese *Queen Elizabeth*. Fatto prigioniero e condotto nel campo inglese n. 321 in Palestina, nell'ottobre 1944 rientrò in Patria partecipando alla guerra di liberazione nel Gruppo Mezzi d'Assalto. Congedato nel novembre 1945, fu iscritto nel Ruolo d'Onore nel grado di 2° Capo.





Vietri e la ceramica

Vito Pinto - Giornalista

Porta d'ingresso della Costiera Amalfitana, dove pittori, scrittori, dive ed esuli trovarono il loro "buen retiro" o il rifugio dai grandi totalitarismi del secolo scorso, Vietri sul Mare si erge su un piccolo promontorio, affacciato su quel Mar Tirreno che fu ricco dei miti di Elea e Poseidonia, delle leggende di sirene e nauti, della storia della gloriosa prima Repubblica Marinara: Amalfi.

Triangolo di case dagli embrici rossi, sui quali sovrasta la maestosità della cupola maiolicata della parrocchiale dedicata a San Giovanni Battista, Vietri si svela, a chi giunge dall'autostrada Napoli-Salerno, subito dopo il verde metelliano. A percorrere l'arabo dedalo delle sue vie nel centro antico, o quelle non meno intime dei suoi borghi montani e marini, si scopre una presenza assidua di edicole votive in ceramica, testimonianze non solo di una fede popolare, ma anche di una laboriosità che in questo "paese di antiche tradizioni" è presente e viva da almeno sei secoli. La ceramica, infatti, è punto primario di economia locale, cui si accompagna il turismo per la felice posizione geografica di questo paese entrato a far parte, con tutta la Costa Diva, del patrimonio mondiale dell'Unesco. E sono quelle targhe ceramiche, affidate alla devozione popolare, a

Vito Pinto

Inizia l'attività giornalistica quale redattore de "L'Amico di Vietri" e poi come corrispondente della testata "Il Tempo". Direttore responsabile di emittenti televisive e di giornali oggi collabora con la pagina cultura del quotidiano "La Città" di Salerno. Vincitore del Premio Internazionale di giornalismo "Villa Romana" nel 1982, del Premio "Furore" di giornalismo nel 2010 e del "Mari di Costa - Amalfiguida" nel 2012, è appassionato della ceramica, soprattutto di quella di Vietri sul Mare.

testimoniare una antica datazione di laboriosità che giorno dopo giorno ha saputo costruire una civiltà fatta di argilla, nobilitata da quei colori mediterranei così generosamente donati da madre natura a quest'ansa di territorio dove, "nel giorno della

creazione - scriveva Domenico Rea - Dio non ha dimenticato un solo particolare". E a leggere o, volendo, a meditare su quelle targhe devozionali si scoprono date, nomi di ceramisti, di committenti, intelligenti adattamenti iconografici e grafici al ristretto spazio di una targa e simbologie per l'immediata identificazione del santo raffigurato, che raccontano, in modo semplice ma efficace, una quotidianità di bottega e di territorio.

La più antica targa sinora conosciuta rappresenta Cristo in Croce con ai lati S. Francesco d'Assisi e S. Antonio di Padova: 1627 è la data apposta al bordo della piastra. Ed è subito l'inizio di una narrazione, di un viaggio verso un passato scandito da Madonna delle Grazie, venerata nel borgo montano di Raito, San Francesco di Paola, patrono dei marinai, San Giovanni Battista protettore di Vietri, Maria Immacolata, S. Pietro e S. Paolo, S. Vincenzo Ferreri cui è dedicato un santuario montano, Angeli e santi vari tra i quali vi è persino un S. Emidio protettore contro i terremoti. E per finire, ma certamente non ultimo in un immaginario catalogo, c'è S. Antonio Abate (da queste parti chiamato Sant'Antuono), patrono del fuoco e quindi dei ceramisti: non vi era, infatti, bottega ceramica che non realizzasse, come primo lavoro, una "riggiola" con la raffigurazione del Santo eremita da collocare accanto alla fornace. Queste, una volta, erano alte come case e venivano alimentate dalla fiamma viva della legna che bruciava per 24 ore. In esse veniva "caricato" il prodotto di un mese di lavorazione, per cui se andava a male per un "capriccio" del fuoco, saltava il reddito

di intere famiglie. Da qui la protezione di Sant'Antuono avanti alla cui immagine il "maestro di fuoco" accendeva un lumino propiziatario prima dell'accensione del fuoco nella fornace. Tradizioni a metà tra fede e paganesimo, si dirà, ma che hanno sempre funzionato in questi lunghi secoli di storia ceramica.

Santi che si ripetono sul territorio e si ripetono lungo lo scorrere dei secoli, quasi unisona continuità di lavoro e devozione: a volte sotto qualche edicola si legge "prg", ossia "per grazia ricevuta". Ma non sono soltanto le iconografie dei Santi e delle Madonne ad attrarre l'attenzione dello studioso o del non distratto visitatore: l'attenta osservazione di quelle edicole e, a volte, tempietti, rivela il nome del decoratore, del committente, delle fabbriche dove il manufatto è stato realizzato, il rapporto del committente con il Santo raffigurato; e tutte munite da quei tratti essenziali per una immediata identificazione del "celebrato"; alcune presentano una maggiore ricchezza di particolari per la presenza di qualche merco nobiliare o religioso appartenente al committente. Ecco, allora, che tra i maestri decoratori si leggono i nomi di Giuseppe Giordano (1687), Pietro Serritiello (1728), G. Caso e Pellegrino Caso, Liberatore Punzi, Alfonso Giordano, Aniello Buonomo, Angelo Vuolo che faceva seguire la firma con un elegante "pinse", Giulio Guida, sino agli ultimi del periodo mitteleuropeo Gunther Stuedemann, Richard Dölker e, infine, Cassetta, Renato Rossi, Andrea Avallone. Le fabbriche erano quelle di Pizzicara, Sperandeo, Tajani, Avallone, Pinto, D'Amico, Punzi,

MACS, ICS, Fontana Limite, delle quali sopravvivono l'Avallone e la Pinto. Un patrimonio d'arte e di fede che, in pratica, costituisce un museo a cielo aperto.

Non mancano, in alcune, i nomi dei committenti: Notaro Felippo De Simone (1705), operante a Vietri tra il 1692 e il 1734, Nicola Della Monica (1732), De Cesare (1747), Gennaro Manzo (1848), Vincenzo Rosso (1886), Vincenzo Tafuri fu Donato (1895), Romualdo Avallone di Pietro (1903), fino a giungere a quella Via Crucis realizzata nel 2003 e che, quasi a voler riprendere antichi itinerari di fede, tradizione e arte, si snoda lungo il percorso della storica Via Sciali, dove le quindici stazioni sono state decorate da altrettanti artisti della ceramica e non.

Un racconto vivo che scandisce i secoli della comunità di Vietri sul Mare, ma che resta come documento storico di un'antica tradizione: quella della bottega delle mani.



Cherchez la femme

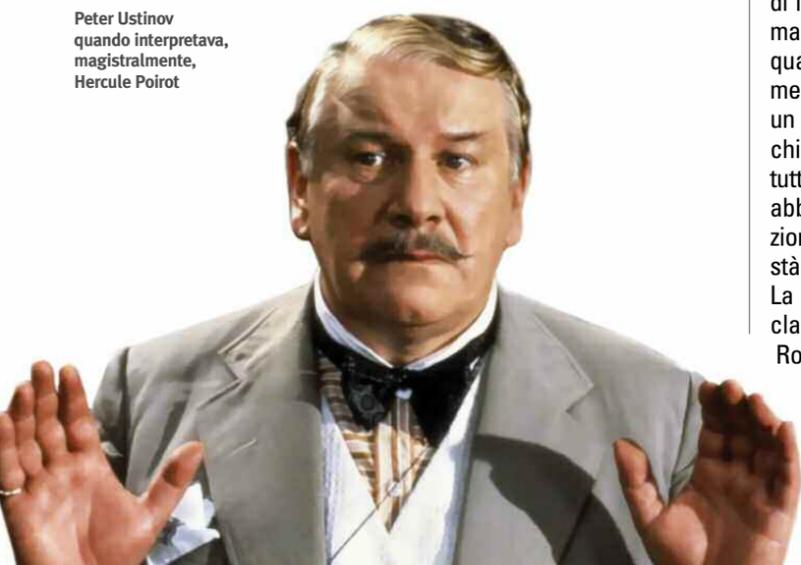
Enrico Cernuschi - Socio del Gruppo di Pavia

Adoro ricevere libri in regalo, ancor più se corredati da una dedica. Un volume importante, che ancora oggi consulto con frequenza, me lo fece avere un giovane ufficiale di Marina, ora lanciai il mio ammiraglio. In apertura, sul colophon (era un'edizione molto antica), scrisse una frase incoraggiante definendomi "investigatore", avendo apprezzato alcuni miei articoli - diciamo così - non proprio in linea con le tendenze dell'epoca. L'ho rivisto l'anno scorso a Spezia a bordo di una bella nave, e in quadrato mi ha chiesto, davanti a tutti, se alla fine, oltre ad aver continuato a scoprire, nel corso degli anni, il modus operandi di certi detrattori, italiani e stranieri, della Marina italiana, avessi identificato anche il colpevole all'origine di tutto. Lo confesso: sono un gigione sullo stile Peter Ustinov quando interpretava, magistralmente, Hercule Poirot, il celebre investigatore creato da Agatha Christie. Non potei fare a meno, pertanto, di rispondere come avrebbero fatto sia quel detective belga sia il commissario francese Maigret (beninteso, nella superba versione di Gino Cervi, essendo io, in fin dei conti, nato e cresciuto a Bologna), esordendo con il classico cherchez la femme. Quella che segue è la storia.

Una questione di donne

Tutto cominciò, si disse, poco più di cent'anni fa, a Messina. C'era una donna, ovviamente bellissima, e c'erano due uomini: un giovane medico, neolaureato specializzando in oculistica e dal sicuro avvenire e un appena promosso capitano di corvetta comandante di una torpediniera. Lo scontro, più che comprensibile, fu oltretutto complicato da vecchie ruggini di campanile risalenti, in pratica, ai Vespri siciliani o giù di lì. La spuntò il marinaio, e il medico se la legò al dito. Uomo ambizioso, di grandi capacità professionali e ottimo organizzatore, l'oculista, si chiamava Alfredo Cucco ed era altresì impegnato in politica, dapprima con i nazionalisti e, in seguito col neonato movimento fascista. Noto alle cronache, come "l'eroe del tracoma" per la lotta, davvero eccezionale, che sostenne, da medico e da politico, contro quella malattia, endemica

Peter Ustinov quando interpretava, magistralmente, Hercule Poirot



nelle campagne siciliane, Cucco percorse rapidamente, grazie al meritato favore popolare, i gradini della gerarchia del partito diventando, nel 1925, il federale di Palermo. Arrigo Petacco ne fa, nel proprio celebre libro "Il prefetto di ferro", da cui fu tratto anche un film, il cattivo che si oppone al prefetto Mori in occasione della lotta alla mafia condotta, senza quartiere, da quel rappresentante dello Stato durante gli anni Venti. La realtà è molto più complessa. Cucco fu anzi accusato, messo sotto processo e, infine, espulso dal partito proprio in seguito ad attacchi che oggi definiremmo mafiosi. Certo il suo carattere piuttosto spigoloso non gli facilitò la vita, visto che aveva più nemici che capelli in testa, ma proprio perché puntiglioso e con le carte in regola, continuò a polemizzare contro tutto e contro tutti risalendo lentamente la china, tanto da essere riammesso, nel 1937, nelle file del partito nazionale fascista per poi entrare alla camera due anni dopo arrivando, alla fine, nell'aprile 1943, alla vicesegreteria del partito.

Nel frattempo il suo vecchio rivale, Pietro Barone, era diventato ammiraglio. Lui pure era un ottimo organizzatore, come aveva dimostrato domando il caos che regnava nell'insufficientemente attrezzato porto di Massaua durante la Guerra d'Etiopia, tanto da essere richiamato dalla riserva, nel 1939, per assumere il comando, di per sé fondamentale, di MARISICILIA in vista della nuova guerra europea. Resse quell'incarico con mano di ferro fino al 1943 non esitando a scontrarsi, per esempio, contro un personaggio del calibro di Luigi Rizzo (lui pure siciliano, come Cucco e Barone) e a riportare l'ordine sui due lati dello Stretto di Messina utilizzando mezzi estremi contro disertori e ammutinati durante la fase di caos verificatasi nei giorni immediatamente successivi l'invasione angloamericana del 10 luglio 1943.

Ai primi del giugno 1943 Cucco fu inviato in Sicilia, in visita ispettiva, su ordine diretto di Mussolini, data la crisi alimentare, dei trasporti e sociale che caratterizzava, da mesi, quella regione in seguito ai pesantissimi bombardamenti aerei statunitensi. Il vice segretario, appena arrivato, convocò immediatamente al suo cospetto Barone, ma questi gli fece rispondere, in buona sostanza, di non aver tempo da perdere, dovendo cercare di far affluire attraverso lo stretto più bombardato del mondo i rifornimenti alimentari indispensabili per la popolazione affamata. Era rimasto uno solo dei quattro ferry boat (anzi, piropontoni) originari, e si stavano costruendo qua e là dei piccoli moli prefabbricati per far affluire, mediante motozattere, piroscafetti e pescherecci, i sacchi di farina (da sbarcare a mano) che la gente attendeva per poter mangiare almeno lo scarso pane della razione. Barone correva qua e là, incoraggiava, spronava, sovrintendeva e, immancabilmente, puniva chi non ci metteva più dell'anima. Non aveva fatto un giorno di licenza che fosse uno dall'inizio del conflitto e non chiedeva agli altri più di quello che chiedesse a se stesso, ovvero tutto. Che poi nella sua mancata visita d'omaggio al vecchio rivale abbiano giocato anche gli screzi del passato, a partire dalla tradizionale rivalità tra palermitani e ragusani, non posso - in tutta onestà - escluderlo.

La reazione di Cucco davanti a questo rifiuto fu, in pratica, un classico "Ammia!" che inferocì quel gerarca. Seguì, tornato a Roma, un rapporto al cianuro nei confronti dell'ammiraglio e della Marina in generale, con accuse di antifascismo, di "fede nella sconfitta", propaganda disfattista e tradimento, ovvero l'intero repertorio che avrebbe caratterizzato, da allora in poi, una certa produzione letteraria, giunta al culmine una quarantina di anni fa e ancora oggi attiva, sia pure in

posizioni di nicchia, in certi ambienti accademici e tra i tardi epigoni del passato regime.

Mussolini, sempre più malato e debole sin dal luglio dell'anno precedente, non aveva però perso la propria lucidità e si limitò ad archiviare il rapporto limitandosi a "concedere" a Barone una licenza, non richiesta, che l'ammiraglio dovette prendere proprio alla vigilia dello sbarco angloamericano in Sicilia, facendo sentire la sua assenza, precedentemente ricordata, proprio il primo giorno dello sbarco, fatto che permise ai tedeschi, sempre restii a combattere in Sicilia, di sospendere per un'intera settimana l'atteso trasferimento della loro 29ª Divisione motorizzata dalla Calabria alla Sicilia.

Subito dopo l'invasione, Cucco chiese di tornare nell'isola, ma il capo del governo preferì che partisse l'altro vice segretario, Alessandro Tarabini, giudicato emotivamente meno coinvolto. La nuova ispezione, effettuata grazie a un aereo della Luftwaffe, durò poche ore e fu pesantemente influenzata da quella precedente, oltre che dai feroci giudizi tedeschi formulati all'andata e al ritorno di quel viaggio: Il tema del "tradimento degli ammiragli" diventò così il ritornello che i gerarchi appresero la mattina del 16 luglio 1943, al ritorno di Tarabini, e che ha dominato, da allora, la linea fascista fino ad oggi.

Mussolini, per la verità, non si fece impressionare più di tanto da quelle e da altre affermazioni, come evidenzia il documento (inedito), pubblicato qui a fianco; un fonogramma di protesta, datato 15 luglio 1943, dell'ammiraglio Pier Francesco Trebiliani, capo del Servizio censura e dell'Ufficio disciplina di MARISTAT, contro queste accuse e rintracciato nell'Archivio dell'Ufficio Storico della



Alfredo Cucco



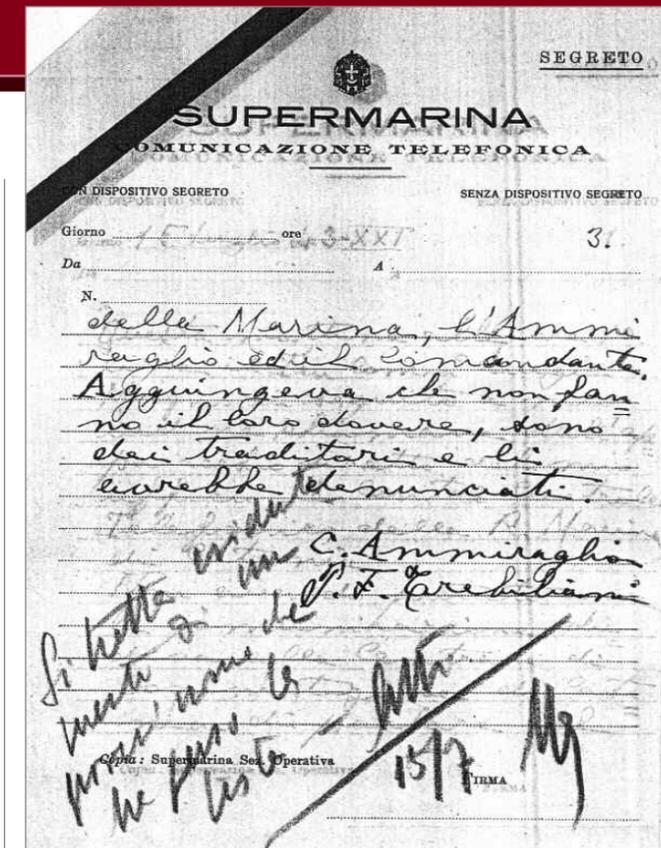
Pietro Barone

Marina Militare. Il dittatore annotò, infatti, di pugno che gli addebiti in parola altro non erano che il parto di qualche "pover uomo che ha perso la testa", ma ormai quel primo ministro era un uomo solo o quasi - oltre che terribilmente stanco - nell'ambito del suo stesso partito, come la notte del Gran Consiglio avrebbe dimostrato di lì a poco.

Seguirono, come è noto, l'arresto, improvvisato da alcuni generali il pomeriggio del 25 luglio, dell'ormai ex dittatore e il successivo, inevitabile disastro dell'armistizio dell'8 settembre 1943 di un'Italia stretta tra gli angloamericani e i tedeschi.

Il secondo tempo

Tornato al potere a capo della neonata Repubblica Sociale Italiana, Mussolini ritrovò Cucco tra i suoi fedelissimi. Diventato sottosegretario alla Cultura popolare, l'ex federale di Palermo impiantò ex novo, a Venezia, una casa editrice che inondò l'Italia centrosettentrionale di efficaci pamphlet propagandistici. Pubblicati a decine di migliaia di copie per volta e venduti sottocosto, i titoli di questa nuova collana spaziavano dalla politica, con il commosso e ancora oggi fondamentale Giovanni Gentile del professor Carlo Alberto Biggini,



Il documento (inedito): un fonogramma di protesta, datato 15 luglio 1943, dell'ammiraglio Pier Francesco Trebiliani, capo del Servizio censura e dell'Ufficio disciplina di MARISTAT, contro certe accuse e rintracciato nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare

alla letteratura (tipico è l'ottimo Dante e Goethe del professor Enrico Santoni), senza trascurare neppure le favole destinate "a grandi e piccini" come la Storia del bene e del male, finemente illustrata da Dante Coscia o - ancora - l'apparentemente fantascientifico (ma in realtà precisissimo) La Germania di fronte all'ultima fase della guerra, del grande giornalista Luigi Romersa. Larga parte della produzione era peraltro centrata su alcuni velenosissimi libelli dedicati alla Regia Marina e ai suoi ammiragli, definiti tout court traditori. Nello scriverli non si andò tanto per il sottile. La vicenda del convegno Duisburg verificatasi la notte tra l'8 e il 9 novembre 1941 fu, per esempio, posticipata di un anno esatto, così da farla coincidere con la fine della lunga campagna di El Alamein, ma non è il caso di scandalizzarsi; in seguito si sarebbe letto, molto dopo la guerra, di peggio, sempre in omaggio alla medesima ideologia.

Le storie successive dei protagonisti di questa storia non hanno grande importanza. Barone, dopo la fine della guerra in Sicilia, riorganizzò, nel 1943-1944, la superstite Marina mercantile italiana al sud riuscendo, con quel poco che era rimasto a sua disposizione e col decisivo aiuto statunitense, a nutrire e a riscaldare, bene o male, le popolazioni del meridione. Congedato nel 1951 passò alla riserva. Il 9 agosto 1943 aveva perso un figlio, Carlo, nell'affondamento del cacciatorpediniere Gioberti. Alfredo Cucco proseguì a sua volta la propria brillante carriera universitaria e fu tra i fondatori del Movimento Sociale Italiano.

Le sue polemiche furono riprese, in seguito, da altri corregionali, primo tra tutti Antonino Trizzino e, dopo la stagione d'oro degli anni Ottanta, sono ormai relegate a un ambito, più che altro, locale. Forse, più che di cherchez la femme, si dovrebbe dire, a questo punto, "Fimmina fu", ma - come per le accuse mosse periodicamente alla Marina - non sarebbe una cosa seria.

Una nave benemerita della Patria

Paolo Pagnottella - Presidente Nazionale ANMI

Il 10 febbraio è fissata la ricorrenza del "Giorno del ricordo", istituita con la legge 30 marzo 2004 n. 92, per "conservare e rinnovare la memoria della tragedia degli italiani e di tutte le vittime delle foibe, dell'esodo degli istriani, dei fiumani e dei dalmati italiani dalle loro terre durante la Seconda Guerra Mondiale e nell'immediato secondo dopoguerra (1943-1945), e della più complessa vicenda del confine orientale". La data prescelta è il giorno in cui, nel 1947, furono firmati i trattati di pace di Parigi che assegnavano alla Jugoslavia l'Istria, il Quarnaro e la maggior parte della Venezia Giulia, in precedenza facenti parte dell'Italia.

Sono fatti ancor oggi dolorosi a ricordare, che richiamano alla mente tragici avvenimenti occorsi in terra italiana e che hanno visto sfortunati protagonisti nostri connazionali. Noi marinai vogliamo partecipare alla ricorrenza rivolgendo l'attenzione ad avvenimenti navali, perché anche di questi non si perda la memoria. Ci sembra giusto, allora, ricordare una nave, che più di ogni altra assurge a simbolo di quelle vicende che vogliamo onorare e tramandare ai nostri figli: la Motonave *Toscana*. Costruita a Brema tra il 1922 ed il 1923 per la grande compagnia di navigazione tedesca

"Norddeutscher Lloyd", era un piroscafo da 9.429 tonnellate di stazza lorda, originariamente battezzato *Saarbrücke* ed utilizzato sulle rotte nordeuropee. Poteva imbarcare 350 passeggeri circa ed era dotata di due macchine alternative a vapore della potenza di 4.200 CV, alimentate da cinque caldaie a carbone, che le consentivano una velocità di dodici nodi; aveva una caratteristica che la rendeva del tutto singolare perché, causa alcuni problemi nella stabilità trasversale, durante la costruzione, allo scafo vennero aggiunte due controcarenze. Nel 1935, in previsione della guerra d'Etiopia, il Governo italiano, per dotarsi di un adeguato numero di grandi unità passeggeri da adibire al trasporto delle truppe, acquistò da compagnie straniere nove grosse navi passeggeri che

vennero ribattezzate con nomi di regioni italiane: tra queste la *Saarbrücken* che venne ribattezzata *Toscana* (le altre unità avranno i nomi di *Calabria*, *Liguria*, *Lombardia*, *Piemonte*, *Sannio*, *Sardegna*, *Sicilia* - gemella del *Toscana* - ed *Umbria*). Il nostro piroscafo effettuò numerosi viaggi con partenza da Napoli ed arrivo nei porti dell'Eritrea e della Somalia via canale di Suez, poi trasportò truppe e lavoratori in Spagna ed Albania e trasferì in Libia oltre 20 mila coloni. All'entrata dell'Italia nella Seconda Guerra Mondiale, il 10 giugno 1940, il *Toscana* si trovava, insieme alla gemella *Sicilia*, nel Dodecaneso, dove le due navi avevano sbarcato alcune centinaia di militari di rinforzo alle guarnigioni colà già presenti. Nel dicembre 1940, lo Stato Maggiore della Regia Marina ne

decise la trasformazione in nave ospedale, dotandola di adeguate attrezzature sanitarie e personale medico. Come curiosità "marittima" va ricordato che nell'autunno 1941 la nave ospedale prese a bordo a Tripoli, mentre era in corso un attacco aereo sulla città, 924 tra feriti, malati ed anche numerosi civili: a bordo dell'unità nacque un bambino, che venne battezzato "Toscano" in omaggio al nome della nave. Dopo altri mesi di ininterrotta spola al recupero di feriti e naufraghi, nel luglio-agosto 1943 la nave prese parte alle operazioni di evacuazione della Sicilia, dopo lo sbarco alleato. La *Toscana* e l'*Aquileia* furono le ultime navi ad abbandonare le rive dello stretto di Messina, sotto continui attacchi aerei. Alla proclamazione dell'armistizio il *Toscana* si trovava a Gaeta (pronto a muovere dietro ordini superiori) da dove salpò la sera del 9 settembre 1943, mentre le truppe tedesche stavano occupando la città, per trasferirsi a Malta in esecuzione degli ordini di S.M. il Re. Nel corso della Seconda Guerra Mondiale il

annessa alla Jugoslavia¹. Giunta a Pola al comando del capitano Caro ai primi di febbraio, la nave iniziò una incessante spola fra il porto istriano, Venezia ed Ancona. In uno di questi viaggi, il 7 marzo, il *Toscana* partì da Pola portando a bordo, oltre a 1.400 esuli, anche i resti di Nazario Sauro e di due delle vittime del sommergibile *F14*, affondato accidentalmente fuori Pola nell'agosto 1928. Il 17 marzo il *Toscana* fece ritorno a Pola per l'ultimo viaggio e, dopo aver ricevuto dal Comitato di Liberazione Nazionale e dal Comitato di Assistenza per l'Esodo una pergamena² in segno di riconoscenza, lasciò Pola l'ultima volta il 20 marzo 1947. In dieci viaggi (più del numero inizialmente previsto), tra il 2 febbraio ed il 20 marzo 1947, il piroscafo aveva trasportato complessivamente circa 20.000 esuli istriani³. Non dimentichiamo che furono almeno 350.000 i nostri connazionali che dovettero lasciare casa, lavoro, terra natia per non sottostare al ben noto regime comunista titino, che si era già macchiato di una feroce e



passeggeri, il piroscafo venne assegnato nel 1948 alle rotte oltre Suez, particolarmente per il trasporto di emigranti verso l'Australia. E questo fu il secondo "esodo" che vide la nave protagonista. Infatti, nell'ottobre 1954, con la fine del Territorio Libero di Trieste e con il ritorno della città giuliana all'Italia, dalla "Zona-B" rimasta sotto giurisdizione jugoslava avvenne una fuga in massa che determinò un enorme aumento della popolazione sia in città sia nei campi profughi. Le precarie sistemazioni, ma soprattutto l'assenza di lavoro, spinsero migliaia di istriani e triestini cui si aggiunsero profughi provenienti dai paesi del blocco sovietico e dai Balcani a tentare fortuna in Australia. E si calcola che almeno 15.000 di questi nostri esuli connazionali furono trasportati proprio dal *Toscana*. Il 14 settembre 1960 l'anziana nave lasciò Trieste per l'ultimo viaggio. Disarmata a Trieste sul finire del 1961, la Motonave *Toscana* venne infine demolita, sempre a Trieste, nel 1962.



Toscana svolse complessivamente 54 missioni come nave ospedale trasportando 4.720 tra feriti e naufraghi e 28.684 ammalati. Restituita al "Lloyd Triestino" nell'ottobre 1946, la nave fu impiegata in un primo tempo per il rimpatrio da Libia e Tunisia di nostri connazionali ed ex-prigionieri e per trasportare da Napoli a Massaua, via canale di Suez, ex-coloni italiani che tornavano in Africa Orientale che avevano lasciato nel 1941 a seguito dell'occupazione britannica. Ad inizio gennaio 1947 il Governo italiano decise di impiegare il *Toscana* per l'evacuazione degli esuli istriani e dalmati, accentrandoli nel porto di Pola prima che questa fosse

disumana "pulizia etnica" nei confronti degli Italiani d'Istria e Dalmazia. Tornato in servizio di linea dopo opportune modifiche per aumentare la capienza

Note

- (1) Il 10 febbraio 1947 a Parigi fu firmato il trattato di pace che assegnava la città di Pola (annessa all'Italia nel 1918) alla Jugoslavia. L'inviato Michael Goldsmith della "Associated Press", si esprime così: «Molti sono i colpevoli, i polesani italiani non trovano nessuno che comprenda i loro sentimenti. Il governo di Roma è assente, gli slavi sono apertamente nemici in attesa di entrare in città per occupare le loro case, gli Alleati freddi ed estremamente guardinghi. A questi, specie agli inglesi, gli abitanti di Pola imputano di non avere mantenuto le promesse, di averli abbandonati».
- (2) La pergamena miniata recava il seguente testo: «Al piroscafo militarizzato TOSCANA che li portò verso la Patria liberandoli dalla minaccia imminente del giogo straniero imposto da un iniquo trattato, gli esuli di Pola italianissima quale perpetuo ricordo offrono. Pola, febbraio-marzo 1947.»
- (3) Per questa sua attività, nel 1947, fotografie del *Toscana* nel porto di Pola appaiono nella copertina del libro "L'Esodo" di Arrigo Petacco e nel libro di Gianni Oliva "Profughi" (2005).

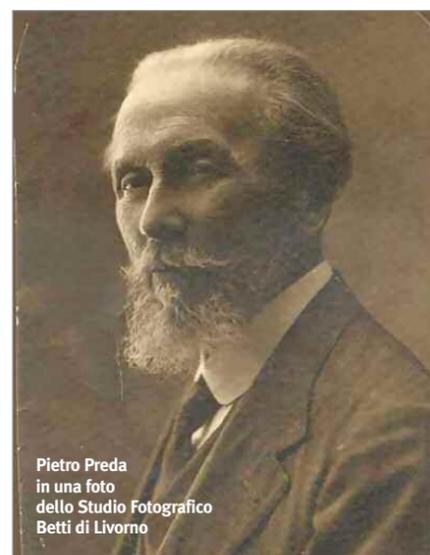


Le cartoline raccontano...

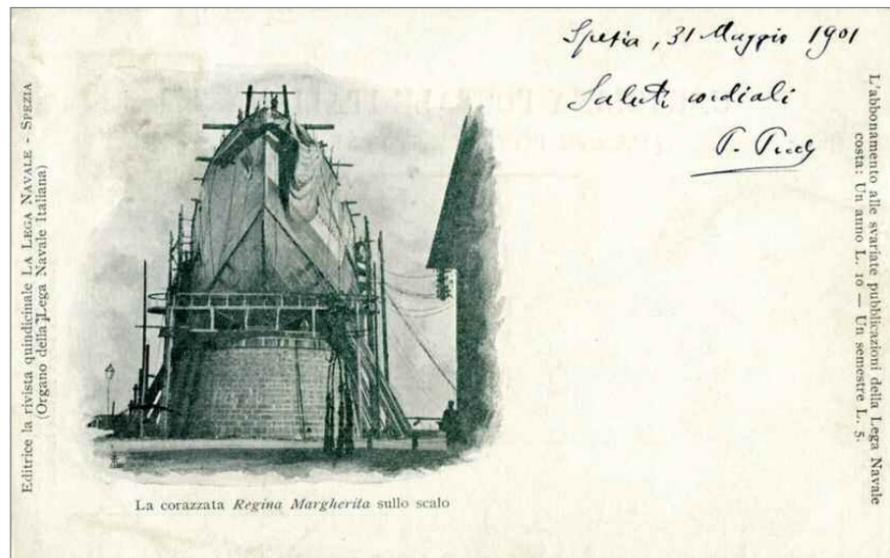
Roberto Liberi
A.I.C. (r) e Socio del Gruppo di Livorno

Nello scorso articolo ho parlato delle cartoline ricordo dei vari delle navi e questa volta prenderò le mosse da una di queste, una cartolina del varo della nave da battaglia *Regina Margherita*.

La classe *Regina Margherita*¹ era formata da due unità, la prima costruita nell'Arse- nale della Spezia e la *Benedetto Brin* costruita a Castellammare. L'idea di queste costruzioni venne proprio al ministro Brin che durante il suo ultimo ministero ne tracciò i piani riprendendo (e migliorando) le caratteristiche della precedente classe *Re Umberto*. Ma il Parlamento si dimostrò contrario all'approvazione del progetto criticando l'indirizzo della Marina a costruire corazzate anziché incrementare il naviglio minore ed anche l'eccessiva frammentazione dei programmi, la lentezza delle costruzioni e la continua variazione delle caratteristiche delle unità. Alla morte di Brin i suoi successori al Ministero della Marina continuarono a sostenere il programma che venne quindi approvato nel 1898, proprio quando in Gran Bretagna ed in Italia si stava già facendo avanti un nuovo modo di vedere le navi da battaglia. Queste corazzate sono comunque state il miglior prodotto della nostra tecnica navale dopo la



Pietro Preda
in una foto
dello Studio Fotografico
Betti di Livorno



Editrice la rivista quindicinale LA LEGA NAVALE - SPEZIA (Organo della Lega Navale Italiana)

La corazzata Regina Margherita sullo scalo

Spezia, 31 Maggio 1901
Saluti cordiali
P. Preda

L'abbonamento alle svariate pubblicazioni della Lega Navale costa: Un anno L. 10 - Un semestre L. 5.



L'abbonamento alle svariate pubblicazioni della Lega Navale costa: Un anno L. 10 - Un semestre L. 5.

CARTOLINA POSTALE ITALIANA
(CARTE POSTALE D'ITALIE)

All' Egizio Sig. Ing. Luigi Crivellucci

Prof. nella R. Accademia Navale

10, Scali d'Azeglio

Livorno

Per il francobollo di Cent. 2 basta cassare le parole «Cartolina Postale». Massimo sei parole complimenti

Editrice la rivista quindicinale LA LEGA NAVALE - SPEZIA (Organo della Lega Navale Italiana)

classe *Duilio* (entrata in servizio nel 1880) e prima della progettazione delle successive Unità, distinguendosi per la facilità di manovra, l'elevato grado di stabilità e di tenuta al mare e la protezione estesa ma di peso contenuto grazie a un nuovo tipo di corazzatura (il peso era di 13.427 tonnellate). La potenza dell'apparato motore era stata portata a 20.000 hp e consentiva una velocità massima di 20 nodi, l'armamento principale era formato da 4 pezzi da 305/40 in due torri binate corazzate. A causa della lentezza delle costruzioni le due Unità entrarono in servizio sei anni dopo la loro impostazione, quando già si era aperta, nell'evoluzione delle navi da battaglia, l'era delle "dreadnought".

Non sono state unità fortunate. Dopo aver partecipato attivamente alla guerra italo-

turca, andarono entrambe perdute nel corso della Prima Guerra Mondiale, la *Regina Margherita* in un campo minato e la *Benedetto Brin* per sabotaggio nemico.

Come sapete sono curioso di natura e, girando la cartolina ho visto che era indirizzata ad un professore dell'Accademia Navale, l'ing. Luigi Crivellucci, ed ho quindi cercato di saperne di più.

Aiutandomi col "Memoriale dell'Accademia" per l'anno 1899-1900 ho visto che Luigi Crivellucci era titolare della cattedra di Disegno geometrico alla prima classe e cercando fra i suoi colleghi ho potuto con facilità decifrare la firma del mittente, il professor Pietro Preda, docente di lingua francese alla prima e alla seconda classe. I due erano infatti amici e militavano assieme nella sezione di Livorno dell'"Associazione

Nazionale del Libero Pensiero", nella quale sono ricordati fra i soci più attivi².

Le notizie biografiche sono tratte dal necrologio pubblicato dai colleghi giornalisti nella cronaca di Livorno de "Il Nuovo giornale di Firenze" del 13 febbraio 1926.

Pietro Preda era nato a Milano il 30 marzo del 1842. A sei anni, durante le "Cinque giornate di Milano", una palla di cannone austriaca era entrata nella stanza dove Luigi stava giocando e, dopo aver rimbalzato contro una parete, aveva colpito a morte il fratello Maurizio (che aveva sette anni). Questo episodio è stato probabilmente la causa della sua profonda avversione verso il governo austriaco.

A 17 anni combatte volontario in Sicilia al fianco di Garibaldi e nel 1862 andrà esule, dopo Aspro-monte, nel Canton Ticino militando nel Partito d'Azione che voleva la conquista di Roma. Dopo aver perso le speranze di unire Roma al Regno d'Italia, andrà nel 1864 a Ginevra assieme all'altro fratello occupandosi di studi letterari e filosofici. Si dedica in quegli anni all'insegnamento e al giornalismo e nel 1867 si trasferisce a Parigi come corrispondente dell'*Arena di Verona*. Tornato a Lugano dopo un anno, vince il concorso alla cattedra di Letteratura Italiana nell'Accademia scientifico-letteraria di Neuchâtel (Svizzera).

Nel 1877 decide di rientrare in Italia regolarizzando la sua posizione militare grazie all'interessamento di Garibaldi del quale era rimasto amico.

Lavora per qualche tempo alla redazione del "Secolo" di Milano e più tardi si trasferisce a Novara ove fonda e dirige successivamente i periodici "Progresso" e "Libertà". Nel 1888 va a Vigevano alla direzione del "Corriere Lomellino". In questi anni è inoltre corrispondente attivissimo e stimato per l'Italia del "Journal de Genève". Sempre nel 1888 concorre alla cattedra di Letteratura Francese presso la Regia Accademia Navale di Livorno, riuscendo primo e rimanendovi per oltre 25 anni. Muore a Livorno l'11 febbraio 1926.

Poco invece sono riuscito a sapere dell'altro professore, l'amico Luigi Crivellucci. Sappiamo che è nato ad Acquaviva Picena (provincia di Ascoli) intorno al 1845 e che ha studiato all'Università di Bologna. Nel 1869 lo troviamo come insegnante di architettura all'Istituto d'Arte di Urbino e la sua opera più importante come architetto è forse la struttura neogotica della prima cappella della navata sinistra



della cattedrale di San Giorgio a Ferrara, realizzata fra il 1877 ed il 1879, che ospita il fonte battesimale (vedi foto sotto).

Era anche amante delle escursioni in montagna alle quali partecipava, alla fine dell'ottocento, assieme al dott. Agilulfo Preda, figlio dell'amico e collega Pietro di cui abbiamo parlato. Muore nel 1922.

Concludo con qualche nota storica sull'"Associazione del Libero Pensiero". Il movimento italiano del Libero Pensiero debutta nel 1869 organizzando l'anticoncilio di Napoli in contestazione del Concilio Vaticano I. Vi aderiscono oltre sessanta deputati, fra cui Giuseppe Garibaldi, 62 logge massoniche, 25 associazioni e 63 gruppi di liberi pensatori, ma anche eminenti personalità straniere fra le quali il romanziere Victor Hugo.



Note

(1) Le sintetiche notizie sulla classe *Regina Margherita* sono tratte dall'Almanacco storico delle navi militari italiane 1861-1995 di Giorgerini e Nani, edito dall'Ufficio Storico della Marina nel 1996.

(2) Articolo "Il libero pensiero di Livorno" in *Il Pensiero Mazziniano*, anno XIX n. 10 del 25 ottobre 1964.



Animali arruolati

da un'idea di **Valeria Isacchini**
Socia del Gruppo di Reggio Emilia

Oltre 16 milioni di animali sono stati utilizzati durante, la Prima Guerra Mondiale, per il trasporto, la comunicazione e la compagnia. Nel 1914, entrambe le parti avevano grandi forze di cavalleria. Le truppe montate a cavallo e sui cammelli furono usate nelle campagne del deserto durante tutta la guerra, ma sul fronte occidentale nuove armi come le mitragliatrici resero le cariche di cavalleria sempre più difficili. Tuttavia, gli animali sono rimasti una parte cruciale dello sforzo.



Sopra, una serenata per cornamusa per la mascotte del reggimento della *Black Watch*, mentre questo si prepara per l'invasione della Sicilia, nel 1943



Sopra, un cavallo sul tavolo operatorio in un ospedale veterinario in Mesopotamia. Animali malati e feriti sono stati inviati agli ospedali del Corpo Veterinario dell'Esercito Britannico in tutti i teatri; nel 1918 questo fu autorizzato ad aggiungere "Royal" al suo titolo in riconoscimento dei suoi servizi



Caesar

Il marine John Kleeman del 1° plotone e *Caesar*, un pastore tedesco di 39 chili. Cresciuto nel Bronx, l'abilità naturale di *Caesar* fu accresciuta dalle sue corse verso il negozio dei suoi proprietari, tre fratelli. Consegnato al programma "Dogs for Defense", il cane è stato reclutato nel Corpo dei Marine degli Stati Uniti e addestrato a Camp Lejune, centro di addestramento per la gestione dei cani di quel Corpo. *Caesar* si è allenato con i marines Kleeman e Rufus Mayo. Sono atterrati con il 1° plotone Marine a Bougainville il 1° novembre 1943. Il 2 novembre, *Caesar* ha ricercato undici piste, per un totale di 31 miglia (circa 50 chilometri) sotto il fuoco tra una pattuglia del Reggimento Raider e il Posto di comando. Le piogge torrenziali avevano messo fuori uso le radio e il cavo telefonico doveva ancora entrare in funzione. Mayo aveva il controllo del cane in prima linea e Kleeman era nel comando del Reggimento. *Caesar* saltò dalla trincea dove Mayo stava riposando e caricò gli infiltrati giapponesi, Mayo lo richiamò ma un giapponese gli sparò: il proiettile giunse vicino al cuore. Scoppiò uno scontro a fuoco e *Caesar* corse, ferito, fino a Kleeman al quartier generale. Il chirurgo decise di lasciare il proiettile vicino al cuore perché un'operazione sarebbe stata troppo rischiosa. *Caesar* tornò in servizio dopo tre settimane.

Sotto, un alpino francese di Chasseur Alpin con i suoi due cani, un San Bernardo e un bastardo, a bordo di una nave da guerra, molto probabilmente il francese *El Djazair*, durante l'evacuazione da Namsos, il 2 maggio 1940. Un soldato britannico accarezza il San Bernardo

Cavalli, asini, muli e cammelli trasportavano cibo, acqua, munizioni e provviste mediche sul fronte mentre cani e piccioni portavano messaggi. Canarini sono stati utilizzati per rilevare gas velenosi; cani e gatti sono stati addestrati a cacciare topi nelle trincee. Gli animali non sono stati usati solo per il lavoro. Cani, gatti e altri animali insoliti, tra cui scimmie, orsi e leoni, erano tenuti come animali domestici e mascotte per elevare il morale e offrire conforto tra le avversità della guerra. Gli animali hanno avuto un ruolo nella storia dei conflitti armati e la Prima Guerra Mondiale non era diversa. Milioni di cavalli furono usati da tutte le nazioni combattenti.



Sotto, un ufficiale britannico del Corpo veterinario dell'esercito a Salonico con i suoi animali domestici: due taccole, un'oca selvatica, un cucciolo di lupo e un cane alsaziano



Sopra, un ufficiale dell'esercito britannico con la sua aquila reale a Salonico. La trovò appena nata e la allevò finché non fu completamente cresciuta

Sotto, un altro gatto "navale"



A sinistra, Togo, la mascotte del gatto della corazzata HMS *Dreadnought*

Sotto, un soldato britannico e il suo cane su una nave diretta in Inghilterra dopo essere stati evacuati da Dunkerque (Francia), il 18 giugno 1940



William the Conqueror (Willie), il famoso cane del generale Patton





Sopra, carabinieri belgi con carri-mitragliera trainati da cani, si muovono per opporsi all'avanzata dell'esercito tedesco durante il ritiro ad Anversa, il 20 agosto 1914

Al centro, elefanti da circo che movimentano una macchina distrutta, Amburgo, 1945

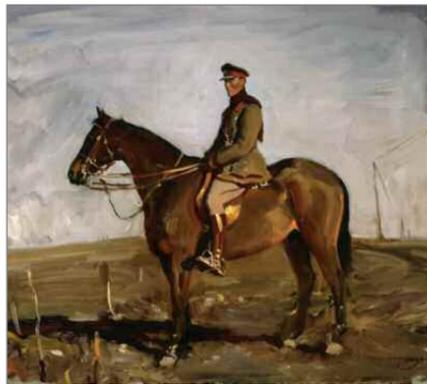
A destra, due membri della divisione "Totenkopf" giocano con uno scoiattolo



Trasportavano uomini, rifornimenti ed equipaggiamento trainando veicoli e cannoni.

I tassi di incidenti tra i cavalli erano alti. Molti degli uomini si sono regolarmente occupati del loro cavallo. Il sottufficiale britannico Henry Reimann era così vicino al suo cavallo che in un caso di attacco con gas il primo pensiero di Potter fu per il suo cavallo, non per sé stesso.

Anche i muli furono così messi al lavoro, trasportando uomini e provviste. James Goodson della *Royal Field Artillery* ha scoperto che in una marcia questo potrebbe essere problematico in quanto in un passeggiata il mulo è più veloce di un cavallo; ma al trotto, è più lento, quindi hai sempre avuto un problema.



Warrior

Warrior era il cavallo del capitano Jack Seely, durante la Prima Guerra Mondiale. Seely e *Warrior* prestarono servizio durante l'intero conflitto, viaggiando in Francia con la British Expeditionary Force (BEF) nel 1914. Tornarono in Patria nell'inverno del 1918. Sopravvissero ad alcuni dei più feroci combattimenti della guerra, sulla Somme ea Ypres. Seely e *Warrior* guidarono uomini della Brigata di cavalleria canadese nell'ultima importante carica di cavalleria della guerra, a Moreuil Wood, nel marzo 1918. Le perdite furono alte: un quarto degli uomini e metà dei cavalli furono uccisi. Ma *Warrior* fuggì essendo solo stato ferito mentre si recava al suo prossimo post. *Warrior* fu soprannominato "il cavallo che i tedeschi non potevano uccidere".

Nel 2014, a 100 anni dallo scoppio della guerra, al cavallo è stata tributata una medaglia d'onore "Dickin" a nome di tutti gli animali che prestarono servizio durante la Grande Guerra. La medaglia "Dickin", a volte denominata "Victoria Cross degli animali", fu istituita nel 1943 per riconoscere atti di coraggio e devozione al dovere da parte degli animali durante i conflitti.



Il sottufficiale Harry Forrester, lavorava sul fronte occidentale con i muli e in un'occasione, uno di loro li ha salvati dal disastro.

C'era un ponte di legno robusto - era un bel ponte. E quando stavamo tornando il conducente principale stava picchiando un



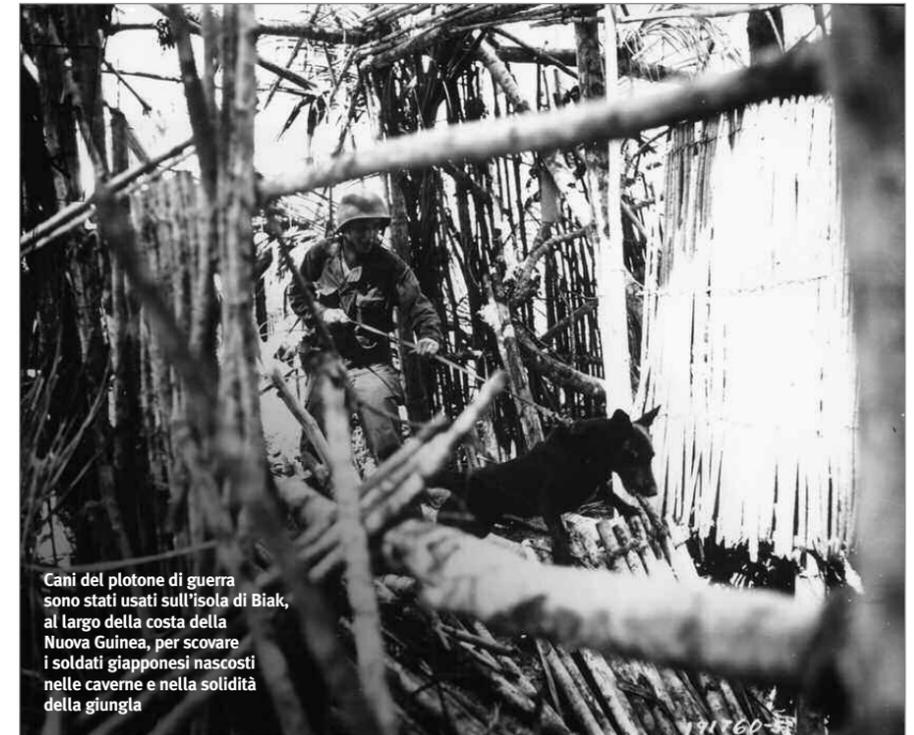
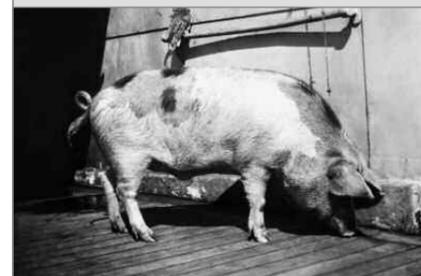
Un marine del 25° reggimento fa un pisolino mentre *Butch*, il suo cane da guerra, monta la guardia. Iwo Jima, febbraio 1945

mulo ma questo non si sarebbe mai mosso. Ricordo il numero del mulo, 141. Ehi, e come lo picchiava e non si muoveva. Ho pensato, tra me e me: "Questo è strano; qual è la ragione per questo comportamento?". Così ho camminato lungo questo ponte e abbastanza sicuro, nel mezzo del ponte. Jerry aveva lasciato cadere un bel proiettile - un calibro 5.9" - proprio nel mezzo del ponte e questo mulo l'aveva visto. Lui non se ne sarebbe andato. E questa è la verità.

Tirpitz

Tirpitz era stato imbarcato come "ciccia viva" sul SMS *Dresden*, che agli inizi della Grande Guerra pattugliava le coste del Sud America. Il nostro maiale (beh... insomma, il *Dresden*) affrontò ben tre scontri a fuoco con la "Royal Navy". La terza volta andò male: il *Dresden* colò a picco, e i "kattivi teteschi" evacuarono il battello, lasciando solo il porcellino. Il quale però era un bravo nuotatore e coraggiosamente si tuffò, ovvero scivolò elegantemente in acqua. Quasi un'ora dopo un ufficiale della HMS *Glasgow* lo notò e, all'urlo (credo io, ma non ne sono certa) "maiale in mare!", non si sa bene se per affetto animalesco o per farne braciocole si lanciò in acqua per recuperarlo. E mal gliene incolse perché il porco spaventato (pensandoci meglio, probabilmente non era spaventato, ma stava cercando di compiere il suo dovere nei confronti di colui che fino a poco prima era un nemico) per poco non lo fece annegare. Forse l'ufficiale lo stordì con un colpo alla nuca, come si usa fare in questi casi, non so, fatto sta che il maiale venne infine issato sul *Glasgow*, dove venne battezzato *Tirpitz*, e per un altro anno affrontò le vicende belliche con serena tranquillità. Venne adottato dal suo salvatore, come si conviene in queste belle storie, e con lui si trasferì a Portsmouth, alla Scuola di Artiglieria. Giustamente, venne decorato di Croce di Ferro (non era una decorazione ufficiale britannica, of course...) per essere rimasto ultimo sul *Dresden* nel momento del pericolo, quando già i "kattivi teteschi" lo avevano codardamente abbandonato.

Questa commovente storia si conclude però in modo assai triste, perché nel 1919 *Tirpitz* è stato messo all'asta, raccogliendo 1.785 sterline a beneficio della Croce Rossa Britannica. *Tirpitz* morì sereno, felice di avere supportato, con la sua confortante presenza a bordo, lo sforzo bellico dell'Impero britannico. La sua testa troneggia nell'Imperial War Museum; l'HMS *Glasgow* successivo conservò due sue zampette montate in argento.



Cani del plotone di guerra sono stati usati sull'isola di Biak, al largo della costa della Nuova Guinea, per scovare i soldati giapponesi nascosti nelle caverne e nella solidità della giungla



Cinque piloti kamikaze giocano con un cucciolo di cane, il 26 maggio 1945



Sopra, cammelli trasportano uomini feriti al fronte nord-occidentale dell'India, 1917

Sotto, un soldato australiano dimostra la docilità del suo cammello mettendogli il polso in bocca, Egitto, 17 settembre 1917

Nel Medio Oriente e in Egitto, i cammelli avevano svariati modi di utilizzo, anche se potrebbero rivelarsi difficili da sottostimare. L'operatore Edgar Woolley si ricordò della difficoltà che aveva avuto nello smontare da un cammello in fuga mentre era in Palestina alla fine del 1917. Gli animali venivano infine usati per trasportare messaggi. Sia i piccioni che i cani sono stati addestrati per questo scopo. All'agente britannico Arthur Hemsley fu chiesto di istituire una scuola di piccioni

Il tenente Isacchini e...

L'allora tenente carrista Alberto Isacchini comandava nella guerra d'Etiopia un carro L3 che si chiamava Macallè. Aveva adottato un cane bastardo e intelligentissimo tra i tanti che giravano e girano nel Corno d'Africa. L'aveva chiamato Mezzalù, che sta sia per mezzaluna sia per una località presso Asmara. Ecco alcune foto della dignitosissima e composta mascotte Mezzalù.

...Mezzalù



...Filippo



Al rientro in Italia, Isacchini prese un bellissimo cucciolo di setter, il leggendario (in famiglia) Filippo, pratico di carri armati fin dalla nascita. C'è da dire che Filippo era un cagnone un po' viziato, Mezzalù un cane eritreo, semiselvaggio ma adorato. Dovette lasciarlo in mani sicure quando fu chiamato nuovamente in guerra. Isacchini infatti proseguì poi nella carriera militare: in Libia era nel 132° Ariete, quello di El Alamein. Se non fosse stato ferito prima e rimpatriato (MBVM), forse io, in quanto sua figlia, non potrei essere qui a ricordarlo.

Ci sono nelle foto anche i gatti Gigi e Giulio, e le altre mascotte del V° gruppo Carri Veloci Baldissera.



nel 1917. Oltre a trasportare messaggi sulla terra, i piccioni venivano usati quando gli uomini erano bloccati in mare. F. Silwood del Royal Naval Air Service ha inviato piccioni viaggiatori quando il motore dell'aereo è andato in avaria.

A destra, in basso, soldati tedeschi posizionano una camera per una prova antigas

Sopra, un ex camuffamento dell'autopompa di Londra dipinto e usato come un "loft da viaggio" per piccioni viaggiatori, Pernes, giugno 1918

Sotto, truppe francesi con due piccioni viaggiatori legati nella loro cesta da viaggio



Gustav

Gustav è stato uno dei piccioni messicani della RAF durante la Seconda Guerra Mondiale e uno dei sei uccelli dati al corrispondente della Reuters, Montagu Taylor, in vista del D-Day. Il 6 giugno 1944 Gustav riportò le prime notizie dagli sbarchi del D-Day in Normandia. Ha volato per più di 241 km (dalla costa settentrionale della Francia al suo rifugio vicino a Portsmouth) in poco più di 5 ore per consegnare questo messaggio: "Siamo a sole 20 miglia circa dalle spiagge. Le prime truppe d'assalto sono atterrate alle 07.50. Il segnale dice che non ci sono interferenze da colpi di arma da fuoco nemici sulla spiaggia ... Gustav, costantemente in formazione. Lampi, tifoni, fortezze che attraversano dalle 05.45. Nessun aereo nemico visto". Gustav ricevette la medaglia "Dickin" nel settembre del 1944; uno dei 32 piccioni - più di ogni altra specie - che hanno ricevuto il premio.

Siamo stati fortunati ad andare sul mare. Abbiamo fatto una sorta di frittella contro una grande ondata e siamo scesi. Abbiamo rilasciato i nostri piccioni. Il vento stava soffiando così forte che i piccioni non volevano lasciare l'aereo. Quindi abbiamo buttato tutto ciò che avevamo contro di loro ma dopo 16 ore fummo salvati! Erano tornati alla loro tana.

I piccioni a volte erano l'unico modo per passare attraverso i messaggi vitali. Anche i cani erano addestrati a portare messaggi. Dopo aver creato una scuola di piccioni, Arthur Hemsley fu incaricato di fare lo stesso con altri messaggeri: i cani. Gli animali sono stati quindi utilizzati per proteggere gli esseri umani dal pericolo. Il britannico privato Harry Baker fu portato in salvo da un asino dopo essere stato ferito a Gallipoli nel maggio 1915.

Sopra, un conduttore di cani dei "Royal Engineers" (Segnali) legge un messaggio portatogli da un cane messaggero, Francia, 19 maggio 1918

A destra, Johannes-Rudolf Mühlenkamp, comandante delle SS tedesche durante la Seconda Guerra Mondiale che guidò la divisione "SS Wikinger", insieme a un Fox Terrier





Jack

Edith Cavell era un'infermiera inglese che aiutò oltre 200 soldati alleati a fuggire dal Belgio occupato dalla Germania durante la Prima Guerra Mondiale. Cavell a volte passeggiava con il suo cane Jack fornendo una copertura per i soldati in fuga mentre viaggiavano per incontrare le loro guide. Fu catturata, processata, condannata per tradimento e giustiziata dal plotone di esecuzione il 12 ottobre 1915. Jack fu salvato dalla principessa Mary de Croy dopo l'esecuzione di Cavell e portato nella tenuta di campagna della famiglia in Belgio, dove rimase fino alla sua morte nel 1923. Il suo corpo imbalsamato fu inviato alla filiale di Norfolk della Croce Rossa. Jack è stato esposto all'IWM di Londra fino al 2013.

Sotto, Hermann Göring (comandante della Luftwaffe) con il suo cucciolo di leone domestico, *Caesar*, 5 aprile 1936

La mascotte del cucciolo di volpe del 32esimo Squadrone presso l'Aerodromo di Humieres, St. Pol, Francia, 5 maggio 1918



I topi erano il flagello delle trincee, ma in alcuni casi divennero animali domestici.

Molte navi tenevano tradizionalmente alcune mascotte come ricorda Gibert Adthead della HMS Lord Nelson.

Abbiamo avuto un gatto nero siriano. Al primo gli spari non lo hanno mai preoccupato. Camminava sulla cima di una torretta da 12 pollici quando il cannone sparava ... La sua pelliccia rimaneva sempre a posto, completamente liscia.



Grossdeutschland, gatto-soldato durante la guerra



Jet

Jet era un alsaziano addestrato come cane da ricerca e soccorso durante la Seconda Guerra Mondiale. Lui e il suo conduttore, il caporale Wardle, sono stati responsabili del recupero di 150 persone da edifici distrutti in incursioni aeree tedesche. In una occasione Jet ha trovato una donna sepolta tra le macerie di un hotel bombardato a Londra e si è rifiutata di spostarsi per 12 ore mentre i soccorritori tentavano di raggiungerla. Jet ha ricevuto la medaglia "Dickin" nel gennaio 1945.



Gunther Raill con i suoi compagni assi aviatori della Luftwaffe e la loro mascotte sul fronte russo

Guardava e vedeva cosa stava succedendo e non si muoveva mai. Il gatto siriano era invece terrorizzato. Passò molto tempo prima che trovassimo dove si nascondeva. Abbiamo avuto diversi animali domestici.

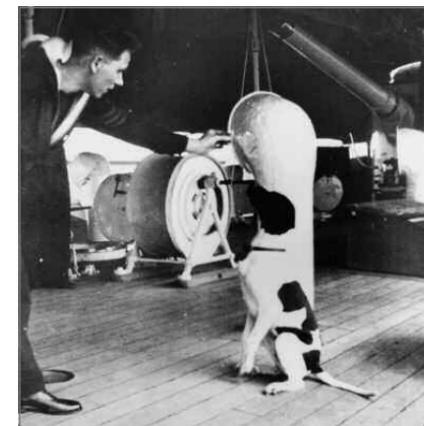
Sotto, la scimmia mascotte della Terza armata seduta su un mortaio di una trincea tedesca catturata, il 20 maggio 1917

Un cannoneiere del reggimento York e Lancaster con il gatto del reggimento in una trincea vicino a Cambrin, in Francia, il 6 febbraio 1918



Rip

Rip era un cane randagio adottato dal "Poplar ARP" (Air Raid Precautions) nella zona est di Londra durante la Seconda Guerra Mondiale. Durante i bombardamenti aerei ha aiutato a localizzare persone e animali sepolti dalle macerie. In questa fotografia, ripresa il 5 agosto 1941, Rip cerca i sopravvissuti dopo un bombardamento a Poplar.



Judy

Judy era un pointer inglese di pura razza che era stato adottato come mascotte dalla "Royal Navy". Quando la sua nave, la HMS Grasshopper, fu silurata durante la Seconda Guerra Mondiale, Judy e l'equipaggio furono catturati dai giapponesi e tenuti prigionieri di guerra. Judy è stata adottata dal Comandante dell'Aeronautica Frank Williams, che ha condiviso le sue misere razioni con lei durante la loro detenzione. Williams è persino riuscito, nel tentativo di salvarla la vita, ad avere Judy ufficialmente registrata come prigioniera di guerra. Judy era estremamente protettiva nei confronti dei suoi compagni di prigionia. Abbaiva e ringhiava per distrarre le guardie mentre picchiavano i prigionieri di guerra, e spesso lasciava il campo per portare il cibo ai prigionieri affamati. Judy e Williams furono liberati nel 1945. Judy ricevette la medaglia "Dickin" l'anno successivo per "magnifico coraggio e resistenza nei campi di prigionia giapponesi, che aiutò a mantenere il morale tra i suoi compagni di prigionia e anche per salvare molte vite attraverso la sua intelligenza e vigilanza".



Wojtek

Wojtek, il "soldier bear", era la mascotte della 22ª compagnia di rifornimenti di artiglieria da trasporto, il corpo polacco durante la Seconda Guerra Mondiale. L'orso bruno siriano è stato adottato come cucciolo dalle truppe polacche mentre attraversavano l'Iran per recarsi sul fronte del Medio Oriente. Wojtek, che significa "piccolo", pesava circa 113 kg. e raggiungeva un'altezza di oltre 180 cm., ma estremamente mansueto e a suo agio quando per gioco lottava o combatteva con i soldati. Nel 1943, l'unità fu spedita in Italia e Wojtek fu arruolato in modo che potesse accompagnarli (gli fu persino assegnato un numero di servizio ed un grado). Durante i feroci combattimenti per Monte Cassino, Wojtek aiutò con il compito vitale di tenere truppe in prima linea fornite portando pesanti carichi e scatole di munizioni. L'immagine di Wojtek che trasportava conchiglie fu successivamente inserita nelle insegne della compagnia. Dopo la guerra, Wojtek viaggiò con l'unità in Scozia, dove trovò casa nello zoo di Edimburgo fino alla sua morte, avvenuta nel 1963.

A sinistra, soldati italiani mentre sbarcano muli, Salonicco, ottobre 1916



Abbiamo avuto un piccione; un paio di canarini; un gatto nero; un gatto bianco; un bulldog, che era la mascotte della squadra di football; un Terrier e abbiamo anche avuto una capra e addirittura una scimmia. Ehi, che bravo amico, vecchio Jacko ...

Gli animali erano esposti agli stessi rischi degli umani. Un numero elevato è stato ferito e ucciso. Jim Crow, che ha lavorato con gli animali come segnalatore nella Royal Field Artillery, ricorda che i muli erano soliti gridare, quando venivano feriti erano peggiori degli uomini in un certo senso.

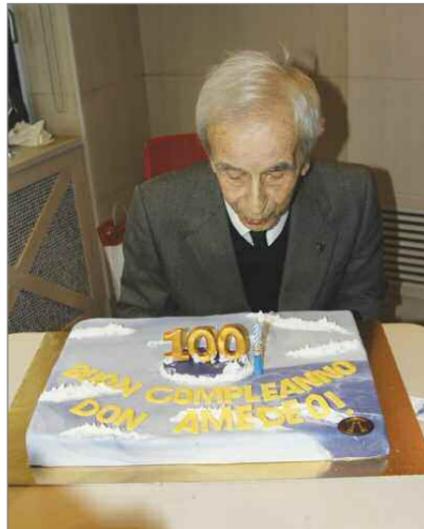


Per i 100 anni del socio Cacace

Luca Ghersi
Presidente del Gruppo di Savona

Il giorno 2 febbraio 2019 il nostro Decano il C.F. (RO) Amedeo Cacace ha compiuto 100 anni! Decorato di MBVM e 6 CGVM è stato imbarcato per tutto il conflitto sui sommergibili come Ufficiale di rotta. In particolare sul R. Smg. *Cagni* a bordo del quale compì la più lunga missione di guerra di una Unità Navale, durata 137 giorni.

Presso il suo domicilio ha ricevuto una visita particolare: tre ufficiali della Marina Militare hanno portato il saluto del Capo di Stato Maggiore, degli uomini e donne della Marina Militare. Ovviamente del gruppo facevano parte due sommergibilisti: il Capitano di Corvetta Fabio Casamassima e il Sottotenente di Vascello Matteo Palmieri rispettivamente Comandante ed Ufficiale di Rotta del Sommersibile *Romeo Romeo* - S529. Molto significativo l'ideale passaggio tra i due Ufficiali di rotta quando il giovane Matteo ha consegnato il crest del Capo di



Stato Maggiore della Marina, la sua lettera di auguri e quella del Comandante dei Sommersibili, Ammiraglio Andrea Petroni. Grande la sua commozione quando è stato appuntato al Comandante Cacace il distintivo dei sommergibili al bavero della giacca. Altri omaggi sono stati il cappellino del *Romei* personalizzato con il nome del nostro Decano e quello del *Todaro* che il suo Comandante mi ha fatto pervenire appositamente per l'occasione e che ho consegnato



molto volentieri. Successivamente, con parenti ed amici, abbiamo concluso questa giornata memorabile. Anche qui altra pioggia di regali tra cui quello dell'attestato di Compiacimento del nostro Presidente Nazionale Ammiraglio Paolo Pagnottella. Il successivo lunedì 4 febbraio il Decano ha ricevuto la visita del Sindaco Avv. Ilaria Caprioglio che ha portato i saluti e gli auguri dell'amministrazione e di tutta la Città.



Associazione Nazionale Marinai d'Italia
in collaborazione con MSC Crociere



Crociera dei Marinai d'Italia 2019 MSC LIRICA

Proseguendo nell'iniziativa che tanto successo ha sempre riscosso, la Presidenza Nazionale organizza ancora una volta, in collaborazione con MSC CROCIERE che ha concesso tariffe speciali per i Soci ANMI, la "Crociera dei Marinai d'Italia 2019" quest'anno dedicata, con un itinerario nel Mediterraneo Orientale, alla commemorazione dei marinai italiani caduti in combattimento nelle acque dell'Egeo e del Dodocaneso, con speciale riferimento al simbolo dell'eroismo subacqueo italiano, il R. Smg. *Sciré*



Per tutte le informazioni, l'organizzazione 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 (REFERENTE: dott. Armando Pietroni) contattabile allo 06.53.27.43.74 oppure all'indirizzo e-mail crociera@iviaggidellemeraviglie.com. L'agenzia opera 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).

TUTTE LE ATTIVITÀ PROGRAMMATE A BORDO E A TERRA
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 2019

MSC LIRICA

28 ottobre ÷ 10 novembre



Venezia

CROAZIA

ITALIA

Ragusa
(in croato Dubrovnik)

Mar Nero

Le operazioni
della Regia Marina
nel Mar Nero

Bari

ALBANIA

Mar Tirreno

Mar Ionio

Mar Egeo

Rodi e i Cavalieri
di S. Giovanni

La tragedia
di Matapan

Mykonos

Mar Mediterraneo

L'azione
di Suda

Rodi

CIPRO

Limassol

CRETA

Heraklion

Le operazioni
della Regia Marina
nell'Egeo

Le imprese del
R. Smg. Scirè

Haifa

ISRAELE

Per i Soci ANMI sono previsti due porti di imbarco

28 ottobre - Venezia partenza ore 16,30 • 29 ottobre - Bari partenza ore 17,00

a seguire l'itinerario prevede:

30 ottobre
navigazione

31 ottobre
Heraklion - Creta (Grecia)
dalle 08,00 alle 18,00

1 novembre
navigazione

2 novembre
Haifa - Israele
arrivo ore 7,00

3 novembre
Haifa - Israele
partenza ore 21,00

4 novembre
Limassol - Cipro
dalle 8,00 alle 18,00

5 novembre
Rodi - Grecia
dalle 9,00 alle 18,00

6 novembre
Mykonos - Grecia
dalle 08,00 alle 18,00

7 novembre
navigazione

8 novembre
Ragusa - Croazia
(in croato Dubrovnik)
dalle 07,00 alle 14,00

9 novembre
Venezia

10 novembre
Bari

Le flotte europee si rifanno la spina dorsale Il rinnovamento delle fregate nei paesi UE/NATO dell'Europa

Giuliano Da Frè - Giornalista e Socio del Gruppo di Monza

Dopo il 1950, le fregate antisom destinate a fronteggiare la minaccia rappresentata dalla crescente forza subacquea sovietica, divennero la spina dorsale delle flotte europee della NATO. I successivi sviluppi degli armamenti aerei e missilistici sovietici, negli anni '60 indussero gli ammiragli occidentali a rinnovare anche il naviglio destinato alla difesa aerea con poche, più grandi unità lanciamissili (incrociatori e cacciatorpediniere, comunque ben equipaggiati anche per la lotta ASW, magari impiegando elicotteri imbarcati), mentre più tardi sistemi missilistici antiaerei e antinave venivano imbarcati anche sulle fregate. Negli anni '70 furono anzi realizzate alcune classi di fregate "multiruolo", che a una discreta capacità antisom univano altri sistemi d'arma: si trattò di navi di transizione frutto di progetti pensati per l'export; talvolta ottime (le "Lupo" italiane), talvolta riuscite solo parzialmente, come le Type-21/"Amazon" inglesi. In quegli stessi anni, inoltre, i comandi NATO ribadivano la necessità di far fronte alle centinaia di sottomarini nucleari e convenzionali sovietici, coi quali Mosca intendeva ri-giocare la battaglia dell'Atlantico con l'obiettivo non tanto di affamare l'Inghilterra come gli u-boote tedeschi avevano tentato di fare (invano, ma arrivandoci vicini) nel 1917 e 1941-1943, quanto di bloccare e/o ritardare l'arrivo dei rinforzi americani in Europa, in caso di guerra col Patto di Varsavia.

Esigenza che portò alla costruzione di diverse classi di ottime fregate, ormai tutte equipaggiate con sistemi missilistici antinave e antiaerei, elicotteri, e sofisticate suite sonar e ASW, con un primo gruppo realizzato tra anni '70 e '80, e un secondo completato solo parzialmente negli anni '90, e integrate in alcune Marine da corvette/fregate leggere, sempre a vocazione antisom.

Ricordiamole sinteticamente, essendo state per due o tre decenni una costante delle flotte europee; e in parte lo sono ancora, in attesa dei nuovi programmi al centro di questo articolo:

- **Belgio:** 4 "Wielingen" (1978);
- **Danimarca:** 3 fregate leggere "Niels Juel" (1980-1982), e 4 "Thetis" (1991-1992);
- **Francia:** 7 "Georges Leygues" (1979-1990), più i 2 "Cassard" (1988-1991) in versione antiaerea, e le 5 "Lafayette" (1996-2001)¹, cui vanno aggiunte le 17 corvette "D'Estienne d'Orves" (1976-1984), e 6 fregate leggere "Floreal" (1992-1994);
- **Germania:** 8 "Bremen"/F-122 (1982-1990) e 4 "Brandenburg"/F-123 (1992-1996);
- **Gran Bretagna:** 14 Type-22 in 3 versioni diverse (1979-1990) e 16 "Duke"/Type-23 (1990-2002);
- **Grecia:** 2 "Elli" (1981-1982, tipo "Kortenaar" olandese) e 4 "Hydra" (tipo MEKO-200, 1992-1999), cui si aggiunsero nel 1993-2003 le 8 originali "Kortenaar" cedute dall'Olanda e modernizzate;
- **Olanda:** 8 "Kortenaar" (1978-1983, più 2 in versione antiaerea), e altrettante "Karel Doorman" (1991-1995);
- **Portogallo:** 3 "Vasco de Gama" (tipo MEKO-200, 1991);
- **Spagna:** 6 "Santa Maria" (tipo "Perry", 1986-1995), più 6 corvette classe "Descubierta" (1978-1982);
- **Turchia:** 4 "Yavuz"/Meko-200 (1987-1989) e le 4 derivate "Barbaros" (1995-2000).



L'Italia seguì una strada abbastanza simile, e alle 4 "Lupo" (1977-1980) fece seguire le 8 "Maestrale" (1982-1985), che ne rappresentavano una variante migliorata e specializzata nel settore antisom, mentre valide capacità di scorta erano espresse anche dalle 8 corvette classe "Minerva" (1987-1991), prive però di elicottero, mentre nel 1995-1996 entravano in servizio le 4 fregate "Artigliere", unità tipo "Lupo" migliorate destinate all'Iraq e successivamente sottoposte a embargo².

In tutto quindi, nel 1975-2000, le marine europee e NATO avevano acquisito ben 107 fregate moderne per lo più antisom, integrate da 40 corvette/fregate leggere.

Ora si tratta di sostituirle, e non è facile.

Impossibile ricorrere alla formula 1:1. Lasciando ai margini quei paesi che per ragioni di bilancio sono costretti a schierare fregate ammodernate e/o di seconda mano, possiamo vedere come le tre maggiori potenze navali europee (Gran Bretagna, Francia, Italia) abbiano seguito un doppio binario, sviluppando accanto a una fregata di "prima classe" unità più piccole e/o economiche, con però margini di crescita – eventualmente ricorrendo ad architetture modulari – e comunque compatibili e derivate dalle unità più potenti. Altri paesi, come Spagna e Olanda, puntano a un mix di fregate/pattugliatori (OPV) o corvette, mentre la Germania non ha ancora deciso quale strada seguire e la Turchia sta invece percorrendone una in salita, partendo da una linea di corvette/fregate leggere, sino a grandi unità da difesa aerea. In effetti, il rinnovamento della linea di fregate europee, nel XXI secolo, è passata attraverso due momenti distinti.

La realizzazione, tra il 1990 e il 2001, delle 5 "Lafayette" francesi, introdusse l'innovativa configurazione "stealth" per questo genere di unità, mentre un primo salto tecnologico relativo ad armi (con i moduli lanciamissili verticali) e sensori, sistemi di combattimento e gestione integrati, e un elevato livello di automazione che permetteva drastiche riduzioni di personale, fu raggiunto con

Note

- (1) Queste ultime sono considerabili come le prime ad aprire la transizione verso una nuova generazione di fregate "stealth".
- (2) Scelta più pragmatica che logica, poiché fece saltare alla Marina Italiana una classe intermedia tra "Maestrale" e "FREMM", drenando risorse preziose e costringendola a fare i salti mortali prolungando di molto la vita alle navi più anziane. L'adeguamento agli standard nazionali comprese anche lo sbarco dei sistemi antisom, e le "Artigliere" furono classificate come "pattugliatori di squadra".
- (3) Al pari dello stesso programma "Orizzonte", inizialmente comprendente la Gran Bretagna e relativo a ben 22 unità, poi ridotti alle 4 italo-francesi, mentre Londra realizzava la metà dei caccia programmati.

una nuova generazione di grandi unità da difesa aerea, che in parte andavano a sostituire i cacciatorpediniere lanciamissili degli anni '60-'70. Entro il 2013 sono state realizzate 25 unità di questo tipo, per Gran Bretagna (6 Type-45, 2009-2013), Francia e Italia (4 "Orizzonte" coprogettati, 2007-2010), Spagna (5 "Bazan", 2002-2012), Olanda (4 "De Zeven Provinciën", 2002-2005), Germania (3 "Sachsen", 2002-2006), Danimarca (3 "Iver Huitfeldt", 2011-2012). Specializzate nella difesa antiaerea/antimissile, hanno comunque imbarcato una nuova generazione di armi e sensori, e sono state la base progettuale per le nuove fregate antisom/multiruolo.

Un esempio tipico deriva dal primo programma europeo di fregate del XXI secolo, quello italo-francese "FREMM", varato nel 2002 sulla base dell'esperienza (gestionale e tecnologica) accumulata con gli "Orizzonte", di cui mutuano diverse soluzioni. Il programma è anche un esempio del ridimensionamento delle ambizioni naval-industriali dell'ultimo decennio³: partito con un totale di ben 27 navi nelle versioni ASW (antisom) e GP (General Purpose), 17 per la Francia e 10 per l'Italia, ha visto decisamente tagliata la commessa francese, peraltro relativa a unità meno sofisticate, ridottasi ai soli 8 esemplari classe "Aquitaine". Tutte in versione ASW, tranne 2 in configurazione antiaerea FREDa, destinate tra il 2012 e il 2022 a sostituire ben 13 unità, tra i vecchi "Aconit" e "Tourville" dei primi anni '70, e i "Leygues-Cassard". E dovendo anche guardare alla prossima sostituzione delle 5 "Lafayette". Per quest'ultima operazione, la Marina Francese, al pari di quelle italiana e inglese, ha optato per la realizzazione di 5 fregate leggere multiruolo meno sofisticate, o *Frégate de Taille Intermédiaire*, da 4.000 t, dai costi gestionali e realizzativi più contenuti. Lanciato nel 2013, il programma si è concretizzato con la firma di un contratto con "DCNS" il 21 aprile 2017: i lavori prevedono la consegna nel 2023.

Non avendo da gestire una costosa linea di navi nucleari, l'Italia ha però saputo fare meglio. Non solo infatti ha confermato tutte e 10 le "FREMM" previste (classe "Bergamini"), più grandi e sofisticate di quelle francesi, e 7 delle quali già consegnate tra 2013 e 2018 (contro 4 sole "Aquitaine", mentre l'ottava italiana e la quinta d'Oltralpe sono ai collaudi), con l'intero programma da completarsi entro il 2022. Ma con la cosiddetta "Legge navale" del 2014, sfociata in una serie di contratti nel 2015, ha avviato il programma

Fregata Maestrale, unità antisom perno dei programmi NATO anni 70



Fregate tipo "FREMM". Italia e Francia ne schiereranno 18



Fregata *Elli*, tipo Kortenaer, acquisite nei primi anni 80 da Grecia e Olanda



Una fregata inglese "Type-23", una delle più diffuse unità di transizione realizzate negli anni 90

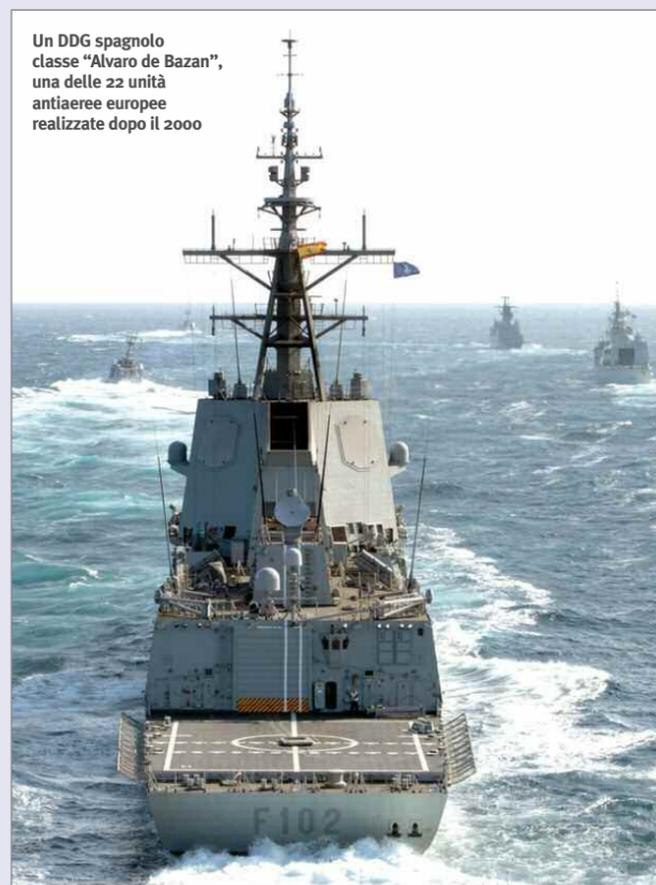
per realizzare 10 Pattugliatori Polivalenti d'Alta ("PPA", 7 dei quali ordinati e 3 in opzione), che per la verità non sono tali: e di certo non sono delle "mini-FREMM", visto che le dimensioni sono di poco inferiori, e che nel caso dei "PPA" in versione "Full Combat" armamento e sensori risultano addirittura più sofisticati. Inoltre, anche le versioni "Light/Light Plus" non solo sono configurabili a livello superiore grazie ad un'architettura modulare, ma presentano comunque dotazioni di armi e sensori di tutto rispetto. La prima unità è stata impostata il 9 maggio 2017 e sarà consegnata nel 2021: entro il 2026 saranno completate le altre 6 unità, mentre le 3 in opzione potrebbero seguire entro il 2030. Le 20 "FREMM" e "PPA" vanno a sostituire 18 fregate/caccia tra "Lupo", "Artigliere", "Maestrale", "Durand de la Penne", 12 corvette e "OPV" classi "Minerva" e "Costellazioni"; per pensionare i 6 pattugliatori classe "Comandanti" e "Sirio", in servizio dal 2001-2004, si pensa a un ulteriore lotto di 6 "PPA-Light", o a 6 più spartani "PPX".

Va sottolineato che una strada simile a quella elaborata nel 2013-2014 da Francia e Italia era già stata da tempo intrapresa dalla "Royal Navy", che si trovava a dover pensare alla sostituzione di ben 30 fregate tra Type-22 e Type-23. Ovviamente, sin dall'inizio non si poteva pensare di ottenere un rapporto di nuove costruzioni uno a uno; e quando nel 1998 partirono gli studi per realizzare una fregata di nuova generazione, prima basati sul concetto di *Future Surface Combatant*, quindi (2010) su quello di *Global Combat Ship*, l'interesse si è fissato su 3 modelli di unità specializzate da far convivere fra loro: fregata da 6.000 t. antisom, fregata "expeditionary" più piccola e multiruolo, e una *Global Corvette* con capacità modulari, per sostituire anche pattugliatori e cacciamine. Alla fine, si è arrivati a deliberare la costruzione di 2 classi di fregate destinate a sostituire le "Duke": Type-26, grandi come incrociatori leggeri degli anni '30; e le più piccole ed economiche Type-31.

Il 20 luglio 2017 è stata imposta la *Glasgow*, prima di 8 Type-26, che dal 2023 inizieranno a mandare in pensione le Type-23. Le nuove unità si presentano poco più piccole dei cacciatorpediniere da difesa aerea Type-45, essendo lunghe quasi 150 metri, con un dislocamento stimato a pieno carico di circa 8.000 tonnellate, e presentano caratteristiche innovative, come un'ampia zona poppiera destinata a 2 elicotteri, "UAV" e una baia multimissione, le nuove turbine a gas Rolls-Royce MT-30, e armi di nuova generazione come i missili sup/aria CAMM, e il cannone da 127/62 mm americano Mk-45, prodotto su licenza da BAE.

Non ancora congelato invece il programma relativo alle fregate "leggere" Type-31, di cui è prevista la realizzazione di 5 o 6 unità di 4-5.000 tonnellate, sempre multiruolo, modulari a seconda delle missioni, e con ampia autonomia operativa. Da sottolineare che le 13 restanti "Duke", ammodernate nel 2004-2017, andranno in pensione a partire dal 2023, con le ultime (quelle sottoposte ad *upgrade* più radicale) che saranno ritirate dal servizio entro il 2035.

Quasi tutti gli altri programmi di nuove fregate europee risultano meno complessi. La Norvegia nel 2000 ha ordinato in Spagna 5



Un DDG spagnolo classe "Alvaro de Bazan", una delle 22 unità antiaeree europee realizzate dopo il 2000

fregate (classe "Nansen"), consegnate tra 2006 e 2011, una versione multiruolo/antisom delle "Alvaro de Bazan", ma equipaggiate con un sistema AEGIS modificato. La Danimarca dal canto suo aveva già introdotto nel 2004-2005 le 2 "Absalon", che hanno capacità multiruolo e anfibia, rinnovando nel frattempo anche la componente "OPV". Una strada simile viene seguita da Spagna e Olanda: l'Armada ha infatti derivato dalle "Bazan" antiaeree il progetto "F-110", per 5 sofisticate fregate multiruolo da completare nel 2023-2027 (più una sesta in opzione), mentre va avanti la costruzione dei nuovi "OPV Meteoro" dal 2007, con difficoltà legate alla crisi economica. L'Olanda ha invece dapprima affiancato alle 4 unità da difesa aerea altrettanti OPV da 3.800 t. (classe "Holland"), per poi avviare col Belgio, nel 2016, la coprogettazione di una fregata antisom che vada a sostituire in ambo le Marine le "Doorman" ancora in servizio, con 2 esemplari a testa da consegnare tra 2023 e 2030.

La Grecia, che schiera ben 14 fregate, tutte degli anni '80 e '90, per ora ha sospeso i programmi di nuove acquisizioni puntando le poche risorse su manutenzione e *upgrade*, anche se resta l'interesse per le "FREMM": interesse rinnovato nell'aprile 2018, quando si è discusso ai massimi livelli governativi franco-ellenici del possibile leasing di 2 "Aquitaine". Proposta che però sguarnirebbe la prima linea della Marina Francese che già nel 2015 aveva ceduto all'Egitto una delle navi prodotte per le esigenze nazionali. Gli altri paesi europei, come Bulgaria, Polonia e Romania per ora si accontentano delle fregate di seconda mano acquistate negli anni 2000 (4), al massimo guardando ai programmi



Una innovativa ma problematica fregata "F-125" tedesca



Frégate de Taille Intermediaire, uno dei progetti per fregate leggere europee, con "Type 31" e "PPA"

"OPV"/corvette, mentre Svezia, Finlandia e Croazia restano ancorate al naviglio leggero d'attacco. Germania e Turchia, infine, stanno seguendo strade diverse. Realizzate le nuove fregate antiaeree, e un primo gruppo di 5 corvette/fregate leggere (classe "Braunschweig"/K-130, consegnate nel 2008-2013), Berlino ha impostato nel 2011 la *Baden-Württemberg*, prima di 4 grandi (149 metri e 7.200 t.) e innovative fregate "F-125" pensate appositamente per le lunghe missioni di stabilizzazione, capaci di restare lontane dalla base per un massimo di 2 anni continuativi, rotando gli equipaggi. Le prime 2 unità hanno già effettuato le prove in mare, da cui sono tuttavia emersi molti problemi, tanto da farle rimandare al cantiere per le modifiche, con un impatto sul cronoprogramma (che prevedeva la consegna delle unità entro il 2020) ancora non quantificabile. Resta sul tappeto la possibile acquisizione di un secondo lotto di 4 unità, che però dovrebbe guardare di più alla minaccia antisom, essendo le "F-125" addirittura prive di sonar, così come di sistemi missilistici per la difesa di punto, ma solo di "CIWS", sebbene gli spazi per implementare armi e sensoristica ci siano.

Altrettanto in alto mare risulta per ora il controverso programma relativo a 4/6 fregate leggere multiruolo "MKS-180" (indicate anche come corvette "K-131", sebbene alla fine dovrebbe prevalere, seguendo i precedenti, la codificazione "F-126"), tanto che nel 2016 è stato ordinato un secondo lotto di K-130 migliorate, da completare nel 2019-2023.

La Turchia ha invece seguito un percorso diverso per realizzare una nuova serie di fregate. Col programma "MILGEM" è infatti partita dalle 4 corvette/fregate leggere classe "Ada" da 3.000 tonnellate (in consegna tra 2011 e 2019), per realizzare poi 4 fregate multiruolo tipo "TF-100", con la capoclasse *Istanbul* impostata il 3 luglio 2017, da cui derivare le "TF-2000" da difesa aerea (ancora in alto mare).

Grandi o piccole, antiaeree o antisom – ma sempre multiruolo – le nuove fregate si confermano essere la spina dorsale delle flotte europee.

Note

(4) La Marina Polacca, che nel 2000-2002 ha ottenuto 2 fregate tipo "Perry" dalla US Navy, costruite nel 1976-1979, nel 2017 ha chiesto all'Australia la cessione delle sue 2 più recenti fregate tipo "Adelaide", derivate dalle "Perry" ma costruite tra 1985 e 1993, la cui dismissione è prevista entro il 2019.

Fiume 1919

Ciro Paoletti - Storico

La fine della Grande Guerra vide le truppe italiane ancora lontane da quelli che sarebbero poi stati i confini del Regno. Alle 15,15 del 3 novembre la 1^a Armata entrò a Trento in un tripudio di popolo, mentre bersaglieri e marinai sbarcavano a Trieste tra scene indimenticabili.

Preceduto di poche ore dal cacciatorpediniere *Stocco*, alle 11,30 del 4 novembre l'ammiraglio Rainer raggiunse Fiume con la Regia Corazzata *Emanuele Filiberto* e quattro torpediniere; tre ore e mezzo più tardi, alle 15,00 la guerra sul fronte italiano finiva.

Le istruzioni ricevute da Rainer erano alquanto vaghe. L'ammiraglio Marzolo a Venezia gli aveva solo ordinato di entrare in porto preceduto dalle torpediniere e dire alle autorità locali e a chiunque altro glielo avesse chiesto che era a Fiume per difendere gli interessi italiani, in quanto si era saputo di disordini avvenuti in città e nei dintorni¹. Ordini di predisporre unità



L'ammiraglio Paolo Thaon di Revel

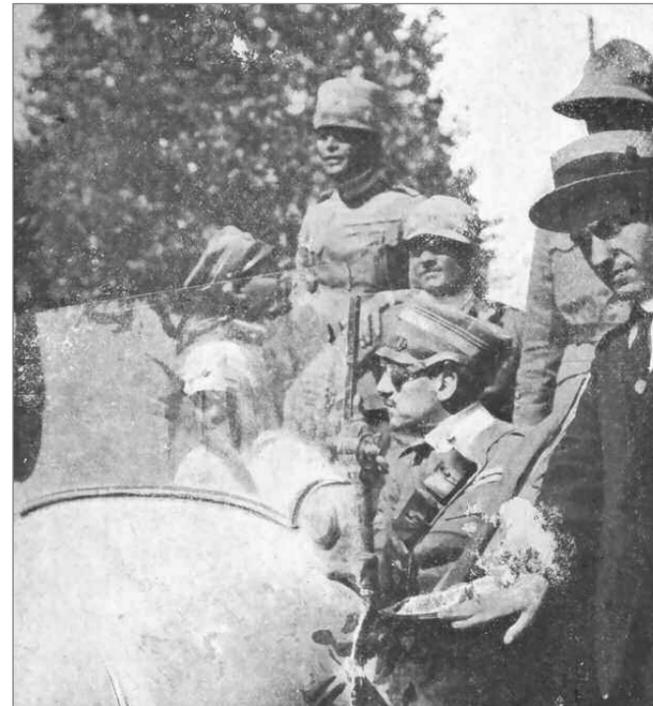


4 novembre 1918 - Lo *Stocco* e le altre navi della squadra a Fiume

da sbarco a terra non ce n'erano, né gli erano state impartite disposizioni di carattere politico, perciò l'ammiraglio era andato a terra da solo, aveva riferito quanto doveva e tutto era finito là.

La faccenda era quindi rimasta in sospeso, creando un vuoto di potere; cosa tanto più grave in quanto l'Austria-Ungheria aveva finito d'esistere, i suoi territori si stavano spezzettando sull'onda dei nazionalismi più disparati ed agli Alleati sarebbe toccato un lungo periodo di missioni militari nell'Europa centrale per evitare che le tensioni del dopoguerra sfociassero in una indefinita prosecuzione di ostilità a livello locale.

La mattina del 17 novembre 1918 finalmente alcuni reparti italiani² entrarono a Fiume come forza d'occupazione interalleata, insieme a militari statunitensi. Detto così sembra essersi trattato di ordinaria amministrazione. Ma non lo fu.



7 settembre 1919 - d'Annunzio entra a Fiume a mezzogiorno

La questione di Fiume era, e sarebbe restata per alcuni anni, una delle più spinose per la diplomazia italiana. Le sue radici affondavano nel Patto di Londra, il quale aveva previsto la cessione all'Italia di tutta l'Istria fino alla linea Monte Nevoso - Volosca, includendo Cherso, il Quarnero e Pago, ma non Fiume e Veglia, perché nel 1915 nessuno aveva immaginato che l'Impero austro-ungarico si sarebbe sfasciato, perciò Fiume era stata destinata ad essere la città portuale da lasciare all'Austria una volta redente Trieste e Pola, nonostante dal 1915 ben cento fiumani si fossero arruolati nel Regio Esercito italiano per combattere contro l'Austria, il che, su una popolazione di circa 50.000 persone già abbondantemente depauperata dalla leva austro-ungarica per la guerra nel '14, non era poco.

Il 28 ottobre 1918 la città, che già nel 1910 contava il 50% di italiani, aveva innalzato la bandiera tricolore e indetto un plebiscito col cui risultato il 30 aveva chiesto d'unirsi all'Italia.

L'Austria, o meglio il Regno d'Ungheria cui Fiume apparteneva come "corpus separatum", era ancora in piedi e la polizia pure. Sbandati dell'esercito austro-ungarico stavano già traversando l'Istria e si temeva che gli slavi delle campagne si unissero a loro per buttarsi su Fiume.

La popolazione italiana si era preoccupata e aveva deciso di chiedere aiuto. Si era provato a creare una stazione radio clandestina. Si era presa la radio dalla Scuola Nautica, si era trovato il platino fondendo un gioiello offerto da una signora, ma la trasmissione era risultata debole ed era stata captata solo da una nave inglese che si era guardata bene dal diffonderla. Fallito il contatto radio, visto che la via di terra era preclusa da sbandati e polizia, non era restato che il mare per andare a Venezia a chiedere aiuto. Si erano offerti cinque volontari, poi ribattezzati gli "Argonauti", cioè Giovanni Matcovich, Giuseppe Meichner, Mario Petrich, Attilio Prodam e Jolin Stiglich, aiutati dai piloti

nautici Tedaldi e Mussapi. Dopo varie peripezie avevano raggiunto Venezia e, grazie a Sem Benelli, avevano presentato una petizione all'ammiraglio Thaon di Revel.

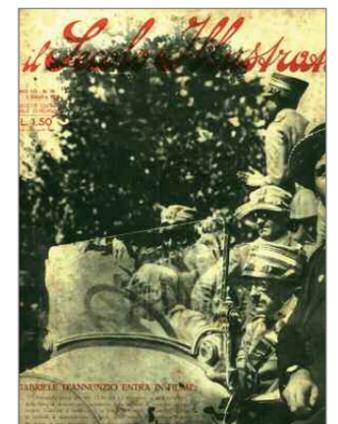
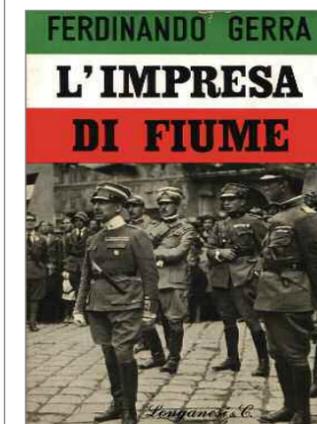
La reazione di Thaon era stata immediata: aveva spedito subito a Fiume il caccia *Stocco* con sopra Prodam, Petrich e uno dei piloti, poi aveva disposto la partenza d'una squadra più forte comandata da Rainer.

Rainer aveva istruzioni di non cedere ai Croati - e fin lì andava bene - ma non poteva, né lui né la Marina, disubbidire alle decisioni dei politici; è lì invece cominciavano i guai. Dopo il crollo dell'Austria-Ungheria Fiume era stata occupata dai Serbo-Croati i quali, in quanto Serbi, erano dalla parte dei vincitori e favoriti dalla Francia, tesa a crearsi una sfera d'influenza politica nella zona danubiana.

Dato l'esito del voto del 30 ottobre 1918, su cui almeno nell'immediatezza della fine della guerra e alla luce dell'autodeterminazione stabilita dai "14 Punti di Wilson" non si poteva decentemente passare - come invece poi accadde -, era stato deciso che le forze interalleate dovessero entrare a Fiume per estrometterne i Serbo-Croati e garantire l'ordine pubblico fino alle decisioni della conferenza di pace.

Solo che per l'Italia le cose si misero assai male. Incominciarono gli Alleati franco-inglesi col far presente, e non si poteva dar loro torto, che Fiume non era fra i territori spettanti al nostro Paese in base al Patto di Londra; e continuarono gli Americani tirando fuori i "14 punti di Wilson", secondo i quali Roma avrebbe perso pure mezza Istria. La cosa più degna di nota era che mentre tutti davano addosso all'Italia per la Dalmazia, a proposito di terre che erano state veneziane fino a 120 anni prima, i medesimi soggetti facevano l'esatto opposto in Turchia sostenendo il diritto della Grecia a riappropriarsi di terre che avevano cessato d'essere bizantine da otto secoli.

Sotto a destra, la copertina de "il Secolo Illustrato" con d'Annunzio che entra a Fiume in auto (seduto accanto al guidatore) il 12 settembre 1919



Note

- (1) Prot. 3970 RRP del 2 novembre 1918, in AUSSMM, Documenti di Base, cartella 1162.
- (2) I due reggimenti della Brigata Granatieri di Sardegna, il gruppo mitragliatrici della Brigata, due degli analoghi gruppi divisionali, la 4^a e 5^a squadriglia autoblondimitragliatrici, il 6^o Reggimento Artiglieria da Campagna ed uno squadrone del Reggimento Piemonte Reale Cavalleria



Arrivo del Caccia *Stocco* a Fiume il 4 novembre 1918 subito prima della squadra dell'ammiraglio Raineri



Gruppo di volontari fiumani, foto del 27 settembre 1919; quello sdraiato a terra ha in mano una bandiera che dovrebbe essere il tricolore fiumano blu, rosso e giallo a bande orizzontali



Arditi e ragazzi di Fiume in gruppo il 2 ottobre 1919

Le discussioni si trascinavano da un pezzo a Versailles; l'atmosfera a Fiume diventava sempre più tesa anche perché i militari francesi non facevano mistero della loro simpatia per la neonata Jugoslavia. Il 2 luglio 1919 alcuni soldati francesi ubriachi tentarono di strappare le coccarde tricolori che due ragazze portavano addosso. In loro difesa intervennero alcuni cittadini e, secondo alcune testimonianze, anche qualche militare italiano. La lite degenerò in zuffa e la zuffa in lotta. Cominciò la caccia ai Francesi per tutta Fiume ed il circolo croato fu assalito e distrutto.

Le truppe regie intervennero e riuscirono a sedare con difficoltà il tumulto, ricordato come "i Vespri Fiumani". Il 5 luglio ci furono altri scontri, con fucilate e bombe a mano e alcuni feriti. Il giorno dopo gli scontri ricominciarono a Porto Baros, nei pressi dei magazzini francesi presidiati da soldati francesi ed annamiti. Reparti di nostri marinai sbarcarono dalle Regie Navi *Dante Alighieri*, *Emanuele Filiberto* e *San Marco* per interpersi e riportare la calma; ma dai magazzini partirono numerose fucilate contro la compagnia da sbarco del *San Marco*. I marinai persero la pazienza, risposero al fuoco e distrussero il presidio. I Franco-Annamiti ebbero 9 morti ed 11 feriti, gli Italiani 3 feriti.

Sull'accaduto la Conferenza di Parigi ordinò un'inchiesta, i cui risultati furono condensati in un documento di 8 punti e 2 clausole che, al terzo, prevedeva la riduzione del contingente italiano.



Fiume ripresa dal dirigibile M 14 nel marzo 1919

Ne faceva parte la Brigata Granatieri di Sardegna e, poiché i suoi rapporti colla cittadinanza erano ottimi, si decise di spostarla intorno a Trieste facendola rilevare dalla Brigata Regina; ma la relativa vicinanza a Fiume innescò la Marcia di Ronchi.

Alcuni ufficiali del 2° Granatieri presero contatto col Consiglio Nazionale di Fiume e con Gabriele d'Annunzio – in quel periodo a Venezia – chiedendogli di intervenire a salvaguardare l'italianità di Fiume ed ottenendone un assenso di massima.

L'*Immaginifico* era il punto di riferimento dell'Italia di quegli anni. Amato, ammirato, invidiato, adorato; ogni suo gesto veniva imitato, il suo modo di scrivere e di parlare era il massimo dell'eleganza, la sua vita un esempio di lussi e godimenti a cui tutti agognavano. Quando poi era venuto il momento della prova, il coraggio dimostrato in guerra a Buccari, sul Carso e nel volo su Vienna ne aveva fatto un eroe guerriero, aggiungendo altri raggi di gloria alla sua aureola di "vate d'Italia".

Avere l'appoggio di d'Annunzio significava avere l'appoggio di tutti gli Italiani; significava vincere per metà. E d'Annunzio accettò. Studiò a fondo la questione, parlò col generale Grazioli, ex-comandante del corpo d'occupazione interalleata e fissò la data, con attenzione ai movimenti militari alleati, pur affermando: "Vedete, io sono un po' superstizioso e credo nella fortuna, assidua di certe date; posdomani è il dieci; bisognerebbe rimandare l'azione all'undici, è un giorno fortunato per me: il giorno di Buccari."³ E alle 13,30 dell'11 settembre 1919, 19 mesi dopo la Beffa di Buccari, d'Annunzio lasciò Venezia in uniforme di tenente colonnello dei Lancieri di Novara. All'alba del 12 si formò a Ronchi un'autocolonna che partì diretta a Fiume, ingrossandosi lungo la via. Raccolse reparti della Brigata Sesia e autoblindo, superò senza ostacoli uno sbarramento a Castua e arrivò a Cantrida. Là il generale Ferrero avrebbe voluto parlamentare. Non fu ascoltato: l'autoblindo di testa accelerò, sfasciò la barra di confine, puntò sulla città, seguita dalla colonna e, alle 11,45, tra applausi deliranti, le truppe entrarono a Fiume. Tale era l'entusiasmo popolare che la colonna ci mise un'ora a raggiungere Piazza Dante, sotto un lancio continuo di fiori e d'alloro e lo sventolio delle bandiere tricolori.

Là il generale Ferrero avrebbe voluto parlamentare. Non fu ascoltato: l'autoblindo di testa accelerò, sfasciò la barra di confine, puntò sulla città, seguita dalla colonna e, alle 11,45, tra applausi deliranti, le truppe entrarono a Fiume. Tale era l'entusiasmo popolare che la colonna ci mise un'ora a raggiungere Piazza Dante, sotto un lancio continuo di fiori e d'alloro e lo sventolio delle bandiere tricolori.

Là il generale Ferrero avrebbe voluto parlamentare. Non fu ascoltato: l'autoblindo di testa accelerò, sfasciò la barra di confine, puntò sulla città, seguita dalla colonna e, alle 11,45, tra applausi deliranti, le truppe entrarono a Fiume. Tale era l'entusiasmo popolare che la colonna ci mise un'ora a raggiungere Piazza Dante, sotto un lancio continuo di fiori e d'alloro e lo sventolio delle bandiere tricolori.



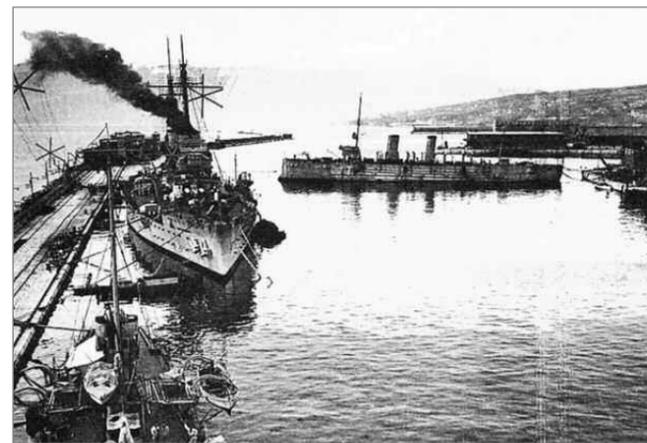
11 marzo 1918 - Fiume - Gli argonauti fotografati dopo l'impresa. Da sinistra, Macovich, Meichsner, pil. Tedaldi, Prodam e pil. Mussapi

Con le sue composite truppe d'Annunzio costituì un piccolo esercito e rimase in attesa degli eventi. Aveva scatenato una tempesta politica senza eguali. Stati Uniti, Inghilterra e Francia, le cui truppe avevano subito lasciato Fiume, protestarono duramente. Il Governo del Re fu preso fra l'eco suscitata in tutta Italia dalla Marcia di Ronchi e gli obblighi internazionali, mentre la Regia Marina stava per cominciare la più sofferta operazione di tutta la sua storia.

Al momento dell'ingresso di d'Annunzio, il 12 settembre 1919, stazionavano in porto le corazzate *Emanuele Filiberto* e *Dante Alighieri*, i cacciatorpediniere *Francesco Nullo* e *Giuseppe Cesare Abba*, insieme ad alcune navi alleate: la corazzata francese *Condorcet*, due incrociatori inglesi classe "Cardiff", il caccia americano *USS Pillsbury* e alcune siluranti.

Il primo caso di adozione del saluto romano in Europa avvenne solamente nel 1919. Gabriele D'Annunzio infatti lo adottò come saluto ufficiale delle sue truppe legionarie durante l'Impresa di Fiume. Il saluto in questione prevedeva che il soldato impugnasse il proprio pugnale nella mano alzata come segno di lealtà verso la causa fiumana e sempre come gesto di continuità con l'Antica Roma.

La RN *Cortellazzo* impedisce alla corazzata *Dante Alighieri*, con i motori già accesi, l'uscita da Fiume ai primi d'ottobre del 1919



d'Annunzio soldato

Agli occhi degli equipaggi italiani, l'azione di D'Annunzio era quella giusta, l'amor patrio si faceva sentire e non si vedeva perché, dopo aver vinto una guerra, si dovesse rinunciare a una città italiana. Come era capitato fra le truppe di terra e con la sola eccezione dell'*Emanuele Filiberto*, uscito immediatamente dal porto, da tutte le Regie Navi una parte rilevante degli equipaggi scese a terra per mettersi agli ordini di d'Annunzio.

Intanto, dopo lunghi tentennamenti, il Governo aveva deciso di non avallare la Marcia di Ronchi e di far uscire le truppe da Fiume. Vennero emanati gli ordini di partenza, ma le Regie Navi non poterono eseguirli. Dal *Dante* mancavano circa 200 uomini, in massima parte del personale di macchina; dal *Nullo* gran parte dell'equipaggio, compreso il comandante che aveva dato le dimissioni e si era unito ai "Dannunziani", passando le consegne e il comando al secondo; dal Regio Esploratore *Carlo Mirabello*, appena arrivato da Pola, erano scesi a terra senza permesso 30 marinai su 180.

L'indomani arrivò a Fiume da Pola la Regia Torpediniera *1PN*, che portava l'ammiraglio Franco Nunes, inviato dal Comando dell'Alto Adriatico a valutare la situazione. Si tentò di far partire il *Dante*,

Note

(3) Rip. in Ferdinando Gerra, *L'impresa di Fiume*, 2 voll., Milano, Longanesi, 1978, vol. I, pagg. 75-6.

Harukichi Shimoï

Harukichi Shimoï, il Samurai di Fiume, vestito con la sua uniforme italiana da ardito durante la prima guerra mondiale. Dopo aver terminato gli studi in Giappone Shimoï si è trasferito in Italia per studiare Dante, diventando in seguito un insegnante giapponese presso l'Istituto Universitario Orientale di Napoli.

Nel 1917, durante la prima guerra mondiale si arruolò nell'esercito italiano impegnato a combattere contro le Potenze Centrali e divenne un ardito insegnando ai suoi commilitoni l'arte del karate.

(da Adriano Mugnaini «Storia Militare»)



ma, appena accesi fuochi, la popolazione si riversò nel porto decisa ad impedire la partenza; in compenso cominciarono a tornare molti marinai assentatisi, che si giustificavano dicendo d'essere stati trattenuti a terra dai cittadini o dai militari "Dannunziani". Data la situazione non sembrava il caso di tentare partenze, cosicché nulla si mosse fino all'indomani quando, per evitare incidenti, tutte le navi alleate, meno il *Condorcet*, uscirono dal porto mentre sul cacciatorpediniere *Stocco* vi entrava l'ammiraglio Casanuova, comandante del Dipartimento venuto a sovrintendere all'esecuzione degli ordini. Qui la situazione cominciò ad inasprirsi, perché l'ammiraglio salì a bordo del *Dante Alighieri* e consegnò al comandante l'ordine di partenza; ma il comandante rifiutò d'eseguirlo, dopodiché d'Annunzio fece arrestare l'ammiraglio Casanuova e lo trattenne a Fiume.

La mattina del 15 si tenne sul *Dante* una riunione dei comandanti di tutte le unità, dalla quale scaturì la richiesta, rivolta al Comando dell'Alto Adriatico, di non far allontanare il *Dante* da Fiume. Nel frattempo si veniva a sapere che non solo la sera prima alcuni dell'equipaggio dello *Stocco* si erano uniti ai "Dannunziani", ma che stavano arrivando marinai da Venezia, Pola e addirittura da Ancona, con ogni tipo di natante per unirsi alla causa di Fiume.

Due giorni dopo, il 17, l'ammiraglio Cusani Visconti, comandante della Regia Marina a Pola, ordinò a d'Annunzio di rilasciare Casanuova e a tutto il personale della Regia il rientro alle rispettive sedi. D'Annunzio non se ne diede per inteso e le Regie Navi nemmeno. Per di più il 20 arrivò ad unirsi ai "Dannunziani" il comandante Luigi Rizzo, la cui presenza di medaglia d'oro e di eroe dei mezzi sottili aggiungeva lustro all'impresa.

Il 22 settembre il Governo gettò la spugna. Arrivò infatti all'ammiraglio Nunes l'ordine di salire sul *Dante* e innalzarvi l'insegna di Comandante Superiore Navale a Fiume. Con ciò il Governo del Re aveva rinunciato alla prova di forza e cercava di salvare la faccia istituendo un Comando *ad hoc* per giustificare la mancata partenza delle Regie Navi. Lo stesso giorno l'ammiraglio Casanuova fu rilasciato e poté rientrare a Venezia.

Poco dopo arrivò il *Cortellazzo*, già incrociatore corazzato *Marco Polo*, ormai declassato a trasporto truppe, che aveva aderito all'impresa di d'Annunzio e venne messo di traverso a sbarrare l'uscita del porto, impedendo completamente la partenza delle Regie Navi.

Alla luce di tutti questi guai, l'ammiraglio Cusani Visconti spedì al ministro della Marina, l'ammiraglio Sechi, un realistico quanto pessimistico rapporto sulla situazione della Marina in Istria, Dalmazia e Alto Adriatico, sconsigliando di mandare altre unità in

crociera nelle acque di Fiume. Alla luce di questo documento, Sechi prese la decisione più logica: quella di calmare la tensione evitando inutili prove di forza, perciò il 5 ottobre 1919 mandò all'ammiraglio Nunes l'ordine di assicurare a d'Annunzio che le navi fedeli al Governo sarebbero restati in porto e che, se qualcuna di esse si fosse dovuta allontanare per esigenze di servizio, sarebbe stata subito sostituita da un'unità simile. Nunes riferì e ottenne l'effetto sperato da Sechi: l'entrata del porto venne liberata.

Il problema intanto cresceva di giorno in giorno perché erano cominciate le defezioni delle Regie Navi. Insieme al *Cortellazzo* avevano già aderito alla causa fiumana il *Dante*, il *Mirabello* e il *Nullo*, quando nella notte del 25 ottobre arrivò la Regia Torpediniera *66PN*: il comandante e il direttore di macchina erano stati esau-



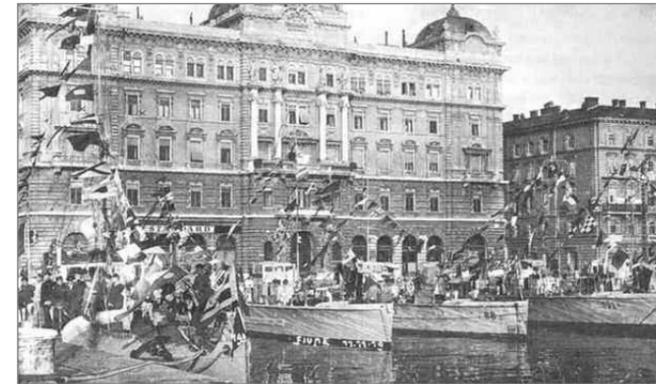
10 ottobre 1919 - Luigi Rizzo capo dell'Ufficio Marina del Governo di Fiume

torati e chiusi nei loro alloggi e la nave veniva a unirsi ai Legionari Fiumani; infine, poco era mancato che defezionasse anche il sommergibile *F16*, ripreso dalla torpediniera *42PN* e dallo *Stocco* il 14 ottobre mentre tentava di filarsela da Venezia, per di più, a Fiume. Di tutto l'appositamente costituito Comando Superiore Navale era restato del tutto fedele al Governo del Re soltanto il cacciatorpediniere *Abba*.

Nel frattempo la situazione marittima viveva sviluppi nuovi e imprevedibili: erano cominciate i dirottamenti a Fiume di navi mercantili.

La questione è complicata e la sua origine ha ben poco a che vedere con d'Annunzio. Il capo della Federazione Italiana Lavoratori del Mare (FILM), il capitano Giuseppe Giulietti, eletto deputato nel novembre del 1919, era un fervente socialista. Era stato un interventista, aveva servito in guerra con onore ed efficacia arruolandosi volontario come ufficiale di complemento nella Regia Marina e tutto perché voleva la rivoluzione mondiale e riteneva che la guerra l'avrebbe facilitata. La sua opera in Marina durante il conflitto era stata così apprezzata dal Governo che aveva ottenuto l'imposizione agli armatori di versare il 2% dei salari dei marittimi alla FILM.

Finita la guerra, Giulietti e la FILM avevano preso posizione a favore della Russia bolscevica e perciò, avuto sentore di spedizioni di armi ai Russi anti-bolscevichi, erano entrati in azione. Avevano intercettato dapprima il *Fedora*, carico di esplosivi formalmente di proprietà britannica, e l'avevano lasciato andare purché li sbarcasse a Gibilterra; poi avevano fermato il *Nippon*, pieno di armi, destinate, come rispose il Governo del Re alla relativa interrogazione parlamentare, ad essere trasformate in arnesi



11 novembre 1919 - Fiume - Naviglio sottile legionario impavesato per il compleanno del Re e all'ormeggio in porto

da cucina. Adesso invece, nell'ottobre del 1919, gli agenti della FILM si impadronirono del *Persia*, carico di 30.000 fucili e varie altre armi, compresi dei cannoni, il cui ultimo porto di destinazione era Vladivostock, in mano ai Russi Bianchi. Che farne? Giulietti non ebbe dubbi: lo dirottò a Fiume e lo consegnò a d'Annunzio. In un colpo solo aveva ottenuto quattro risultati: aveva favorito i Bolscevichi russi impendendo che il carico giungesse ai Bianchi, messo in difficoltà il Governo del Re, che non seppe cosa rispondere alla nuova interrogazione parlamentare sulla destinazione ultima di quegli altri "arnesi da cucina", messo in difficoltà il Partito Socialista, accusato di fare poco o nulla per la rivoluzione in Italia, e favorito d'Annunzio, al quale, oltretutto, la FILM aveva appena mandato un sostanzioso dono di 50.000 lire.

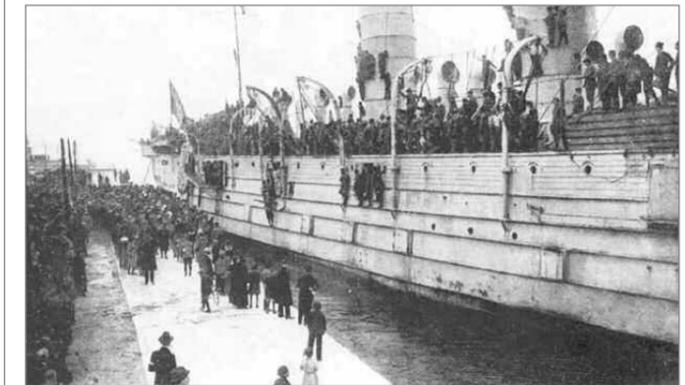
Per di più il dirottamento fece scuola: d'Annunzio istituì un reparto d'abbordaggio destinato ad azioni del genere, da lui chiamato "uscocchi" - come i pirati dalmati sterminati da Venezia all'inizio del XVII secolo-, e dirottamenti proseguirono. Alla fine del 1919 fu catturato il *Trapani*, carico di rifornimenti per le truppe italiane a Sebenico e che fornì ai Legionari di D'Annunzio grandi quantità di vettovalie, foraggi, legname e ben 10.000 paia di scarpe. Seguì il dirottamento del *Taranto*, con un carico di munizioni, di 10 milioni in contanti e, fra una cosa e l'altra, si arrivò, nel settembre del 1920, al dirottamento del *Cogne*, con un carico del valore di circa 13 milioni di lire: un'operazione che avrebbe pesato sulle decisioni governative.

Oltre a Fiume, la Regia Marina si trovò a fronteggiare difficoltà pure a Spalato e Zara, dove erano forti i contrasti fra l'elemento italiano e quello slavo, sostenuto da Serbi e Francesi.

Per questo, la sera del 13 novembre 1919 D'Annunzio partì con Rizzo sul *Nullo*. Seguiti dal *Cortellazzo*, con 600 legionari, e scortati dalla torpediniera *66PN* più alcuni MAS. La mattina seguente arrivarono a Zara accolti con entusiasmo non solo dalla popolazione, ma pure dall'ammiraglio Enrico Millo che in quel momento aveva a disposizione forze limitatissime e che si lasciò andare a dichiarare che mai quella terra sarebbe stata abbandonata dall'Italia. Per di più poco dopo lo stesso ammiraglio "Thaon di Revel" inviò segretamente a D'Annunzio una lettera nella quale sosteneva la sua azione per gli interessi strategici nazionali, seriamente minacciati dalla situazione in atto.⁴

A Spalato invece le cose andarono per le lunghe e complessivamente peggio. C'erano in porto alcune unità italiane, ma l'atmosfera era tanto tesa da indurre Millo a chiedere il 23 novembre

l'invio di una corazzata. La richiesta non ebbe seguito perché nel frattempo a Versailles era stata decisa la creazione di un consiglio interalleato di quattro ammiragli, al quale era stata demandata ogni decisione su quanto stava accadendo; ma poiché il consiglio non si era ancora insediato ed era l'unico a poter stabilire il da farsi non poteva esser presa nessun'altra misura da nessuno. Perciò la Regia Marina non poté accondiscendere né a quella né all'analoga e successiva richiesta presentata il 3 dicembre. Si parlò dell'invio a Spalato di un caccia americano, ma poiché il tempo passava e non se ne vedeva traccia, la Regia Marina spedì a Spalato il cacciatorpediniere *Carabiniere*. L'ammiraglio americano comandante del porto protestò e il 26 dicembre ne chiese l'allontanamento, che gli fu rifiutato non per ostinazione



14 novembre 1919 - Il Cortellazzo con due battaglioni di legionari attracca a Zara

ma per la mancanza di unità alleate che garantissero l'ordine pubblico. Per di più a Spalato si trovavano parecchi mercantili ex-austriaci assegnati all'Italia dalle clausole d'armistizio e da trasferire nei porti della Penisola.

Il 27 dicembre arrivò il Regio Esploratore *Augusto Riboty*, che avrebbe dovuto rilevare il *Carabiniere*, ma la sua presenza fu interpretata dall'elemento slavo come un incremento del dispositivo italiano. Non sarebbe successo nulla fino a luglio del 1920, quando, l'11, nel corso di gravi disordini, sarebbero restati mortalmente feriti il capitano di corvetta Tommaso Gulli, comandante dell'incrociatore *Puglia*, ed il motorista Aldo Rossi ed inoltre feriti meno gravemente alcuni ufficiali dell'incrociatore, stazionario in quel porto già da qualche tempo.

Mentre a Spalato tutto era pericolosamente fermo, a Fiume gli sviluppi si susseguivano quasi giornalmente.

Il 7 dicembre era arrivato il Regio cacciatorpediniere *Bertani*, proveniente da Trieste e del quale si erano appropriati sette Legionari, tra cui due ufficiali di Marina. La maggior parte dell'equipaggio, con in testa il comandante e il direttore di macchina sbarcò sul *Dante*, ma la nave restò ai "Dannunziani" con una ventina di marinai e un sottufficiale e la situazione politica rimase in stallo. Finiva il 1919, ma il 1920 non prometteva niente di buono...

Note

(4) Riccardo Nassigh, *La Marina italiana e l'Adriatico*, Roma, Ufficio Storico della Marina, 1998, pag. 159.



Panoramica navale

Contramm. (r) Michele Cosentino - Consigliere Nazionale Lazio Settentrionale

Diamo il via a una nuova iniziativa finalizzata a far conoscere ai Soci come crescono e si evolvono le principali Marine militari di un mondo sempre più orientato, giustamente, verso il mare e verso tutto quel che ne consegue in termini di progresso sociale e sicurezza. La rassegna sarà suddivisa per aree geografiche sostanzialmente omogenee, cominciando dal teatro euromediterraneo - e dall'Italia in particolare - e proseguendo verso occidente in un immaginario giro del mondo

La **Marina Militare** sta per accogliere nei suoi ranghi la fregata *Spartaco Schergat*, nono esemplare della classe "Bergamini", segmento italiano del programma di cooperazione italo-francese noto come FREMM (fregate europee multi-missione). La cerimonia del varo dello *Schergat* si è svolta il 26 gennaio 2019 nello stabilimento di Riva Trigoso (GE) del polo cantieristico integrato Fincantieri di Riva Trigoso/Muggiano; all'evento hanno assistito autorità politiche e militari, fra cui il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Valter Girardelli. La presenza dell'ANMI al varo è stata al massimo livello perché la madrina dello *Schergat* è stata Rosa Anna Aonzo Grillo, figlia del guardiamarina Giuseppe Aonzo (eroe di Premuda decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare) e Socio Onorario del Gruppo ANMI di Savona. Qualche giorno prima, il 19 gennaio, un'altra fregata classe "Bergamini", il *Carlo Margottini*, è partita dalla Spezia per una campagna navale nell'Oceano Indiano, in Medio Oriente e nel Mar Arabico comprendente non solo attività di presenza e sorveglianza a tutela delle linee di traffico marittimo di interesse nazionale, ma anche per svolgere funzioni di diplomazia navale e di rappresentanza del "sistema Paese" Italia, mostrandone le eccellenze tecnologiche. La campagna si conclude a metà marzo circa, con il rientro del *Margottini* in Italia. La **Marina francese** ha dato formalmente il via alla progettazione e costruzione di quattro nuove unità per il supporto logistico, derivate dall'italiana *Vulcano* tuttora in allestimento. Concepite specificatamente per soddisfare i requisiti del reparto aereo imbarcato sulla portaerei *Charles de Gaulle*, le quattro unità sono state denominate *Bâtiments Ravitailleurs de Force* (BRF) e la loro realizzazione rientra in un programma di cooperazione con l'Italia gestito dall'OCCAR, l'agenzia internazionale per la cooperazione

Immagine al computer dei nuovi rifornitori di squadra francesi, da realizzare su progetto del *Vulcano* italiano (Naval Group)



Immagine al computer del pattugliatore d'altura P71 che il Cantiere Navale Vittoria di Adria (RO) costruirà per le forze armate maltesi grazie a un finanziamento dell'Unione Europea (Cantiere Navale Vittoria)

congiunta in materia di armamenti. La prima "BRF" sarà consegnata a fine 2022 mentre le rimanenti entro l'inizio del 2029. L'inventario della **Marina algerina** si è arricchito con due nuove unità subacquee appartenenti alla classe "Kilo Improved"; si tratta del *Quarsenis* e dell'*Hoggar*, entrate in servizio nella base navale di Mers-el-Kebir all'inizio di gennaio 2019. Con questi due nuovi battelli, la forza subacquea algerina comprende sei sottomarini, tutti di progetto e produzione russa e presumibilmente in grado di impiegare anche missili da crociera. Importanti successi per il Cantiere Navale Vittoria di Adria (RO) che ha firmato i contratti per la costruzione di un pattugliatore d'altura per le forze armate di **Malta** e di quattro motovedette costiere per la **Guardia Costiera greca**. Finanziato dall'Unione Europea, il nuovo pattugliatore maltese P71 affiancherà altre due unità similari, ma avrà caratteristiche e prestazioni superiori, consentendo alle forze di sicurezza maltesi di svolgere un ruolo più attivo nelle operazioni nel Mediterraneo centrale. La consegna delle motovedette per la Guardia Costiera di Atene è invece prevista per il 2020 e anch'esse sono finanziate dall'Unione Europea, in prospettiva di una loro assegnazione periodica alle operazioni al di fuori delle acque territoriali greche. Rinnovo in vista anche per la **Marina israeliana**, la cui forza subacquea è destinata a ricevere un altro gruppo di tre sottomarini; la costruzione sarà finanziata dal Governo tedesco. I tre nuovi battelli, al momento noti come classe "Dolphin III", serviranno a rimpiazzare, nel prossimo decennio, altrettante unità costruite presso cantieri tedeschi a partire dagli anni Ottanta: le tre nuove unità affiancheranno gli altri tre battelli della serie "Dolphin II", permettendo così alla Marina israeliana di mantenere una forza subacquea comunque formata da sei moderni sottomarini.

La **Marina spagnola** ha fatto passi avanti nel programma per la costruzione di nove pattugliatori d'altura classe "Meteoro"; nel corso di una cerimonia svoltasi il 21 gennaio nei cantieri di El Ferrol è entrato in servizio il sesto esemplare della classe, battezzato *Furor*. Il programma di quelli che in Spagna sono noti come "Buques de Acción Marítima" è stato suddiviso in tre *tranche*, comprendenti quattro, due e tre unità, perché la Marina spagnola ha pianificato la realizzazione complessiva di nove esemplari. I "Meteoro" sono piattaforme modulari lunghe 96 metri e con un dislocamento di 2.500 tonnellate, idonee all'imbarco di un elicottero e concepite per operazioni di sicurezza marittima, ricerca e soccorso, controllo e prevenzione dell'ambiente marino, contrasto dei traffici illeciti e assistenza umanitaria.

Al di là dell'Atlantico, proseguono intensamente le attività finalizzate ad ammodernare l'**US Navy** e a raggiungere l'auspicato obiettivo di una flotta comprendente 355 unità di superficie e subacquee. Tre gli avvenimenti più importanti dei mesi scorsi: il primo riguarda l'ingresso in servizio del *Michael Monsoor*, secondo esemplare dei grandi cacciatorpediniere lanciamissili classe "Zumwalt" (circa 15.000 tonnellate di dislocamento), i cui costi progressivamente aumentati hanno obbligato la Marina statunitense a ridurre il programma da 30 a 3 esemplari. All'inizio di febbraio è invece entrato in linea il sottomarino nucleare d'attacco *South Dakota*, 15° esemplare della classe "Virginia" e realizzato nella versione "Block III": la peculiarità del progetto risiede soprattutto nella zona prodiera ampiamente modificata per accogliere due impianti noti come "Virginia Payload Tubes, VPTs", ciascuno dei quali contiene un tamburo per il lancio verticale di sei



Il sottomarino nucleare d'attacco *South Dakota*, classe "Virginia", è entrato in servizio nell'US Navy il 3 febbraio (US Navy)

missili da crociera "Tomahawk". Il *South Dakota* -caratterizzato da un dislocamento in immersione di 7.800 tonnellate - è dotato anche una camera lancio riconfigurabile per accogliere un distacco di forze speciali e il loro equipaggiamento e consentirne l'impiego per lunghi periodi. Da ricordare infine i progressi nella costruzione delle "Littoral Combat Ships" (LCS), unità di ridotte dimensioni (circa 3.000 tonnellate di dislocamento) che l'US Navy sta realizzando secondo due versioni differenti fra loro per le forme di scafo e le prestazioni complessive e note come "Freedom" e "Independence"; alla fine del 2018 erano in servizio 16 esemplari, mentre altrettanti risultano già contrattualizzate. Tuttavia, le intenzioni dell'US Navy non sembrano coincidere con quelle del Congresso, perché la prima ha programmato di costruire un

totale di 32 "LCS" e il secondo ha finanziato la realizzazione di tre esemplari aggiuntivi; in questo modo, potrebbe essere modificata la pianificazione complessiva della Marina statunitense, orientata verso una componente di unità "minori" formata da 32 "LCS" e 20 fregate di nuova costruzione nell'ambito di un programma che vede in lizza anche progetti italiani.

La **Marina brasiliana** ha annunciato l'avvio del progetto di dettaglio per la costruzione del suo primo sottomarino a propulsione nucleare, battezzato *Álvaro Alberto*. Si tratta di un programma in corso già da lungo tempo e che ha subito diverse battute d'arresto a causa delle non eccellenti condizioni economiche in cui versa il



Il varo, avvenuto il 26 gennaio, del *Fearless*, ottavo e ultimo pattugliatore d'altura della classe "Independence" per la Marina di Singapore (MINDEF Singapore)

Brasile; le attività di studio non si sono tuttavia fermate, compresa la cooperazione con la società francese "Naval Group", impegnata nella costruzione di battelli brasiliani a propulsione diesel-elettrica. La fase di costruzione vera e propria del battello è previsto che abbia inizio nei primi mesi del 2022, con varo programmato nel 2029 ed in ingresso in servizio dell'*Álvaro Alberto* nel 2030. Proseguendo il giro del mondo verso occidente, si approda nel grande teatro noto come Indo-Pacifico, palcoscenico di tensioni e instabilità che hanno come corollario il potenziamento generalizzato di diverse forze navali ivi operanti: è questo il caso della **Marina della Repubblica Popolare Cinese**, da lungo tempo impegnata a rafforzare in maniera assai consistente una flotta formata da diverse centinaia di unità di superficie e subacquee e che nel corso degli ultimi mesi ha visto l'ingresso in servizio di un cacciatorpediniere lanciamissili, una fregata e un rifornitore di squadra concepito per il supporto alle portaerei. All'estremità meridionale della penisola malese, la **Marina di Singapore** prosegue il suo ammodernamento, grazie a due vari importanti: il primo - avvenuto il 26 gennaio a Singapore - riguarda il *Fearless*, ottavo e ultimo pattugliatore d'altura della classe "Independence", nel quadro di un programma noto come "LMV", Littoral Mission Vessel. Il secondo varo ha avuto luogo in Germania il 18 febbraio ed è relativo al primo sottomarino tipo "U218SG" di produzione tedesca e dalle caratteristiche avanzate; in questo caso, il programma costruttivo prevede la realizzazione di quattro battelli equipaggiati con un "modulo AIP" con celle combustibili per la ricarica delle batterie con unità in immersione. Infine, intenso dinamismo mostra la **Marina indiana**, che ha pianificato alla costruzione di tre nuove fregate di progetto russo e di sei sottomarini convenzionali di matrice francese.

Marinai nella musica leggera italiana del dopoguerra

Mario Veronesi - Socio del Gruppo di Pavia

Marinai e mare, il cui repertorio è molto vasto in chiave di musicalità leggera italiana del dopoguerra.

Numerose canzoni trattano di mare e di marinai, alcune sono anche titoli di film cosiddetti "leggeri", programmati negli anni 50/60 del secolo scorso, con attori famosi quali protagonisti tra cui Ugo Tognazzi (1922-1990) e Raimondo Vianello (1922-2010). Molti di noi "giovani" con i capelli ingrigiti si ricordano di Luciano Tajoli (1920-1996), un "calibro da 90" della canzone italiana del dopoguerra insieme a Claudio Villa, Giorgio Consolini e Oscar Carboni; nell'arco della sua carriera ha venduto 45 milioni di dischi in tutto il mondo.

Da assoluto autodidatta fu capace di sviluppare un modo di cantare notevole per timbro ed espressività. Iniziò a cantare all'età di quattro anni nelle osterie milanesi, dove veniva accompagnato dal padre rilegatore di libri e dallo zio cantore di parrocchia, raccogliendo i primi applausi.

Da ricordare in ambito mare/marinai due sue interpretazioni:

Tango del mare composto nel 1940 da Nicola Salerno ed interpretato originariamente da Oscar Carboni (1914-1993) che lanciò il brano musicale in radio. Si tratta di una canzone d'amore, il cui testo è piuttosto triste: il protagonista aspetta ormai senza più speranza il ritorno della persona amata e questa vana attesa fa versare al protagonista tante lacrime amare, è lo "stornello del marinaio": *All'alba se ne parte il marinaio, coi sogni in cuore e il sole sulla prora, appena s'allontana dal suo faro più non ricorda, chi per lui dolera. Ma perché marinar cerchi un cuore che altrove non c'è, se lontano lasciati il tuo amore che pianga, che muore soltanto per te, marinar dille si può amare una sola volta così. Ma perché marinar, già da un anno tu manchi perché è passato l'inverno, e lei spera, verrà primavera ma senza di te marinar torna qui, si può amare una sola volta così.*

Torna marinar torna qui marinar.

Nel 1958 **Marinai, donne e guai**, film diretto da Giorgio Simonelli (1901-1966). Con Ottavio Tognazzi, meglio conosciuto come Ugo Tognazzi, Raimondo Vianello, quarto figlio di Guido Vianello (1880-1965), ammiraglio della Regia Marina, Maurizio Arena, Lauro Masiero e Abbe Lane.

Tra i protagonisti i marinai del **San Giorgio**.

La trama del film è imperniata sulle figure di Capo Campana (Ugo Tognazzi) affiancato da Raimondo Vianello e dai soliti marinai un po' vivaci e le loro improbabili situazioni che si vengono a creare.

Una nota di curiosità è data dalla presenza quale consulente navale dell'ammiraglio Marcantonio Bragadin (1906-1986), autore di libri e sceneggiature di film storici. Colonna portante del film la canzone **Marinai, donne e guai** cantata da Domenico Modugno (1928-1994) e considerato uno dei padri della canzone italiana: uno tra i più prolifici artisti



in generale, avendo scritto e inciso circa 230 canzoni, e interpretato ben 38 film. *Quando arriva l'equipaggio, vanno tutti all'arrembaggio i ragazzi e il cabaret, marinai, donne e guai in ogni porta c'è qualcuna, che si asciuga un lacrimone salutando da laggiù, salutando da laggiù marinai donne e guai, marinai, donne e guai.*

Altro film del 1961 **Pugni Pupe e Marinai**, diretto dal regista Daniele D'Anza (1922-1984), il film è stato distribuito anche con il titolo **Allegri marinai**. Una sorta di ideale seguito di **Marinai, donne e guai** del quale mantiene all'incirca lo stesso cast e soprattutto le stesse situazioni. Tra i protagonisti i marinai della fregata **Carabiniere**.

La canzone **Pugni, pupe e marinai** di Migliacci e Trovajoli (1917-2013) è cantata da Little Tony (1941-2013): *Pugni pupe e marinai donne whisky e tanti guai pugni pupe e marinai non te lo scordare mai ogni pugno ti assicura ha l'evento di un siluro.*

5 marines per 100 ragazze è un film del 1962 girato ad Anzio, diretto da Mario Mattioli (1898-1980) con Little Tony, Virna Lisi, Franco Franchi, Ciccio Ingrassia, Raimondo Vianello e Ugo Tognazzi. Durante un'esercitazione un gruppo

di **marines** viene trasportato da un sommergibile alle spalle dei nemici. Per un errore di calcolo, gli uomini giungono in un collegio femminile, dove si nascondono, vengono poi scoperti dalle ragazze che li costringono a partecipare sotto ricatto ad una loro recita. Le ragazze dell'istituto di Montesacro fecero le comparse e i costumi del film furono cucite dalla sartoria del collegio.

La ballata del marinaio di Luigi Tenco (1938-1967), è una canzone antimilitarista scritta nel 1964 per il programma televisivo della RAI **La comare**. Il brano, con l'arrangiamento di Ezio Leoni, fu inserito nel 1972 nella raccolta postuma: **Luigi Tenco canta Tenco, De André, Jannacci, Bob Dylan**.

Mi vedrai tornare è un film del 1966 diretto da Ettore Maria Fizzarotti (1916-1985). Il soggetto, di Sergio Bonotti il quale volle ideare una storia alla "Madama Butterfly", ovviamente con qualche variante all'italiana. Gianni Aleardi (Gianni Morandi) è un cadetto della Marina Militare; avendo ottenuto una licenza proprio prima di imbarcarsi sull'**Andrea Doria**, decide di tornare dalla famiglia a Roma. Durante il soggiorno, incontra in un **dancing** una giovane principessa giapponese, Liù, figlia del principe Hiro Toyo, ambasciatore giapponese a Roma, di cui si innamora. La scena dove Liù corre verso la nave di Gianni urtando

e spingendo tutti i marinai che incontra non è stata girata a La Spezia bensì a Roma alla Scuola dello sport del CONI all'Acqua Acetosa, inaugurata in quell'anno.

La canzone **Mi vedrai tornare** è cantata da Gianni Morandi. *Quando il sole sarà sceso dietro i monti e le colline nel silenzio della sera, ti ricorderai di me, ma se il mio nome chiamerai ritornerò dalla vita voglio avere cinque cose da ricordare cinque solo te, te, te, te, te.*

Ritroviamo Little Tony con **La canzone del marinaio** tratto dal film **Marinai in coperta**, del 1967. Diretto da Bruno Corbucci (1931-1996), le cui riprese su nave **Doria** iniziarono il 17 aprile 1967.

Per alcuni giorni l'incrociatore si trasformò in un set cinematografico e molti marinai parteciparono alle riprese. Gli esterni si girarono tra La Spezia e Portovenere. *Ogni ragazza sogna un marinaio tutto per lei che pensi solo a lei ma il marinaio sogna una ragazza tutta per lui in ogni porto che toccherà il marinaio che promette e poi non manterrà ma la ragazza questo non lo sa a mille cuori semplici ha giurato fedeltà dicendo t'amerò ogni ragazza cerca un marinaio che tornerà che sempre l'amerà ma il marinaio*



cerca cento ragazze che troverà in ogni poto che toccherà.

Little Tony si ripete con **Profumo di mare**: la colonna sonora di un programma televisivo negli anni '80 del secolo scorso, che ebbe un grande successo di pubblico, intitolato **Love Boat**. Una serie televisiva statunitense ambientata su una nave da crociera, la *Pacific Princess*, in cui i passeggeri e l'equipaggio hanno avventure romantiche e divertenti. Prodotta tra il 1977 e il 1987 la serie andò in onda dal primo giugno 1980 su "Canale 5".

Mare profumo di mare, con l'amore io voglio giocare e colpa del mare del cielo e del mare, se con te sto lasciandomi andare questo sole che cosa può fare, io non ci credevo ma posso sognare forse solo dal momento che credo sentimento, e giuro che per noi non finirà

Susan dei marinai, proposta nel 1971 da Gianfranco Michele Maisano (in arte Michele), di Bardotti-Castellani. La prima stesura di questa canzone è opera di Fabrizio De André (1940-1999), su musiche di Castellani. Michele ritenne fosse troppo lunga e, con l'aiuto di Bardotti, la accorciò. De André non firmò la canzone. *Sette mesi d'alto mare, quando sbarchi cerchi lei e ti pare di tornare da madama Butterfly*

Susan dei marinai non fa problemi mai un regalino e poi il resto è tutto per noi a volte dice no quando ha bevuto un po' dice da ora in poi ragazzi parto con voi c'è tempesta questa notte. Mare mosso forza sei le lenzuola sono vele per i sogni che le dai.

Il marinaio cantata nel 1977 Angelo Branduardi ed il cui testo è stato scritto da Luisa Zappa, sua moglie. La canzone faceva parte dell'album **La pulce d'acqua**. *Siedi serena e aspetti il tuo uomo che torna domani, se il cielo vorrà cerchi il sorriso, con cui ti lasciò, fra i solchi scuri che il tempo disegna sul viso, di chi naviga il mare, ed è sempre domani, e se il cielo vorrà. Te l'ha giurato e sai tornerà, l'uomo che amavi non mentiva mai. Aspetti serena ogni uomo che torna, dal mare lontano verso il quale parti*

Ma come fanno i marinai, del 1979, cantata da Lucio Dalla (1943-2012) e Francesco De Gregori. Il sodalizio artistico tra questi due artisti ha sfornato più di una canzone che si lega in maniera profonda al mare. I due big della musica italiana hanno sempre interpretato con musiche e testi il contesto marino in maniera sorprendente, al punto da coglierne sfaccettature raffinate e trasmettere emozioni da vendere.

Il mare come un rifugio, un nascondiglio, un compagno di viaggio, uno spettacolo, un pericolo, un amico. Quella del marinaio, legato a doppio filo all'imbarcazione e al mare, che sono parte integrante della vita stessa di un marinaio. *Ma dove vanno i marinai, con le loro giubbe bianche sempre in cerca di una rissa o di un bazar. Ma dove vanno i marinai, con le loro facce stanche sempre in cerca di una bimba da baciar. Ma cosa fanno i marinai, quando arrivano nel porto vanno a prendersi l'amore dentro al bar qualcuno è vivo per fortuna, qualcuno è morto*

Marinai, il complesso "Le Orme", nato negli anni sessanta, nel 1982 lancia un'altra canzone dedicata ai marinai. Convenzionalmente rappresenta con la "Premiata Forneria Marconi" e il "Banco del Mutuo Soccorso" la punta di diamante del rock-progressivo italiano, nonché uno dei gruppi che ha goduto di maggiore visibilità all'estero. *Riconosco quelle nuvole, arrivano dall'Africa sono piccole pozzanghere, profumano di sandalo pianoforti nel sottomarina, noi cantiamo per te capitano siamo nati da una favola, dove il cielo non tradiva i marinai le mie strade sono lucide, raccontano di lacrime questa pioggia non è magica, coriandoli di acido pianoforti nel sottomarina, noi cantiamo per te capitano siamo nati da una favola, dove il cielo non tradiva i marinai.*



Gente di mare di Umberto Tozzi, una canzone che spopola intorno al 1980. *A noi che siamo gente di pianura, navigatori esperti di città il mare ci fa sempre un po' paura, per quella idea di troppa libertà e pure abbiamo il sale nei capelli, del mare abbiamo la profondità gente di mare che se ne va, dove gli pare dove non sa gente che muore di nostalgia, ma quando torna do un giorno muore per la voglia di andare via, gente di mare che se ne va dove gli pare dove non sa gente che porta nel cuore questo grande fratello blu.*

Creuza de mä, di Fabrizio De André, esce nel 1984 ed è un disco dedicato alla realtà mediterranea e per questo cantato interamente in lingua genovese. Per molti secoli uno dei principali veicoli linguistici nell'ambito della navigazione e degli scambi commerciali nel Mediterraneo (in particolare dal basso Medioevo al XVII secolo). Il testo è incentrato sulla figura dei marinai e sulle loro vite da eterni viaggiatori e racconta appunto di un ritorno notturno dei marinai a riva, quasi come estranei. "Creuza" è un termine ligure che indica il tipico viottolo stretto o mulattiera che fende, spesso verticalmente, le colline di Genova e di tutta la Liguria. *Umbre de muri muri de mainé dunde ne vegni duve l'è ch'ané da 'n scitu duve a l'ün-a a se mostra nûa e a neutte a n'â puntou u cutellu ä gua e a muntä l'âse gh'é restou Diu u Diàu l'é in çë e u s'è gh'è faetu u niu ne sciurtimmu da u mä pe sciugà e osse da u Dria e a funtan-a di cumbi 'nta cã de pria*

E 'nt'a barca du vin ghe naveghiemu 'nsc'i scheuggi emigranti du rie cu'i cioi 'nt'i euggi finché u matin crescià da puèilu rechéugge frè di ganeuffeni e dè figge bacan d'a corda marsa d'aegua e de sã che a ne liga e a ne porta 'nte 'na creuza de mä.

U Dria era una piccola osteria-trattoria di Genova dove i marinai-pescatori andavano a passare il tempo.

Una breve apparizione di marinai la troviamo nella canzone di Albano e Romina **Ci sarà** presentata al Festival di San Remo del 1984. *Dopo il sogno delle Hawaii come tutti i marinai attraverso questo mare di cemento*

Marinaio di vent'anni, cantata dai "Nomadi" nel 1993, un gruppo musicale fondato nel 1963 dal tastierista Beppe Carletti e dal cantante Augusto Daolio (1947-1992). Hanno pubblicato fino al 2017 ottantuno album tra dischi registrati in studio o dal vivo e raccolte varie; sono una fra le più longeve band, sia a livello nazionale che internazionale. Avendo venduto complessivamente 15 milioni di dischi, sono il terzo gruppo italiano per vendite preceduto dai "Pooh" al primo posto (100 milioni di copie vendute) e dai "Ricchi e Poveri" al secondo (22 milioni di copie vendute). Personalmente è una delle canzoni di questo genere che mi piace in modo particolare, perché ricorda i miei vent'anni, e il tempo trascorso in Marina a bordo di nave *Licio Visintini. Quando il mare fa paura, e le onde son leoni e compagno dal niente, marinaio di vent'anni non guardare su nel cielo, il tuo cuore cedere l'olandese volante che va, che va, che va. on a prua contro il niente, quella nave solca il mare comandata da un fantasma, lo conoscono nei porti lo conoscon dappertutto, e l'olandese volante che va, che va, che va.*

Oh marinaio di Gianna Nannini del 1993, è pura poesia dal sapore mediterraneo; dispiace soltanto constatare che sia l'ultima del disco. Oltre al tanto superbo lavoro in fase d'arrangiamento, meritano una menzione

speciale anche i testi, poetici e passionali quando serve, ma pur sempre profondi e personali. Gli artisti, si sa, da sempre sono i più attenti alle problematiche ambientali, ma lei ci ha particolarmente colpiti: forse non tutti lo ricordano ma anni fa Gianna Nannini diede scandalo arrampicata sul balcone di Palazzo Farnese a Roma, sede dell'Ambasciata di Francia, in supporto alla causa di "Greenpeace" contro i test atomici nell'atollo di Mururoa. *Oh marinaio che stanotte porti in porto la mia nave tu che stringi e sciogli i nodi con facilità sarebbe bello senza reti dimenticare il tempo ma se ne va questo momento non partire sulla mia pelle giochi di nylon nel mio respiro trabocca un bacio sulla tua pelle si scioglie il sale sei tu al timone e io mi ritrovo in alto mare. Oh marinaio ti inseguirò in un nodo dolce dolce*

La canzone dei marinai di Giorgio Faletti (1950-2014) scritta e musicata nel 1996, è una canzone particolare cantata da Milva. Una donna che voleva essere marinaio, anticipando i tempi dell'ingresso delle donne nelle Forze Armate avvenuta a partire dal 2000. *Adesso soltanto adesso che il mio sguardo sposa il mare faccio a pezzi quel silenzio che mi vieta di sognare file di alberi maestri e mille e mille nodi marinari e tracce di serpenti freddi ed indolenti con il loro innaturale andare e linee sulla luna che nel palmo ognuna è un posto da dimenticare e il cuore, questo strano cuore che su una scogliera sa navigare. Adesso soltanto adesso che il mio sguardo avvolge il mare io capisco chi ha cercato le sirene, chi ha potuto il loro canto amare*

Marinai, profeti e balene è l'ottavo album in studio del cantautore Vinicio Capossela, pubblicato nel 2011. Prima della sua uscita è stato pubblicato l'LP **La nave sta arrivando**. L'album, definito dallo stesso Capossela "una marina commedia" è stato registrato tra Ischia, Creta, Berlino, Milano e Capodistria. Ha superato 60.000 copie di vendite.



Brevi Imbarchi sulle Navi scuola della Marina Militare

Amerigo Vespucci - 10/19 giugno 2018

Per mare con il *Vespucci*

Umberto Cascone - Socio del Gruppo di Savona

La mia esperienza di imbarco sulla Nave Scuola *Amerigo Vespucci* (A5312) si apre nell'afoso pomeriggio palermitano del 10 giugno 2018. Dopo un volo in solitaria sul Tirreno, vengo catapultato in mezzo a 38 facce sconosciute. Subito si inizia a formare una certa sintonia con gli altri ragazzi, provenienti da tutta Italia. Verso sera, gli accompagnatori ci portano a bordo della nave che non ricordavo così bella. Nel giro di quelli che sono sembrati dieci minuti, ma che sono state in realtà almeno due ore, siamo stati accolti dal responsabile del personale, ci siamo smarcati al corpo di guardia, abbiamo accomodato alla meglio i nostri stipetti e siamo stati suddivisi tra le 4 squadre di servizio.

Il mattino seguente, accolti dal consueto "sveglia equipaggio!" pronunciato ad alto volume attraverso la ROC (rete ordini collettivi), abbiamo iniziato i lavori. Dopo l'uscita dal porto di Palermo, per fare un po' di sana gavetta, siamo stati messi a lucidare gli ottoni; attività a cui, nel corso della navigazione, ci siamo tutti sinceramente affezionati. È stata poi la volta del mio primo turno di guardia, durante il quale abbiamo fraternizzato con gli allievi "VFP-4" e siamo stati istruiti nell'antica arte dei nodi. Dopodiché, quasi a darmi il benvenuto, mi è toccato il turno dalle 00:00 alle 04:00. Cercando di restare svegli nell'afosa nottata, assaporando quella che credo sia stata una delle pizze più buone della mia vita, abbiamo imparato qualcosa in più sulla vela della nave, che purtroppo non abbiamo quasi utilizzato a causa dei venti contrari per la maggior parte dell'itinerario. Il giorno seguente abbiamo aperto l'unica vela utilizzata: un fiocco sul bompresso. E quando dico "abbiamo aperto" intendo

proprio letteralmente. Nel frattempo, il nostro gruppo si era consolidato ed avevamo assunto un comportamento più militare, soprattutto grazie alle ironiche strigliate del *tutor* dei "VFP-4", il Secondo Capo Simonetta, a cui ci siamo via via affezionati. Tutti i giorni, con due ragazzi di Perugia, presenziavo all'ammaina bandiera, con la solenne lettura della motivazione di una delle Medaglie d'Oro al Valor Militare della Marina e della Preghiera del Marinaio, seguiti dagli ordini di ammainare e successivamente issare "a segno" la bandiera (per le leggi della navigazione una nave non può viaggiare senza mostrare bandiera) impartiti dal nostromo di bordo tramite fischi.

Dopo due giorni in mare, il 13 giugno siamo arrivati a Civitavecchia per una sosta di tre giorni, durante la quale abbiamo avuto l'occasione di visitare, grazie all'interessamento del Presidente del Gruppo ANMI di Savona, la nuovissima fregata *Luigi Rizzo* (F595) anch'essa in porto. Ripartiti il giorno 16 abbiamo fatto rotta verso La Spezia. Le attività a cui siamo stati assegnati sono diventate sempre più "marinaresche", comprendendo l'orientamento di pennoni, il turno di guida al timone, l'issare a bordo le lance inviate a preparare l'ormeggio in Arsenale Militare; il tutto accompagnato dal consueto lucidare ottoni e spazzare il ponte di coperta.

Il 18 ci siamo ormeggiati all'Arsenale Militare Marittimo di La Spezia; dopo aver contribuito a mettere a posto il veliero per le visite dei giorni successivi ci è stata concessa la libera uscita fino all'una di notte. Oltre ad andare a Portovenere, ho personalmente potuto usufruire, di nuovo per intercessione del Presidente del Gruppo ANMI di Savona, di una visita al sommergibile *Scirè* (S527), in procinto di salpare. Dopo un incontro finale con il comandante del *Vespucci*, Capitano di Vascello Recchia, ed i saluti all'equipaggio, siamo sbarcati definitivamente la mattina del 19 giugno, abbracciandoci e, qualcuno, versando lacrime.

Eravamo diventati ormai una famiglia e, sicuramente, porteremo sempre tutti qualcosa nel nostro cuore: un'esperienza così forte non è fatta per essere dimenticata!

Le mie mani sul timone del *Vespucci*

Emozioni e ricordi di un imbarco estivo di un ragazzo ANMI

Francesco La Porta

Sono le 04.00 di notte dell'8 ottobre 2018 e sono appena sceso dalla ripida scala della plancia, al termine del turno di guardia, in cui, per la quarta volta, per un'ora ho avuto fra le mani le caviglie della ruota del timone della *nave più bella del mondo*.

La sagoma scura con qualche luce della costa dell'Istria si intravede in lontananza. Sopra di me, una fantastica volta stellata di una notte che costituirà - purtroppo! - la mia ultima notte a bordo della *Amerigo Vespucci* in navigazione: domani 9 ottobre, a Trieste, giusto nel giorno del mio 18° compleanno, dovrò sbarcare. Accompagnato dallo sciabordio delle onde sulle murate del *Vespucci*, mi viene in mente ciò che avevo pensato prima di imbarcarmi: *Amerigo Vespucci!*



Divenne più famoso di Cristoforo Colombo per aver intuito che le terre scoperte da Colombo non costituivano parte delle territorio delle Indie (e, quindi, dell'Asia) bensì costituivano un vero e proprio "Nuovo Mondo", un quarto continente, e che, per questa ragione, ebbe l'onore di vedersi dedicato il nome dell'intero territorio: l'America. E proprio come Amerigo Vespucci anche io, proprio a bordo dell'omonima nave scuola della Marina, avrei effettuato la "scoperta di un mondo (per me) nuovo".

Già, perché dal giorno in cui mio padre, a Settembre, dopo avere ricevuto la comunicazione da parte della Segreteria del mio Gruppo ANMI (quello di Milano) che ero fra i ragazzi prescelti per l'imbarco nell'ultima tratta della crociera estiva del Veliero, quella da Napoli a Trieste, riuscì a contattarmi a scuola (frequentando l'ultimo anno del Liceo Classico), da quel momento non mi trovavo fisicamente più fra le mura di scuola: con la fantasia ero già per i mari del mondo, in vista di terre lontane! Dal 29 Settembre al 9 Ottobre: 11 giorni sospeso nell'avventura.

Mio padre è un velista: non so se, a mia volta, posso reputarmi un velista *finito*: ma i giorni di vela sul *Vespucci* sono un'altra cosa: ho sperimentato veramente un "mondo nuovo", fatto di grandi sacrifici e spossatezze ma anche di grandi meraviglie ed emozioni. In questi 11 giorni, da un lato, dormendo in qualche modo sulle amache, ho lavorato sodo a lucidare ottoni, a "frat-tazzare" il ponte di coperta, a partecipare alle "comandate cucina", a collaborare a "fare il punto nave"; dall'altro ho avuto la possibilità di sentire, di "assaporare" il vento "portare" la nave, di percepire le grandi onde frangersi sulla prua e sui masconi e, poi, soprattutto, di avere l'onore di tenere fra le mani le caviglie della ruota del timone del Veliero che rappresenta l'Italia nel mondo. E, naturalmente, di provare la disciplina di bordo: benché non ci siano i cadetti dell'Accademia Navale di Livorno ma solo l'ordinario equipaggio della nave, formato da Ufficiali, Sottufficiali e soprattutto dai nocchieri, i veri "motori" della nave, la disciplina militare è comunque ferrea.



E poi l'emozione di vedere dal *Vespucci* la mia terra natale, il Salento! Quando, da bordo, in navigazione, con il mare che si ingrossava con onde sempre più grandi, ho intravisto il Faro di Punta Méliso di Santa Maria di Leuca, mentre tanti ragazzi si trovavano, loro malgrado, a "raccare", io, al contrario, ho provato una forte commozione. "Scapolare", di sera, il Faro di Capo d'Otranto con la sua luce lampeggiante mi ha fatto sentire a casa e la nostalgia mi ha preso un po' quando ho dovuto rilevare, al traverso sinistra, il Faro di Sant'Andrea. Mi sono immaginato la linea costiera occultata dalla notte:... i faraglioni e la baia di Torre dell'Orso, ... Roca, e poi... San Foca, il mio porto! Quella notte, a mezzanotte, con le luci della costa ancora riflesse negli occhi, sono andato a riposare (per modo di dire) con il cuore a mille! Altra grandissima emozione quando i miei genitori ed il mio caro amico Lele mi sono venuti a trovare mentre il *Vespucci* era ormeggiato a Brindisi dove, di lì a poco, ho avuto la fortuna di presenziare ad una cerimonia importantissima e spettacolare: il cambio di comando dal Capitano di Vascello (SM) Roberto Recchia (cedente) al nuovo Comandante C.V. (SM) Stefano Costantino (accettante).

Il 5 ottobre, con il mare mosso ed un forte rollio, abbiamo spiegato le vele con due stralli ed un fiocco, che riescono a stabilizzare la nave. Al tramonto, come "guardia franca", assistiamo alla cerimonia dell'Ammaina bandiera sul castello di poppa e alla recita della "Preghiera del Marinaio" che, con il suo richiamo alle *care genti*, ci emoziona. Al termine, solo silenzio e, intorno a noi, solo mare...

Per non parlare, poi, dell'emozione provata quando dalla battagliola vediamo i delfini che giocano con la nostra prua o come quando, ieri, 7 Ottobre, alle 00.30, durante la guardia notturna, mentre sono alla ruota del timone con rotta 300°, forti lampi all'orizzonte squarciano il cielo, illuminando le fitte nubi.

Fine dei ricordi: ritorno al presente. Sono ormai le 07.30 dell'8 ottobre ed il Faro della Vittoria, con i suoi ultimi bagliori prima dello spegnimento diurno, ci accoglie a Trieste.

In città c'è grande effervescenza, si stanno preparando tutti per la *Barcolana*. Per noi ragazzi, invece, comincia l'ultimo giorno a bordo del *Vespucci*: la grande avventura sta volgendo al termine. Molti dell'equipaggio scendono a terra mentre noi "ragazzi ANMI" preferiamo, invece, trascorrere l'ultima serata cenando a bordo.



Siamo al 9 ottobre: giorno dello sbarco e giorno del mio 18° compleanno. Mentre scendo dal barcarizzo ripenso all'esperienza vissuta e provo una grande gioia mista, però, a tristezza. Facciamo un'ultima foto di gruppo e saluto i miei compagni di equipaggio con i quali ho condiviso questa meravigliosa avventura.

Mi è stato riferito che il Comandante Curzio Pacifici, ex-comandante "storico" del Veliero, una volta scrisse: «Qui a bordo l'Allievo in pochi mesi diventa un uomo». Non so se posso dire di essere diventato un uomo: so, però, che questi 11 giorni di imbarco sul *Vespucci* me li ricorderò per tutta la vita!

Relazione imbarco su nave Amerigo Vespucci

Mario Bonfanti - Socio del Gruppo di Roma

Il 10 giugno 2018 rimarrà sicuramente nel mio cuore come una giornata piena di emozioni e indimenticabile perché per dieci giorni, avrò la possibilità di vivere una esperienza unica che vede il mare al centro della mia vita. La giornata inizia molto presto. Sveglia all'alba con una forte eccitazione e subito verso l'aeroporto di Roma per prendere il primo volo per Palermo. Un volo molto tranquillo, una giornata meravigliosa, il mare, per parte del viaggio sotto di noi, dall'alto sembra essere una tavola piatta. Arrivati ci dirigiamo, papà ed io, verso il porto. Qui la Signora dei Mari, l'*Amerigo Vespucci* mi sta aspettando! Una nave di ben 102 metri di lunghezza che da lì a poco, mi avrebbe portato da Palermo a La Spezia. Imbarco previsto alle ore 17,30, ma noi già da un po' siamo in banchina ad ammirare questo splendore. Arrivano pian piano i miei compagni di avventura. Non conosco nessuno ma dalle facce riconosco ragazzi che, come me, sono eccitati e desiderano enormemente fare questa esperienza. Senza imbarazzo ci presentiamo e iniziamo a conoscerci. Chi dal Nord, chi dal Sud, mi accorgo che da Roma siamo solo due. I dialetti si intrecciano, ma il comune denominatore rimane l'eccitazione per quanto stiamo vivendo. Arriva l'ora dell'imbarco e con i nostri bagagli, salutati genitori e parenti, insieme agli accompagnatori, che vivranno con noi i prossimi giorni,



ci indirizziamo verso il barcarizzo. Saliti a bordo in perfetto orario, ci assegnano il dormitorio e meraviglia delle meraviglie, l'amaca su cui dormiremo (personalmente una delle cose più apprezzate tra tante). Impartite le prime disposizioni, iniziamo a sistemare le nostre cose dentro gli armadietti assegnati ad ognuno e posti nella camerata.

Il tempo passa, le risate iniziano ad accompagnarci e l'ora della cena incombe. È tutto nuovo per me. Non nego che mio padre mi abbia fatto il lavaggio del cervello, nelle giornate precedenti e per me non è la prima volta che solco il mare. Abbiamo una piccola barca a motore - paragonabile viste le dimensioni, ad una scialuppa - e alcune navigazioni, diciamo importanti, le ho fatte. Ma essere su una nave, peraltro militare, la più bella nave del mondo, è un'altra cosa. Cena e subito dopo ci suddividono in vari gruppi e squadre di lavoro che, da domani mattina, ci vedranno impegnati nei vari turni operativi assegnati (io faccio parte del 1° gruppo). È arrivata l'ora di andare a dormire, cosa che con un po' di difficoltà cerco di fare. L'11 mattina, dopo la colazione e le prime attività, alle 09,00 si salpa da Palermo: destinazione Civitavecchia. Le squadre vanno tutte sul ponte per l'assemblea e per l'assegnazione dei lavori.

Le giornate, da ora in avanti, sono molto intense e impegnative, ma a loro volta molto educative ed emozionanti. I lavori vari: consistono sia nel lucidare gli ottoni con la manteca, sia frattazzare il teck, pulire la camerata e tanto altro ancora. Quando di guardia, le mansioni diventano più tecniche come il carteggio, lo studio delle carte nautiche, il timonare e imparare a seguire una determinata rotta utilizzando gli strumenti di bordo. I turni senza dubbio sono molto faticosi e decisamente impegnativi. Sono suddivisi secondo un calendario preciso che ci vede attivi in tutte le ore della giornata.

Si lavora di giorno ma soprattutto, di notte, garantendo così sempre l'operatività assoluta dell'intera nave. Durante l'attraversata, circa a metà del percorso, ci imbattiamo in un po' di mare e alcuni compagni e ragazzi dell'equipaggio, iniziano a conoscere cosa voglia dire non avere il "piede marino" sentendosi male. Per quanto mi riguarda, non vedo l'ora di rimettermi nell'amaca per essere cullato da un leggero rollio laterale: che dormita fenomenale! Le attività si rincorrono frenetiche mentre la navigazione procede in tranquillità. Stiamo navigando a motore e la scarsa velocità ci permette, soprattutto la sera, di goderci degli splendidi tramonti.

La mente inizia a viaggiare, mentre la brezza ti rinfresca il viso. Passano le ore, i turni si ripetono, le attività procedono, tra risate e qualche scherzo fatto senza farsi scoprire dai Capi che, con viso apparentemente duro, ci affiancano. Arriviamo così a Civitavecchia dove ormeggiamo presso il porto interno, vicino al Forte Michelangelo, mi dicono costruito intorno all'inizio del 1500, sotto papa Giulio II, per difendere il porto dalle continue incursioni dei pirati. Da ora e per tutta la durata della sosta, i turni vengono sospesi e sorpresa, possiamo andare in franchigia, dopo aver fatto, ovviamente, le pulizie assegnate. Quindi, subito a cambiarsi e mettersi in costume e una volta scesi a terra, tutti insieme al mare, a divertirsi. Il gruppo di compagni che ho trovato è fantastico pieno di persone semplici, disposte a scherzare senza offendersi.

Le serate, passate sempre in compagnia, finiscono, purtroppo, presto verso le 23,00, massimo le 24,00, perché il coprifuoco è presente, ma il divertimento è garantito. Dopo due giornate spensierate, il 16 mattina si riparte da Civitavecchia con destinazione La Spezia. Con nostra sorpresa imbarca insieme a noi, un gruppo di giornalisti e cameramen che devono girare un documentario sui viaggi effettuati dai primi esploratori ai tempi di Colombo. Da ora in poi ci viene chiesto, se ce ne fosse di bisogno, di essere formali e molto seri nelle attività e durante i turni di guardia (non che prima non lo fossimo). Appena fuori dal porto di Civitavecchia ecco che tutto cambia; apriamo le vele per permettere di effettuare le riprese e anche questa è stata un'esperienza unica e indimenticabile, oltre che decisamente faticosa, visto che tutto viene fatto a forza di braccia e senza ausilio di alcun organo meccanico. I pennoni vengono bracciati e l'emozione aumenta come le vele che iniziano a prendere forma sotto la forza del vento. Anche questi giorni sono stati affascinanti. Le notti passate in plancia, il cielo stellato che diventa una luminaria accesa, l'alba che si apre su di noi con colori difficilmente visibili da terra. Oramai il nostro viaggio sta per concludersi, il 18 giugno è previsto il nostro arrivo presso il porto militare della Spezia e l'ultima notte di navigazione la passiamo vicino il golfo aspettando il permesso di entrare in porto. Non vogliamo perdere nessun momento e decidiamo, nell'ultima giornata di franchigia, di andare a farci un bagno vicino alle scogliere, che dalla Spezia partono verso Genova: le Cinque Terre. Scegliamo Porto Venere. Altro pomeriggio meraviglioso che si conclude con una splendida cena tutti insieme. Stiamo per rientrare ognuno presso le proprie famiglie ma tutti siamo d'accordo nell'affermare che abbiamo avuto la possibilità di vivere un'esperienza fantastica, sicuramente da ripetere sia per l'emozione di stare sul veliero più bello del mondo, sia per lo spettacolare spirito di gruppo che ci unisce. Infatti, solo dopo 10 giorni passati insieme, la sensazione che ognuno di noi ha, è quella di sembrare fratelli. Lo spirito di gruppo che siamo riusciti a creare ha dell'incredibile, in così poco tempo. Il tutto è verificabile con il fatto che nessuno di noi abbia voglia di andare via e il distacco è decisamente difficile, commovente e ingrato. Grazie veramente alla Marina Militare Italiana ed in particolar modo all'ANMI di Roma, per la spettacolare opportunità che mi ha concesso.

Personalmente, la porterò sempre nel cuore, come il Crest dell'*Amerigo Vespucci*, firmato dal Comandante, che rimarrà con me, nella mia stanza, per sempre a Roma.



Hans Rose

un sommergibilista tedesco negli USA

Paolo Ponga

Autunno 1916

La guerra nei campi d'Europa divampa con furore da oltre due anni, devastando i corpi e la mente dei popoli. L'esercito tedesco in primavera ha attaccato la piazzaforte di Verdun, senza risultato se non quello di quasi un milione di morti, di cui 600.000 tedeschi. La vita in Germania è molto dura a causa del blocco navale inglese che impedisce l'arrivo di materie prime e derrate alimentari. La gente per riprendersi ha la necessità di sperare in una vittoria e negli eroi che porteranno ad essa. Questa è infatti la storia non comune di un eroe e di un'impresa audace.

Paolo Ponga

Autore dell'articolo "Genepesca", pubblicato sul numero di novembre/dicembre '18, Paolo Ponga riveste oggi l'incarico di area manager di una multinazionale alimentare. Appassionato subacqueo alla perenne ricerca di relitti pubblica storie di viaggi e di mare su diverse riviste sia cartacee sia web.

L'equipaggio dell'U53 con il comandante



Hans Rose durante il comando dell'U53

Dall'altra parte dell'oceano gli Stati Uniti sono ancora neutrali ed il popolo americano non desidera partecipare alla guerra europea. Le simpatie vanno sicuramente agli Alleati, di cui condividono la lingua dominante ed il modo di essere; la Germania militarista è così diversa ed invisa generalmente, ma non a sufficienza da voler prendere parte alla carneficina. Si è arrivati però molto vicino alla dichiarazione di guerra in occasione dell'affondamento del *Lusitania* da parte di un *U-boat*, durante il quale sono morti molti americani; la vicenda però rimane dubbia, per alcuni meccanismi non chiari dell'accaduto. In Germania nel frattempo la necessità urgente di alcune materie prime essenziali all'industria bellica impone di ideare un modo per superare il blocco inglese, molto più efficace di quello operato al largo delle isole britanniche dai sommergibili tedeschi. Vengono costruiti così due *U-boat* molto particolari: il *Deutschland* ed il *Bremen*, capaci di attraversare l'Atlantico senza rifornimenti e commerciare con gli Stati Uniti. Il primo riesce a raggiungere l'America due volte, acquistando con oro i generi più urgenti, e poco dopo salpa anche il *Bremen* alla volta del nuovo mondo, scortato dall'*U-53* comandato dal *kapitanleutnant* Hans Rose,



L'equipaggio dell'U53 in addestramento

classe 1885 e protagonista della nostra storia. Il mare separa i due sommergibili e, giunto nelle vicinanze della costa americana, il comandante Rose apprende della perdita del *Bremen*. A questo punto concepisce un'idea molto avventurosa, o piuttosto decide di mettere in atto un piano già predisposto, ma del quale non vi è traccia negli archivi della Marina germanica. Hans Rose è il comandante dell'*U-53*: si tratta di un sommergibile diesel elettrico della classe "U-51", costruita in 6 esemplari in totale e varata a Kiel nell'aprile 1916. Il dislocamento è di 715 tonnellate in superficie e 902 in immersione, distribuite in 62,20 mt fuoritutto, con un motore diesel da 2.400 hp in grado di spingerlo fino a 17 nodi circa in superficie, ed uno elettrico da 1.200 hp per un massimo di 9 nodi in

immersione, fino ad una profondità massima di soli 50 metri. Il suo incredibile punto di forza è l'autonomia che gli consente lunghe scorrerie: 9.400 miglia nautiche (circa 17.000 km!); le sue armi sono invece un cannone da 88mm situato in coperta e sei siluri. I 36 uomini di equipaggio vivono così anche lunghi periodi chiusi in una minuscola scatola di latta, alla mercé del mare e delle difese Alleate che cercano in tutti i modi di mettere fine alle loro lunghe traversate.

Alle 14.00 di sabato 07 ottobre 1916, il tenente di vascello della Marina americana G.C. Fulker ed il suo equipaggio, imbarcato sul sommergibile costiero *D2*, ricevono un messaggio della Guardia Costiera che li informa della possibile presenza di un sommergibile non identificato nelle acque prossime a Rhode Island. Dopo breve ricerca si imbattono così nell'*U-53* che tranquillamente ed in superficie si sta dirigendo verso Newport. Dopo un breve scambio di parole tramite megafono, Rose chiede il permesso di entrare nel porto di Newport; concessogli, il comandante tedesco ringrazia con queste parole: "Saluto i nostri camerati americani e vi segue nella vostra scia". Il sommergibile tedesco entra così in porto scatenando ovviamente la curiosità dei militari e dei civili al lavoro nel bacino portuale, che seguono con gli occhi il battello che va ad ancorarsi di fianco all'*USS Birmingham* che alza le insegne del contrammiraglio Albert Gleaves, comandante della flottiglia di cacciatorpediniere dell'Atlantico. A questo punto Rose fa indossare le migliori divise disponibili al suo equipaggio che, pieno di medaglie, si mette ordinato, pronto ad essere fotografato; lui invece prende un "taxi-boat" e si reca a portare i saluti ed i suoi complimenti al contrammiraglio Austin Knight, presidente del Naval War College e comandante della base navale militare di Newport.

In visita all'ammiraglio Gleaves viene avvisato degli stretti termini di internamento del sommergibile nel caso in cui dovesse ritardare la partenza e gli viene chiesto se fosse in rada per necessità di qualche tipo. Hans Rose risponde che il suo sommergibile non ha bisogno di nulla, e che l'unico scopo è quello di portare i saluti agli "amici" americani. Invita quindi gli ufficiali con le loro mogli a visitare il sommergibile, vista la curiosità che traspare da tutti i presenti, non esclusi gli esponenti della carta stampata. Nel frattempo gli

I sommergibili della Grande Guerra

I sommergibili sono battelli che navigano abitualmente in emersione e che si immergono solo in occasione di azioni belliche, mentre i sottomarini sono quelli moderni, capaci di rimanere immersi per lunghissimo tempo.

Durante la Grande Guerra esistevano solo i sommergibili. Per scendere in profondità, i sommergibili avevano due modi: allagando i compartimenti stagni detti "casce", ed aumentando così il peso, o tramite i timoni di profondità con il mezzo in movimento. Per risalire si agiva sui timoni e riempiendo le casce di aria compressa. Per spostarsi venivano utilizzati dei motori diesel per la navigazione in superficie, mentre sott'acqua, non potendo utilizzare un motore a combustione, veniva impiegato un motore elettrico, le cui batterie venivano ricaricate durante il moto di superficie.

La stessa tipologia di motori viene attualmente impiegata nei battelli di minori dimensioni, mentre i sottomarini lanciamissili sono alimentati da un motore ad energia nucleare e in caso di moderni sottomarini sofisticati avvelendosi della tecnologia AIP cioè Aria Indipendet Propulsion. Le armi erano ai tempi solitamente costituite da un cannone posto sulla coperta e dai siluri, lanciati a quota periscopio da tubi lanciasiluri posti a prua ed a poppa del battello.

La vita a bordo era molto difficile, stipati com'erano i marinai in spazi davvero angusti, respirando aria viziata e soggetti a pericoli di ogni genere, con la caccia spietata condotta verso di loro dalle Marine avversarie.



Deutschland catturato dagli inglesi dopo la guerra

I sommergibili ad uso militare

I sommergibili ad uso militare sono un'invenzione davvero recente, dopo millenni di sogni ed esperimenti; il primo esemplare moderno destinato ad una Marina (a parte l'episodio dell'*Hunley*), fu quello progettato e costruito dall'ing. Holland, acquistato dagli Stati Uniti nell'aprile del 1900.

D'altronde il sommergibile era figlio della meccanica dei motori a scoppio ed elettrici, e delle nuove tecnologie civili e belliche, sorte alla fine dell'800. Pur con mille dubbi e contraddizioni, tutte le Marine cominciarono a sperimentare l'uso ed a costruirli: nel 1914, allo scoppio della Grande Guerra, l'Inghilterra era all'avanguardia insieme alla Francia, mentre la Germania rincorreva gli avversari e possedeva una flotta di soli 30 battelli, dei quali solo alcuni in grado di partecipare al conflitto.

I sommergibili tedeschi furono chiamati U-boat (in inglese U-Boat), diminutivo di Unterseeboot, cioè battello sottomarino. Per contrastare l'efficacissimo blocco inglese alle coste germaniche, che impediva il passaggio degli approvvigionamenti, la Marina Imperiale Tedesca decise di utilizzare sempre di più i sommergibili per fare lo stesso con gli Inglesi, difficilmente contrastabili in superficie, per la loro grande potenza navale. Nasce così l'epopea e la leggenda degli U-Boat.



Rose con altri ufficiali

uomini dell'*U-53* hanno preparato una specie di party: musica dal fonografo, vino da bere e sommergibile lustrato a nuovo, per la sorpresa e la gioia di tutti gli astanti. Mentre arriva da Washington l'ordine di far ripartire immediatamente i tedeschi, Rose consegna ad un giornalista delle missive per il Conte von Bernstorff, ambasciatore tedesco negli Stati Uniti ed acquista tutti i giornali in vendita nel porto, perché editi in un paese ancora neutrale e quindi non soggetti a censura. Contemporaneamente, sul sommergibile viene vista una figura allontanarsi con un altro "taxi-boat" e sparire nel nulla: si pensa immediatamente ad una spia sul suolo americano che è riuscita a far perdere le proprie tracce e della quale non si saprà più nulla. Alle 17.30 l'*U-53* salpa da Newport dirigendosi verso l'oceano; durante l'uscita dal porto, viene affiancato da uno yacht a cui Rose lancia un anello salvagente in segno di buon augurio e fortuna. Si dirige quindi verso Nantucket dove ordina l'immersione del sommergibile a quota periscopica, immediatamente al di fuori delle acque territoriali americane. Posto in questo modo vicino al faro ed all'ingresso del porto di New York, il sommergibile tedesco ferma ed affonda facilmente 5 (qualcuno dice 6) navi nemiche. In tutte le occasioni, l'*U-53* ferma il mercantile, esamina i documenti per sapere se la nave stia portando merci di contrabbando al nemico, fa scendere gli uomini nelle scialuppe di salvataggio, quindi la affonda: il tutto seguendo alla perfezione le regole



internazionali. Rilascia infatti la SS *Kansan*, proveniente dalle Hawaii, trovando i documenti in perfetto ordine. Quando viene affondata la prima nave, la britannica SS *Stephano*, viene però da questa lanciato l'SOS in seguito al quale l'ammiraglio Gleaves invia ben 16 cacciatorpediniere all'inseguimento del battello tedesco, così in fretta che alcuni salpano con solo parte dell'equipaggio. Arrivati sul luogo, soccorrono i malcapitati sulle scialuppe di salvataggio ma nulla possono se non monitorare il comportamento di Hans Rose, legittimato dalle leggi internazionali. Ed è così che, gonfi di rabbia, sono costretti ad assistere agli altri affondamenti. Ad un certo punto un cacciatorpediniere è talmente vicino al sommergibile che rischia lo speronamento; evitatolo, Rose col megafono chiede gentilmente al comandante americano di spostarsi ché la sua nave gli impedisce di tenere la corretta linea di mira. Nel momento in cui questa accosta, Rose lancia verso il mercantile norvegese *Christian Knudson* il suo ultimo siluro. Terminata con grande successo la sua missione, il comandante tedesco saluta i "camerati americani" ed inizia il lungo e pericoloso viaggio verso la madrepatria. Gli inglesi, inferociti, inviano in zona uno squadrone di navi da Halifax, in Nuova Scozia, ma senza successo. Nel frattempo il comandante Rose fa ridipingere le insegne dell'*U-53* che diventa l'*U-61*, ed emette un comunicato che asserisce che il sommergibile affondatore non è stato ancora varato dal porto di Kiel, dove si trova in costruzione, aumentando così la confusione; totale lo sbalordimento e lo sconforto degli inglesi per l'audacia del nemico tedesco è totale. Negli USA, il Presidente Woodrow Wilson convoca l'ambasciatore von Bernstorff e gli intima che mai più avrebbe tollerato un'offesa simile.

Il comandante Hans Rose sopravvivrà alla Grande Guerra. Continuerà a comandare l'*U-53* fino all'agosto del 1918, distinguendosi per l'audacia dei suoi attacchi ma anche per la grande umanità. Riuscirà ad affondare infatti 81 navi mercantili per 221.000 tonnellate, oltre al cacciatorpediniere *Jacob Jones* (D61), e danneggiarne altre 9, risultando così l'asso numero 5 dei comandanti tedeschi nella Primo Conflitto Mondiale. Per questo verrà insignito dal Kaiser della maggiore onorificenza conferita durante la guerra, la medaglia "Pour le Mèrite". I suoi grandi successi militari

non saranno però accompagnati dalla barbarie o dall'indifferenza verso la vita umana dimostrata da molti altri ufficiali; non esercita mai violenza gratuita, ma si impegna sempre a limitare le perdite umane del nemico, consentendogli di raggiungere le scialuppe e trainandole spesso fino alla costa ed alla salvezza. Emblematico l'affondamento dell'*USS Jacob Jones*,



Hans Rose richiamato dalla riserva nel 2° conflitto. Notare la Pour le Mèrite

un "destroyer" appena varato. Viene affondato da Rose il 6 dicembre 1917, prima nave militare americana persa durante il conflitto, tramite un siluro lanciato da 3.000 metri, distanza eccezionale ed unica per l'epoca. Dopo aver visto colare a picco la nave nemica, Rose provvede ad imbarcare due marinai feriti gravemente ed a lanciare per i rimanenti un SOS alla base americana di Queenstown, dando le coordinate dei naufraghi, mettendo così a rischio la sua stessa Unità. Terminato il conflitto, lascia il servizio attivo nel novembre 1919 in qualità di *Korvettenkapitan* e viene assunto come direttore di uno stabilimento chimico ad Essen, in Germania; con lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, viene richiamato e svolge servizi secondari o di istruzione nella scuola sommergibilisti. Viene definitivamente congedato il 31 luglio 1943, e sopravviverà anche a questa guerra, spegnendosi ad 84 anni, il 6 dicembre 1969. La considerazione unanime di compagni d'armi e di nemici, va ad un uomo di estrema audacia e correttezza. Un vero "cavaliere" del mare.



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



ACQUISTO RISERVATO AI SOLI SOCI

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

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

Seguici su Facebook



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

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

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

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

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



XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA

Ospitalità Turistica in Convenzione

Organizzazione turistica & Sistemazioni

Hotel con tariffe dedicate
Eventi personalizzati
Cena esclusiva al Castello
Cena Spettacolo
Teatro Musica Napoletana
Trasferimenti personalizzati
Assistenza sul Posto
Biglietteria Aerea e Navale - Convenzionata
Biglietteria Treni - Convenzionata

Per Informazioni e Prenotazioni

 081 18 63 36 62 (Linea dedicata)

 radunoanmi@akemonde.com

Escursioni & Visite Guidate

Napoli Half Day
Napoli Full Day
Napoli By Night
Salerno Half Day
Salerno Full Day
Costiera Amalfitana
Positano + Amalfi Full Day
Ravello + Minori + Vietri sul Mare Full Day
Amalfi + Ravello
Amalfi e l'industria della carta
Ercolano e Sorrento
Costiera Amalfitana in battello
Vietri sul Mare
Capri
Capri + Grotta Azzurra
Capri in Hop On Hop Off

Anacapri
Paestum Half Day
Paestum Full Day
Templi di Paestum + Museo Archeologico
e lavorazione mozzarella
Wine Tours alla scoperta dei vini del territorio
Paestum + Agropoli Full Day
Velia e la scuola Eleatica Half Day
Certosa di Padula Half Day
Pompei Half Day
Ercolano Half Day
Pompei + Ercolano Full Day
Oplonti Half Day
Pompei + Oplonti Full Day
Caserta + Reggia Half Day
Caserta e dintorni