

Bollettino d'Archivio

dell'Ufficio Storico della Marina Militare

Anno XXXV • ottobre - dicembre 2021

RIVISTA DI STORIA NAVALE



Saggi

Opinione pubblica e questioni navali:
la Conferenza di Washington.

La missione per il rimpatrio dei civili
dall'Africa Orientale.

Fonti e documenti

La conquista di Creta
e il ruolo della baia di Suda.

I diari di Supermarina
(luglio-agosto 1940).

Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Periodico trimestrale - Anno XXXV - ottobre/dicembre 2021

Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Periodico trimestrale - Anno XXXV - ottobre/dicembre 2021

PROPRIETARIO ED EDITORE



MINISTERO
DELLA DIFESA

DIREZIONE E REDAZIONE

Via Taormina, 4 - 00135 Roma

Tel.: 06 3680 7220 - Fax: 06 3680 7222

Email: ufficiostorico@marina.difesa.it

DIRETTORE RESPONSABILE

Capitano di vascello Daniele SAPIENZA

DIRETTORE SCIENTIFICO

Prof. Piero CIBOLLI SPAGNESI

DIREZIONE EDITORIALE

Capitano di fregata (G.N.) Marco SCIARRETTA

COORDINAMENTO EDITORIALE

1° Luogotenente Nicola HAZIDIMITRIOU

COMITATO SCIENTIFICO

Antonello BIAGINI, Piero CIBOLLI SPAGNESI, Massimo DE LEONARDIS, Mariano GABRIELE, Marco GEMIGNANI, Paolo CASARDI, Danilo CECCARELLI MOROLLI, Roberto DOMINI, Gabor HAMZA, Vincent O'HARA, Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE

COMITATO EDITORIALE

Massimo ANNATI, Michele COSENTINO, Maurizio LUCARIELLO, Giuliano MANZARI, Gian Carlo PODDIGHE, Claudio RIZZA, Marco SANTARINI, Marco SCIARRETTA, Desirée TOMMASELLI

COMITATO DI REDAZIONE

Nicola HAZIDIMITRIOU, Giorgio CAROSELLA, Giacomo INNOCENTI, Ludovico DOMINI, Stefano CORSI, Paola NOLI, Rosa MENONNA

PROGETTO GRAFICO

Guardiamarina (CM) Giorgio CAROSELLA

Registrazione al Tribunale Civile di Roma (versione cartacea) n. 181 del 1° aprile 1987

Registrazione al Tribunale Civile di Roma (versione *on line*) n. 127 del 4 aprile 2011

La collaborazione al BdA è aperta a tutti.

Il pensiero e le idee riportate negli articoli sono di diretta responsabilità degli Autori.

Alla Direzione non è attribuita che la responsabilità inerente alla morale correttezza delle cose stampate nei riguardi delle patrie istituzioni, della disciplina morale e del rispetto civile.

Le norme di collaborazione sono consultabili al *link*:

<https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/storia/ufficiostorico/Pagine/Normeperlacollaborazione.aspx>

Il Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare è consultabile *on line* al sito:

http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/bollettino/Pagine/numeri_bollettino.aspx

ISSN 1826 - 6428

ISBN 978-88-99642-73-0

© Copyright Ufficio Storico della Marina Militare

Indice

Presentazione	Pag. 5
Saggi	
<i>Opinione pubblica e questioni navali: la Conferenza di Washington</i> Roberto Sciarrone	Pag. 9
<i>Riportando a casa i profughi dell'Impero.</i> <i>La missione delle navi bianche per il rimpatrio dei civili dall'Africa Orientale Italiana</i> Pierangelo Campodonico	Pag. 37
Fonti e documenti	
<i>Creta 1941. Le operazioni militari per la conquista dell'isola e il ruolo della baia di Suda</i> Piero Cimbolli Spagnesi	Pag. 55
<i>I diari di Supermarina. Schedatura della serie (II parte, luglio-agosto 1940)</i> Antonello Folliero	Pag. 93

In Copertina: Incrociatore pesante *Trieste*, tipo “Washington”, in navigazione.



R. Claudus, *Affondamento dell'incrociatore pesante York a Suda*. Olio su tela, cm 140x80. Comando Subacquei e Incursori – Le Grazie (SP)

Editoriale

In questo nuovo numero del Bollettino dell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare prosegue la presentazione ai lettori dei consueti studi di particolare valore storico e scientifico rivolti ad analizzare diverse operazioni – in alcuni casi sicuramente ben note agli appassionati – grazie all'utilizzo di nuove fonti. Come sempre, l'obiettivo è quello di ricercare scrupolosamente nel passato ed eventualmente apportare nuovi punti di vista e prospettive sugli eventi accaduti.

Il primo articolo proposto, nella sezione “Saggi”, è uno studio del dott. Roberto Sciarrone sulla scia degli articoli recentemente pubblicati sulla storia dei Servizi di informazione della Marina dalle origini agli '20 del XX secolo. Esso pone in luce l'ineludibile decisiva correlazione tra gli aspetti decisionali e quelli legati all'acquisizione, al trattamento e al rilascio delle informazioni strategiche funzionali alle decisioni in questione, in questo caso relative a diversi aspetti di politica navale.

La sezione “Saggi” prosegue con lo stralcio di un più ampio studio sulla storia della Marina mercantile durante il Secondo conflitto mondiale, opera del dott. Pierangelo Campodonico. Nel lavoro viene descritto il rimpatrio, eseguito in piena guerra con l'utilizzo di alcune navi bianche, dei civili italiani residenti nell'Africa Orientale, precedentemente internati dai britannici al momento della caduta dell'Impero coloniale italiano. L'articolo analizza i complessi accordi tra Italia e Gran Bretagna per garantire il rilascio di questi civili dai campi di prigionia, descrivendo le complesse operazioni, avvenute tra l'aprile e il giugno del 1942, di queste navi passeggeri italiane, che per raggiungere l'Eritrea dovranno compiere il periplo dell'Africa. Altrettanto complesso sarà il loro rientro in patria, che vedrà le unità compiere lo stesso percorso, in senso inverso, facendo tappa alle isole Canarie essendogli sempre interdetto, per ragioni di sicurezza imposte dai britannici, il transito attraverso il canale di Suez.

Come nei precedenti numeri del Bollettino d'Archivio, di particolare valore è poi la pubblicazione delle trascrizioni di documenti ufficiali dell'epoca, conservati presso l'Archivio Storico della Marina Militare. Nella sezione “Fonti e documenti” prosegue infatti l'analisi delle operazioni relative all'invasione di Creta presentate nel numero precedente. Il saggio proposto, opera del prof. Piero Cimbolli Spagnesi, attento studioso sia dell'intelligence della Marina italiana, che delle operazioni speciali condotte dalla Regia Marina, indaga sull'azione di ricognizione condotta da cinque MAS della XIII Squadriglia MAS a Suda. Nel corso dell'operazione gli uomini della XIII MAS abbordarono il relitto dell'incrociatore britannico York, che era stato abbandonato dall'equipaggio a seguito dei danni riportati in precedenti combattimenti. In quella occasione i marinai italiani riuscirono a recuperare diversi documenti avversari e, oltre a molto materiale presto reimpiegato, diverse “prede di guerra”, le più interessanti delle quali oggi sono esposte presso il Museo Storico Navale di Venezia. L'Autore esamina questa operazione avvalendosi non solo dei documenti d'archivio, conservati presso l'Ufficio Storico della Marina Militare, ma anche con l'ausilio di un preciso, inedito e rivelatorio apparato fotografico.

La sezione “Fonti e documenti” prosegue poi con la presentazione dei diari di SUPERMARINA. Grazie al lavoro del dott. Antonello Folliero, che ha curato il riordino archivistico di questa preziosissima fonte, vengono descritti in queste pagine i rapporti relativi al periodo di luglio 1940. La documentazione consente in questo caso di ripercorrere il conflitto e le sue dinamiche, così come erano percepite dai Comandi italiani, in un momento cruciale quale quello delle complesse operazioni navali che portarono alla battaglia di Punta Stilo.

La Direzione



R. Claudus, *La 3a divisione navale (1930-1931)*, Olio su tela, cm 82x122. Stato Maggiore Marina - Roma

SAGGI

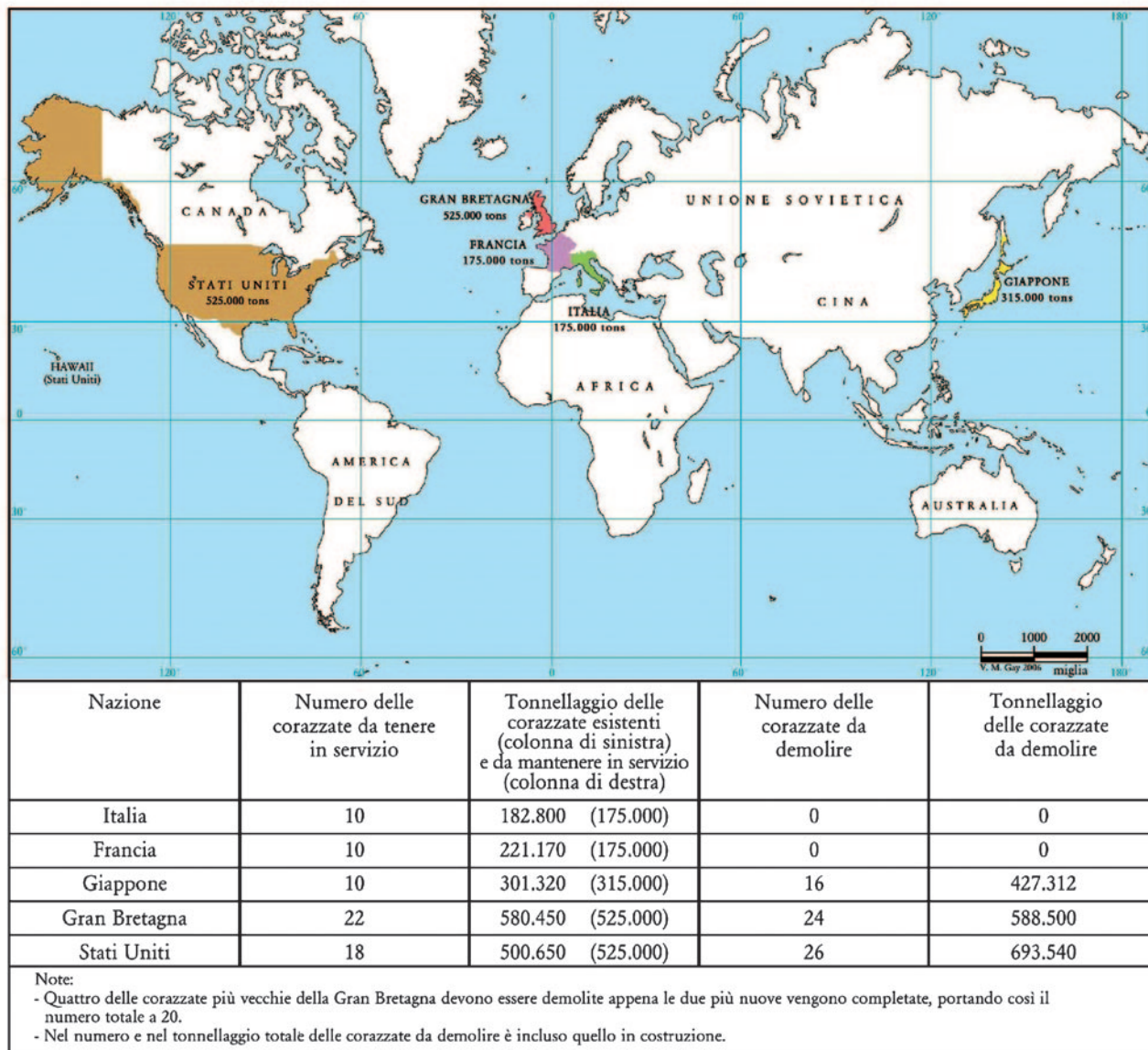


Fig. 1 – Le Marine del Trattato di Washington (1921-1930). Tavola di V. M. Gay in R. B. La Racine, F. Prosperini, *Atlante Storico della Marina Militare 1861-1991*, Roma, USMM, 2006

Opinione pubblica e questioni navali: la Conferenza di Washington

Roberto Sciarrone

Abstract

The “long century” saw the Great Powers excel, gathered around a system of relations that would change with the outbreak of the First World War. Part of these changes were influenced by the warring governments’ attention to public opinion which became manic; winning the war was in fact an essential imperative. The role of communication was decisive in orienting public opinion in relation to indispensable objectives such as the mobilization of the home front, the conquest of popular consensus, the defense of one’s cause among other nations, the maintenance of one’s own morale and the demolition of that enemy.

The instrumental manipulation of information was not entirely unknown to the press, moreover, “the innocence of the media” was questioned by a new way of doing journalism that is increasingly rampant and casual, ready to direct public opinion in the desired direction.

This study analyzes, through various sources kept in the Historical Office of the Navy, what was the impact that public opinion had on the issues debated within the Washington Naval Conference of 1921-1922, organized for US initiative with the clear aim of favoring the control and limitation of naval armaments among the main powers.

Il “secolo lungo” (NdR XIX secolo) vide primeggiare le Grandi Potenze riunite intorno a un sistema di relazioni che sarebbe mutato con lo scoppio della Prima guerra mondiale.¹ Parte di questi cambiamenti furono condizionati dall’influenza sull’opinione pubblica da parte dei governi belligeranti, che diventò maniacale; vincere la guerra era infatti un imperativo imprescindibile. Il ruolo della comunicazione risultò determi-

nante nell’orientare l’opinione pubblica in relazione a obiettivi indispensabili come la mobilitazione del fronte interno, la conquista del consenso popolare, la difesa della propria causa presso altre nazioni, il mantenimento del proprio morale e la demolizione di quello nemico. A conferma di ciò, come scrivevano Michael Sanders e Philip Taylor in *British Propaganda during the First World War, 1914-18*:

Integrazione iconografica a cura di M. Sciarretta, USMM.

¹ Termine coniato da Eric Hobsbawm che nell’omonimo saggio, indica il XIX secolo come un secolo che si è esteso – almeno sul piano dell’analisi storiografica – tra l’anno 1789 e l’anno 1914. Hobsbawm ha sviluppato le sue teorie sul *Long 19th Century* in una trilogia di libri; *Il Secolo breve*, dato alle stampe nel 1994, costituisce il *sequel* conclusivo di questa complessa panoramica sulla modernità. Vedi E. Hobsbawm, *The Age of Revolution: Europe 1789–1848*, Weidenfeld & Nicolson, London 1962; id., *The Age of Capital: Europe 1848-1875*, Weidenfeld & Nicolson, London 1975; id., *The Age of Empire: Europe 1875-1914*, Weidenfeld & Nicolson, London 1987.

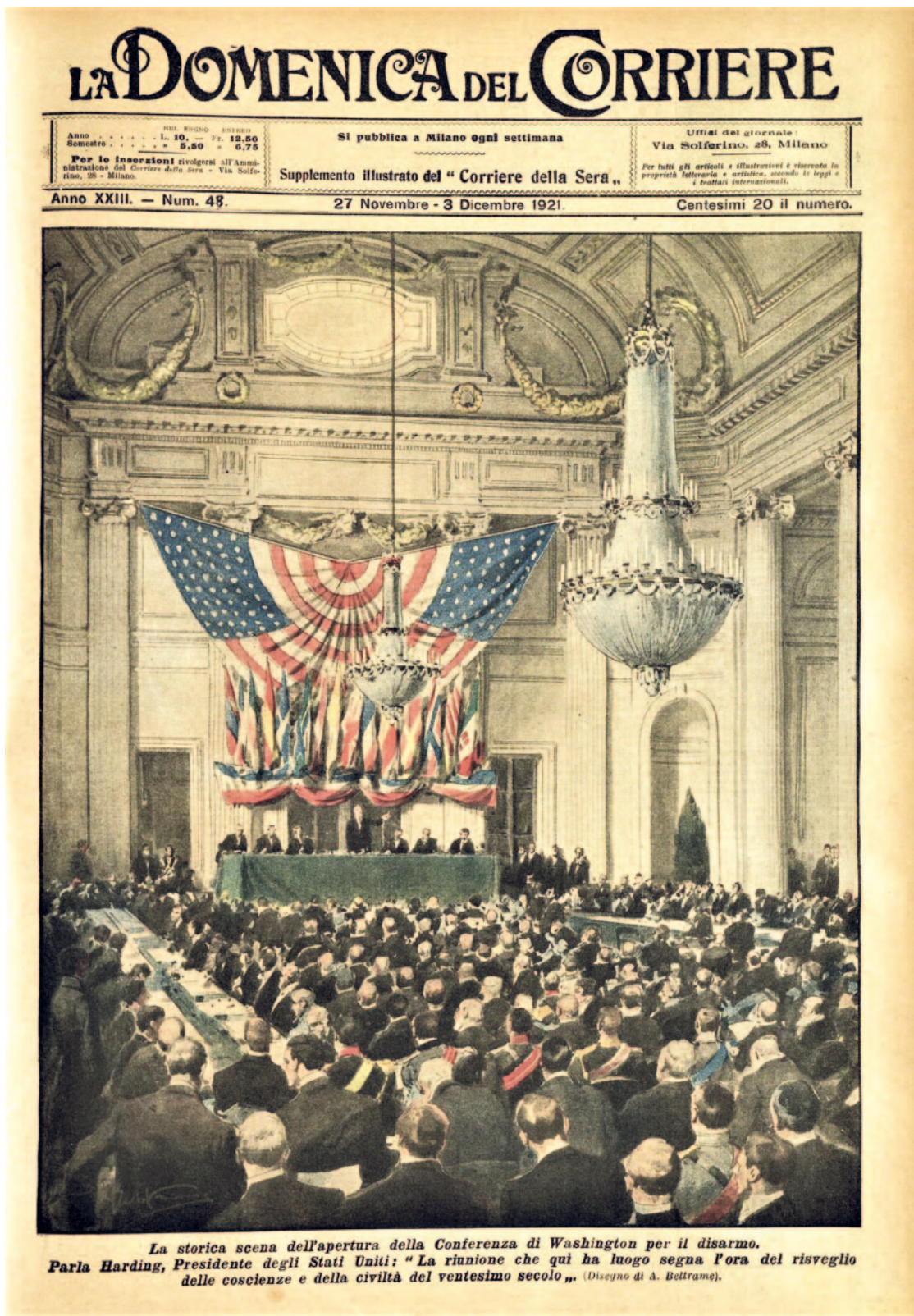


Fig. 2 – Copertina dedicata all'apertura della Conferenza navale di Washington, tavola di A. Beltrame ne *La Domenica del Corriere*, n. 48 del 1921

“Delle tante conclusioni da trarre rispetto alla Prima guerra mondiale, una delle più significative è quella che l’opinione pubblica non poteva più essere trascurata come fattore determinante nella formulazione delle politiche pubbliche.”²

La manipolazione strumentale dell’informazione non era del tutto sconosciuta alla stampa, inoltre “l’innocenza dei media” fu messa in discussione da un nuovo modo di fare giornalismo sempre più rampante e disinvolto, pronto a indirizzare l’opinione pubblica nella direzione voluta. Grazie al contesto di grande mobilitazione, la comunicazione diventò quindi un comportamento strutturato, sotto l’egida di governi solerti nel promuovere iniziative e organismi appositi, coinvolgendo intellettuali e giornalisti, utilizzando le tecnologie più avanzate, cercando di trasformare per la prima volta i media in “armi di persuasione di massa”.

Al controllo serrato dei mezzi d’informazione si aggiunse la produzione di materiali originali destinati a consolidare la presa sull’opinione pubblica, scritti e libelli astiosi pubblicati in formato minuscolo, come volantini, pieghevoli e *pamphlet* vari. I tedeschi furono i primi ad utilizzare questi strumenti di comunicazione per raggiungere i paesi neutrali.³ Si decise quindi di porre maggiore attenzione ai contenuti; bisognava sì stimolare l’opinione pubblica ma in maniera più meditata e meno impulsiva, come scritto dallo storico francese Olivier Forcade in *La Censure en France pendant la Grande Guerre*:

“se è vero che le informazioni negative possono spaventare i lettori, l’ottimismo esagerato può invece condurre alla delusione. Se ogni giorno si guadagna terreno, perché la vittoria non arriva mai?”⁴

Nel 1887 il sociologo tedesco Ferdinand Tönnies in *Gemeinschaft und Gesellschaft*,⁵ descrivendo la rivoluzione in corso nella società e nel mondo delle comunicazioni, aveva segnalato nella stampa un sorprendente strumento per la “manifattura” dell’opinione pubblica, un canale attraverso il quale un gruppo particolare di persone avrebbe potuto “presentare la propria volontà come la razionale volontà generale”.⁶

Il sociologo e criminologo Gabriel Tarde, professore di Filosofia moderna al *Collège de France*, nel 1901 contraddisse l’amico Le Bon là dove questi considerava preponderante la voce delle masse; la folla era infatti per Tarde “il gruppo sociale del passato”. Il pubblico costituiva invece il “gruppo sociale del futuro”.⁷ Il pubblico moderno era qualcosa di diverso dalla massa, più ristretta; economicamente superiore, lontano dalla piazza, dalle conversazioni *face to face* e dal dibattito politico diretto. Esso costituiva una collettività spirituale, “una dispersione di individui fisicamente separati la cui coesione è interamente mentale”.⁸

Robert Ezra Park, sociologo statunitense, nel 1904 scrisse *La folla e il pubblico*. Affrontando il tema dello sviluppo dei media osservò come l’opinione pubblica stesse diventando sempre meno distinguibile dalla mente delle masse.

² M.L. Sanders - P. M. Taylor, *British Propaganda during the First World War, 1914–18*, Macmillan, London 1983, p. 67.

³ Vedi D. Welch, *Germany, Propaganda, and Total War*, Rutgers University Press, New Jersey 2000.

⁴ O. Forcade, *La Censure en France pendant la Grande Guerre*, Fayard, Paris 2016, p. 123.

⁵ Comunità e società, Lipsia, Verlag di Fues, 1887.

⁶ Nella sua opera *Gemeinschaft und Gesellschaft* (1887), Tönnies individuava due forme diverse di organizzazione sociale: la comunità *Gemeinschaft* e la società *Gesellschaft*. Mentre la forma comunitaria, fondata sul sentimento di appartenenza e sulla partecipazione spontanea, predomina in epoca pre-industriale, la forma societaria, basata sulla razionalità e sullo scambio, domina nella moderna società industriale. Tönnies vedeva questi due tipi *Normaltypen* di organizzazione sociale come contrapposti. F. Tönnies, *Community and Society*, Michigan State University Press, East Lansing, 1957 (1ª ed. 1887), p. 221.

⁷ G. Tarde, *The Public and the Crowd*, in *On Communications and Social Influence*, Selected Papers, Chicago 1969, pp. 302-304.

⁸ Gli studi di Gustave Le Bon e Tarde arrivarono negli Stati Uniti, il cui ordine sociale era in evoluzione quanto quello europeo. Uno dei primi sostenitori di Le Bon in America fu proprio il presidente Theodore Roosevelt, che nel corso della sua presidenza (1901-1908) “teneva gli scritti del francese sempre a portata di mano”. Per altro, dopo numerose insistenze da parte del presidente, alla fine i due si incontrarono nel 1914. S. Ewen, *A Social History of Spin*, Basic Book, New York 1996, p. 65.



Fig. 3 – Il presidente statunitense Thomas Woodrow Wilson sul ponte del trasporto U.S.S. *George Washington*, l'8 luglio 1919 in ingresso nel porto di New York, al rientro dalla Conferenza di pace di Parigi (NH 18, via U.S. Naval History and Heritage Command)

“La cosiddetta opinione pubblica è generalmente niente più che un semplice impulso collettivo che può essere manipolato dagli slogan [...] Il giornalismo moderno, che dovrebbe istruire e dirigere l’opinione pubblica riportando e discutendo gli eventi, solitamente si sta rivelando come un semplice meccanismo per controllare l’attenzione della collettività. L’opinione che si viene a formare in questa maniera ha una forma logicamente simile al giudizio derivato da una percezione irreflessiva: l’opinione si forma direttamente e simultaneamente alla ricezione dell’informazione.”⁹

Nel 1908 nasceva quindi ufficialmente la psicologia sociale attraverso l’impulso dello statunitense Edward Alsworth Ross e del britannico William McDougall che, proprio in quell’anno, pubblicarono due studi aventi lo stesso titolo: *Social Psychology*. Ross affermava che i nuovi media avessero la facoltà, per la prima volta nella storia dell’uomo, di “annichilire lo spazio” e di rendere possibile l’uniformità della moderna opinione pubblica.

La Prima guerra mondiale segnerà, come abbiamo visto, un altro momento fondamentale nella storia della propaganda, un “salto quantico” che cambierà la storia. In questo senso, la stampa fu a pieno titolo una delle forze interventiste che rese possibile la Grande Guerra. Il peso specifico dei media avrebbe orientato – o almeno ci avrebbe provato – i comportamenti di civili e militari in un’ambiziosa opera di educazione nazionale.¹⁰ In *Libertà e impero. Gli Stati Uniti e il mondo 1776-2016* Mario Del Pero ricorda come i “Quattordici punti”, base per i colloqui di pace da parte degli Stati Uniti e illustrati l’8 gennaio 1918 davanti al Congresso riunito in sessione congiunta, riprendessero molti dei suggerimenti di una commissione voluta da Woodrow Wilson e presieduta dal giovane giornalista progressista Walter Lippmann per deliberare

sui progetti per il dopoguerra.¹¹ Noto per la sua pionieristica analisi sul condizionamento operato dai nascenti *mass media* e sui pregiudizi mentali, il politologo e giornalista newyorkese di lì a qualche anno avrebbe dato alla luce *Public Opinion* (1922), l’opera prima in cui verrà coniato il noto concetto di “fabbrica del consenso”.¹² Questo per illustrare come in breve tempo il senso della propaganda e dell’organizzazione del consenso sarebbe diventato un tema centrale parimenti all’evoluzione delle tecnologie che in quegli anni amplificarono la portata e la velocità di trasmissione della comunicazione attraverso i media.

Lippmann considerava importanti per lo sviluppo del moderno *manufacture of consent* l’utilizzo delle più recenti tecnologie di comunicazione di massa dell’epoca, non solo la parola della carta stampata ma anche e soprattutto la fotografia e la nuova industria del cinema. Partendo dalle precedenti analisi della psicologia sociale sul potere dei simboli nella mente delle folle, Lippmann enfatizzava l’importanza dei processi di identificazione nella vita psichica dei ricettori. Nel suo lavoro *The Phantom Public* del 1927 la formula di Lippmann per le *leadership* era:

“L’elaborazione di una volontà generale da una moltitudine di desideri generali è un’arte ben conosciuta a leader, politici e comitati direttivi. Consiste essenzialmente nell’utilizzo di simboli che costruiscono le emozioni dopo averle staccate dalle rispettive idee. Poiché i sentimenti sono molto meno specifici delle idee [...] il leader è capace di ottenere una volontà omogenea da un’eterogenea massa di desideri. Il processo attraverso il quale le opinioni generali sono spinte alla cooperazione consiste nell’intensificazione dei sentimenti e una parallela degradazione dei significati.”¹³

⁹ R.E. Park, *The Crowd and the Public and Other Essays*, University of Chicago Press, Chicago 1972, pp. 56-57.

¹⁰ Le tecniche della propaganda vennero codificate e applicate in maniera scientifica per la prima volta dal giornalista Walter Lippman e dal pubblicitario statunitense Edward Bernays (nipote di Sigmund Freud) agli inizi del XX secolo. Vedi W. Lippman, *Public opinion*, Harcourt, Brace & Co., San Diego 1922.

¹¹ M. Del Pero, *Libertà e impero. Gli Stati Uniti e il mondo 1776-2016*, Editori Laterza, Roma 2017, p. 221.

¹² Vedi W. Lippman, *Public opinion*, cit.

¹³ Ivi, p. 37.



Fig. 4 – Il viceammiraglio Alfredo Acton (1867-1934). Nominato capo di Stato Maggiore della Marina alla fine del 1919, resse l'incarico fino al 1921, prendendo parte alle trattative per il trattato di Rapallo, per le quali fu insignito del titolo di grande ufficiale della Corona d'Italia; fu quindi inviato negli Stati Uniti quale delegato italiano alla conferenza internazionale di Washington sulla limitazione degli armamenti navali, che sancì la parità di tonnellaggio delle corazzate con la Francia, mettendo in luce peculiari qualità diplomatiche e doti professionali che gli valsero il conferimento dell'onorificenza di cavaliere di gran croce dell'ordine dei santi Maurizio e Lazzaro (Archivio USMM)

E quindi, continua Lippmann:

“senza una qualche forma di censura, la propaganda nello stretto senso della parola non è attuabile. Per condurre una propaganda ci dev’essere una qualche forma di barriera tra il pubblico e gli eventi. L’accesso agli ambienti [dell’informazione] dev’essere limitato, così da evitare che qualcuno possa creare uno pseudo-ambiente da sé e ritenerlo giusto o desiderabile.”¹⁴

Parole sacrosante rispetto all’epoca di cui stiamo scrivendo.

Appare però a questo punto opportuno considerare quale fu l’impatto che l’opinione pubblica ebbe sulle questioni dibattute nell’ambito della Conferenza navale di Washington (*fig. 1*, pag. 8 e *fig. 2*, pag. 10). Come sappiamo, dal 1920 gli Stati Uniti tornarono a interpretare una posizione isolazionista, rifiutando il ruolo di guida del sistema di sicurezza collettiva indicato dal presidente Wilson (*fig. 3*, pag. 12). Questa posizione ammise però anche alcune eccezioni, come il Pacifico e l’Estremo Oriente, il continente americano e la questione del controllo degli armamenti.

La Conferenza di Washington del 1921-1922 fu organizzata per iniziativa statunitense con il chiaro fine di favorire il controllo e la limitazione degli armamenti navali tra le principali potenze. Nell’ambito dei numerosi incontri si evidenziano diverse tensioni, spesso eccitate dall’opinione pubblica, come quella iniziale tra Regno Unito e Stati Uniti. Wilson durante la guerra aveva infatti promosso un ruolo da protagonista per la *U.S. Navy* che aveva finito per mettere quest’ultima in concorrenza con la *Royal Navy*. Ad ogni modo Londra non avrebbe più potuto mantenere gli standard del passato e quindi la sua supremazia sui mari, abbandonando la grandiosa politica del *Two-Power Standard*, che invece era stato per decenni l’asse portante della politica di sicurezza dell’Impero britannico. Il *Naval Defence Act* era stato infatti ap-

provato nel maggio 1889, durante il governo di Lord Salisbury; in quell’occasione le resistenze parlamentari all’aumento delle spese militari furono superate solamente a seguito dei paralleli progetti di costruzione francesi e russi, che contribuirono ad orientare l’opinione pubblica in senso favorevole al piano di sviluppo della flotta, determinando così un cambio di rotta del parlamento britannico.¹⁵ Alla Conferenza di Washington la *Royal Navy* dovette accettare la sua nuova dimensione paritaria con gli americani, mentre si affacciava con forza una nuova protagonista, la Marina Imperiale Giapponese, che chiedeva di mantenere una flotta pari al 70% di quelle delle due potenze anglo-sassoni. Stati Uniti, Regno Unito e Giappone furono definite in quei giorni come “Potenze oceaniche”, mentre Italia e Francia erano “Potenze mediterranee”. La Regia Marina dal canto suo puntava a conseguire l’assoluta parità con la Marina francese; risultato poi ottenuto anche grazie al ruolo svolto dal ministro della Marina Eugenio Bergamasco e all’incisiva azione dell’ammiraglio Alfredo Acton (*fig. 4*, a fronte). Al termine dei lunghi negoziati il rapporto tra le varie marine sarebbe stato di 5 per Regno Unito e Stati Uniti, 3 per il Giappone, 1,67 per Francia e Italia, quest’ultima tuttavia, al contrario della Francia, non fu ammessa al Trattato delle Quattro potenze che regolò la situazione nel Pacifico.

Per descrivere l’atteggiamento dell’opinione pubblica, con particolare attenzione a quella italiana, rispetto a questi temi è in primo luogo necessario ricostruire i passi che portarono agli accordi del 1922. All’indomani della fine della Prima guerra mondiale il tema del disarmo si trovò al centro del dibattito dell’opinione pubblica, gli aspetti finanziari soprattutto eccitarono gli animi e crearono non poche tensioni diplomatiche. Senza dubbio una marina potente e ben organizzata era considerata essenziale per la sicurezza di un paese

¹⁴ R. Steel, *Walter Lippmann and the American Century*, Atlantic-Little Brown, Boston 1980, pp. 42-43.

¹⁵ Vedi N.A. Lambert, *Sir John Fisher’s Naval Revolution*, University of South Carolina Press, Columbia 2002.

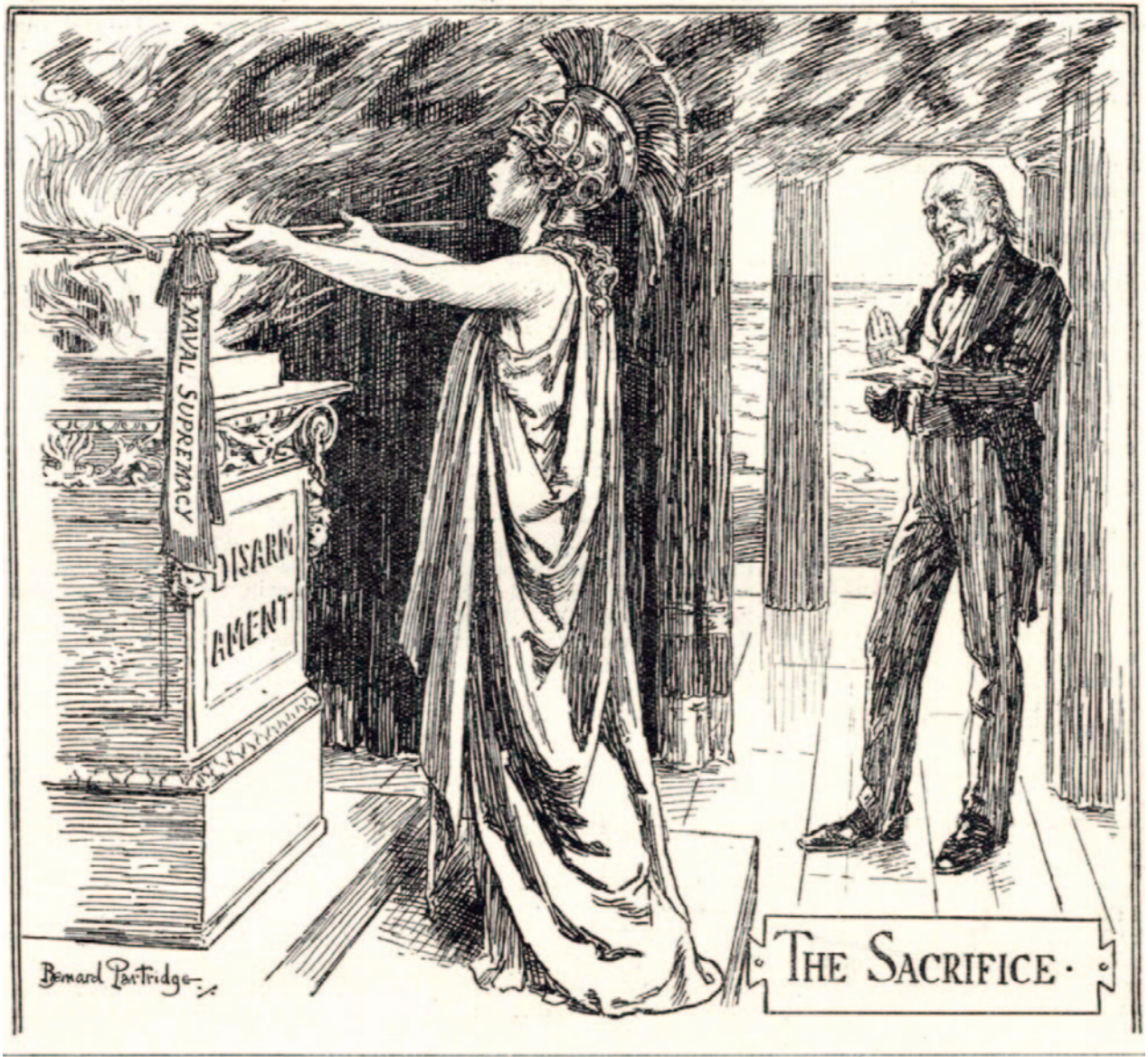


Fig. 5 – *The Sacrifice*. Vignetta satirica di B. Partridge, in *The Punch*, Londra, gennaio 1922

e per affermare la propria potenza sulla scena internazionale.

In Italia politica e opinione pubblica non mancarono di confrontarsi circa il futuro e gli orientamenti della flotta; diverse le scuole di pensiero al riguardo, con alcuni che chiedevano di potenziare le armi “moderne” come i sommergibili e gli aerei, altri di conservare piuttosto la struttura tradizionale della flotta. Dietro a queste discussioni stava l’intera impostazione della difesa dello Stato e del ruolo della Marina. Il tempo delle corazzate era finito? Ancora no, secondo il parere dell’ammiraglio Thaon di Revel. Il dibattito che ne seguì venne intenzionalmente portato all’attenzione dell’opinione pubblica al fine di ottenere il sostegno necessario all’affermazione di una o l’altra delle posizioni summenzionate.

Tutto ciò avveniva però nel quadro di un sistema complesso e multipolare. Come abbiamo detto, dalla controversia diplomatico-navale tra i due *competitor* anglo-americani trasse inizialmente beneficio la marina giapponese che durante e immediatamente dopo la fine del conflitto avviò un intenso programma di espansione, sfruttando la tutto sommato tranquilla situazione del teatro asiatico. L’ascesa del Giappone fu per altro ben presto legittimata dalla Società delle Nazioni, che fece del paese una potenza mandataria nel Pacifico centrale.¹⁶ Tōkyō del resto, già dalle guerre contro Cina e Russia sul finire del XIX secolo, era alla ricerca di un proprio spazio nell’area, ricerca influenzata per altro in larga parte dalle contrapposizioni interne al concerto delle potenze. La contemporanea ascesa di Giappone e Stati Uniti trasformò l’area del Pacifico in un teatro sempre più cruciale per gli equilibri mondiali, di questo e non solo le conferenze e i trattati successivi dovettero tenere conto.¹⁷

In questo quadro emergeva la questione dell’alleanza tra Regno Unito e Giappone siglata nel 1902 e la fine dello “splendido isolamento” di Londra. Su tali aspetti vi sono per altro importanti studi che descrivono in maniera esauriente, con ricchi approfondimenti e relative suggestioni, le dinamiche che giunsero a mutare gli equilibri nella regione, come ad esempio il lavoro di Ian Nish e Kibata Yoichi nel loro *The History of Anglo-Japanese Relations*.¹⁸ Secondo lo storico britannico Edward H. Carr, nel suo *International Relations between the Two World Wars 1919-1939*, l’alleanza tra Londra e Tōkyō non fu rinnovata nel 1921 perché gli Stati Uniti, di comune accordo con il Regno Unito (*fig. 5*, a fronte), avviarono diversi colloqui volti a riorganizzare equilibri e alleanze nell’area del Pacifico.¹⁹ Forte era del resto in Canada l’atmosfera se non ostile quanto meno sospettosa nei confronti del Giappone. Si trattava di esigenze concrete, che però trovavano linfa vitale nell’emotività dell’opinione pubblica in America e nei *Dominions*.

Vi era poi l’elemento economico che complicava un quadro non certo chiaro e che contribuì ad accendere l’opinione pubblica sul tema del disarmo. Nel 1922 il *Federal Trade Information Service* stimò un totale di circa cinque miliardi di dollari annui di spesa militare mondiale – solo nel 1921 – mentre erano circa venti i miliardi di dollari spesi a partire dal novembre 1918. Il dato destò scalpore tra l’opinione pubblica, poiché un terzo di quella spesa riguardava gli Stati Uniti, essenzialmente a seguito del proseguimento di ampi programmi di costruzioni navali. Come scrisse nell’ottobre del 1921 il “Washington Post”:

“Le Nazioni si trovano in condizioni finanziarie molto critiche e se non si porrà un termine al continuo aumento di tasse si troveranno in brutte condizioni. Esse hanno il dilemma: o continuare ad accre-

¹⁶ I.H. Nish, *Japan and Sea Power*, in N.A.M. Roger (a cura di), *Naval Power in the Twentieth Century*, MacMillan, Basingstoke-London 1996, pp. 77-87.

¹⁷ P. Renouvin, *Storia della Politica Mondiale. Il Secolo XIX, 1871-1914: l’Europa al vertice della potenza*, Vallecchi Editore, Firenze 1961, p. 357.

¹⁸ I.H. Nish - Y. Kibata (a cura di), *The History of Anglo-Japanese Relations*, vol. I, *The Political-Diplomatic Dimension, 1600-1930*, MacMillan, London 2000.

¹⁹ E.H. Carr, *International Relations between the Two World Wars 1919-1939*, Palgrave MacMillan, Basingstoke-London 1947, pp. 18-21.



Fig. 6 – *The Washington Naval Conference*. Dipinto di H. Hintermeister, c. 1925, acquerello 61x94, (07-816-L. Chief of Naval Operations, via U.S. Naval History and Heritage Command)

scere gli armamenti, che le condurrà al fallimento; o venire ad un accordo che le condurrà ad una limitazione di spesa, unica via di salvezza.”²⁰

Analisi questa largamente condivisa da gran parte dell’opinione pubblica internazionale, d’accordo sulla riduzione della spesa militare per incentivare maggiori investimenti per la ricostruzione e coltivare un clima di pace globale, ideali questi ultimi promossi e lasciati in eredità dall’amministrazione Wilson. Era dunque logico supporre che il perdurare delle tensioni diplomatiche in atto in quei mesi avrebbe potuto provocare solo una costosa *escalation* al riarmo, e questo si poteva e si doveva evitare.

Nel luglio del 1921 il segretario di Stato americano Charles Evans Hughes incaricava quindi l’ambasciatore statunitense a Londra, George Harvey, di sondare la disponibilità del governo di sua maestà re Giorgio V a partecipare a una conferenza sulla limitazione degli armamenti da tenersi a Washington. In seguito Hughes, d’accordo con il governo britannico, propose un incontro in via informale anche ai governi di Francia, Giappone e Italia. Iniziativa questa che, come fanno notare diversi storici, sarebbe ricaduta al di fuori della Società delle Nazioni. Tra agosto e settembre inoltre, anche a causa di forti proteste, furono invitati anche il Belgio, i Paesi Bassi e il Portogallo. La Russia venne esclusa poiché il governo provvisorio sovietico – con una guerra civile in corso – non era stato riconosciuto dagli Stati Uniti. Mosca dichiarò di conseguenza che non avrebbe riconosciuto alcuna decisione presa durante l’eventuale conferenza, reclamando completa libertà d’azione in Asia. Terminati i sondaggi preliminari, l’11 agosto gli Stati Uniti fecero partire ufficialmente gli inviti alle cinque potenze per una conferenza sul tema della limitazione degli armamenti, in cui si sarebbero però discusse anche le problematiche del Pacifico e dell’Estremo Oriente.

L’arrivo delle varie delegazioni negli Stati Uniti fu proceduto dalle dichiarazioni dei rispettivi governi sull’opportunità di conciliare la possibile limitazione degli armamenti con le esigenze della sicurezza nazionale. Le varie delegazioni erano presiedute da personalità di primo piano. Quella italiana era presieduta dal senatore Carlo Schanzer. L’ambasciatore a Washington, Vittorio Rolandi Ricci, aveva intanto già provveduto a rassicurare il governo statunitense su come Roma fosse intenzionata a mantenere nel corso dei negoziati il punto di vista e le linee politiche indicate dagli americani. Va evidenziato tuttavia, come ha osservato Salvatore Minardi, che la partecipazione dell’Italia alla Conferenza navale di Washington non venisse accompagnata da un reale dibattito parlamentare, né la stampa ebbe un ruolo diverso, ergo non si discusse molto circa le posizioni che occorreva difendere in sede di conferenza data la mancanza di informazioni ufficiali.²¹

Se osserviamo la situazione esistente tra le diverse forze navali alla vigilia della conferenza, possiamo constatare come l’obiettivo britannico fosse quello di mantenere almeno una parziale superiorità sugli Stati Uniti, mentre questi desideravano invece la parità. Francia e Italia, ben distanti dai numeri delle due succitate potenze, miravano la prima difendere una posizione di rilievo, la seconda ad ottenere un equilibrio con la flotta francese. Vi era poi il Giappone che reclamava un rapporto di 10:7 con le marine britannica e statunitense. Al tempo era per altro piuttosto comune tra i politici giapponesi affermare in pubblico che la Marina Imperiale dovesse essere formata da almeno sette navi ogni dieci di qualsiasi altro paese, concetto ribadito più volte dai nipponici a Washington e ripreso dalla stampa nazionale. Questa richiesta a Tōkyō assumeva anche il chiaro valore di slogan propagandistico. La non dismissione della nave da battaglia giapponese *Mutsu* sarebbe divenuta non a caso l’emblema delle ambizioni del Sol Levante.

²⁰ Articolo riportato anche in AUSMM, Raccolta di base, Conferenza di Washington (Limitazione degli Armamenti), Busta 3163, Notiziario della Conferenza, 7 ottobre 1921.

²¹ S. Minardi, *Il disarmo navale italiano*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1999, p. 19.

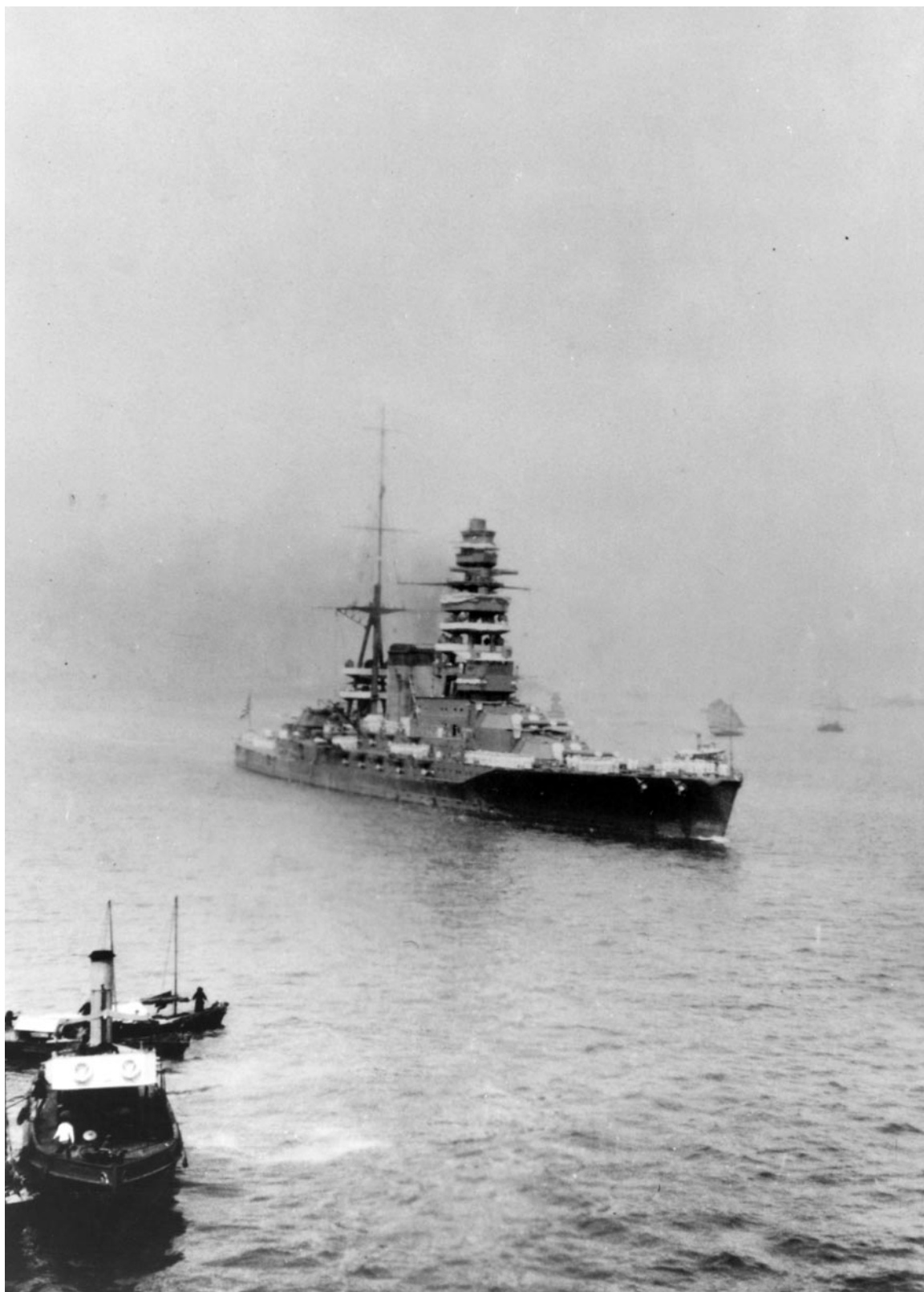


Fig. 7 – La nave da battaglia giapponese *Mutsu* (陸奥), seconda unità della classe “Nagato”, ripresa in uscita da Hong Kong il 14 aprile 1928 (NH 90766, U.S. Naval History and Heritage Command)

La sessione inaugurale della conferenza si tenne il 12 novembre del 1921 presso il Memorial Continental Hall (*fig. 6*, pag. 18). In quell'occasione Hughes delineò i quattro principi del piano americano: bisognava abbandonare tutti i programmi per la costruzione di corazzate; ridurre le dimensioni delle flotte, anche attraverso la demolizione delle vecchie navi; porre attenzione alla forza navale delle potenze interessate; utilizzare il tonnellaggio delle navi da battaglia come unità di misura per la forza delle diverse marine. Una simile posizione, enunciata fin dal discorso di apertura non fece che accendere le discussioni creando non poche diffidenze da parte inglese.

Le riunioni tra le delegazioni proseguirono a ritmo serrato per tutto dicembre e non fu difficile raggiungere una prima intesa sul Pacifico. Si giunse infatti ad un accordo tripartito che prevedeva che Stati Uniti, Regno Unito e Giappone adottassero la proporzione 5:5:3 indicata da Hughes durante la prima plenaria, confermando lo *status quo* nella regione per ciò che concerneva basi navali e fortificazioni, ad eccezione dei rispettivi territori metropolitani e dei *Dominions*. Tōkyō inoltre avrebbe mantenuto la corazzata *Mutsu*, con grande giubilo dell'opinione pubblica giapponese (*fig. 7*, a fronte). L'intesa venne raggiunta al di fuori della conferenza e fu annunciata alla stampa confermando al tempo stesso la necessità di un adeguato accordo con la Francia e l'Italia. Ma un accordo tra i due paesi fu tutt'altro che facile da raggiungere soprattutto per via del risentimento dei francesi per essere stati esclusi dai negoziati tra le Potenze oceaniche. L'Italia manifestò una posizione più moderata anche se pose come *conditio sine qua non* la parità con Parigi, di cui i principali sostenitori erano l'ammiraglio Acton e il senatore Luigi Albertini. Vi era poi la questione legata ai sommergibili, su cui i diversi paesi avevano posizioni difficilmente conciliabili. La Francia riteneva ad esempio il sommergibile un'arma essenziale per garantire la propria sicu-

rezza, questo fu ribadito con forza sia dalla Delegazione francese a Washington sia da un'opinione pubblica abbastanza concorde nel respingere ipotesi di abolizione della flotta sottomarina. In questo caso la posizione dell'Italia non fu dissimile da quella dei vicini d'oltralpe; lo stesso Schanzer affermò sì il suo sostegno per qualunque cosa potesse rendere la guerra meno disumana ma, dall'altra parte, affermò di non condividere la posizione britannica secondo cui i sommergibili non rappresentavano un ammissibile strumento di difesa. Non stupisce che non si trovasse un accordo su questo tema (*fig. 8*, pag. 22).

Il risultato che più premeva agli Stati Uniti sarebbe stato comunque ben presto raggiunto; si trattava dell'accordo sulla limitazione delle navi da battaglia che avrebbe stabilito la parità tra Londra e Washington ed incidentalmente anche quella tra Roma e Parigi, una rilevante vittoria diplomatica e d'immagine per l'Italia (*fig. 9*, pag. 24). Il Trattato navale di Washington veniva firmato il 6 febbraio del 1922 (*fig. 10* e *fig. 11*, pag. 26; *fig. 12* e *fig. 13*, pag. 28) e sarebbe rimasto in vigore fino al 31 dicembre 1936.

Vi erano anche le questioni dell'Asia-Pacifico, inserite in due specifici accordi, il già citato Trattato delle Quattro potenze e il Trattato delle Nove potenze. Il primo dei quali era stato siglato il 13 dicembre – da Stati Uniti, Regno Unito, Giappone e Francia – e riguardava i diritti dei firmatari in relazione ai loro possedimenti e domini insulari nella regione del Pacifico.²² I quotidiani italiani accolsero positivamente l'annuncio della firma di questo accordo a cui pure il paese era rimasto estraneo, ciononostante il governo di Roma continuò per breve tempo a sperare di potervi aderire. Infruttuosi, in questo senso, furono però gli incontri in gennaio fra Schanzer e Hughes, l'Italia fu tuttavia coinvolta nell'accordo a nove sulle politiche e i principi che avrebbero dovuto sistemare la questione cinese, con il quale per altro Tōkyō accettava di abbandonare la maggior parte dei privi-

²² E. Hobsbawm, *Age of Extremes. The Short Twentieth Century, 1914-1991*, Little Brown and Company, London 1994, p.36.



Fig. 8 – *Washington Conference Afloat*. Vignetta satirica di C. Berryman, 28 dicembre 1921. (Cartoon C-017, *Berryman Political Cartoon Collection*, 1896-1949, Records of the U.S. Senate, Group 46, via The National Archives)

leggi ottenuti in seguito all'imposizione alla Cina delle "Ventun domande".²³

In generale l'esito della Conferenza di Washington non può prescindere da una complessiva valutazione dei trattati siglati in quella sede che, secondo la storiografia, diedero vita al presunto "sistema di Washington" complementare a quello di Versailles. Secondo Edward Carr la conferenza fu salutata come un grande successo e nel corso dei dieci anni successivi le grandi potenze tentarono di costituire una sorta di *diplomacy by conference* per limitare la corsa agli armamenti navali, una soluzione spesso definita però di breve periodo (*fig. 14*, pag. 32-33).²⁴

L'annullamento della competizione navale e il mantenimento dello *status quo* in Estremo Oriente comportavano la risoluzione della storica controversia sulla zona di maggiore interesse nella regione, ovvero la Cina, e per tale motivo venne accolta positivamente dall'opinione pubblica britannica e statunitense. Vi fu ad ogni modo per molti a Londra la consapevolezza di aver perso la posizione di predominio in campo navale detenuta per almeno due secoli. La reazione in Giappone fu positiva ma non mancarono forti critiche, specialmente all'interno della Marina. La Francia ottenne un risultato deludente; considerazione questa condivisa anche da una parte non secondaria dell'opinione pubblica nazionale, che non a caso molto insistette negli anni successivi a sostegno dei programmi di costruzioni navali.²⁵ La vacanza navale stabilita a Washington fu però "digerita" bene sia in Francia sia in Italia per i risparmi che consentiva.

Tornando alla conferenza e ai suoi esiti per l'Italia – dove l'opinione pubblica seguì in maniera on-

divaga le varie fasi dei lavori – si registrò una piena soddisfazione rispetto alle attese mentre il successo diplomatico diede grande visibilità e prestigio in particolar modo a Schanzer. Possiamo per altro affermare, così come giustamente metteva in luce già Matteo Pizzigallo in un suo contributo sul disarmo navale, che solo il "Corriere della Sera", "La Stampa" e la rivista *Politica* coprirono gli eventi della conferenza americana con una certa regolarità.²⁶ Se da un lato è vero che Roma dovette accettare l'esclusione dal Trattato delle Quattro potenze, dall'altro il coinvolgimento nel trattato sulla Cina e la parità navale con i francesi ne elevò il rango diplomatico. Questo rappresentò senza dubbio un elemento di interesse per l'opinione pubblica. Dal punto di vista politico la parità con la Francia ottenuta dall'Italia liberale tra il 1921 e il 1922 sarebbe per altro stata in seguito utilizzata dal regime fascista nel corso di tutte le successive conferenze navali, utilizzata non solo come strumento negoziale ma anche come utile supporto propagandistico.

L'opinione pubblica internazionale fu per altro piena di aspettative per quello che rappresentò in fondo il vero "evento" da un punto di vista della comunicazione politica, ovvero il primo vero esempio di *open diplomacy*.²⁷ Così come gli Stati Uniti anche gli altri partecipanti alla conferenza coinvolsero nella formazione delle proprie delegazioni personalità capaci di attrarre l'attenzione e il favore della stampa e dell'opinione pubblica, come la Gran Bretagna che contava sulla straordinaria capacità comunicativa di Arthur Willert, addetto stampa ufficiale della delegazione e architetto del nuovo Dipartimento Stampa e Informazioni creato dal Foreign Office e che guidò a partire dal 1921.²⁸ L'at-

²³ I.C.Y. Hsu, *The Rise of Modern China*, Oxford University Press, Oxford 1983, pp. 494-502.

²⁴ A tal proposito si rimanda a Carr, *International Relations between the Two World Wars*, cit.; E. Goldstein, *The First World War Peace Settlements, 1919-1925*, Routledge, London-New York 2002, p. 79.

²⁵ D. Pardini, La parità navale italo-francese tra le due guerre mondiali, *Bollettino dell'Archivio Ufficio Storico Marina Marina*, dicembre 2000, p. 189.

²⁶ M. Pizzigallo, *Disarmo navale e Turchia nella politica italiana 1921-1922*, Edizioni Scientifiche Italiane, Roma 2004, pp. 81-84.

²⁷ Vedi il valido contributo di N. Earle, Public Opinion for Peace: Tactics of Peace Activists at the Washington Conference on Naval Armament (1921-1922), *Journal of Church and State*, vol. 40, n. 1, 1998, pp. 149-169. Su questo aspetto sono ricchi di spunti i *Notiziari della Conferenza* redatti dal tenente colonnello Alessandro Guidoni. AUSMM, Conferenza di Washington, Busta 3163/5.

²⁸ A. Willert, *Washington and Other Memories*, Houghton Mifflin, Boston 1972.

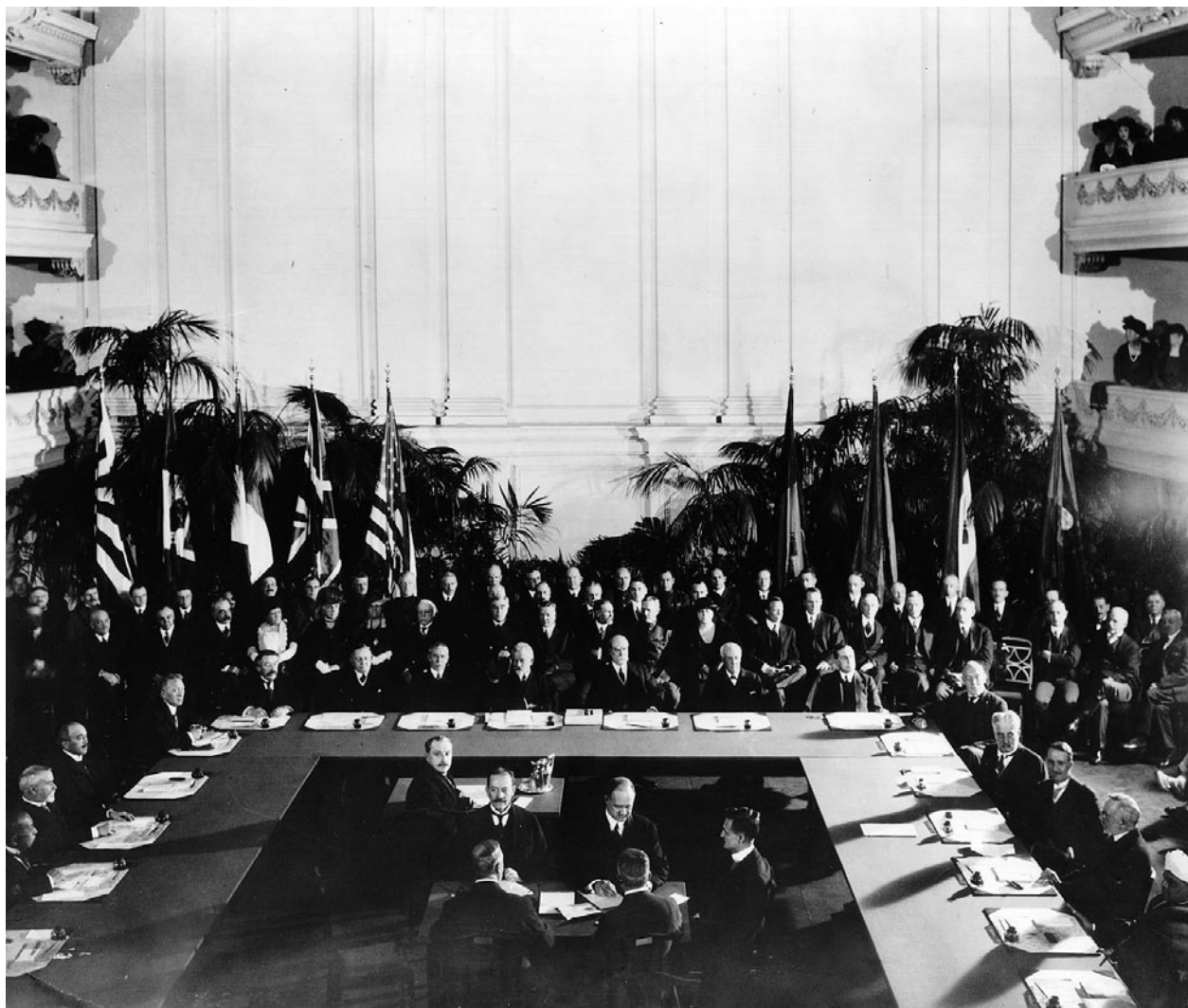


Fig. 9 – La Conferenza di Washington in sessione, 21 novembre 1921. Seduti di fronte, da destra a sinistra: il primo ministro A. Briand, Francia; i senatori U.E. Root e E.C. Lodge, e il segretario di stato C.E. Hughes, Stati Uniti; lord Balfour e lord Lee, Gran Bretagna. Seduti a sinistra: principe Tokugawa, Giappone; l'ambasciatore J.-J. Jusserand e i delegati A. Serrault e M. Vivian, Francia. Seduti a destra: il delegato S. Satsri, Italia; Sir. J. Salmond, Gran Bretagna; il senatore G. Pearse, Stati Uniti; Sir. R. Borden e l'ambasciatore A. Geddes, Gran Bretagna (Archivio USMM)

tività giornalistica di Willert rappresenta per altro una fonte importante per documentare la storia delle relazioni anglo-americane durante i due decenni immediatamente precedenti e successivi alla Prima guerra mondiale. I suoi dispacci agli editori del *London Times* e le lettere agli amici forniscono una chiara immagine delle complesse relazioni tra Washington e Londra e dell'ingresso degli Stati Uniti nel conflitto mondiale. Lo stesso Willert emerge come figura di spicco le cui attività di giornalista ebbero un ruolo nell'influenzare il corso delle relazioni anglo-americane.²⁹ I rapporti con la stampa furono curati per la Gran Bretagna, oltre che da Willert, anche da George Riddell, giornalista ed editore del *News of the World* – tra i massimi esponenti dell'editoria britannica assieme ad Alfred Harmsworth proprietario del “The Times” e del “Daily Mail”.³⁰ La Francia rispondeva con altrettanti funzionari addetti alla comunicazione, con grande esperienza negli Stati Uniti. Il responsabile dei rapporti con la stampa della delegazione transalpina era Henry Ponsot, dirigente dell'Ufficio Stampa del Quai d'Orsay, ma il vero “fiore all'occhiello” era però la presenza di Briand, uno dei più grandi personaggi del panorama politico francese e abile oratore.³¹ L'Italia, come ricordato precedentemente, aveva scelto capodelegazione il senatore Carlo Schanzer.³² Della Delegazione facevano parte anche l'ambasciatore Vittorio Rolandi Ricci e Giovanni

Visconti Venosta, uomo di fiducia di Schanzer. A capo dell'Ufficio Stampa era il deputato ed ex-diplomatico Giuseppe Gentile. Figura rilevante della Delegazione italiana era però senza dubbio il senatore Luigi Albertini,³³ giornalista già direttore del “Corriere della Sera”, principale espressione e guida dell'opinione pubblica italiana. Albertini, favorevole all'intervento dell'Italia in guerra, aveva notevolmente influenzato la stampa e la politica italiana del tempo. Divenuto senatore, Albertini continuò a controllare il quotidiano milanese alla cui direzione indicò il fratello Alberto. Era insomma un “peso massimo” in materia di rapporti con la stampa e l'opinione pubblica dell'epoca.

Considerati i temi della conferenza e la sua rilevanza politica, tantissimi giornalisti si recarono a Washington da tutto il mondo, le principali testate e le grandi agenzie stampa inviarono infatti negli Stati Uniti i loro cronisti. Tra le penne più celebri ricordiamo il francese Pertinax – pseudonimo di André Géraud – inviato de “L'Echo de Paris”, gli inglesi Wickham Steed del “The Times” ed Henry V. Nevinston del “Manchester Guardian”, oltre agli inviati del “Asahi Shinbun” di Tōkyō, del “Le Matin” di Parigi, dello “Shen Bao” di Shanghai, i giornalisti delle agenzie stampa quali la francese *Havas* (antesignana della *France Presse*) e la britannica *Reuters*. Per gli Stati Uniti la *Hearst* inviò a seguire i negoziati il direttore del

²⁹ La sua corrispondenza ha una spiccata valenza politica, in particolare durante il suo mandato come principale corrispondente dell'inglese “Times” negli Stati Uniti (1910-1920) e come rappresentante del Ministero dell'Informazione (1917-1918). In qualità di membro delle delegazioni del Regno Unito a varie conferenze internazionali (1921-1934), i suoi memorandum e altri scritti offrono una visione lucida degli affari politici europei. Oltre agli articoli di giornale scrisse per riviste e tenne conferenze negli Stati Uniti, pubblicando quattro libri sulla politica internazionale. Altrettanto rilevante la corrispondenza della moglie, Florence S. Willert, che comprende anche quarantacinque lettere di Eleanor Roosevelt.

³⁰ A. Vagnini, (a cura di), *Politica estera e questioni navali. L'Italia e la conferenza di Washington*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 2020, pp. 115-116.

³¹ Socialista rivoluzionario in gioventù, abile oratore, deputato dal 1902, in seguito coi radicali, contribuì alla elaborazione della legge sulla separazione fra Stato e Chiesa (1905), divenendo poi ministro della Pubblica Istruzione (1906-1909). Presidente del Consiglio francese dal 1909 al 1911, nel 1915-1917 e nel 1921-1922, legò il suo nome nel dopoguerra a una politica di riconciliazione con la Germania e di valorizzazione della Società delle Nazioni. J. Wright, Social reform, state reform and Aristide Briand's moment of hope in France, 1909-10, *French Historical Studies*, 28 (1), 2005, pp. 31-67.

³² Vedi Sforza a Albertini, lettera del 7 ottobre 1921, in L. Albertini, *Epistolario, 1911-1926* (a cura di O. Barié), Mondadori, Milano, 1968, vol. III, *Il dopoguerra, 6 novembre 1918 – 28 ottobre 1922*, p. 1513; Albertini a Sforza, 14 ottobre 1921, *ivi*, p. 1513. Sulla Delegazione italiana a Washington cfr. G. Cora, Il disarmo generale e la conferenza di Washington, *Rivista di Studi Politici Internazionali*, vol. 31, n. 2 (aprile-giugno 1964), pp. 222-228.

³³ Cora, Il disarmo generale e la conferenza di Washington, *cit.*, p. 222. Su Luigi Albertini vedi A. Albertini, *Vita di Luigi Albertini*, Mondadori, Milano 1945; L. Albertini, *Venti anni di vita politica*, 2voll., Zanichelli, Bologna 1950-1953; Id. *Epistolario*, *cit.*; O. Barié, *Luigi Albertini, il Corriere della Sera e la crisi dello Stato liberale*, Giuffrè, Milano 1970.

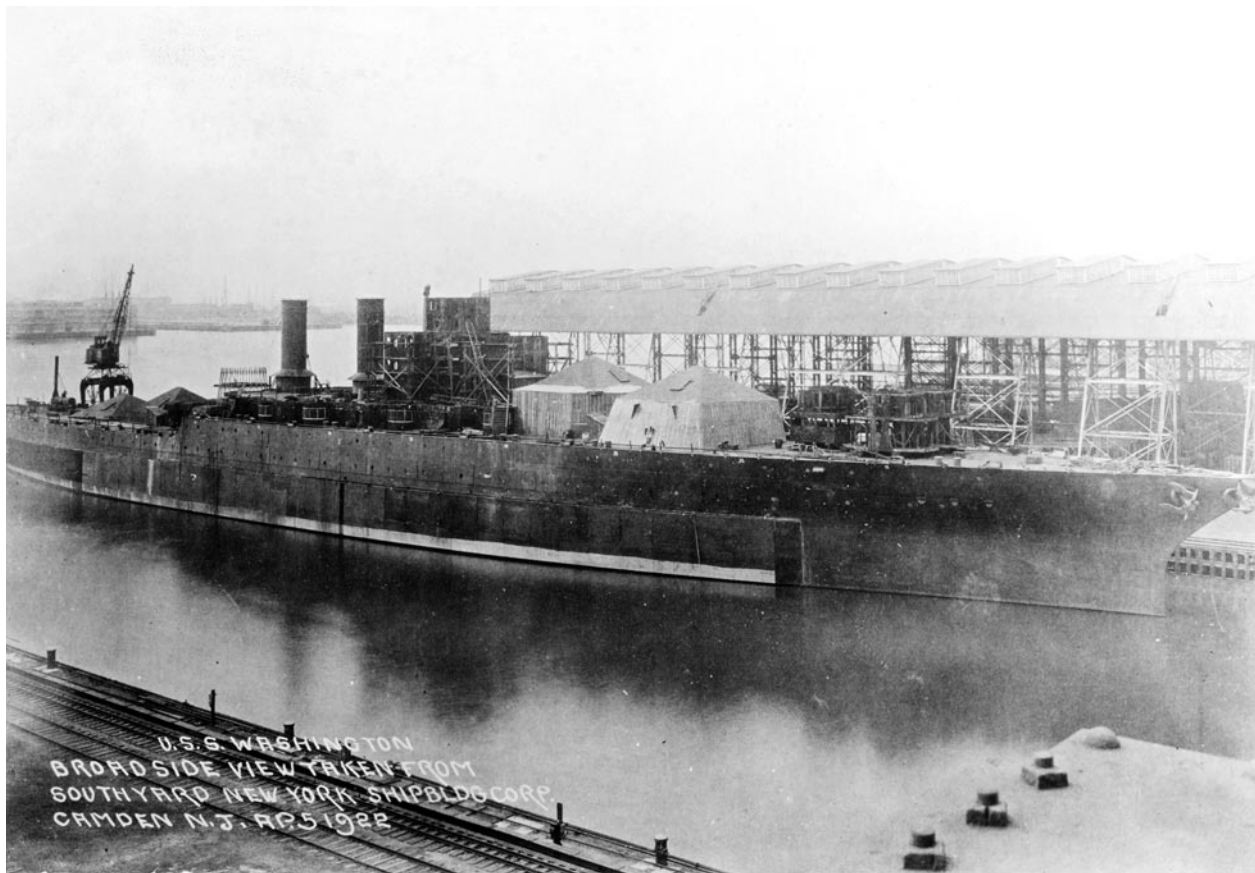


Fig. 10 – La nave da battaglia *Washington*, designata come BB-47, ripresa il 5 febbraio del 1922 presso i cantieri di Camden della *New York Shipbuilding Corporation*, due mesi dopo la sospensione della costruzione in esito ai termini del trattato di Washington (NH 61244, U.S. Naval History and Heritage Command)



Fig. 11 – Immagine pittorica dei mancati incrociatori da battaglia classe “Lexington”, la cui costruzione fu annullata in conseguenza della firma del trattato di Washington. Immagine fotografica dell’epoca di un quadro del 1922 ad opera dell’artista L. Larned (NH 41961, U.S. Naval History and Heritage Command)

“New York Mirror” Arthur Brisbane, per molti il giornalista più influente del paese, mentre l’*Associated Press* richiamò dall’estero numerosi corrispondenti, fra i quali anche l’italiano Salvatore Cortesi, primo corrispondente dell’agenzia da Roma e uno dei pochi giornalisti italiani presenti a Washington per seguire i lavori della conferenza. L’interesse della stampa italiana per la conferenza era stato tuttavia minore rispetto alle aspettative del governo. Furono solamente tre i giornalisti appositamente inviati a Washington da editori italiani e tra questi nessuno da parte dell’agenzia *Stefani*. Oltre al già citato Cortesi, gli altri giornalisti presenti nella capitale americana erano Luigi Barzini del “Corriere della Sera”, già molto noto per i suoi reportage, Leonardo Vitetti, corrispondente dei fogli nazionalisti “Politica” e “L’Idea Nazionale” e Carlo Scarfoglio inviato de “Il Tempo”. Questi furono per altro impegnati a seguire anche altri eventi che nelle stesse settimane videro coinvolti i rappresentanti delle potenze riunite a Washington. Citiamo a tal proposito l’imponente cerimonia per la posa della prima pietra del Liberty Memorial di Kansas City.³⁴ Eventi istituzionali e mondani costituiscono del resto fondamentali strumenti per tenere desta l’attenzione dell’opinione pubblica. La Delegazione italiana ad esempio partecipò il 4 novembre ad una messa presso la Metropolitan Cathedral of St. Patrick, principale luogo di culto cattolico di New York, organizzata per commemorare il Milite ignoto italiano e preceduta da una fastosa parata lungo la 5th Avenue in presenza del sindaco John F. Hylan. L’impatto sull’opinione pubblica nazionale fu di grande effetto, così come si evince dalle pagine del “Corriere della Sera” del 6 novembre e da quelle de “La

Stampa”, che titolò: *Come fu onorato a New York il valore italiano: più di centomila persone parteciparono alla cerimonia*.³⁵

La stampa fu senza dubbio un attore di primo piano durante i negoziati. L’attenzione dell’opinione pubblica richiedeva una copertura costante ma anche un’attenta azione volta a mantenere desta l’attenzione del pubblico. Fu per altro a causa del grande afflusso di cronisti e addetti stampa provenienti da tutto il mondo che si decise di cambiare la sede ufficiale dei lavori della conferenza dal Pan-American Union Building all’adiacente Memorial Continental Hall. Qui furono per altro convogliati i terminali della linea telegrafica per Londra di modo da rendere più agevoli ed immediate le comunicazioni con l’Europa.

La conferenza ebbe inizio il 12 di novembre, giorno successivo al terzo anniversario dell’armistizio di Compiègne. Molti spettatori assistettero alla cerimonia di apertura; erano stati messi infatti a loro disposizione una platea e delle tribune.³⁶ All’apertura dei lavori “La Stampa” dedicò molta attenzione; con enfasi titolava: *Stamane s’inaugura a Washington la Conferenza del disarmo*; per aggiungere il giorno successivo un articolo dal titolo *La Conferenza di Washington è aperta*.³⁷ Sin dall’inizio i cronisti ebbero il loro daffare quando il sottosegretario Hughes rese note le sue proposte per la limitazione degli armamenti, sorpendendo le altre delegazioni. Gli Stati Uniti indicavano pubblicamente – prima dell’inizio effettivo dei lavori – quali sarebbero dovuti essere obbiettivi e risultati dei negoziati. Fu una vera “bomba mediatica”. Tutto ciò fu annunciato nell’ambito di una seduta pubblica dalla copertura planetaria, fatto questo senza precedenti, che rese di fatto improponibile

³⁴ L’episodio si rivelò una “passerella mediatica” carica di pathos per i massimi capi militari alleati che sfilarono insieme al vice presidente Calvin Coolidge – per l’Italia partecipò il generale Armando Diaz – e migliaia di reduci americani, oltre a circa 200.000 spettatori festanti. Il tutto avveniva alla vigilia dell’arrivo delle delegazioni. Vedi AUSMM, Conferenza di Washington (Limitazione degli Armamenti), Busta 3157, *Conferenza di Washington (1921-1922) – Fase II (1922)*, Acton a Bergamasco, tel. 184, 31 gennaio 1921.

³⁵ *La glorificazione del Milite Ignoto. Grandiosa manifestazione a New York: un corteo di 100.000 persone*, “Corriere della Sera”, 6 novembre 1921; *Come fu onorato a New York il valore italiano: più di centomila persone parteciparono alla cerimonia!*, “La Stampa”, 6 novembre 1921.

³⁶ Sulla prima seduta della Conferenza di Washington vedi anche A. Albertini, *I giorni di un liberale, Diari 1907-1923*, (a cura di L. Monzali), il Mulino, Bologna 2000, p. 267.

³⁷ *Stamane s’inaugura a Washington la Conferenza del disarmo*, “La Stampa”, 12 novembre 1921; *La Conferenza di Washington è aperta*, “La Stampa”, 13 novembre 1921.

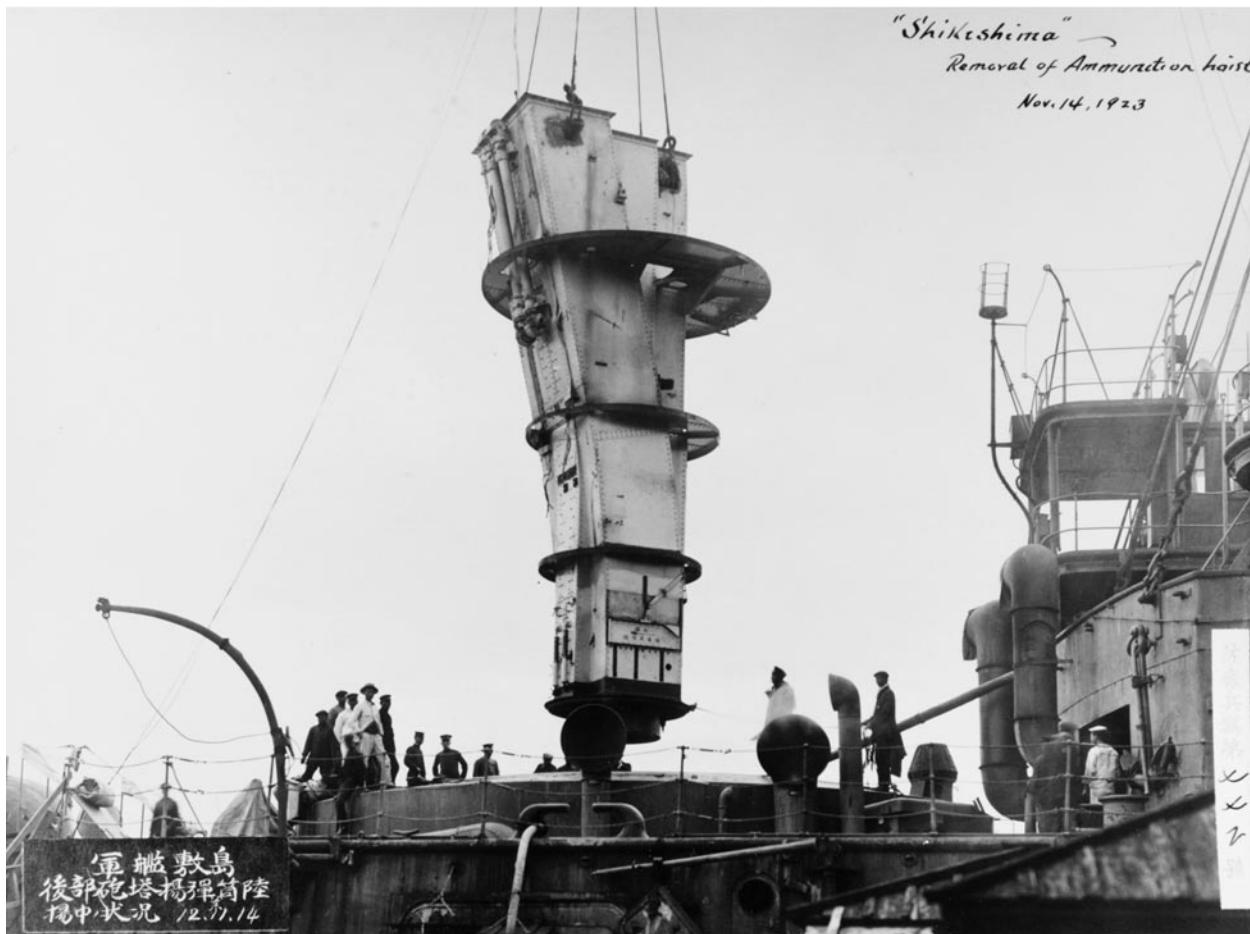


Fig. 12 – La rimozione del sistema di caricamento della torre poppiera dalla nave da battaglia giapponese *Shikishima* (敷島), della classe omonima, trasformata in nave ausiliaria in ottemperanza del trattato di Washington, Arsenale di Sasebo, 14 novembre 1923 (NH 95750, U.S. Naval History and Heritage Command)



Fig. 13 – La rimozione dei pezzi da 320 mm durante la demolizione della nave da battaglia U.S.S. *Delaware*, nel febbraio del 1924, in ottemperanza del trattato di Washington (NH 69030, U.S. Naval History and Heritage Command)

per l'amministrazione statunitense accettare qualsiasi altro risultato che non fosse quello prefigurato dal segretario di Stato. Nessuno si nascondeva del resto le difficoltà dei prossimi negoziati. La latente rivalità tra Stati Uniti e Giappone era nota e non sorprende che il 12 novembre il "Corriere della Sera" scrivesse in prima pagina che fossero in molti a ritenere inevitabile uno scontro nel Pacifico e che la Conferenza di Washington non fosse che "un preludio patetico" a un tragico spettacolo.³⁸ Seguiva un'attenta analisi della situazione e se ne concludeva che vi erano in realtà basi fondate per un dialogo reale tra le potenze. Quello stesso giorno, nell'edizione del pomeriggio, troviamo un altro articolo dal titolo: *I problemi della Conferenza di Washington. La grande partita cinese tra America e Giappone*.³⁹ Il giornale metteva bene in luce che a Washington si andava discutendo il futuro della pace mondiale. Le tensioni tra le potenze venivano messe bene in luce ma a queste sarebbero corrisposti negoziati concreti.⁴⁰

I capi delle varie delegazioni, invitati ad esprimersi pubblicamente dopo il segretario di Stato americano, pur riservandosi la possibilità di esprimere delle proposte di modifica su alcuni punti specifici ne accettarono le proposte in linea generale. L'impatto mediatico, come scritto, fu notevole; giornalisti di tutto il mondo batterono la notizia rilanciandola tramite telegrafo. I più veloci furono i corrispondenti giapponesi che inviarono in patria il testo completo del discorso di Hughes. In generale la reazione della stampa fu di grande stupore, come si può leggere, per parte italiana, nell'articolo pubblicato dal "Corriere della Sera" il 14 novembre, dal titolo *Alla Conferenza di Wa-*

shington il commosso appello di Harding per la Pace: L'aperta adesione per la delegazione italiana al disarmo. Albertini nei suoi *Diari* rilevò come non fosse mai accaduto in una conferenza di "sentir presentare delle proposte così imperiose e concrete che devono mettere non poco in imbarazzo i rappresentanti inglesi e giapponesi".⁴¹

Il 15 novembre il "Corriere della Sera" titolava in prima pagina: *Lo storico inizio della Conferenza di Washington. Generale adesione di massima al disarmo navale*.⁴² Nell'edizione pomeridiana, interrogandosi sulle prospettive concrete del Piano Hughes, Barbini scriveva che

"nessuno immaginava che la seduta inauguratrice [sic] doveva assumere subitamente un valore positivo, un saturarsi di emozioni, salire a indicibile intensità drammatica come è avvenuto quando il Segretario di Stato Hughes con magnifica franchezza ha bruscamente iniziato la più superba partita a carte scoperte che il mondo abbia mai veduto. [...] La storica scena di cui forse una nuova epoca prende vita rimarrà indimenticabile."⁴³

Il giorno successivo il titolo di apertura del quotidiano milanese riprendeva quanto battuto dall'agenzia *Havas* da Washington e sottolineava come:

"Rispondendo brevemente ai diversi oratori il Segretario di Stato spiega che l'America ha fatto un primo passo con l'esposizione del suo programma. Ora i periti dovranno procedere ad un esame particolareggiato delle singole questioni. Egli è però sicuro che dalla Conferenza uscirà un accordo duraturo per la riduzione degli armamenti, e tale da escludere per sempre una guerra offensiva sui mari."⁴⁴

³⁸ *Pacifico e altri mari*, "Corriere della Sera", 12 novembre 1921.

³⁹ *I problemi della Conferenza di Washington. La grande partita cinese tra America e Giappone*, "Corriere della Sera", [Edizione del pomeriggio], 12 novembre 1921.

⁴⁰ Si vedano ad esempio *Le speranze di una pace vera e completa*, "Corriere della Sera", 13 novembre 1921; *Il commosso appello di Harding per la pace*, "Corriere della Sera", [Edizione del pomeriggio], 14 novembre 1921.

⁴¹ Albertini, *I giorni di un liberale*, cit., pp. 266-269.

⁴² *Lo storico inizio della Conferenza di Washington. Generale adesione di massima al disarmo navale*, "Corriere della Sera", 15 novembre 1921.

⁴³ *Lo storico inizio della Conferenza di Washington: generale adesione di massima al disarmo navale*, "Corriere della Sera", 13 novembre 1921. Vedi anche AUSMM, Conferenza di Washington (Limitazione degli Armamenti), Busta 1584, Notiziario della Conferenza, 13 novembre 1921.

⁴⁴ *L'adesione delle quattro Delegazioni al programma americano pel disarmo navale*, "Corriere della Sera", 16 novembre 1921.

Megaphone Diplomacy, così fu definita dai giornalisti statunitensi quanto stava realizzandosi in quei giorni alla conferenza. L'impatto delle dichiarazioni di Hughes fu, come detto, piuttosto dirompente e non sorprende se i successivi negoziati proseguissero a porte chiuse. La cosa sorprese alcuni osservatori e senza dubbio venne sfruttata dalla stampa internazionale come occasione per nuovi sensazionalistici titoli. *Nuovo colpo di scena a Washington: La conferenza da pubblica, diventa segreta*, così esordiva infatti "La Stampa" il 16 novembre.⁴⁵ Anche il "Corriere della Sera" del 17 novembre 1921 pose l'accento sulle riunioni a porte chiuse commentando:

"In una riunione a porte chiuse i rappresentanti delle cinque Grandi Potenze ieri hanno deciso che non si discuta più in pubblico quasi nessuna delle questioni veramente importanti che hanno da essere esaminate. La grande pubblicità della prima seduta è dunque presto svanita. Hughes e anche Briand lottarono invano perché le sedute restassero pubbliche ma sembra che la stampa dovrà contentarsi di un minimo di informazioni."⁴⁶

Vi furono poi diverse fughe di notizie che, a seconda degli attori coinvolti, misero in difficoltà intere delegazioni ed imbarazzarono i vari protagonisti coinvolti. Il 16 novembre apparve ad esempio sul "New York Times" un articolo, poi ripreso da altre testate, in cui si riprendeva una nota della *Associated Press* che scriveva che l'Italia avrebbe avuto intenzione di richiedere la parità con la Marina francese. Una palese fuga di notizie. Fortunatamente per la Delegazione italiana – che smentì immediatamente quanto scritto dal quotidiano americano – l'indiscrezione non trovò in quel momento conferme. Indagando sull'accaduto, Albertini chiese ragguagli a Cortesi il quale confermò di essere l'autore della notizia ma di averla rice-

vuta a sua volta direttamente dall'ammiraglio Acton. A quanto pare però, il giornalista avrebbe in seguito ritrattato asserendo di avere ricevuto le informazioni da uomini vicini ad Acton, non direttamente da questi. Rimasero però i dubbi su chi avesse messo in circolazione la notizia, che evidentemente corrispondeva a un orientamento reale, condiviso da alcuni membri della delegazione, come poi i fatti successivi avrebbero dimostrato. Appare tuttavia interessante notare che all'interno della Regia Marina vi furono alcuni propensi a credere che l'autore della notizia fosse lo stesso Schanzer.⁴⁷ Vi erano persino gli elementi per una rottura tra Schanzer e la Marina, con ripercussioni fin dentro il Parlamento.⁴⁸ Ad ogni modo, nonostante le tensioni interne conseguenti la pubblicazione degli articoli del "New York Times" e del "New York Herald", appare evidente come la Delegazione italiana si stesse effettivamente orientando verso la richiesta di parità con la flotta francese, tanto più che lo stesso Briand sembrò disponibile a riconoscere con Schanzer il diritto dell'Italia in tal senso.

Il 18 novembre il "Corriere della Sera" aprì a tutta pagina con *Il problema dell'Estremo Oriente si affaccia alla Conferenza di Washington*, assieme ad un ricco editoriale su *La questione del Pacifico, un imbarazzante decalogo cinese*, spostando l'attenzione sull'altra grande questione dibattuta a Washington, quella asiatica. Vi si leggeva:

"Secondo informazioni ottenute da frequentatori della Casa Bianca da un giornalista inglese si ha ora qualche notizia di quello che sarebbe il piano americano per la sistemazione dei problemi dell'Estremo Oriente. [...] 1. L'abolizione o la modifica dell'alleanza anglo-giapponese; 2. Lo sgombero dello Sciantung da parte del Giappone; 3. Lo sgombero della Siberia da parte del Giappone; 4. La rinuncia da parte del Giappone a tutte le sue pretese concernenti vantaggi speciali che gli erano stati concessi

⁴⁵ *Nuovo colpo di scena a Washington: La conferenza da pubblica, diventa segreta*, "La Stampa", 16 novembre 1921.

⁴⁶ *Dal disarmo alle flotte al problema degli armamenti terrestri*, "Corriere della Sera", 17 novembre 1921.

⁴⁷ AUSMM, Conferenza di Washington (Limitazione degli Armamenti), Busta 3157, *Conferenza di Washington (1921-1922) – Fase I (1921)*, Acton, diario del 16 novembre 1921, ore 15:00, e diario del 17 novembre 1921 ore 10:15.

⁴⁸ Pizzigallo, *Disarmo navale*, cit., pp. 20-24. Vagnini, (a cura di), *Politica estera e questioni navali*, cit., p. 136.

dalla Cina dopo l'accordo del 1917; 5. L'abbandono da parte della Gran Bretagna, del Giappone, della Francia e delle altre nazioni delle sfere di influenza che questi Stati posseggono in Cina; 6. L'impegno secondo il quale il possesso di proprietà privato in Cina, particolarmente delle ferrovie, non può conferire in alcun modo diritti politici e militari. Inoltre l'America esigerebbe un accordo col quale gli Stati Uniti si impegnano ad abbandonare la fortificazione delle Filippine, di Guam e di altre isole purché il Giappone non costruisca fortificazioni negli avamposti insulari del Pacifico occidentale."⁴⁹

Sullo stesso tono furono anche le notizie riportate nell'edizione del giorno successivo, in cui si faceva aperto riferimento alla possibilità di un'intransigenza nei confronti del Giappone.⁵⁰

Il 24 novembre gli organi di stampa diedero grande risalto al confronto tra i capi delle delegazioni francese e italiana, il londinese "The Daily Telegraph" pubblicò per altro una falsa notizia causando non poche polemiche, riportando che il presidente del Consiglio francese aveva dichiarato che l'Italia era interessata al disarmo solo perché il proprio esercito era in stato di decomposizione – *decomposition* – materiale e morale. Ma il termine utilizzato da Briand era stato in realtà *démobilisation*, cioè smobilitazione, tutt'altro significato insomma. Anche stavolta la notizia fu ripresa da altre testate scatenando in Italia una vera e propria ondata di risentimento antifrancese. Quello stesso giorno il "Corriere della Sera" pubblicava un articolo dal titolo *I bisogni navali della Francia. Una campagna di voci tendenziose*.⁵¹ Con un servizio speciale in quinta pagina "La Stampa" faceva inoltre riferimento ai malumori inglesi per le posizioni francesi e italiane sui sommergibili.⁵² Il 25 novembre "La Stampa" titolava *Violento scatto di Briand a Washington verso l'Italia per la questione del disarmo*,

scrivendo di una seduta drammatica della Commissione per gli armamenti terrestri e dell'isolamento della Francia.⁵³ A questo si aggiungeva quello uscito su "Il Tempo" dal titolo *Una tempestosa seduta alla Conferenza di Washington. Violento incidente tra Briand e Schanzer: il Premier francese ingiuria il nostro esercito*. Il tema senza dubbio servì a ridestare l'attenzione e le passioni dei lettori; a Torino la folla attaccò persino il consolato francese. Le notizie sugli incidenti fecero il giro del mondo creando una eco enorme in una fase, tra l'altro, abbastanza delicata della conferenza ma fortunatamente tutti i diretti interessati si affrettarono a smentire la falsa notizia riportata dal "The Daily Telegraph". Così – ci vollero però diversi giorni – le diplomazie di Francia e Italia poterono dichiarare definitivamente chiusa la questione.

Il tema della limitazione degli armamenti navali riaccese poi il dissidio all'interno della Delegazione italiana, facendo intravedere una pericolosa frattura tra le vedute dei delegati politici e i rappresentanti della Regia Marina, con i primi che auspicavano che alla flotta italiana fosse assegnato il minor tonnellaggio possibile e i secondi che giudicavano necessarie non meno di 200.000 tonnellate nella categoria delle navi da battaglia.⁵⁴

L'azione italiana per l'ottenimento della parità con la flotta francese non riscontrò alla fine poi molti ostacoli; Stati Uniti, Regno Unito e Francia avevano infatti già dato il loro assenso in sede di colloqui diretti, così la stampa tutta e l'opinione pubblica nei rispettivi paesi erano ormai sicure che a Francia e Italia sarebbe stata assegnata una flotta di medesime dimensioni e come scriveva Albertini nei suoi *Diari* "L'Italia aveva saputo mettersi all'altezza dovuta".⁵⁵

Dopo la firma del Trattato delle Quattro Potenze il "Corriere della Sera" lanciò attraverso alcuni articoli di Luigi Barzini una campagna a favore

⁴⁹ *Il problema dell'Estremo Oriente si affaccia alla Conferenza di Washington*, "Corriere della Sera", 18 novembre 1921.

⁵⁰ *Volontà di pace e accordi a Washington*, "Corriere della Sera", 19 novembre 1921.

⁵¹ *I bisogni navali della Francia. Una campagna di voci tendenziose*, "Corriere della Sera", 24 novembre 1921.

⁵² *Ombre che passano sulla Conferenza di Washington*, "La Stampa", 24 novembre 1921.

⁵³ *Violento scatto di Briand a Washington verso l'Italia per la questione del disarmo*, "La Stampa", 25 novembre 1921.

⁵⁴ Pizzigallo, *Disarmo navale*, cit., pp. 41-42.

⁵⁵ Albertini, *I giorni di un liberale*, cit., p. 303.

Photo # S-584-182 "U.S. Air Plane Carriers, No. 1 & 2. Battle Cruisers Converted". Pr

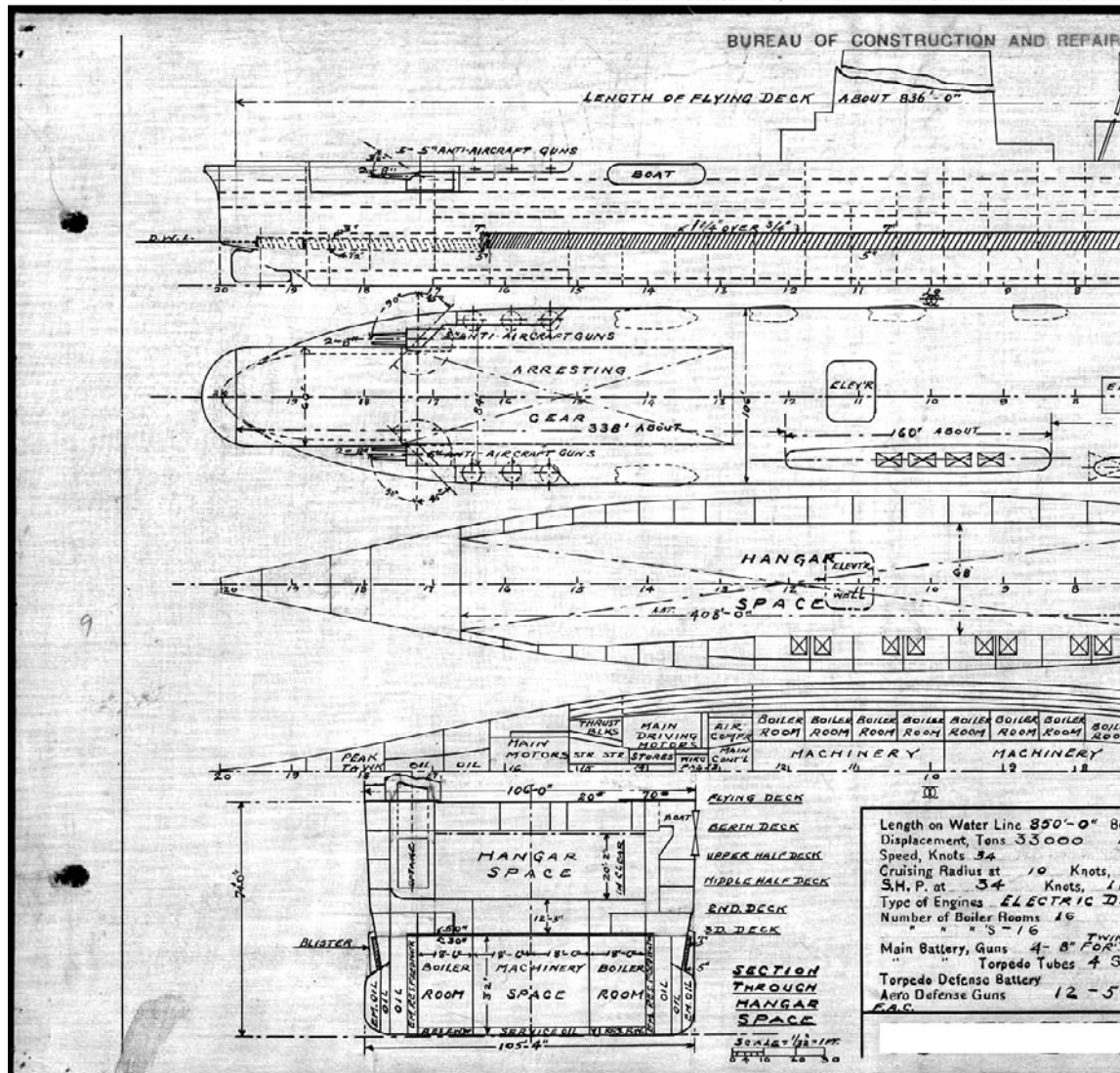


Fig. 14 – Proposta preliminare di trasformazione dei primi due incrociatori da battaglia classe “Lexington” in portaerei di squadra, datata 18 febbraio 1922. Le due unità diverranno rispettivamente le U.S.S. *Lexington*, CV-2 e *Saratoga*, CV-3. (S-584-182, U.S. Naval History and Heritage Command)

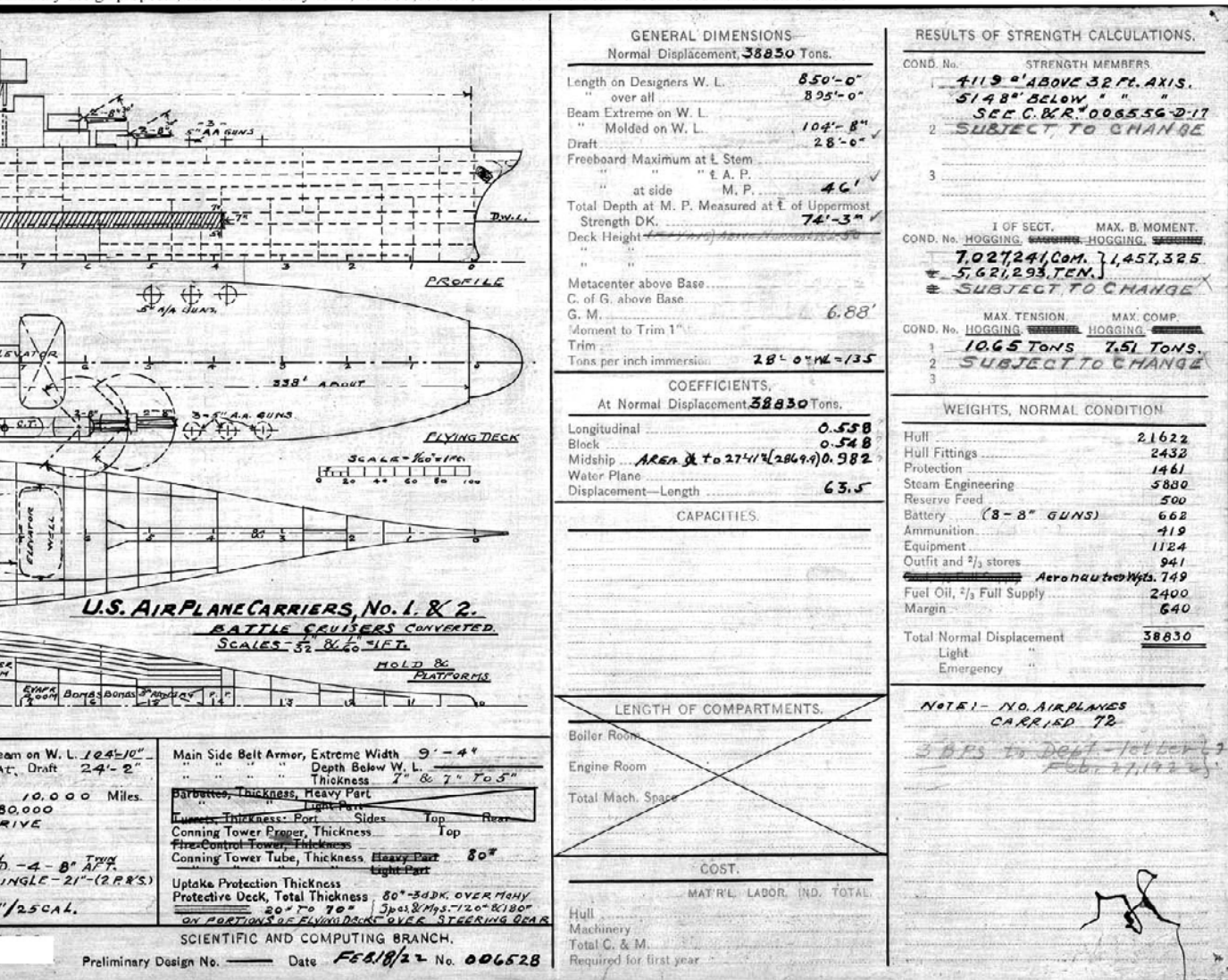
dell'accettazione della proposta sui sommergibili avanzata per gli Stati Uniti da Elihu Root. *Il serrato dibattito sui sottomarini tra francesi e inglesi alla Conferenza di Washington* – questo il titolo della testata milanese nell'edizione del 2 gennaio – che affermava “il buon senso dei politici ha ceduto in certe questioni tecniche per arrivare alla crisi della Conferenza”.⁵⁶ La Regia Marina non riteneva però la mozione Root conveniente per gli

interessi italiani. Il giorno dopo – sempre in prima pagina – ne *Il sommergibile e il commercio marittimo: Il problema dell'Italia* era dato grande risalto all'influenza dell'opinione pubblica statunitense e alla tutela degli interessi italiani:

“Non si può trascurare il peso della coscienza popolare, che è in ultima analisi quella che decide tutto. I nostri interessi più vitali sono in accordo col sentimento unanime dell'opinione pubblica mondiale.

⁵⁶ *Il serrato dibattito sui sottomarini tra francesi e inglesi alla Conferenza di Washington*, “Corriere della Sera”, [Edizione del pomeriggio], 2 gennaio 1922.

liminary design proposal, dated 18 February 1922, for a 33,000-ton, 34-knot aircraft carrier converted from a battle cruiser



GENERAL DIMENSIONS
Normal Displacement, **38830** Tons.

Length on Designers W. L.	850'-0"
" over all	895'-0"
Beam Extreme on W. L.	104'-8"
" Molded on W. L.	104'-8"
Draft	28'-0"
Freeboard Maximum at E. Stem	
" " at side	46'
Total Depth at M. P. Measured at E. of Uppermost Strength DK.	74'-3"
Deck Height	
Metacenter above Base	
C. of G. above Base	
G. M.	6.88'
Moment to Trim 1"	
Trim	
Tons. per inch immersion	28'-0" x 1.2 = 33.6

COEFFICIENTS
At Normal Displacement **38830** Tons.

Longitudinal	0.558
Block	0.548
Midship	AREA Δ to 27'-11" (2849.9) 0.982
Water Plane	
Displacement—Length	63.5

CAPACITIES

Boiler Room	
Engine Room	
Total Mach. Space	

LENGTH OF COMPARTMENTS

Boiler Room	
Engine Room	
Total Mach. Space	

COST

Hull	
Machinery	
Total C. & M.	
Required for first year	

RESULTS OF STRENGTH CALCULATIONS.

COND. No. STRENGTH MEMBERS

1	7119' ABOVE 32 FT. AXIS.
2	5148' BELOW " "
3	SEE C. & R. 006556-2-17
4	SUBJECT TO CHANGE

I OF SECT. MAX. B. MOMENT.

COND. No. HOGGING	7,027,241 COM.	1,457,325
" "	5,621,293 TEN.	
" "	SUBJECT TO CHANGE	

MAX TENSION MAX COMP

COND. No. HOGGING	10.65 TONS	7.51 TONS.
1	SUBJECT TO CHANGE	
2		
3		

WEIGHTS, NORMAL CONDITION

Hull	21622
Hull Fittings	2432
Protection	1461
Steam Engineering	5880
Reserve Feed	500
Battery (8-8" GUNS)	662
Ammunition	119
Equipment	1124
Outfit and 2/3 stores	941
Aeronautics	149
Fuel Oil, 2/3 Full Supply	2400
Margin	640
Total Normal Displacement	38830
Light	
Emergency	

NOTE 1 - NO AIRPLANES CARRIED 72

3 OPS TO DEPT 1st Nov 22

Feb 27, 1923

[...] Ma il popolo americano è sembrato più appassionato che in questo momento alla riprovazione del sommergibile.”

Il 4 gennaio il “Corriere della Sera” apriva così: *A Washington si segna il passo in attesa dei colloqui di Cannes.*⁵⁷ Nell’articolo firmato da Barzini si leggeva:

“La discussione alla Conferenza sul tema navale è ancor sospesa, i delegati italiani mancano ancora

di istruzioni [...]. I giornali americani raccolgono i rottami della conferenza per costituirsi qualcosa che rappresenti un parziale successo: fanno valere l’accordo sulla limitazione delle grandi navi, il trattato del Pacifico, il riconoscimento dei principi generali sui quali si dovrà fondare la politica internazionale della Cina e cercano nuovi motivi di consolazione.”

In effetti nei giorni seguenti fu la Conferenza di Cannes, dove si parlò di Germania, debiti di guerra e riparazioni, ad attrarre l’attenzione dell’opinione

⁵⁷ Nella città francese si sarebbe svolto in quei giorni un incontro tra i primi ministri.

pubblica insieme all'organizzazione dei prossimi incontri interalleati di Genova.⁵⁸ Nella seconda metà di gennaio si sarebbero aggiunte anche le notizie sulla salute dal papa, che a loro volta monopolizzarono l'attenzione dei quotidiani.⁵⁹ Ciò non vuol dire però che i lavori a Washington venissero sospesi. Molte erano ancora le questioni sul tavolo. L'Italia rischiava per altro di veder indebolita la propria posizione alla conferenza a causa delle conseguenze della mozione Root, che aveva evidentemente diviso i componenti della Delegazione. Tutto ciò non si concretizzò poiché un'iniziativa di Albertini riaccese le speranze. Il 4 gennaio Bergamasco telegrafò quindi da Roma autorizzando l'accettazione della proposta Root qualora questa fosse stata ufficialmente accolta anche dalle altre delegazioni. L'indomani il "Corriere della Sera" avrebbe aperto in prima pagina con un articolo intitolato *Alla Conferenza di Washington le limitazioni al sommergibile: adesione unanime*. Schanzer dichiarò infatti che anche l'Italia si schierava a favore del progetto di limitazione dell'uso del sommergibile, evitando con ciò naturalmente anche l'isolamento diplomatico che sarebbe seguito ad una mancata accettazione dell'accordo. Leggendo alcuni degli articoli usciti sulla stampa italiana nell'ultima settimana di gennaio emerge infatti chiaramente il timore che alla fine i francesi ottenessero il supporto delle altre delegazioni. Il 21 il quotidiano milanese pubblicava non a caso un articolo intitolato *L'arrendevolezza americana sulle richieste francesi per la Cina*, nel quale si criticava aspramente la decisione statunitense di accogliere le richieste francesi, considerandola evidentemente presagio di possibili ulteriori concessioni in altri

campi.⁶⁰ Pochi giorni dopo ad ogni modo la questione dell'Estremo Oriente e del Pacifico infine si sbloccò quando il Giappone accolse in linea di principio le proposte americane, per quanto fosse necessario ancora qualche giorno per la conclusione di un'intesa definitiva.⁶¹ Il negoziato navale dal punto di vista italiano poteva comunque dirsi ormai concluso. Il 2 febbraio il "Corriere della Sera" metteva in prima pagina – erano diversi giorni che questo non avveniva – un titolo significativo sulla Conferenza di Washington, con il quale si faceva riferimento a un "imponente risultato".⁶² Il giorno successivo "La Stampa" titolava sul fatto che la conferenza potesse ormai dirsi chiusa.⁶³ Nelle stesse ore Schanzer faceva un discorso di fronte alle altre delegazioni in cui affermava:

“La politica navale in un paese non è che una delle facce della sua politica generale. Per le maggiori potenze marittime, come gli Stati Uniti, l'Inghilterra e il Giappone, la politica navale è certo la parte più importante e la più eccezionale; ma anche per gli altri paesi come l'Italia e la Francia la politica navale assume oggi una importanza assai considerevole. Il nostro paese che ha fatto la guerra per le indeclinabili necessità delle sue rivendicazioni nazionali e per assicurare il trionfo di principi di giustizia, di libertà e di democrazia, è oggi animato da un profondo e sincero spirito di pace. La politica italiana si propone di contribuire alla creazione di sicure garanzie pel mantenimento della pace generale e alla composizione dei conflitti tra i popoli e al ristabilimento di normali condizioni economiche nel mondo e specialmente in Europa. A queste tendenze si ispira anche la nostra politica navale che si mantiene assolutamente lontana da ogni proposito aggressivo e vuole avere un carattere puramente difensivo.”⁶⁴

⁵⁸ Ne derivò per altro anche una crisi ministeriale a Parigi.

⁵⁹ Benedetto XV sarebbe morto il 22 gennaio 1922.

⁶⁰ *L'arrendevolezza americana sulle richieste francesi per la Cina*, "Corriere della Sera", [Edizione del pomeriggio], 21 gennaio 1922.

⁶¹ La notizia venne accolta con grande interesse nella stampa internazionale. Si veda ad esempio *Il duello nippo-americano per l'Estremo Oriente. Il Giappone recede dalle sue posizioni*, "Corriere della Sera", [Edizione del pomeriggio], 26 gennaio 1922.

⁶² *L'imponente bilancio di Washington. L'approvazione unanime di tutti gli accordi per l'Estremo Oriente e per le limitazioni navali*, "Corriere della Sera", [Edizione del pomeriggio], 2 febbraio 1922.

⁶³ *La Conferenza di Washington può considerarsi chiusa*, "La Stampa", 3 febbraio 1922. La notizia era significativamente pubblicata solamente in quinta pagina.

⁶⁴ L'articolo era riportato in prima pagina. *Dichiarazioni di Schanzer sugli armamenti navali alla Conferenza di Washington*, "La Stampa", 3 febbraio 1922.

Ancora una volta però l'attenzione dell'opinione pubblica finiva per essere attratta da ben altre notizie: era infatti iniziata la crisi del gabinetto Bonomi. Intanto, morto il pontefice, il 6 febbraio il Conclave elesse il nuovo papa, Pio XI. Nei giornali non vi era molto spazio per altre notizie. Solo il "Corriere della Sera" era sembrato cogliere a pieno il valore di quanto ottenuto a Washington, quando due giorni prima, in prima pagina, ricordava quanto la parità degli armamenti navali tra Italia e Francia fosse stata una conquista poco apprezzata rispetto al suo grande significato militare e politico.⁶⁵ La Delegazione italiana aveva effettivamente raggiunto i propri scopi, l'Italia – esclusa la questione dei sommergibili e degli incrociatori – non aveva più nulla da difendere.

La cerimonia di chiusura fu la dimostrazione di come l'interesse dell'opinione pubblica fosse ormai rivolto altrove; al termine dell'evento conclusivo metà degli spettatori in sala si erano dileguati. Del resto anche in Italia molti quotidiani, tra cui "il Tempo", non riservarono nemmeno un accenno alla cerimonia di chiusura della Conferenza di Washington. Qualche giorno dopo il quotidiano avrebbe poi pubblicato un breve trafiletto in cui si annunciava la partenza di Schanzer da New York.

Il tutto si concluse dunque quasi nell'indifferenza generale che di certo strideva con l'enorme attenzione che alla conferenza la stampa aveva riservato nei mesi precedenti. L'interesse era ormai completamente scemato. L'8 febbraio però un articolo in prima pagina del "Corriere della Sera" aveva messo bene in luce i risultati della Conferenza di Washington.⁶⁶

Si può affermare che l'unica vera coda politica della conferenza nel panorama italiano fu la nomina a ministro degli Esteri di Schanzer nel nuovo governo presieduto da Luigi Facta, mentre di fatto quello che fu un innegabile successo diplomatico per l'Italia non ricevette particolare attenzione in un paese ormai coinvolto nella fase finale del sistema liberale. Lo stesso Albertini non ricevette alcun encomio per l'opera svolta negli Stati Uniti e continuò la sua attività politica perdendo progressivamente – ed invero rapidamente – la sua presa sull'opinione pubblica, mentre cresceva l'influenza del Fascismo.

Negli anni a seguire la parità navale tra Italia e Francia sarebbe rimasta tale solo sulla carta ma diventò un elemento chiave della propaganda del nuovo regime e un pilastro della politica estera italiana.

⁶⁵ *Risultati di Washington*, "Corriere della Sera", 4 febbraio 1922. L'articolo venne riproposto anche nella edizione pomeridiana.

⁶⁶ *Solenne chiusura del Congresso dei popoli a Washington*, "Corriere della Sera", 8 febbraio 1922.



Fig. 1 – L’Africa Orientale Italiana all’inizio del Secondo conflitto mondiale. Nella carta sono evidenziati i siti della rete di stazioni R.T. gestite dalla Regia Marina. Tavola di V. M. Gay in R. B. La Racine, F. Prosperini, *Atlante Storico della Marina Militare 1861-1991*, Roma, USMM, 2006

Riportando a casa i profughi dell'Impero. La missione delle *navi bianche* per il rimpatrio dei civili dall'Africa Orientale Italiana

Pierangelo Campodonico

Abstract

The essay, excerpt from the book Storia della Marineria Mercantile Italiana, vol. III, 1940-1945, deals with the missions of the so-called "white ships" which during the Second World War brought some of the Italian colonists prisoners of the British back to Italy. Following the fall of the Italian Colonial Empire, many Italian civilians were interned in British prison camps in Africa. Thanks to agreements between the Italian and British authorities, the repatriation of these civilians was organized. The study, also exploiting the memories of some witnesses, describes the protagonists, analyzing the historical and political context in which these operations took place.

Il 17 aprile 1941, dopo una resistenza durata un mese, le truppe italiane asserragliate sull'Amba Alagi, si arrendono, con l'onore delle armi, ai soldati del generale Cunningham.

Mentre il loro comandante, il duca Amedeo d'Aosta, si avvia assieme a molti dei suoi 7.000 uomini alla prigionia e alla morte per malaria e tifo,¹ alcune unità italiane, disperse nel cuore dell'Etiopia continuano a combattere: l'ultima ad arrendersi sarà quella stanziata a Gondar e guidata dal generale Guglielmo Nasi che cederà le armi solo il 28 novembre 1941.²

A questo punto l'impero non c'è più: l'A.O.I., l'Africa Orientale Italiana (fig. 1, a fronte) si è dissolta, ma mentre i soldati diventano prigionieri di guerra e vengono avviati verso diverse destinazioni,

come il Kenya e l'India, tra Etiopia, Eritrea e Somalia restano intrappolati dalla guerra i "civili", che erano parte integrante del progetto di colonizzazione iniziato nel 1935. Sono i funzionari, gli imprenditori, i tecnici, i coloni, che erano stati coinvolti nel programma e, soprattutto, le loro famiglie: molte donne, moltissimi bambini, diversi anziani, malati, invalidi. L'amministrazione inglese effettua una prima cernita e decide che tutti i maschi, di età compresa tra i 16 e i 60 anni, anche se civili, vanno considerati alla stregua dei militari e quindi trattati come P.O.W. (*prisoner of war*): ma anche decurtando l'insieme di queste migliaia di persone, restano oltre 30.000 anime disperse su un territorio vastissimo.

Trattandosi di colonizzatori sconfitti, l'amministrazione inglese li espelle dalle loro proprietà,

Integrazione iconografica a cura di G. Innocenti e M. Sciarretta, USMM.

¹ Amedeo di Savoia morirà al General Hospital di Nairobi il 2 marzo 1942. Verrà seppellito nel cimitero militare di Nyong Road.

² In realtà, anche dopo la resa di Gondar, almeno in tono minore proseguirà una guerriglia italiana, guidata da Amedeo Guillet, detto "comandante Diavolo".



Fig. 2 – Amedeo di Savoia - Aosta (1898 - 1942). Cartolina, 1942 (Wikimedia Commons)

aziende, terre e case: a ciascuno viene consegnato un sacco di juta per poter scegliere una ventina di chili tra abiti e oggetti da portare con sé. Il resto deve essere abbandonato. I profughi dall'Etiopia vengono fatti salire sui camion, sui pullman e avviati a due grandi campi di prigionia: Dire Dawa e Harar. In Eritrea e in Somalia, dove la presenza italiana era più consolidata, il concentramento è più graduale. Al contrario molti, in Etiopia, non avevano scordato i massacri ordinati dal generale Graziani e malgrado la presa di posizione di Haile Selassie – che ritorna alla guida del paese nel febbraio 1942 – è forte il desiderio non solo di impadronirsi delle “cose” degli occupanti italiani, ma anche di vendicarsi.

L'amministrazione locale inglese segnala così al Foreign Office che non poteva garantire l'incolumità degli italiani minacciata dall'odio degli indigeni per cui, se non ci fosse stato un intervento di rimpatrio da parte dell'Italia, sarebbe stata costretta a internarli prima nella Somalia britannica, per poi trasferirli nelle colonie inglesi in India e in Australia. Il Foreign Office, attraverso i canali dell'ambasciata americana in Italia e attraverso la Croce Rossa di Ginevra, fa giungere il messaggio al governo italiano. Mussolini si trova in imbarazzo: una parte, quella dei “duri” del regime, spalleggiata dai tedeschi, è per non cedere. Usare, insomma, donne e bambini come uno strumento in più nella guerra di propaganda per fomentare l'odio verso il nemico che si combatte. A questi non interessava che la situazione dei campi fosse drammatica: che le condizioni fossero difficili e i disagi morali gravissimi, promiscuità, insufficienza nel vitto, di medicinali, dubbia la potabilità dell'acqua con pericolo di epidemie, nei baracconi piove e i pali che li sostengono sono rosi dalle termiti. A Dire Dawa, ad esempio,

un'epidemia di morbillo fece centinaia di morti tra i bambini del campo,³ ma alcuni gerarchi ritenevano che l'esodo dei profughi italiani dall'A.O.I., avrebbe compromesso il “ritorno” (fig. 2, a fronte)⁴ che essi ritenevano possibile se – in quelle stesse settimane – Erwin Rommel e l'Afrikakorps (oltre alle truppe italiane) fossero riusciti a sfondare sul fronte egiziano.

Probabilmente Mussolini stesso è incerto sulla posizione da prendere ed è possibile che siano i rapporti drammatici che arrivano al Ministro per l'Africa Italiana Attilio Teruzzi sulle condizioni dei civili internati⁵ a far decidere definitivamente il Duce ad aderire alla proposta inglese. Inizia così un'operazione molto importante – unica in tutto il conflitto – di rimpatrio dei profughi, e il primo scoglio da affrontare è rappresentato dalla rotta da seguire.

Gli inglesi, che evidentemente desiderano liberarsi di 30.000 bocche da sfamare e che possono diventare una “bomba umanitaria” – se volessimo utilizzare terminologie a noi più vicine – non vogliono tuttavia che le navi entrino nello scacchiere Est del Mediterraneo, che loro controllano con una certa fatica; tantomeno vogliono che navi italiane attraversino lo Stretto di Suez: l'autoaffondamento o il sabotaggio di queste navi rischierebbe di recidere la vena “giugulare” che alimenta il fronte inglese del Mediterraneo (fig. 3, pag. 40). E se questa è la condizione, allora le navi impegnate nel recupero, dovranno necessariamente fare la circumnavigazione dell'Africa. Chiarito questo aspetto, da parte italiana si riflette su *quali* navi inviare: il viaggio è lunghissimo, circa 23.000 miglia nautiche. Con queste distanze, la velocità è fondamentale: vengono perciò scartati perché troppo lenti i vecchi piroscafi del tipo “Regioni”, in uso al Lloyd Triestino e già utilizzati per il trasporto dei coloni. L'ideale

³ Tra i bambini nati nel 1941 a Dire Dawa e sopravvissuti se ne ricorda uno in particolare, l'on. Luciano Violante, nato nel campo il 25 settembre 1941.

⁴ È celebre, ad esempio di questa convinzione la cartolina “Ritourneremo!”, illustrata da G. Boccasile e stampata nel 1942 dal P.N.F. - Opera Nazionale Dopolavoro.

⁵ Alcuni di questi rapporti sono stati recentemente pubblicati da Emanuele Ertola, nell'articolo “Navi bianche. Il rimpatrio dei civili italiani dall'Africa Orientale”. *Passato e Presente*, 91, 2014.



Fig. 3 - Il Canale di Suez, in un'immagine d'epoca ripresa dalla Royal Air Force britannica, in *Histoire de la Marine française illustrée*, Larousse, 1934 (Wikimedia Commons)



Fig. 4 - La motonave *Saturnia* (1927) della Soc. Cosulich Società Triestina di Navigazione, ripresa a Taranto nella sua colorazione originale (Archivio USMM)

sarebbe utilizzare le velocissime *Rex* e *Conte di Savoia*: grandi abbastanza, ma il cui consumo di carburante è spropositato. Si conviene per una scelta intermedia: la *Duilio* e la *Giulio Cesare* del Lloyd Triestino – che per altro erano stati attrezzati per i viaggi in acque tropicali, e la *Vulcania* e la *Saturnia* (fig. 4, a fronte). Grandi e abbastanza veloci.

Ma ora bisogna trasformare queste navi per il recupero dei profughi: così rapidamente, a Trieste e a Genova, vengono portate a bordo le maestranze in grado di riallestire gli interni delle navi scelte. Ciascuna di esse sarà in grado di ospitare 2.500 persone. Con questa portata, ogni “crociera” avrebbe consentito di portare in Italia circa 10.000 persone: ma, alla velocità media di questi transatlantici relativamente nuovi, ogni spedizione tra andata, soste e ritorno sarebbe durata circa 90 giorni, pari a 9 mesi di navigazioni continuative.

A fine novembre del 1941 la spedizione appare ormai certa, almeno da parte inglese, tanto che un soldato prigioniero scrive alla fidanzata, ancora ad Addis Abeba:

“[...] ma qui si sta preparando per accogliere dei civili in transito. Non so se tutti transiteranno da questo porto o siano ripartiti su più itinerari, tuttavia è certo che da qui transiteranno alcune migliaia di famiglie per imbarcarsi a Berbera. Chissà se anche voi sarete in questo lotto.”⁶

Come riporta Gianni Franzone,⁷ l'operazione procede in uno scenario carico di contraddizioni. Da una parte il Duce vorrebbe che l'operazione avvenisse nella massima segretezza – probabilmente anche per non irritare gli alleati tedeschi – dall'altra, sin dall'inizio, per convinzione dello stesso ministro Teruzzi, la *Missione speciale in A.O.I.* (come viene denominata) sarebbe rimasta “nel settore umanitario, come un segno fermissimo ed ammirabile della civiltà del Littorio”.⁸

Come capo della missione, non viene scelto un gerarca fascista (e questo è significativo), ma un funzionario di lunghissima data: Francesco Saverio Caroselli.⁹ A quest'uomo “ministeriale” viene affidato il coordinamento e l'organizzatore, mediatore paziente e diplomatico¹⁰ che, peraltro, non è nemmeno digiuno di problemi navali: è a Caroselli, infatti, che negli anni Trenta viene affidato il compito di creare la R.A.M.B. – Regia Azienda Monopolio Banane e di costituire la sua flotta.¹¹ Sulla scorta delle informazioni che gli arrivano dal Ministero, è lui che decide di dotare ogni nave della spedizione di 250 posti letto, suddivisi in: reparto medicina, reparto di pediatria, reparto di chirurgia, reparto di ginecologia ed ostetricia, reparto di isolamento per infettivi, reparto per pazienti psichiatrici, sala operatoria, sala parto, gabinetto di radiologia, gabinetto odontoiatrico, laboratorio e farmacia. Il personale sanitario, per ogni nave, era

⁶ Lettera del ten. Bassignano, datata 29/11/1941. Riportata in: M. Marchetti, “Missione speciale A.O.I. La posta delle Navi Bianche”. *FIL Italia*, vol. XLI, 4, 2015.

⁷ G. Franzone, *Turisti di guerra. I transatlantici italiani e il rimpatrio dei profughi dall'Africa Orientale*, in P. Campodonico, M. Fochessati P. Piccione (a cura di), *Transatlantici. Scenari e sogni di mare, Catalogo della mostra al Galata Museo del Mare, Genova*, Skira, Milano, 2004, pp. 207-217.

⁸ Lettera di Teruzzi a Mussolini, 24 marzo 1942, in Archivio Storico del Ministero dell'Africa Italiana (ASMAI)/IV, b. 82.

⁹ Francesco Saverio Caroselli (1887-1968), assunto al Ministero delle Colonie nel 1912, grazie alle sue capacità e a una profonda cultura giuridica, era riuscito a salire i vari gradi di responsabilità, fino a diventare, tra il 1937 e il 1940, governatore della Somalia Italiana. Caroselli, all'inizio della sua carriera si pose in “in luce come funzionario capace, comprensivo e tra i più umani” ma “colonialista dalle idee avanzate nel 1918, alla fine degli anni Trenta il Caroselli era completamente a rimorchio dell'ideologia coloniale del fascismo, tanto da non accorgersi, lui, l'uomo del diritto, che nel *lager* di Danane gli oppositori dell'Italia, somali ed etiopici, morivano di stenti. Fu comunque, anche se la sua gestione sarebbe stata soltanto paternalistica, il miglior governatore italiano che la Somalia abbia avuto”, come ricorda Angelo del Boca, cfr. A. Del Boca, s.v. *Caroselli, Francesco Saverio. Dizionario biografico degli italiani*, 34 (Roma, 1988).

¹⁰ Rimase celebre la sua trattativa con il *degiac* Gabre Mariam, alla testa di 12.000 guerriglieri etiopici, che permise di disinnescare nel 1931 la prima crisi dell'Ogaden, che poteva portare a una guerra tra Italia ed Etiopia.

¹¹ Sulla R.A.M.B. vedi P. Campodonico, *Storia della Marina Mercantile Italiana. La Prima guerra mondiale e il ventennio fascista*, Genova, SAGEP, II, pp. 268-270.

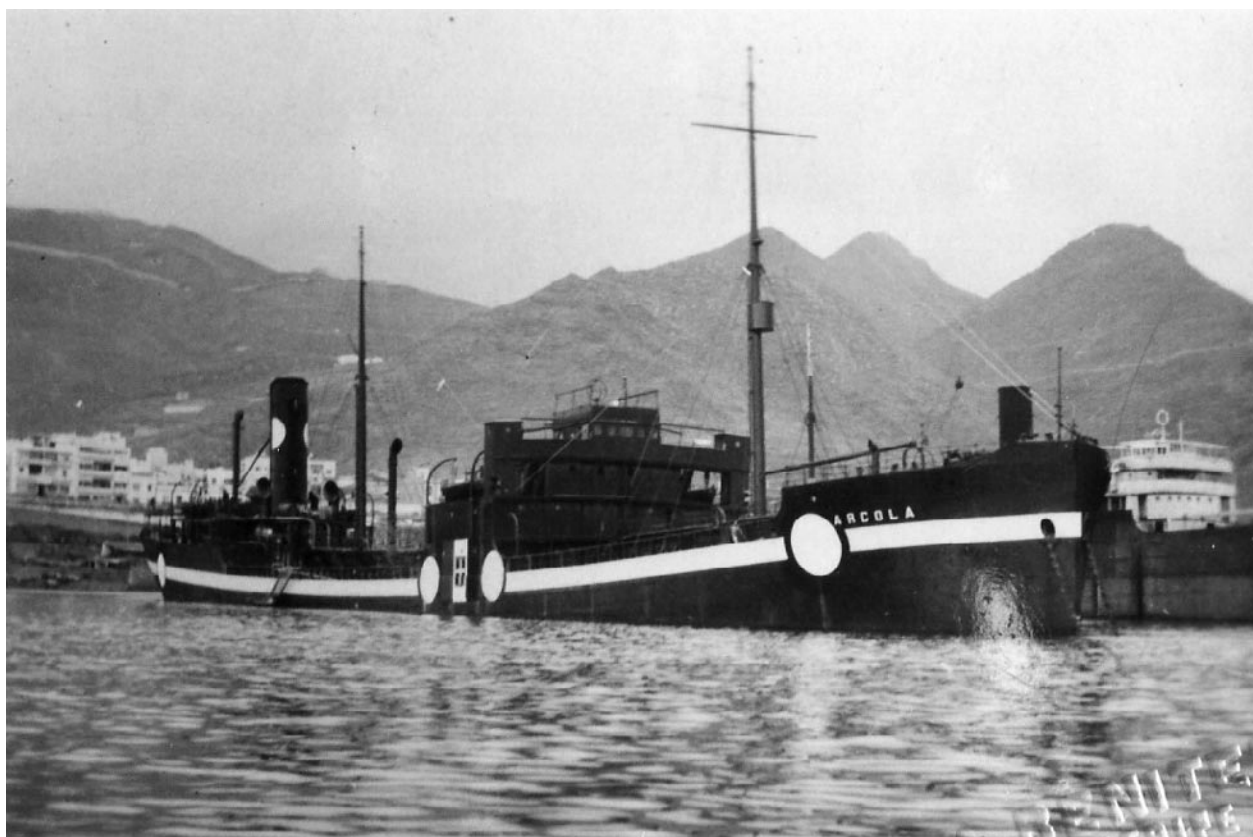


Fig. 5 – La pirocisterna *Arcola* (1929) della Soc. Luigi Bosco di Genova, ripresa a Santa Cruz nel 1940 (in *Arcola – 1929*, via <https://www.carboflotta.com/it/flotta/arcola-1929/>)

composto dal preesistente medico di bordo civile con i suoi infermieri, da un direttore sanitario della Croce Rossa, da sei medici della Croce Rossa Italiana e del Ministero dell'Africa italiana, un farmacista, numerosi infermieri, 14 Infermiere Volontarie ed un cappellano. I servizi sanitari delle quattro navi erano coordinati dall'Ispettore sanitario, il generale medico Alcibiade Andruzzi. La cifra spesa per riallestire le quattro navi "di soccorso" è davvero notevole: 26 milioni di lire.¹²

Poste sotto la tutela della Croce Rossa, le navi divengono a tutti gli effetti delle navi ospedale: vengono ridipinte di bianco (da qui il nome con cui diventeranno note, le *Navi Bianche*), decorate con quattro grandi croci rosse su ogni lato dello scafo, la croce rossa su ogni fumaiolo e una luminosa sulle sovrastrutture. Di notte, per distinguersi, tutte le luci di coperta dovevano essere accese, in modo da non dare nessun pretesto di errore a un sommergibile che le avesse incontrate.

Nella pianificazione del viaggio, uno dei problemi maggiori è rappresentato dal consumo di carburante per la circumnavigazione dell'Africa: al fine di risolvere il problema, si concorda con gli inglesi, che due petroliere italiane bloccate alle Canarie, la *Arcola* (6.349 T.s.l., arm. Luigi Bosco, *fig. 5*, a fronte) e la *Taigete* (4.672 T.s.l., arm. Soliani e Saltamerenda) che non erano state scelte come "violatori di blocco" in quanto scariche e quindi non utili al loro eventuale arrivo nelle basi francesi, potranno lasciare il porto di internamento, raggiungere (con scorta militare inglese) Curaçao, nel Golfo del Messico, rifornirsi e rientrare alle Canarie, dove opereranno come stazione di rifornimento per le navi ospedale.

Infine, dopo un'ultima visita ufficiale di Teruzzi alle navi, nell'aprile del 1942, la *Missione speciale* parte. La prima a muovere è la *Saturnia* con Caroselli a bordo che lascia Trieste il 2 aprile; la gemella *Vulcania* lascia gli ormeggi di Genova due giorni dopo (*fig. 6* e *fig. 7*, pag. 44). A distanza di qualche giorno, sempre da Trieste e da Genova, dove erano

stati fatti i lavori di adattamento, partono la *Duilio* e la *Giulio Cesare* (*fig. 8* e *fig. 9*, pag. 46).

La prima tappa è Gibilterra: le navi bianche entrano in rada una per volta e caricano la commissione britannica (una per ogni nave) composta da un capitano di vascello, un sottotenente, 6 soldati e 5 marinai di cui tre radiotelegrafisti che si dislocavano nelle stazioni RT. Il governatore Caroselli che stava sulla *Saturnia* consegnò al comandante britannico una lettera nella quale si chiedevano garanzie formali circa il prosieguo del viaggio e il nostro impegno a non utilizzare la radio di bordo per scopi bellici.

La risposta ufficiale inglese è rapida e inequivocabile: "Per ordine di Sua Maestà britannica si invitano tutte le forze inglesi ed alleate a rispettare e prestare assistenza alle quattro unità ospedale italiane ed ai componenti la missione".

Imbarcata la rappresentanza inglese, si procede per la prossima tappa, le isole di Capo Verde dove effettuare il primo rifornimento. Con rotta Sud-Ovest, le quattro navi che viaggiano distanziate tra loro, superano il Capo e si fermano a Port Elizabeth per un secondo rifornimento. Quindi si risale la costa africana dal Canale di Mozambico, e si arriva in vista di Socotra, l'isola tra Mar Rosso e Oceano Indiano e poi Capo Guardafui, da dove *Vulcania* e *Saturnia* raggiungono il 5 maggio il porto di Berbera, mentre gli altri due transatlantici arrivano nello stesso porto il 15 maggio.

Il viaggio, lungo sei settimane ma tranquillo con le navi vuote, entra allora nel vivo. Alcune testimonianze raccontano l'emozione che l'arrivo delle navi provocò nelle persone recluse nei campi:

"Grazie alla falsificazione di un documento, il 12 aprile 1942 anch'io salpai da Dire Daua a bordo di un autocarro carico di donne e bambini che faceva parte di una lunga colonna, scortata da autoblindate e mezzi carichi di soldati coloniali britannici. Ci attendeva un viaggio di cinque giorni su piste sassose, polverose e

¹² A. Del Boca, *Gli italiani in Africa Orientale. La caduta dell'impero*, III, Milano, Mondadori, 1992, p. 560.



Fig. 6 e fig. 7 – La partenza delle motonavi *Saturnia* e *Vulcania* (Archivio USMM)



martellate dal sole feroce [...] Quando l'automezzo, dopo aver arrancato sulla ripida salita raggiunse il ciglione sovrastante Berbera, al di là della cortina di densa polvere rossa potemmo vedere due navi bianche, immobili nel mare azzurrissimo. Navi italiane, senza dubbio, e allora si scatenò il delirio. Le donne che stipavano il cassone dell'autocarro si erano rizzate in piedi e nonostante le scosse si abbracciavano, ridevano, piangevano, gridavano, pregavano.”¹³

Presto, questa massa di persone si accalca sulle banchine: come da tradizione, le navi più grandi nei porti del Corno d'Africa non ormeggiano sui moli, per via dei fondali non abbastanza profondi. Occorre caricare la gente sulle *maone*, grandi chiatte motorizzate che portavano sottobordo le persone da imbarcare. È allora che il commissario della *Vulcania*, Zeno Garroni constata la gravità dell'emergenza umanitaria:

“Donne smunte, lacerate accaldate, affrante dalle fatiche, scosse dalle emozioni... Bimbi sparuti che le lunghe privazioni... l'ardore del clima hanno immiserito e stremato fino al limite”.¹⁴

Nello stesso tempo, l'imbarco è un'occasione di festa:

“A quel punto da sacche, fagotti, zaini, scaturirono come per incanto decine di bandiere tricolori. Per il personale imbarcato sulle navi e ammassato ai parapetti: marittimi, crocerossine, cuochi, ufficiali, infermieri, medici, camerieri, fu una visione che a distanza di anni avrebbero poi evocato con emozione. Allo sventolio delle bandiere e alle grida dei profughi rispondevano con larghi gesti ed espressioni di benvenuto a gran voce.”¹⁵

Per caricare a bordo tutti ci vogliono giorni e giorni, in media non si riesce ad imbarcare più di 700 persone in ogni giornata, e molti, grazie a documenti falsi di cui c'era un ampio commercio, tolgono il posto ad altri in condizioni di maggiore

necessità. Per tutti ci sono lunghe pratiche di registrazione, prima dell'assegnazione della cabina o del posto nei cameroni, della consegna dei propri averi alla banca di bordo e delle visite mediche, dopo le quali molti venivano ricoverati per le condizioni critiche in cui si trovavano. Con le navi ferme all'ormeggio, sotto il sole dell'estate africana, le temperature a bordo raggiungono i 50°, mentre si contano molti malori e i primi morti, arrivati agli ospedali galleggianti ormai troppo tardi.

Solo dopo una decina di giorni, le navi, completato il carico, ripartono: il 16 maggio per prime *Saturnia* e *Vulcania*, il 24 maggio, anche la *Duilio* e la *Giulio Cesare*.

Gianni Franzone ha descritto quel che accade a bordo:

“Una volta a bordo, vengono subito consolati, rincuorati, rassicurati, e poi curati, rifocillati, nutriti, rivestiti, quasi viziati, e di colpo, la paura e la disperazione che avevano caratterizzato la loro esistenza nei campi cambiano segno, si trasformano in un'eccitazione, un'esaltazione difficile da contenere. Diventano ingovernabili, creando non poche preoccupazioni a tutto il personale di bordo.”¹⁶

È lo stesso aiutante di Caroselli, il militare Bernardo Valentino Vecchi, a descrivere come il clima a bordo:

“Strani stati d'animo, fisici scossi, menti alterate, proteste fuori luogo. La promiscuità ed i contatti collettivi imposti dalla carenza di spazio, la stessa possibilità di concedersi liberamente sigarette, vino, liquori, il sentirsi sicuri e liberi dai continui controlli polizieschi del nemico faceva sì che questa massa di esseri umani, che rappresentavano tutta la gamma delle età, della scala sociale [...] manifestassero tale irrequietezza morale e materiale ed assumessero atteggiamenti talmente inaspettati, da stancarci indescrivibilmente tutti quanti: funzionari, medici, crocerossine, personale della Missione e di bordo.”¹⁷

¹³ M. Zamorani, “Navi e bambini”. *Notiziario Lega Navale*, marzo-aprile 2012. Dello stesso autore, *Dalle navi bianche alla linea gotica. 1941-1944*, Milano, Mursia, 2011.

¹⁴ E. Ertola, “Navi bianche...”, cit., pp. 127-143.

¹⁵ Ivi, p. 134-ss.

¹⁶ G. Franzone, *Turisti di guerra...*, cit., p. 212.

¹⁷ B. V. Vecchi, *Navi bianche, missione di pace in tempo di guerra*, Milano, Gastaldi, 1963, p. 150.



Fig. 8 e fig. 9 – Le turbonavi *Duilio* e *Giulio Cesare* nel 1942 (Archivio USMM)

Ovviamente, i “ragazzi” imbarcati non avevano la stessa percezione. Massimo Zamorani, che era uno di loro, racconta il loro punto di vista:

“Noi ‘grandi’, cioè di età fra i 10 e i 15 anni, nei primi due giorni a bordo eravamo stati mobilitati, inquadriati da ufficiali e adibiti a servizi ausiliari, come assistere le crocerossine nella distribuzione di indumenti, piantonare i rubinetti che erogavano la preziosa acqua refrigerata, guidare gli inabili negli spostamenti e così via. Divisi in squadre e plotoni eravamo comandati a eseguire ginnastica al mattino e assistere a conversazioni informative e culturali.”¹⁸

A bordo ci sono anche i fotografi, per un’operazione che è anche e soprattutto di propaganda. Le famiglie imbarcate sono in una condizione drammatica: spesso, partendo per l’A.O.I., hanno lasciato e venduto tutto; molti non sanno nemmeno dove andranno. Le famiglie sono quasi tutte divise: gli uomini e i maschi più grandi sono nei campi di prigionia; le donne e i bambini in viaggio per un incerto futuro. Eppure, pochi giorni dopo la partenza, ancora una volta, la vita in mare opera una trasformazione. È quella condizione di “tempo sospeso” nota a tutti i croceristi: dopo il campo di Dire Daua, l’Oceano Indiano, la vita sul ponte, il cibo abbondante, sono già un riscatto. I fotografi hanno buon gioco a scattare immagini serene, tra bambini che giocano, suore che fanno lezione all’aperto, donne che fanno la maglia, stese sulle



Fig. 10 – Ministero dell’Africa Orientale, *Periplo dell’Africa compiuto dalla Nave Giulio Cesare, aprile-giugno 1942* (A.C.S., fondo Ministero A.O.I., in V. Martines, *L’eroica missione di quattro Navi bianche*, via <https://www.ammiragliovincenzomartines.it/>, ultima consultazione 21/6/2022)

¹⁸ M. Zamorani, “Navi e bambini”, cit., p. 24.

chaise-long che in altri tempi avevano ospitato ricchi borghesi, *star* di ogni tipo e turisti americani in viaggio per l'Europa.

Ma il viaggio ha comunque una zona in ombra, che i fotografi non mostrano: è quella delle infermerie.

“Durante la traversata si continuava a morire, soprattutto i bambini già sofferenti all'imbarco. A bordo del *Duilio*, tra il 17 aprile quando la nave è salpata da Berbera e il 30 giugno, arrivo a Genova, cessarono di vivere un bambino, un anziano, due ragazzi e due donne. Un missionario spirò stringendo la mano di un ragazzo deceduto pochi istanti prima sul letto vicino, mentre nello stesso tempo, nel locale attiguo vedeva la luce un bambino, uno degli otto che nacquero in navigazione. Le infermerie e i reparti di degenza erano pieni, le sale chirurgiche sempre in attività. Le madri ossessionate dal timore del contagio, perché l'infezione diarroica imperversava.”

In sé, il viaggio procede senza intoppi, i rifornimenti a Port Elizabeth e poi a Las Palmas. Il 18 giugno *Saturnia* e *Vulcania* arrivano a Gibilterra, dove sbarcano la “commissione” inglese (fig. 10, a fronte). Quindi s'inoltrano nel Mediterraneo, tracciate dagli inglesi (fig. 11, pag. 48) e cercate dagli italiani. L'ordine, per Caroselli, è dirigersi e sbarcare a Napoli: lo stesso porto che aveva visto le trionfali partenze per le *Colonie* orchestrate da Italo Balbo, ora accoglie i profughi: e qui, il regime, ancora una volta dà prova della sua capacità mistificatoria.

“Nella tarda mattinata di una calda e tranquilla domenica di inizio estate – è il 21 giugno – le banchine del porto partenopeo sono tutte un tripudio di gente, di colori, di urla festanti [...] Ad accogliere i profughi ci sono il ministro Teruzzi e la principessa di Piemonte. Poi le navi proseguono per Livorno e qui avviene l'incontro commovente con Anna di Francia, duchessa d'Aosta, vedova di Amedeo, eroe dell'Amba Alagi e, soprattutto, eroe degli italiani d'Africa, morto proprio poche settimane prima in

prigionia a Nairobi. Infine salgono a bordo il re e la regina Elena. L'entusiasmo dei profughi è al parossismo. Mai si sarebbero aspettati tanto. Il regime, seppure malconco, riesce comunque, ricorrendo alle tanto sperimentate mobilitazioni di massa dall'imponente scenografia teatrale, a trasformare una disfatta nell'esaltazione dello spirito patriottico.”¹⁹

Il viaggio si conclude a Genova, verso la sera dell'indomani: qui sbarcano i profughi che tornano nel settentrione del paese. E proprio Genova sarà il punto di partenza della seconda “missione”. Il 21 ottobre, di nuovo i quattro transatlantici ripartono per Berbera. In navigazione procedono di conserva, *Saturnia* e *Vulcania* prima e *Giulio Cesare* e *Duilio* poi.

Lo schema del viaggio, e i tempi, sono gli stessi: il 23-24 ottobre a Gibilterra, per imbarcare la “commissione” e poi le sei settimane di viaggio della circumnavigazione. Le due motonavi della Società Italia arrivano il 20 novembre e iniziano l'imbarco: dopo altri otto mesi di prigionia nei campi, le condizioni dei profughi sono ulteriormente peggiorate. Le due navi ospedale potranno ripartire solo il 1° dicembre. Anche la *Giulio Cesare* e la *Duilio* sono passate per il porto somalo: ma gli accordi sono diversi: loro sono destinate a Massaua, dove arrivano il successivo 26 novembre e da dove ripartiranno, cariche, il 7 dicembre.

“In più si verifica qualche incidente increscioso: alcuni ‘clandestini’ – cioè soldati italiani che sono rimasti in A.O.I. senza consegnarsi ai vincitori – tentano di salire a bordo delle *Navi Bianche*, mettendo in serio pericolo le operazioni umanitarie. La situazione viene risolta senza drammi, ma la paura è tanta e, per gli italiani, il rammarico infinito.”²⁰

Dopo un Natale di tregua, passato in navigazione nell'Atlantico meridionale, le navi arrivano nel Mediterraneo dopo l'Epifania e si dirigono verso l'Adriatico. Ma l'atmosfera è cambiata: la guerra, anche nell'Africa del nord, dopo la scon-

¹⁹ G. Franzone, *Turisti di guerra...*, cit., pp. 214-216.

²⁰ Ivi, p. 216.



Fig. 11 – La motonave *Saturnia* in un'immagine di fonte britannica del 1943 (Imperial War Museum, foto GM 541, via Wikimedia Commons)

fitta di El Alamein (ottobre 1942) e il successivo sbarco degli Alleati in Marocco e Algeria (novembre dello stesso anno) è compromessa. Il ritorno dei profughi è mesto e passa praticamente sotto silenzio.

Il 3° e ultimo viaggio prende le mosse da Trieste, dove le navi ospedale si sono concentrate. Il 20 maggio partono le motonavi e due giorni dopo le turbonavi. Il 28 giugno le prime arrivano a Massaua, dove si fermeranno fino al 5 luglio. Due giorni prima sono arrivate anche la *Giulio Cesare* e la *Duilio*. Queste navi sono l'ultimo passaggio per l'Italia, ne approfitta una figura molto particolare, Amedeo Guillet (1909-2010), un ufficiale di cavalleria che, non accettando la resa italiana, per mesi e mesi aveva sostenuto una accanita guerriglia contro l'occupazione degli inglesi in Eritrea, conquistandosi l'appellativo di "comandante Diavolo" (fig. 12, pag. 50). Quando le condizioni non avevano più consentito la prosecuzione della guerriglia, Guillet era riparato nello Yemen, dove era rimasto per circa un anno. Saputo – dalla stessa BBC, che aveva dato parecchia rilevanza all'evacuazione dei civili italiani – dell'arrivo delle navi ospedale, Guillet rientra clandestinamente a Massaua e sfruttando le molte amicizie e la sua conoscenza dell'arabo, si finge un facchino e sale a bordo, dove si nasconde. Trovato dai marinai italiani prima della partenza e portato dal comandante, questi decide di non consegnarlo agli inglesi – sarebbe stato fucilato – ma lo ricovera nel "manicomio" di bordo dove, tra altri malati mentali, si fingerà pazzo fino allo sbarco della "commissione" inglese.²¹

Le navi ospedale hanno già iniziato il ritorno verso casa, quando vengono raggiunte, per radio, dalla notizia prima dello sbarco alleato in Sicilia, poi della caduta di Mussolini il 25 luglio: "[...] per i profughi rimasti completamente tagliati fuori

dalle vicende italiane, è uno shock".²² Una testimone, Maria Gabriella Ripa di Meana, bambina a bordo, racconta:

"[...] mi ricordo il nervosismo delle persone a bordo e i loro pianti. Non capivano quale sarebbe stato il loro futuro al rientro in Italia. Mi ricordo anche quando ci fermammo alle isole Canarie, eravamo in quarantena e non potevamo uscire dalla nave, ma guardando dagli oblò vidi gente di una povertà spaventosa. Fu il mio primo confronto con la situazione europea. Erano così miseri che chiedevano a noi di buttarli cibo dalla nave, raccoglievano perfino i mozziconi delle sigarette. Ci fermammo lì dieci giorni. Anche l'impatto con lo stretto di Gibilterra mi segnò per sempre. Riuscimmo a evitare le mine per miracolo."²³

Sono giorni drammatici: Caroselli e il comando della *missione speciale* sono in spasmodica attesa di ricevere un'indicazione su dove dirigere le navi cariche di profughi. Alla fine l'indicazione è quella di Taranto, dove arrivano l'11 agosto la *Saturnia* e la *Vulcania*. Venti giorni dopo arrivano la *Giulio Cesare* e la *Duilio*, che erano state fermate per 12 giorni in quarantena a Las Palmas.

Mentre nelle stesse ore, Badoglio sta negoziando con gli Alleati i termini dell'armistizio, l'arrivo è tristissimo: i profughi, appena sbarcati, senza tante cerimonie vengono imbarcati sui treni per le diverse destinazioni: ma è un'Italia sconvolta dai bombardamenti alleati, perciò ad ogni allarme aereo il treno viene fermato e tutti scendono di corsa per ripararsi: ci vuole circa una settimana per raggiungere l'Italia settentrionale. Come per un tragico appuntamento con il destino, molti degli arrivati l'11 agosto salgono sul treno diretto Lecce-Taranto-Bari-Roma n. 92: il 13, questi stessi profughi, con altri civili e militari, sono alla stazione Casilina in procinto di arrivare ed è lì che

²¹ Sulla vita di Amedeo Guillet, cfr. V. Dan Segre, *La guerra privata del tenente Guillet. La resistenza italiana in Eritrea durante la Seconda Guerra Mondiale*, Milano, Corbaccio, 2008.

²² G. Franzone, *Turisti di guerra...*, cit., p. 216.

²³ "Le navi bianche: Maria Gabriella Ripa di Meana ricorda l'epopea del rimpatrio degli italiani del Corno d'Africa durante la II guerra mondiale". *IlSole24Ore*, 13 giugno 2018, in <https://www.ilssole24ore.com/art/>.



Fig. 12a e fig. 12b – Ahmed Abdallah al Redai, falsa identità dal *Commundâr es Sciaitan* (“Comandante Diavolo”), alias Amedeo Guillet, capitano di cavalleria del Regio Esercito e anima della resistenza italiana in Africa Orientale. Tavole di M. Trecalli, in *4 Eroi*, ed. SMD, Roma 2019

uno tra i più violenti bombardamenti alleati su Roma, ne ucciderà centinaia. La *missione speciale* li aveva portati in Italia, ma era un'Italia ben diversa da quella che ricordavano, che non era più in grado di garantire la sicurezza di nessuno.

Intanto, eseguito lo sbarco di tutti i profughi e del personale della *missione speciale*, le quattro navi sono state indirizzate a Trieste. È qui che arriva la notizia dell'armistizio, ed è anche il momento in cui i comandi e gli equipaggi si trovano in maggiore difficoltà, costretti a scegliere in una situazione di drammatica incertezza. La *Vulcania* e la *Saturnia*, ad esempio, vengono fatti partire immediatamente, la prima per Venezia e l'altra per Pola, e da lì a Brioni, con l'ordine di imbarcare rispettivamente gli allievi e il personale della R. Accademia Navale e quelli del IX Corso Preliminare Navale dell'Accademia stessa. L'ordine era di dirigere su Brindisi, una delle basi sulle quali la Regia Marina, fedele al re, era previsto si sarebbe riorganizzata.²⁴ Le due motonavi arrivano il 10 settembre e imbarcano i cadetti, ma l'equipaggio della *Vulcania* non è d'accordo: molti, tra ufficiali e marinai sono triestini e veneti e ragionano che portandosi al Sud si allontana la possibilità di ricongiungersi con i loro cari. Così mentre la *Saturnia* parte da Venezia con il personale dell'Accademia e gli allievi dei corsi normali, incagliandosi poi nei paraggi di Brindisi,²⁵ la gemella invece di allontanarsi nell'Adriatico viene portata ad are-

narsi sulla costa,²⁶ per decisione del C.V. Simola, comandante dei corsi di complemento a Brioni, che giudicava imprudente far affrontare i rischi della navigazione a quegli allievi.²⁷ Il giorno dopo, con due lance armate di mitragliatrici pesanti, i tedeschi se ne impossessarono. Nelle stesse ore, sia la *Giulio Cesare* che la *Duilio* si trovano a Trieste: come obbedendo a un riflesso condizionato, gli equipaggi sabotano la nave impedendone la partenza. I tedeschi, impadronitisi dei due piroscafi costringono le maestranze triestine a ripararli, quindi fanno spostare i due transatlantici, ancora con le insegne della Croce Rossa alla baia di Muggia (valle di Zaule), qui diventeranno oggetto degli attacchi dell'aviazione alleata e affonderanno l'11 settembre del 1944. Diverso il destino della *Vulcania*: dopo aver caricato sotto stretta sorveglianza dei tedeschi parte del personale dell'Accademia e di un battaglione del Reggimento San Marco, che venivano avviati all'internamento in Germania, il 18 settembre si trasferiva a Venezia, dove veniva messa in disarmo in seguito ai lievi danni subiti durante un bombardamento. Evitato l'affondamento da parte dei tedeschi in fuga da Venezia nell'aprile del 1945, dal settembre successivo venne impiegata, in coppia con la gemella, per il rimpatrio dei soldati nord-americani e delle mogli e dei figli di guerra.

Il 15 novembre 1946 *Saturnia* e *Vulcania*, furono formalmente restituite al governo italiano.

²⁴ G. Fioravanzo, *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, USMM, 1971, p. 23

²⁵ La *Saturnia* riprese poi servizio operando come trasporto truppe tra New York e l'Europa; dal giugno 1945, sotto bandiera americana e con il nuovo nome di *Frances Y. Slinger*, divenne la più grande nave ospedale della storia, riportando negli Stati Uniti i feriti del fronte europeo e del Pacifico.

²⁶ Scrive Giovanni Proia, all'epoca cadetto e testimone oculare: “[...] Mi trovai a poppavia in prossimità del pozzo delle catene. A qualche metro da me un ufficiale della nave (era personale della Marina mercantile) dava degli ordini. Io guardavo le stelle in uno stato di sopore felice e ascoltavo questi ordini di cui non capivo gran che: cominciai a incuriosirmi quando l'ufficiale alzò il tono della voce con ordini sempre più concitati e stranamente assurdi per quello che io mi aspettavo. La nave si muoveva. Mi alzai in piedi e feci in tempo a vedere che, invece di avviarsi verso il largo, l'enorme massa del transatlantico stava dirigendosi a tutta forza verso l'isola: allibito, incredulo, nel giro di un minuto sentii due o tre pesanti sobbalzi finché la nave si arrestò, seduta. Era stata volutamente gettata ad arenarsi sugli scogli della costa”. Cfr. G. Proia (1923-2009), *Un ottuagenario si racconta*, sul sito <http://www.etheca.net/emiliopanella/hospes/proia010.htm#C.VII>.

²⁷ G. Fioravanzo, *La Marina dall'8 settembre 1943...*, cit., p. 70



*The Captain and Officers
H.M.S. York
at Home*



COMANDO

XIII SQUADRIGLIA M.A.S.

*R.S.V.P.
Mess Secretary:
H.M.S. York.*

Un cartoncino d'invito per eventi diversi del comandante e degli ufficiali dell'incrociatore britannico *York*, prelevato dall'equipaggio della XIII^a Flottiglia MAS in occasione del sopralluogo a bordo del relitto e riportato in Italia, 28 maggio – 3 giugno 1941 (AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F, fasc. 6, s.fasc. 1)

**FONTI
E DOCUMENTI**

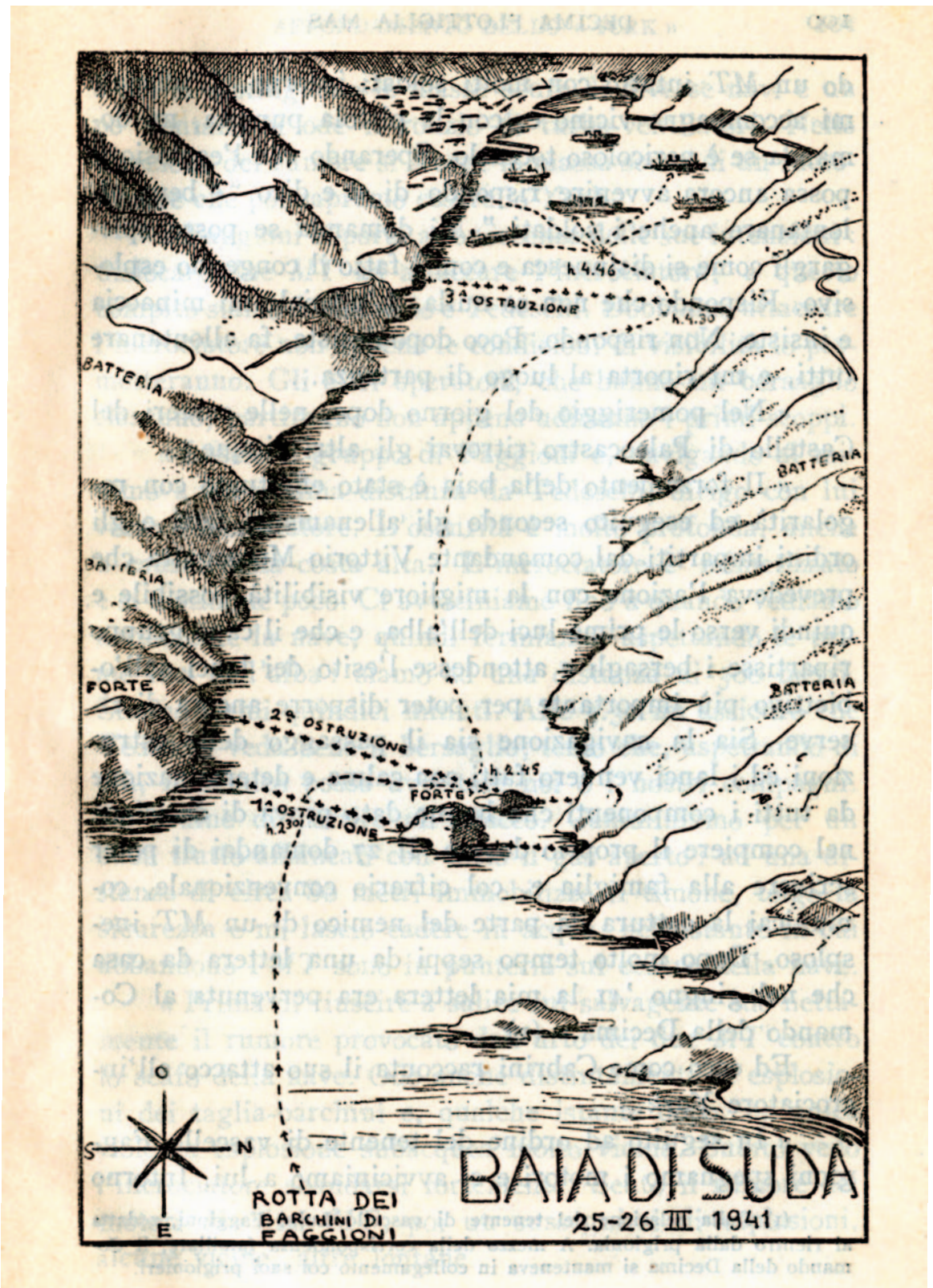


Fig. 1 – L'itinerario dell'azione dei mezzi d'assalto di superficie comandati da Luigi Faggioni nella baia di Suda a Creta tra 25 e 26 marzo 1941 (da Borghese 1950)

Creta 1941.

Le operazioni militari per la conquista dell'isola e il ruolo della baia di Suda

Piero Cimbolli Spagnesi

Abstract

This Notizia on the naval actions of the Italian Royal Navy in the Second World War analyzes the complex of the defenses of the bay of Suda in Crete, examined after the conquest of the island by the Germans and Italians by the end of May 1941. Already the site of a successful incursion of Italian surface assault vehicles in the previous March, the same bay and the nearby city of Chania were strategic places throughout the conflict for the control of the Aegean Sea and above all of the routes to and from the Western and Eastern Mediterranean for the Axis and British forces. In this overall picture, the article also examines the role of the Italian Armed Forces and in particular of the Italian Royal Navy itself in the context of the beginning of a finally complete reconstruction of German and Italian air, naval and land operations on the Greek island at least from December 1940 to follow.

A parte da quelle relative alle altre operazioni della Regia Marina in Mare Egeo e a Creta nella prima metà dell'anno, la *Notizia* n. 22 del 19 luglio 1941 narra dello stato della baia di Suda sulla costa nord-ovest della grande isola greca al termine del lungo ciclo di operazioni per la sua conquista da parte delle forze dell'Asse tra marzo e luglio 1941. Iniziate nella notte tra 25 e 26 marzo con l'incursione di sei mezzi d'assalto di superficie comandati dal tenente di vascello Luigi Faggioni, nel loro complesso le operazioni in questione erano proseguite con l'inizio dell'imponente aviosbarco tedesco il 20 maggio successivo ed erano culminate il 28 maggio,

con l'operazione anfibia italiana combinata tra Esercito e Marina sulla costa nord-est, per completare la conquista di tutto il territorio di Creta da parte tedesca e italiana. Tutto il ciclo era stato quindi concluso dall'evacuazione delle forze del Commonwealth tra il 28 e il 29 dal villaggio di Sphakia sulla costa sud-ovest, dalla successiva conquista il 30 sempre di Sphakia da parte della 5ª Divisione da montagna tedesca e infine proprio dalla ricognizione di tutte le difese della baia di Suda, eseguita dal tenente di vascello italiano Marcantonio Bragadin tra 28 maggio e 3 giugno 1941, a cavallo del termine delle operazioni l'1 giugno (*fig. 1*, a fronte).¹

Ringrazio il dott. Carlo Romani di Roma per avere messo a disposizione il volume *Kreta Sieg der Kühnsten vom Heldenkampf der Fallschirmjäger*, a cura del generale K. Student, Graz, 1942.

¹ AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, n. 22 (Appendice). La bibliografia di base sull'azione della Regia Marina a Suda il 26 marzo 1941 è nota: J.V. Borghese, *Decima flottiglia Mas. Dalle origini all'armistizio*, Milano, Garzanti, 1950, pp. 91-105; V. Spigai, *Cento uomini contro due flotte*, Livorno, Società editrice Tirrena, 1959, pp. 212-250; C. De Risio, *I mezzi d'assalto*, revisione di A. Cocchia, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XIV) Roma, Ufficio storico della Marina militare, Roma, [1964 (1972², revisione di A. Paladini; 1991³, revisione di G.P. Pagano; 1992⁴, revisione di G.P. Pagano; rist. 2001] revisione di M. Pagano, 2013⁵, pp. 107-115. Da questi tre testi dipendono tutte le narrazioni più recenti come, per esempio, quella in G. Giorgerini, *Attacco dal mare. Storia dei mezzi d'assalto della Marina italiana*, Milano, Mondadori, 2007, pp. 131-142. Per la *Notizia* n. 25 del 3 agosto 1941 su la "Spedizione di «Creta» – 27 maggio 1941/XIX", stesa a brevissima distanza dai fatti e con la narrazione delle operazioni sbarco italiane a Sitia al comando del capitano di vascello Aldo Cocchia, vedi A. Vagnini, "Notizie sulle azioni navali della Seconda guerra mondiale. La Regia Marina e la battaglia per Creta", Appendice n. 3, in questo numero. In

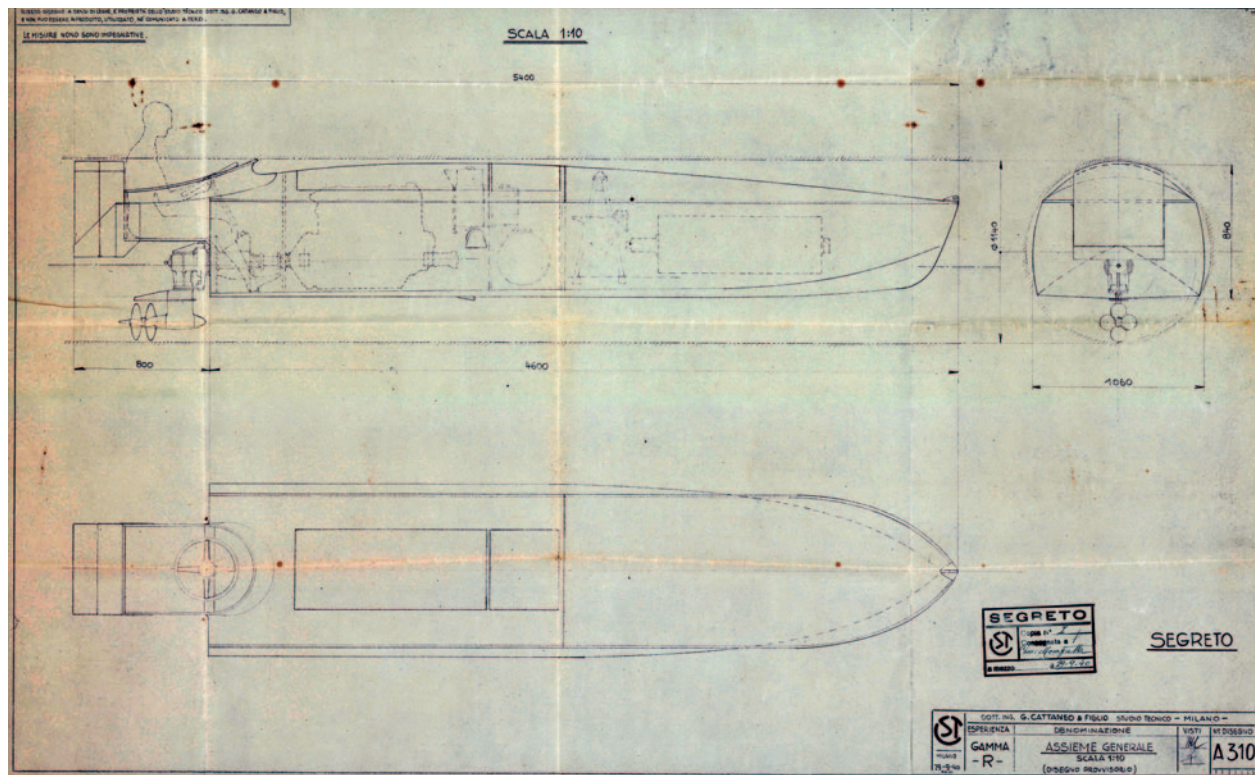


Fig. 2 – CABI-Cattaneo. Progetto di massima della per un Motoscafo da Turismo Ridotto (MTR) da trasportare in appositi cilindri contenitori sul ponte di un sommergibile, Milano 1 ottobre 1940 (AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. I, fasc. 10)

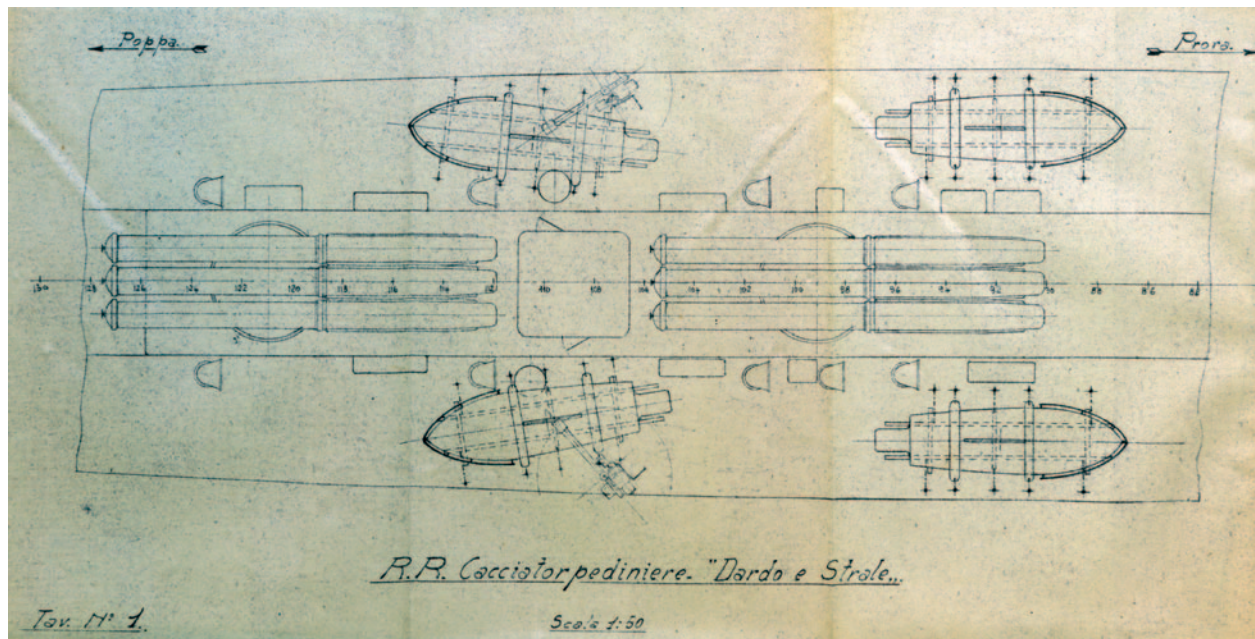


Fig. 3 – Regio Arsenale della Marina Militare di Taranto. Pianta dei lavori in corso di realizzazione per la sistemazione a bordo dei cacciatorpediniere Dardo e Strale di quattro mezzid'assalto di superficie, 8 novembre 1940 (AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. I, fasc. 10)

Operazioni aeronavali e terrestri, loro presupposti e risvolti

Nel quadro cronologico d'insieme delle operazioni militari in Mediterraneo allora in corso, l'azione di Faggioni e dei suoi a fine marzo 1941 fu svolta poco più di un mese dopo l'incontro a Merano degli ammiragli Arturo Riccardi ed Erich Raeder, il giorno prima del colpo di stato in Jugoslavia il 27 marzo e dieci giorni prima dell'attacco tedesco

a Grecia e Jugoslavia il 6 aprile 1941, condotto a supporto della precedente invasione italiana sempre della Grecia e soprattutto delle future operazioni tedesche contro l'Unione Sovietica. La medesima incursione era stata svolta anche due giorni prima dello scontro navale tra italiani e inglesi a Capo Matapan e, appunto, poco più di due mesi prima della conclusione della conquista di Creta da parte tedesca e italiana l'1 giugno successivo.² Ciò chiarisce perché l'interesse strategico per la grande isola

W. Churchill, *La Seconda guerra mondiale*, III *La grande alleanza*, I *La Germania punta a Oriente*, Milano 1950, pp. 306-346, con la narrazione della battaglia anglo-tedesca per Creta, l'apporto italiano all'intera operazione «Merkur» non è neanche menzionato. È per certi versi interessante – perché già rimanda alle manchevolezze dell'operato complessivo dei vertici militari britannici – la valutazione della successiva perdita della baia di Suda a fine maggio 1941 a causa dell'azione tedesca, narrata in ibidem, *La Seconda guerra mondiale*, II *La loro ora più bella*, II *Isolati*, Milano, Mondadori, 1949, pp. 250-251.

² Sull'insieme delle operazioni a Creta nel 1941, richiamo un minimo di bibliografia di base. Oltre ai classici *Kreta Sieg der Kühnsten vom Heldenkampf der Fallschirmjäger*, Herausgegeben von K. Student, Graz, Steirische Verlagsanstalt, 1942 e a G. Müller, F. Scheue-ring, *Sprung über Kreta. Ein Bild- und Kampfbericht*, Stalling, Oldenburg, 1944, opere di propaganda ma sempre utili contemporanee ai fatti – vedi A.B. Cunningham, “The Battle of Crete”, in «The London Gazette», Friday, 21st May, 1948, Supplement, n. 38296, Monday, 24 May, 1948, pp. 3103-3119; W. Churchill, *La Seconda guerra mondiale*, III *La grande alleanza*, I *La Germania punta a Oriente*, Milano, Mondadori, 1950, pp. 306-346; A.B. Cunningham, *L'odissea di un marinaio*, (ed. it. di Id., *A Saylor's Hodossey*, London, Hutchinson, 1951) trad. it. di A. Fraccaroli, Milano, Garzanti, 1952, pp. 186-194, 225-254; S.W.C. Pack, *La battaglia di Creta*, (ed. it. di Id., *The Battle for Crete*, Shepperton, Surrey [GB], Ian Allen, 1973) Milano, Mursia, 1975; J. Keegan, *Uomini e battaglie della Seconda guerra mondiale*, (ed. it. di Id., *The Second World War*, London, Hutchinson, 1989) Milano, Rizzoli, 1989, pp. 154-168; C. Macdonald, *The Lost Battle: Crete 1941*, London, The Free Press, 1993; A. Beevor, *Crete 1941-1945. La battaglia e la resistenza*, (ed. it. di Id., *Crete: The Battle and the Resistance*, London, John Murray, 1991) Milano, Rizzoli, 2003; P.D. Antill, *Crete 1941. Germany's lightning airborne assault*, Oxford, Osprey Publishing, 2005; B. Christensen, *The 1st Fallschirmjäger Division in World War II, 1 Years of Attack*, Atglen (PA), Schiffer Publishing, 2007, pp. 119-241; A. Palazzo, *Battle of Crete*, Canberra, Army History Unit, 2007; J. Sadler, *Operation Mercury. The battle for Crete, 1941*, Barnsley, Pen & Sword Military, 2007; H.A. Richter, *Operation Merkur. Die Eroberung Kretas im Mai 1941*, Mainz, Rutzen, 2011; H.A. Richter, “Operation Mercury, the Invasion of Crete”, in «Journal of New Zealand Studies», ns, 16, 2013, pp. 147-155. In particolare sulle operazioni italiane per l'operazione «Mercurio», vedi R. Bernotti, *Storia della guerra nel Mediterraneo (1940-43)*, Roma, Vito Bianco, 1960, pp. 170-176; P.F. Lupinacci, *La difesa del traffico con l'Albania, la Grecia e l'Egeo*, revisione di V.E. Tognelli, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, IX) Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1965 (rist. 1992), pp. 73-96, 148-169; A. Santoni, F. Mattesini, *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, Roma, Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri, 1980, pp. 80-95; E. Cernuschi, *La notte del Lupo (Creta, 21 maggio 1941). Quattro documenti per un'inedita ricostruzione*, «Rivista Marittima», maggio 1997, suppl.; F. Mattesini, *Corrispondenza e direttive tecnico-operative di Supermarina, II.1 (gennaio 1941 – giugno 1941)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2001, pp. 30-34, 365-434 (documenti nn. 128-169); Id., *La battaglia di Creta maggio 1941. Il contributo delle forze armate italiane*, Zanica (Bergamo), Luca Cristini Editore, 2020. A testimoniare un rinnovato interesse soprattutto statunitense su tutto l'argomento tra 2001 e 2016, in parallelo con le recenti campagne occidentali in Iraq e Afghanistan, vedi M.M. Kershaw, *The Integration of Special Operations and General Purpose Forces*, Thesis submitted to the Naval Postgraduate School Monterey (California), Naval Postgraduate School, 1994, pp. 19-54; K.J. Cox, *The Battle for Crete (Operation Mercury): An Operational Analysis*, A paper submitted to the Faculty of the Naval War College in partial satisfaction of the requirements of the Department of Joint Military Operations, Newport (Rhode Island), Naval War College, 18 May 2001; K.H. Schiebold, *Operation Merkur 1941. A Failure in Strategic Leadership*, U.S. Army War College, Carlisle Barracks (Pennsylvania), 2002; M.A. Biank, *The Battle of Crete: Hitler's Airborne Gamble*, thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College in partial fulfillment of the requirements for the Degree, Master of Military Art and Science, Military History, Fort Leavenworth (Kansas), U.S. Army Command and General Staff College, 2003; J.C. Bliss, *The Fall of Crete 1941: Was Freybrg Culpable?*, A thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College in partial fulfillment of the requirements for the Degree, Master of Military Art and Science, Military History, Fort Leavenworth (Kansas), U.S. Army Command and General Staff College, 2006; S.L.W. Kavanaugh, *Comparison of the Invasion of Crete and the Proposed Invasion of Malta*, thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College in partial fulfillment of the requirements for the Degree, Master of Military Art and Science, Military History, Fort Leavenworth (Kansas), U.S. Army Command and General Staff College, 2006; A.C. Morris, Jr, *Kreta als Beispiel: German Airlift during the battle of Crete*, A thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College in partial fulfillment of the requirements for the degree, Master of Military Art and Science, Military History, Fort Leavenworth (Kansas), U.S. Army Command and General Staff College, 2014; K.W. Anderson, *Once Out the Door: A Study of Division and Corps Level Airborne Assaults*, School of Advanced Military Studies United States Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth (Kansas), U.S. Army Command and General Staff College, 2016, pp. 7-24.



Fig 4 – Creta occidentale, settore di Khanià, nella cartografia dell'US Army Map Service, Corps of Engineers, Department of the Army, 1947, with the permission of His Britannic Majesty's Stationery Office, War Office, 1943, 1:250 000 (University of Texas, Perry Castañeda Map Collection: txu-pclmaps-oclc-6510563-khania-g19)

greca in Mediterraneo orientale in funzione del suo ruolo fondamentale di base aeronavale di supporto alle operazioni britanniche contro l'Asse in Mediterraneo orientale, nei Balcani e in Europa centro-orientale fosse stato manifestato in maniera importante dalla Marina italiana già a fine 1940. Fu infatti il 19 dicembre che un primo promemoria al capo di

Stato Maggiore della Regia Marina dispose l'invio dei cacciatorpediniere *Dardo* e *Maestrale* a Lero via Augusta e Bengasi tra 21 e 27 dicembre 1940, allo scopo di supportare una prima missione d'assalto di superficie in quella direzione (fig. 2 e fig. 3, pag. 56). Le due unità, ciascuna appositamente attrezzata per il trasporto sul ponte di quattro mezzi

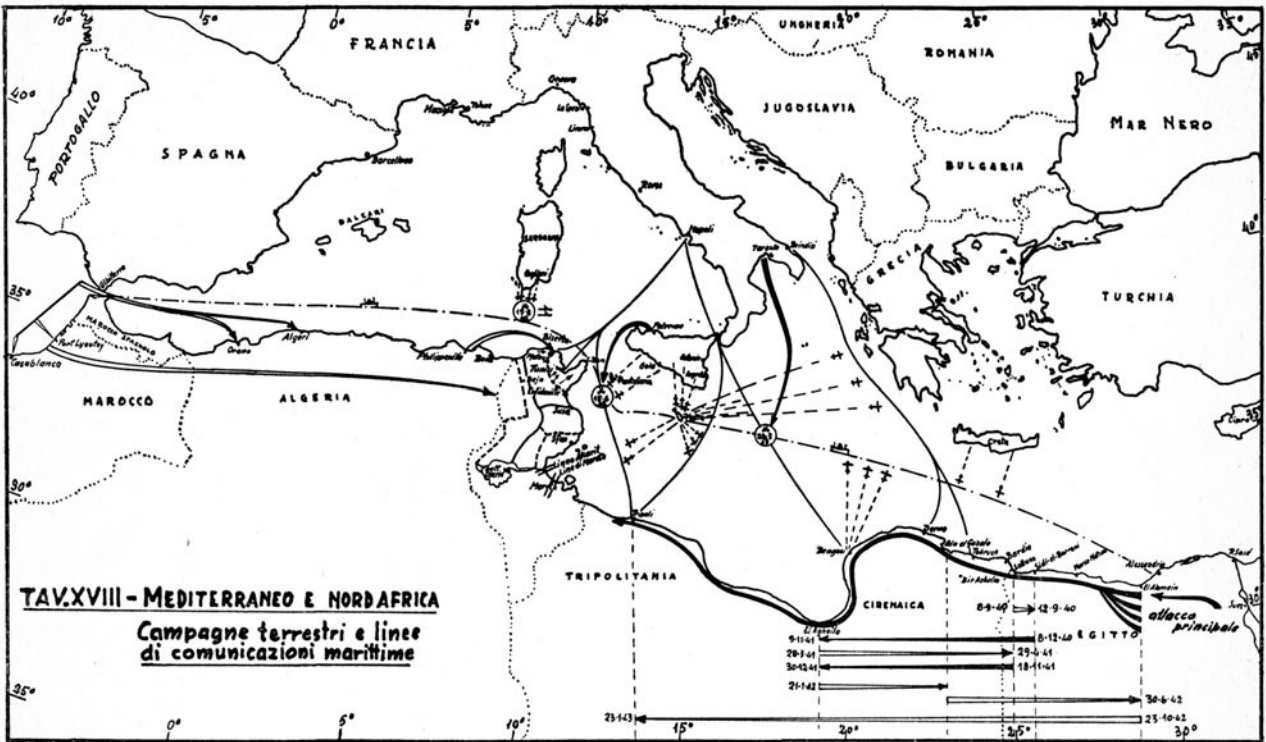


Fig. 6 – Il complesso delle linee di rifornimento terrestre e marittimo in Mediterraneo e Africa del nord tra 1940 e 1942, secondo l'ammiraglio Romeo Bernotti (da Bernotti 1967)

dentale. Solo in un secondo tempo tutto questo fu progettato anche per il Mediterraneo centrale, a seguire l'avvio delle operazioni italiane contro la Grecia.³ Il 21 dicembre 1940 fu l'ammiraglio Raffaele de Courten a compilare un primo ordine d'operazioni per una missione di otto Motoscafi da Turismo (MT) contro Suda a Creta.⁴ A seguire, il 18 gennaio 1941 il comandante superiore delle Forze armate italiane in Egeo, il generale Ettore Bastico, emanò una ulteriore direttiva per una missione ancora più specifica di mezzi d'assalto di superficie

contro unità nemiche alla fonda nella baia di Suda, che avrebbe dovuto essere eseguita tra 24 e 31 gennaio 1941.⁵ Nei giorni ancora successivi, una relazione del capitano di fregata Vittorio Moccagatta, comandante della FLOTMAS speciale, di nuovo sempre all'ammiraglio Raffaele de Courten a SUPERMARINA, con lo stato della permanenza dei suddetti motoscafi da turismo a Lero e sul loro addestramento, fu anch'essa accompagnata da una bozza di un ordine d'operazioni ancora ulteriore.⁶ Un mese dopo, il 23 febbraio 1941, fu emanato un ordine

³ Per queste sperimentazioni, vedi in AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. I (Documentazione varia, anni 1936-1940). In particolare sulle trasformazioni dei cacciatorpediniere Dardo e Strale per il trasporto di MT e sulle loro missioni in Mediterraneo orientale tra 1940 e 1941, vedi anche in *ibidem*, b. II (Documentazione varia, anno 1941), fasc. 2 ("Missioni della sezione *Strale e Dardo* adibite al trasporto dei MTSM").

⁴ Supermarina, 19 dicembre 1940, [appuntamento per il capo di Stato Maggiore], Segreto – Riservato personale; datt., 2 pp., in AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F (*Suda, 1941, 26.3.1941*), fasc. 6 (*Varie sull'azione di Suda in data 26/3/1941*); il capo di Stato Maggiore, a EGEMIL, Rodi, da Roma, 21 dicembre 1940, prot. 10505: *Azioni con mezzi speciali*, in *ibidem*.

⁵ Ettore Bastico, comandante generale d'armata, al generale di brigata aerea Ulisse Longo, al contrammiraglio Luigi Biancheri e per conoscenza a Supermarina, da Rodi, 18 gennaio 1941, prot. M/916; Segreto – Riservato personale: *Azione contro unità nemiche alla fonda*, in AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F (*Suda, 1941, 26.3.1941*), fasc. 6 (*Varie sull'azione di Suda in data 26/3/1941*). Alcuni di questi documenti sono stati già editi in V. Spigai, *Cento uomini*, cit., pp. 212-222.

⁶ Moccagatta a de Courten, 23 gennaio 1941, prot. 1401/SRP, con un allegato, in AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F (*Suda, 1941, 26.3.1941*), fasc. 1 (*Azione contro Suda in data 26 marzo 1941*).

d'operazioni finalmente effettivo e con medesimo argomento, per una sua esecuzione il giorno stesso.⁷

Con le ostilità contro la Francia, avviate ancora il 10 giugno 1940, e quelle contro la Grecia iniziate il 28 ottobre dello stesso anno, tanto per gli italiani quanto per i britannici crebbe la consapevolezza dell'interesse primario rivestito da Creta.⁸ Ai suoi approdi maggiori – per primo proprio a quello di Suda – era devoluto il ruolo strategico di appoggio intermedio lungo le rotte di rifornimento da e per il Mediterraneo occidentale e quello orientale, quindi verso le basi di Gibilterra e Alessandria, a sostegno dei fronti terrestri in Africa settentrionale e, appunto, nella penisola balcanica (*fig. 6*, a fronte). Soprattutto la direttiva di Ettore Bastico della seconda metà di gennaio 1941 arrivò a conclusione del difficile momento strategico sopportato fino ad allora in ambito logistico più generale dalle forze italiane sul terreno tra Albania e Grecia, per la specifica tenuta dell'intero dispositivo italiano sul fronte di Tepeleni e a difesa della piazzaforte e del porto di Valona. A fine dicembre 1940, a quest'ultimo e alle coste della penisola italiana miravano, infatti, possibili azioni aeronavali combinate britanniche di sbarco a Santi Quaranta e a Giannina, segnalate dal Servizio Informazioni Militari (SIM) del Comando Supremo. Oltre a ciò, la direttiva di Bastico del 18 gennaio 1941 era anche successiva alla sostituzione del generale Ubaldo Soddu col generale Ugo Cavallero al Comando superiore delle Forze armate italiane in Albania, av-

venuta il 29 dicembre 1940 per ordine di Mussolini, e del conseguente cambio di passo nella conduzione più generale proprio delle operazioni contro la Grecia. Fra 15 e 20 gennaio 1941 – in parallelo sempre con l'ordine di Bastico in questione per l'azione della Marina italiana contro Suda a Creta – Cavallero cominciò a organizzare una importante controffensiva a partire da piani del suo Stato Maggiore elaborati il precedente 5 gennaio, dopo che dall'8 i greci avevano avviato una nuova grande azione offensiva terrestre su Berat contro le Forze italiane; proprio tra 18 e 21 gennaio Cavallero iniziò quindi ad avviare un contrattacco nell'area di Klisura, dopo che entro il 10 precedente era stato interrotto in via definitiva lo sforzo ellenico contro Valona.⁹ Sull'altro teatro di guerra in Mediterraneo, in Africa settentrionale, Bardia era caduta ancora il 5 gennaio 1941 e Tobruk, a quella data, ancora appariva facilmente raggiungibile. A seguire, il 25 gennaio 1941 – poi posticipato al 26 – era il giorno previsto per l'avvio della controffensiva italiana in questione tra Albania e Grecia continentale. Questa avrebbe dovuto essere svolta in parallelo proprio con il primo progettato attacco per mare alla baia di Suda a Creta da parte della Regia Marina, per interrompere l'appoggio britannico ai greci e soprattutto interdire il controllo del traffico navale sempre britannico sia per l'intero Mediterraneo sia per l'Africa settentrionale.¹⁰ Il 23 febbraio 1941 il comandante della Zona militare marittima italiana dell'Egeo, contrammiraglio Luigi

⁷ Il contrammiraglio Luigi Biancheri, comandante della Zona militare marittima dell'Egeo al comandante del cacciatorpediniere *Crispi* e della 4^a Squadriglia cacciatorpediniere, al comandante del cacciatorpediniere *Stella* e, per conoscenza, al Comando superiore Forze armate dell'Egeo, 23 febbraio 1941, prot. 0410/SRP: *Ordine d'operazione*, in AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F (*Suda, 1941, 26.3.1941*), fasc. 1 (*Azione contro Suda in data 26 marzo 1941, Preparazione*).

⁸ Sulle operazioni italiane contro la Grecia, vedi M. Montanari, *L'Esercito Italiano nella campagna di Grecia*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, 1991. In particolare per le operazioni sulle isole tra Adriatico e Ionio, vedi G. Manzari, M. Pagano, *La Regia Marina nelle isole Ionie, aprile 1941 – settembre 1944*, Roma, Stato Maggiore della Difesa, 2020. Per l'interesse britannico per Creta appena all'inizio della campagna italiana sulla Grecia continentale già nei primi giorni di novembre 1940, in funzione anche del traffico marittimo di sostegno del fronte in Africa settentrionale, vedi sempre a W. Churchill *La Seconda guerra mondiale, Il La loro ora più bella, Il Isolati*, Milano, Mondadori, 1949, pp. 233-242.

⁹ M. Montanari, *L'Esercito*, cit., pp. 426-431, 437-439, 447-468, 478-479.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 483-487. Per una relazione del generale Efisio Marras a Mussolini dei primi di gennaio 1941 a proposito delle intenzioni tedesche e britanniche sulla Grecia, vedi *ivi*, pp. 504-506: "La Grecia di fronte a un'offensiva germanica si sentirà impossibilitata a resistere e sarà portata a cedere di fronte ai Tedeschi anziché agli Italiani, preferendo l'occupazione tedesca a quella italiana; la politica tedesca è diretta a rafforzare questa convinzione. L'Inghilterra – e Atene se ne rende conto – non avrà la possibilità di difendere la Grecia peninsulare né ha l'intenzione di impegnarvi molte truppe, ma quasi esclusivamente aviazione prontamente disimpegnabile. Nessuna grande unità inglese è stata infatti inviata in Grecia peninsulare. L'Inghilterra pensa invece di mantenere l'occupazione di Creta per i vantaggi che può trarne per il controllo del Mediterraneo e per l'azione contro la Libia".

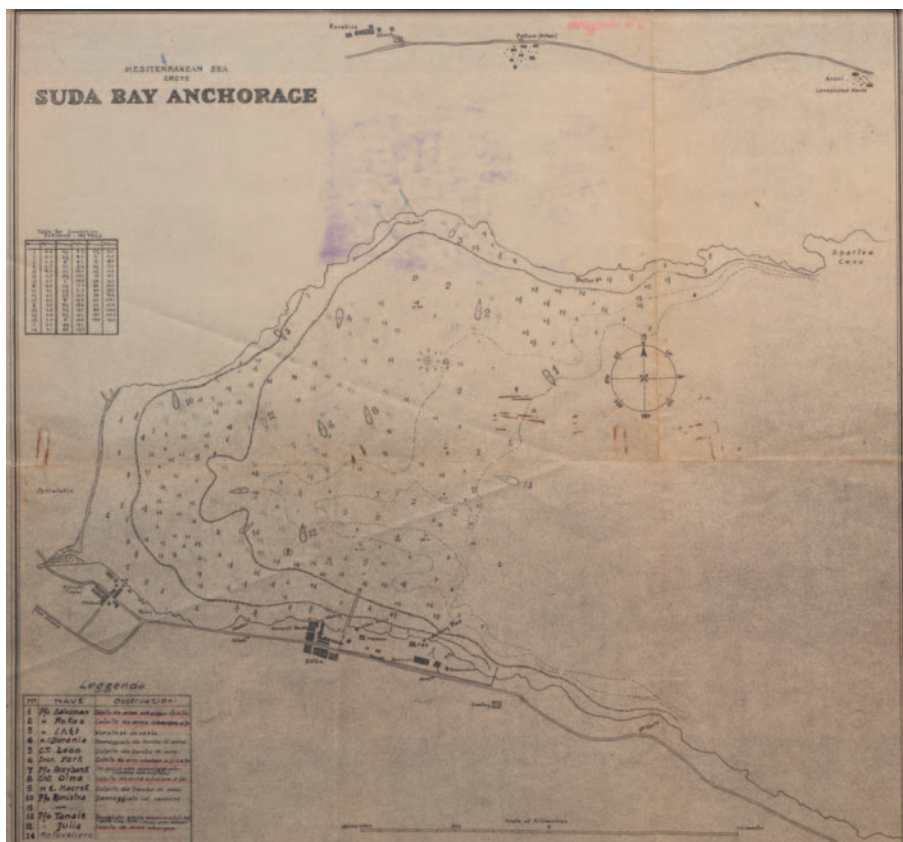


Fig. 7 – Creta, baia di Suda. Mappa britannica con annotazioni in italiano sulle posizioni delle unità navali britanniche e greche affondate per l'azione dei mezzi d'assalto di superficie della X^a Flottiglia MAS comandati dal tenente di vascello Luigi Faggioni nella notte tra 25 e 26 maggio 1941 (AUSMM, fondo *Scontri navali*, b. 32, fasc. A)



Fig. 8 – Creta, baia di Suda. L'incrociatore britannico *York* semiaffondato al termine dell'operazione «Merkur», 28 maggio – 3 giugno 1941 (AUSMM, fondo *Atti dell'Ufficio Storico della Marina Militare (1913-1990)*, serie *Documenti senza classifica*, b. 13, fasc. 101)

Biancheri, emanò l'ordine d'operazioni definitivo per l'azione sempre contro Suda. Solo il giorno prima, il generale Cavallero aveva deciso di rischierare la divisione alpina Julia lungo il fiume Vojussa e sul Golico. In questa maniera fu interrotta l'offensiva greca su Tepeleni, snodo strategico per arrivare a Valona, che perdeva così efficacia rispetto all'avanzata italiana.¹¹ Due settimane prima, il 5 febbraio 1941, era stato consolidato l'accordo tra il Comando Supremo italiano e l'*Oberkommando der Wehrmacht* tedesco (OKW), firmato per l'Italia dal generale Alfredo Guzzoni, in qualità di sottosegretario di Stato per la Guerra e sottocapo di stato maggiore generale, e per la Germania dal generale Wilhelm Keitel, il capo di Stato Maggiore generale, per l'impiego di truppe tedesche sui teatri d'operazione italiani e, in particolare, libici. Il giorno successivo, il 6 febbraio 1941, Bengasi cadde in mano britannica. Il 22 febbraio successivo, mentre Cavallero inviava la *Julia* sul fronte della Vojussa, il ministro degli Esteri britannico Antony Eden incontrò ad Atene re Giorgio II, il primo ministro Alèxandros Korizis e il comandante in capo dell'Esercito, il generale Alèxandros Papagos, per concordare gli aiuti della Gran Bretagna alla Grecia. Il giorno ancora dopo, il 23 febbraio 1941, Mussolini convocò i vertici del Partito fascista a Roma, per illustrare i motivi degli insuccessi della campagna di Grecia fino ad allora e per annunciare la ripresa di ogni offensiva italiana in primavera.¹² In questo contesto si colloca, nella notte tra 25 e 26 marzo 1941, l'attacco a Suda dei sei mezzi d'assalto di superficie italiani comandati da Faggioni, che affondarono l'incrociatore pesante britannico *York* e due altre navi allora nella baia

(fig. 7 e fig. 8, a fronte). Della medesima azione fu presentato un apposito appunto a Mussolini il 3 luglio 1941, a conquista dell'isola conclusa da un mese, con una relazione di massima dei presupposti strategici e dell'accaduto, il testo del comunicato stampa da diffondere al pubblico e la proposta di concessione di medaglia d'oro al valor militare al comandante della missione.¹³

Soprattutto alla luce di quanto avvenne allora e immediatamente dopo – cioè l'invasione tedesca della Grecia continentale il 6 aprile 1941, il complesso delle operazioni militari sempre a Creta prima con l'aviosbarco sempre tedesco dal 20 maggio lungo la costa nord-ovest dell'isola e, poi, con l'operazione anfibia italiana di sbarco a Sitia sulla costa nord-est il successivo 28 maggio – tutto questo contribuisce a spiegare perché da allora in poi a Suda fu costituita una base italiana di tipo cosiddetto «passeggero». Dopo la Grande guerra, la medesima baia era stata considerata strategica come base navale di circostanza già nel 1924, al tempo dell'incarico di ministro della Marina italiana al grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel.¹⁴ Avviata la Seconda guerra mondiale, al medesimo luogo fu quindi attribuito un ruolo fondamentale dal 1940 in poi e lungo tutto il conflitto – non solo fino al 1943 – nell'ambito dell'insieme delle operazioni navali e terrestri in Mediterraneo orientale e sulle coste dell'Africa del nord, oltre a quelle di scorta ai convogli per il Mar Nero. Tutti questi erano contesti strategici fondamentali in primo luogo a supporto di quanto fu avviato dalla Germania, il 22 giugno 1941, con l'operazione «Barbarossa» sul fronte terrestre orientale contro l'Unione Soviete-

¹¹ M. Montanari, *L'Esercito*, cit., pp. 540-558. Biancheri, al comandante del cacciatorpediniere Crispi, al comandante del cacciatorpediniere Stella e per conoscenza al Comando superiore Forze armate dell'Egeo, da Rodi, 23 febbraio 1941, prot. 410/SRP: *Ordine di operazione*, in AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F (*Suda, 1941, 26.3.1941*), fasc. 1 (*Azione contro Suda in data 26 marzo 1941, Preparazione*).

¹² M. Montanari, *L'Esercito*, cit., pp. 569-580.

¹³ Per la bibliografia a riguardo, vedi la nota 1. Per i dettagli a più voci dell'azione dell'incursione italiana comandata da Luigi Faggioni a Creta tra 25 e 26 marzo 1941, vedi in AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F (*Suda, 1941, 26.3.1941*), fasc. 3 (*Relazioni degli operatori che hanno partecipato all'azione di Suda in data 26/03/1941*). La memoria dei fatti presentata a Mussolini il 3 luglio 1943 è in ibidem, fasc. 6, sfasc. 2: Supermarina, *Azione contro unità nemiche a Creta*, Segreto – Riservato personale, Pro-memoria n. 121, 2 luglio 1941; datt., 7 pp.

¹⁴ AUSMM, fondo *Maristat – MDSM*, b. 403, fasc. 5185 (*Costituzione di una base passeggera a Suda: invio di personale e mezzi, 1924 e 1941-1942* [allegati: Ufficio di Stato Maggiore della R. Marina, *Promemoria per il comando della base passeggera*, 1924]).



Fig. 9 – Creta, La Canea e la baia di Suda, modello tridimensionale, 1614, restaurato nel 1872 (Venezia, Museo Navale, n. 1018)

tica. In secondo luogo, per servire da appoggio a tutto quanto doveva alimentare il lungo e complesso assedio di Tobruk e del suo porto in Africa del nord tra Libia ed Egitto. A sua volta, questo era stato avviato per terra e per mare a gennaio 1941, ed era sempre in corso in tutti i mesi successivi. È verosimile credere che fosse proprio grazie alla protezione fornita dalla base navale italiana strategica di circostanza a Suda di Creta che, a settembre 1941, il comandante di allora della 10^a Flottiglia MAS già progettasse di istituire due basi operative sulla costa dell’Africa settentrionale, nella baia di Menelao e a Marsa Ain – El Gazala, da utilizzare come ricovero per i mezzi d’assalto di superficie destinati a inter-

rompere il traffico marittimo di rifornimento sempre di Tobruk assediata.¹⁵ Molto dopo e in tutt’altro quadro strategico d’insieme, fu a partire proprio da una base di circostanza a Biserta che fu condotto lo sfortunato tentativo di MTSM (Motoscafi da Turismo Silutanti Modificati) comandati da Salvatore Todaro contro il porto di Bona, in Tunisia, il 14 dicembre 1942. La medesima operazione fu riproposta anche la notte del 6 aprile 1943, dai MTM, MTSM e altri mezzi dell’autocolonna «Giobbe», della 10^a Flottiglia MAS, temporaneamente dislocata a Derna e proveniente dal fronte di El-Alamein, questa volta partendo da un’altra base di circostanza sull’isola di La Galite, in mare a poca distanza a Tabarca.¹⁶

¹⁵ Junio Valerio Borghese, comandante della 10^a Flottiglia MAS, al sottocapo di Stato Maggiore ammiraglio Giartosio e a Supermarina, 8 settembre 1941, prot. 6470/4, Segreto, Riservato alla persona: *Costituzioni di basi mobili di Forze d’assalto siluranti sulla costa dell’A.S.*, con un allegato (AUSMM, fondo *Mezzi d’assalto*, b. II, fasc. 4: *Costituzione delle nuove basi per MTSM*).

¹⁶ C. De Risio, *Mezzi*, cit., pp. 225-230. Sull’attività dell’autocolonna «Giobbe» in Africa settentrionale, vedi sempre in AUSMM, fondo *Mezzi d’assalto*, b. K, fasc. 2, sfasc. 1-3.

La Regia Marina italiana vantava una serie di conoscenze importanti su Creta, su tutto il suo territorio e, in particolare, sulla zona di Suda e della vicina città della Canea, molto precedenti la Seconda guerra mondiale e che, una volta aggiornate, a guerra in corso servirono da basi sia per le operazioni italiane, sia per quelle tedesche e quelle alleate successive. Tralasciando l'eredità delle conoscenze specifiche marittime e navali ancora proprie della Repubblica di Venezia (*fig. 9*, a fronte), transitate nella Marina italiana dalla metà del XIX secolo a seguire, esse avevano una loro origine nuova e più attuale, risalente almeno all'ultimo ventennio del secolo. Una missione archeologica italiana era attiva a Creta almeno dal 1884, impegnata negli scavi del palazzo minoico di Phaestòs, della villa sempre minoica di Aghia Triàdha e della vicina città romano-bizantina di Gòrthyna, al fondo della pianura di Mesarà, nel centro-sud dell'isola. Tra 1896 e 1899, al momento dell'occupazione italiana dell'isola insieme a Russia, Francia e Gran Bretagna, l'approdo strategico di Suda e i suoi dintorni, comprensivi della città di Canea sulla costa nord-ovest, erano stati assegnati a un contingente internazionale. A seguire, in parallelo con quanto fecero anche le altre nazioni all'inizio del XX secolo, l'Italia implementò ulteriormente la propria missione archeologica sull'isola, dopo l'istituzione della Scuola Archeologica Italiana ad Atene nel 1909.¹⁷ Dopo la guerra italo-turca del 1911-1912, e dopo la Prima guerra mondiale, in tutt'altro contesto strategico d'insieme, nuove manifestazioni

d'interesse della Regia Marina italiana furono espresse già a dicembre 1940 nei confronti di un attacco di mezzi d'assalto alla baia di Suda. Risaliva quindi a marzo o tutt'al più ai primi di aprile 1941 – con l'azione di Faggioni e dei suoi svolta il precedente 26 marzo – il materiale di base della pubblicazione nel successivo mese di maggio 1941 della monografia sull'isola redatta dal Reparto Informazioni dell'Ufficio di Stato Maggiore della Marina. In questa erano riportate le posizioni delle stazioni di arrivo dei maggiori cavi sottomarini per telecomunicazioni, le centrali elettriche, i possibili luoghi di atterraggio per operazioni anfibia di vario tipo nei tre maggiori centri abitati sulla costa nord dell'isola – Canea, Iràklion e Sitia – e, soprattutto, la consistenza e le posizioni delle difese britanniche già esistenti e in corso di realizzazione, comprensive delle ostruzioni retali conosciute, in particolare nella baia di Suda (*fig. 10*, *fig. 11*, *fig. 12* e *fig. 13*, pagg. 66-67).¹⁸ Ancora il 12 marzo, quindi tredici giorni prima dell'incursione di Faggioni, era stata eseguita una ricognizione aerea molto dettagliata sempre di Suda e delle sue difese (*fig. 14*, pag. 70).¹⁹ Il mese dopo, a incursione avvenuta da un mese, con una lettera del 27 aprile 1941, firmata dal capo di allora del Reparto Informazioni di MARISTAT, era quindi stata inviata all'Ufficio Piani del Reparto Operazioni e Addestramento sempre di MARISTAT, e a una lunga serie di altri destinatari, un schizzo con a corredo diverse notizie fondamentali sulle ostruzioni della baia di Suda. Alcuni giorni dopo, il 12 maggio, il tutto era stato inoltrato

¹⁷ Su tutto l'argomento – oltre a G. Po, *La R. Marina a Creta (reminiscenze ed attualità)*, Roma, Ministero della Marina, 1941, edito in concomitanza con le operazioni italo-tedesche del 1941 contro l'isola – vedi oggi E. Alberini, “La questione di Creta e il ruolo della Marina italiana. Parte prima: antefatti sino all'insurrezione del 1896”, in BAUSMM, 1, marzo 1997, pp. 153-199; Eadem, “La questione di Creta e il ruolo della Marina italiana. Parte seconda: la crisi del 1897 e l'intervento della squadra navale internazionale”, in BAUSMM, 2, giugno 1997, pp. 35-124; Eadem, “La questione di Creta e il ruolo della Marina italiana. Parte terza: l'autonomia di Creta”, in BAUSMM, 3, settembre 1997, pp. 169-240. Questi articoli sono stati riuniti in seguito in Ead., *La Marina italiana a Creta. Il potere marittimo in funzione della politica estera (1896-1899)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998. Per la bibliografia del tempo, vedi già G.B. Casa, *Marinai e soldati d'Italia a Creta*, Livorno, Giusti, 1906. Sull'attività archeologica italiana nell'isola dal medesimo periodo a seguire, vedi Scuola archeologica italiana di Atene, *Creta antica. Cento anni di archeologia italiana (1884-1984)*, Roma, de Luca, 1984; V. La Rosa, “Federico Halbherr e Creta”, in *L'archeologia italiana nel Mediterraneo fino alla Seconda guerra mondiale*, Atti del Convegno di studi (Catania, 4-5 novembre 1985), a cura di V. La Rosa, Catania 1986, pp. 53-72; S.A. Curuni, L. Donati, *Creta veneziana*, Venezia, Istituto veneto di scienze, lettere e arti, 1988.

¹⁸ Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina, *Notizie monografiche sull'isola di Creta*, maggio 1941 (AUSMM, fondo *Maristat*, *Pubblicazioni*, serie 1, b. 160, fasc. 11). Proprio sull'attività della Missione archeologica italiana a Creta, vedi ibidem, pp. 35-37.

¹⁹ *Comando di Aeronautica dell'Egeo, Rodi. Baia di Suda et Penisola di Akrotiri. Situazione al 12 marzo 1941*, copia cianografica, in AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F, fasc. 6 (Varie sull'azione di Suda in data 26/3/1941).

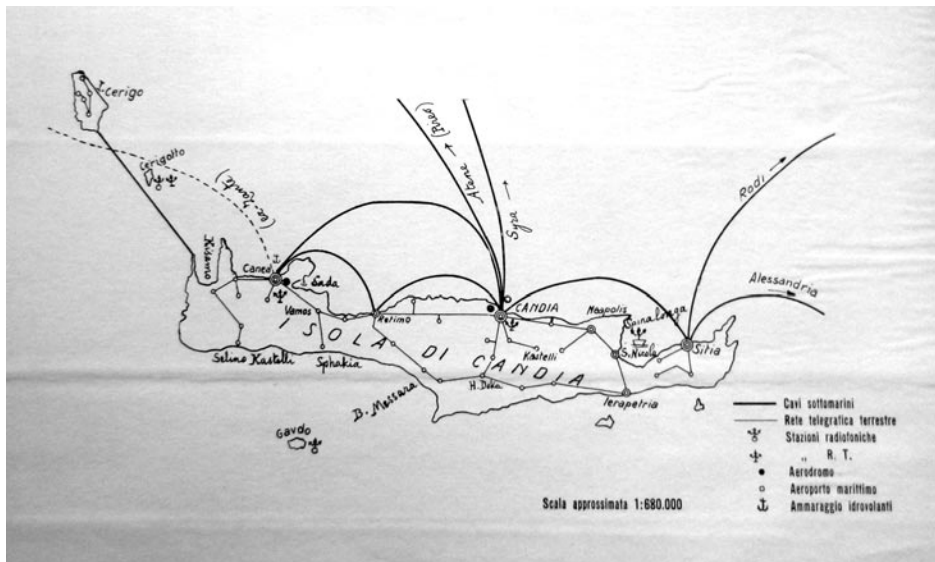


Fig. 10 – Creta. Gli aeroporti, gli idroscafi, le stazioni di arrivo dei cavi sottomarini, le linee e le stazioni radio-telegrafiche nella monografia sull'isola redatta dal Servizio Informazioni Segrete della Regia Marina italiana, aprile-maggio 1941 (AUSMM, fondo *Maristat*, *Pubblicazioni*, serie 1, b. 160, fasc. 11)

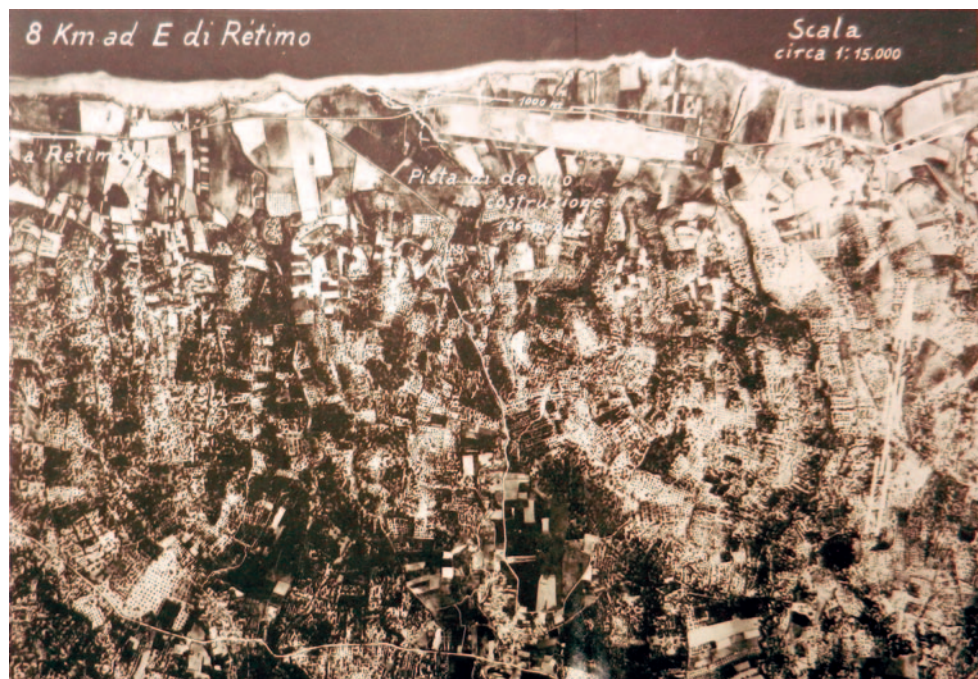


Fig. 11 – Creta, l'aeroporto di Malème vicino a Chanià in una fotografia aerea della monografia sull'isola del Servizio Informazioni Segrete della Regia Marina italiana, aprile-maggio 1941 (AUSMM, fondo *Maristat*, *Pubblicazioni*, serie 1, b. 160, fasc. 11)

Fig. 12 – Creta, baia di Suda, le ostruzioni retali note in una fotografia aerea della monografia sull'isola redatta dai Servizio Informazioni Segrete delle Regia Marina italiana, aprile-maggio 1941 (AUSMM, fondo *Maristat*, *Pubblicazioni*, serie 1, b. 160, fasc. 11)



Fig. 13 – Creta, Rétimno, l'aeroporto in costruzione in una fotografia aerea della monografia sull'isola redatta dai Servizio Informazioni Segrete delle Regia Marina italiana, aprile-maggio 1941 (AUSMM, fondo *Maristat*, *Pubblicazioni*, serie 1, b. 160, fasc. 11)



dall'ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina italiana direttamente a MARISUDEST, il Comando del gruppo navale italiano in Egeo settentrionale.²⁰ Questo ampio patrimonio di informazioni, più e meno recenti, raccolto nella monografia sull'isola, unito all'intensa attività addestrativa anfibia a cui la Marina italiana stava sottoponendo uomini e mezzi da oltre un anno, fu probabilmente determinante per il tempestivo sbarco combinato del personale di Esercito e Marina a Sitia. Esso avvenne il 28 maggio 1941, sulla costa nord-est di Creta, in appoggio e a completamento dell'operazione tedesca «Merkur», avviata il precedente 20 maggio nella metà di nord-ovest dell'isola. (fig. 15, pag. 70, fig. 16 e fig. 17, pag. 71). Quasi in contemporanea, con il completamento dell'evacuazione dal villaggio di Sphakia a sud-ovest della maggior parte del contingente britannico il 30 maggio, a Sitia, a nord-est, gli italiani portarono a terra 2400 soldati della Divisione *Regina* e circa trecento marinai di compagnie da sbarco e reparti di spiaggia, quattordici carri armati leggeri, duecento muli e altro ancora. Lo scopo era di occupare tutto il territorio di Creta a est di Candia, mai raggiunto nella settimana precedente dalle forze tedesche prima aviotrasportate e poi sbarcate lungo la costa nord-ovest (fig. 18 e fig. 19, pag. 71; fig. 20, pag. 75).²¹

Da parte britannica, la narrativa consolidata dell'intera operazione fu sviluppata dopo la fine del conflitto in termini di contrasto della sola operazione aviotrasportata tedesca e, soprattutto, di successo clamoroso nell'evacuazione delle truppe del Commonwealth dall'isola, a seguire il successo altrettanto clamoroso – quanto pubblicizzato in questa chiave a posteriori e con altrettanta enfasi dalla Gran Bretagna – della precedente evacuazione dell'intero corpo di spedizione britannico dalla Grecia continentale. Solo molto di recente è stato dato il giusto peso al complesso dell'azione aeronavale e anfibia italiana in occasione dell'operazione «Merkur» a Creta, a supporto di quella tedesca avvenuta inizialmente quasi solo dall'aria (fig. 21, pag. 75).²² Sta di fatto che, nonostante il preavviso molto breve al Comando del Gruppo navale italiano in Egeo settentrionale da parte del Comando della IV Flotta aerea tedesca nei giorni appena precedenti il 25 maggio 1941, il reale motivo dell'operazione anfibia italiana era di risolvere le gravi difficoltà in corso per le forze tedesche. Ciò accadeva a meno di una settimana dall'inizio dell'intera operazione aviotrasportata germanica sulle città e gli aeroporti dell'ovest e del centro dell'isola.²³ A sottolineare il mutamento complessivo di intenti di parte tedesca, dovuto

²⁰ Il capo del Reparto Informazioni di MARISTAT, ammiraglio di divisione Giuseppe Lombardi, da Roma, 27 aprile 1941, prot. 9051; il capo di Stato Maggiore della Marina a MARISUDEST, da Roma, 12 maggio 1941, segreto, Ostruzioni retali baia di Suda (AUSMM, fondo *Scontri navali*, b. 32 (Operazione Mercurio, occupazione di Creta, maggio 1941), fasc. M1 (Varie).

²¹ Il comandante della Zona militare marittima dell'Egeo, contrammiraglio Luigi Biancheri, al Comando superiore delle Forze armate, da Rodi, 27 giugno 1941, prot. 03548, Segreto: *Spedizione di Creta*; il comandante superiore delle Forze armate delle isole italiane dell'Egeo, generale Ettore Bastico, a Supermarina, da Rodi, 31 maggio 1941, prot. M/1749, Segreto: *Spedizione sbarco costa est Creta*; il capitano di vascello comandante, Aldo Cocchia, al Comando della Zona militare marittima dell'Egeo a Rodi, dal Comando Marina "Creta", 4 giugno 1941, prot. 12, Segreto: *Rapporto di missione*, in AUSMM, fondo *Scontri navali*, b. 32 (Operazione "Mercurio", occupazione di Creta, maggio 1941), fasc. M2 (Varie).

²² Le basi di questo modo di intendere sono in A.B. Cunningham, "The Battle", cit., pp. 3113-3119.; Id., *Odissea*, cit., pp. 240-254. Per la bibliografia anglosassone tutta in questa direzione critica, vedi già la nota 2. Molto più ponderato ed equidistante, con una valutazione assai più realistica dell'apporto italiano all'operazione «Merkur», è invece J.J. Sadkovich, *La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale* (ed. it. di Id., *The Italian Navy in World War II*, Westport – CT, Greenwood Press, 1994) trad. di M. Pascolat, rev. di A. de Toro, Gorizia, Libreria Editrice Goriziana, 2006, pp. 231-237. Un breve, quanto in fondo troppo poco dettagliato, accenno al significato del medesimo sbarco italiano nella metà est di Creta era comunque già in R. Bernotti, *Storia*, cit., pp. 172-175.

²³ Il capitano di vascello Corso Pecori Giraldi, comandante del Gruppo navale italiano in Egeo settentrionale a SUPERMARINA, Roma, da Atene, 31 maggio 1941, prot. 216/SRP, Segreto, Riservato personale, *Sbarco italiano a Creta*: "[...] 1°) Ad una delle riunioni svoltesi me presente nei giorni scorsi ad Atene presso il Comando della IV Flotta aerea tedesca, Comando che ha assunto la direzione superiore delle operazioni intorno a creta, l'ufficiale tedesco di collegamento presso Egeomil Rodi appena giunto in volo, porse a questo Comando superiore la offerta della partecipazione italiana alla operazione di sbarco e precisamente l'offerta di effettuare lo sbarco di truppe e mezzi speciali italiani nella parte orientale dell'isola. 2°) La proposta venne inizialmente accolta con perplessità perché si era dell'opinione che l'operazione potesse essere rischiosa, data la continua presenza di forze navali inglesi preponderanti

proprio alle inaspettate difficoltà affrontate, vale ricordare che in occasione del precedente preavviso a SUPERMARINA, l'1 maggio 1941, dell'imminenza dell'operazione «Merkur», a quella data prevista addirittura per il successivo 10 maggio, per la Marina italiana l'ammiraglio Weichold aveva individuato solo compiti di scorta dei convogli e di sminamento delle rotte di transito dall'Egeo e dall'Italia per Creta.²⁴ In questa stessa linea strategica d'impiego, il successivo 12 maggio, a operazione rimandata una prima volta, lo Stato Maggiore generale italiano aveva quindi confermato che, oltre a tutte le forze navali in Egeo, la partecipazione della Regia Marina alla questione avrebbe dovuto consistere in quattro cacciatorpediniere e quattro torpediniere che, a occupazione avvenuta, sarebbero rimaste nell'area a proteggere l'isola.²⁵ Fu in questa scia di intenzioni che si svolsero le azioni navali, del 20 e del 22 maggio 1941, delle due torpediniere italiane classe «Spica», il *Lupo* e *Sagittario*, a copertura dei trasporti marittimi di truppe da montagna tedesche che avrebbero dovuto rinforzare i reggimenti di paracadutisti atterrati sull'isola dal 20 maggio in poi.²⁶ In seguito, con «Merkur» terminata da una settimana, le conclusioni cui già ai primi di giugno

1941 erano giunti sia gli stessi tedeschi, sia gli italiani a proposito degli insegnamenti percepiti dallo svolgimento delle operazioni nel loro complesso, furono infatti tali da sconsigliare l'impiego futuro di truppe terrestri formate dall'Aeronautica. La spinta era invece per una formazione di truppe alpine all'impiego del paracadute, e soprattutto per un coordinamento sul campo delle operazioni aviotrasportate di un ufficiale superiore dell'Esercito e non dell'Aeronautica, come invece era allora in atto da parte tedesca.²⁷ È noto come tutto questo fu proprio ciò che accadde in seguito per quanto riguardò, almeno, le truppe aviotrasportate della *Lufthwaffe* nella Seconda guerra mondiale, che da allora in poi non furono mai più impiegate in operazioni su vasta scala come a Creta.

Per tornare alla *Notizia* n. 22 del 19 luglio 1941, a poco meno di tre mesi dall'avvio di «Merkur», con l'aviosbarco tedesco il 20 maggio, e a poco più di due mesi dalla successiva operazione anfibia italiana del 28 maggio, tale documento fu redatto – come già accennato – a partire dai rapporti stesi dal tenente di vascello Marcantonio Bragadin, comandante della XIII^a Squadriglia MAS, che era stato incaricato di riferire a SUPERMARINA al termine di una serie di sopralluoghi eseguiti tra 29 maggio e

nella zona e dato l'insuccesso del primo tentativo germanico di sbarco a mezzo motovelieri. L'Ammiraglio sudest inoltre era dispiacente di dover restituire a Rodi le siluranti avute in temporaneo prestito per l'impiego, siluranti che d'altronde erano necessarie ad Egeomil per scortare i suoi convogli. 3°) Intervenne infine per concludere la discussione il generale Loehr, comandante in capo della IV Flotta aerea tedesca. Egli disse che la situazione delle truppe tedesche a Creta non era chiara e che pertanto l'intervento italiano sarebbe stato assai gradito. Egli aggiunse che era da augurarsi l'intervento potesse verificarsi entro il minor tempo possibile", in AUSMM, fondo *Scontri navali*, b. 32 (Operazione "Mercurio", occupazione di Creta, maggio 1941), fasc. M2 (Varie).

²⁴ L'ammiraglio Weichold, *Chef des Verbindungsstabes Admiralstab der kgl. Italienischen Marine*, a SUPERMARINA, 1 maggio 1941, prot. 93/41, p. 2: [...] "Partecipazione della Regia Marina italiana: l'entità delle forze navali italiane, finora previste per l'Egeo, appare per adesso sufficiente, sotto la premessa che sia garantito il dominio aereo nelle acque in questione. Sarebbe perciò desiderabile nel massimo grado, che sia sollecitato al più presto possibile l'approntamento ed il trasferimento di dette forze navali italiane, e che siano, in primo luogo, liberate da mine le vie fra l'Italia e l'Egeo, per possibili tare tutti i compiti di trasporto suddetti. Se però la riunione delle forze navali italiane dell'Egeo non fosse possibile entro il termine previsto, entra in questione l'appoggio da parte delle forze navali italiane del Dodecanneso; la relativa richiesta ed il loro impiego avrà luogo in base agli accordi di massima già stabiliti": AUSMM, fondo *Scontri navali*, b. 32 (Operazione "Mercurio", occupazione di Creta, maggio 1941), fasc. M2 (Varie).

²⁵ Il generale Guzzoni, dallo Stato Maggiore generale, al tenente colonnello Chiusi, A.O.K., e per conoscenza a SUPERMARINA e a EGEOMIL Rodi, telegramma del 12 maggio 1941, segreto, in AUSMM, fondo *Scontri navali*, b. 32 (Operazione «Mercurio», occupazione di Creta, maggio 1941), fasc. H (telegrammi – Messaggi).

²⁶ Per la bibliografia su ciò, vedi la nota 1. Per le relative *Notizie* n. 16 del 23 Giugno 1941 e n. 31 del 25 Agosto 1941, sempre del Reparto OA di SUPERMARINA, vedi A. Vagnini, "Notizie", cit., Appendici nn. 1 e 2, in questo numero.

²⁷ Il comandante il Gruppo navale italiano in Egeo settentrionale, capitano di vascello Corso Pecori Giraldi, a SUPERMARINA, da Atene, 9 giugno 1941, prot. 2/SRP: *Conclusioni circa lo svolgimento dell'operazione di Creta*, in AUSMM, fondo *Scontri navali*, b. 32 (Operazione «Mercurio», occupazione di Creta, maggio 1941), fasc. M1 (Varie).

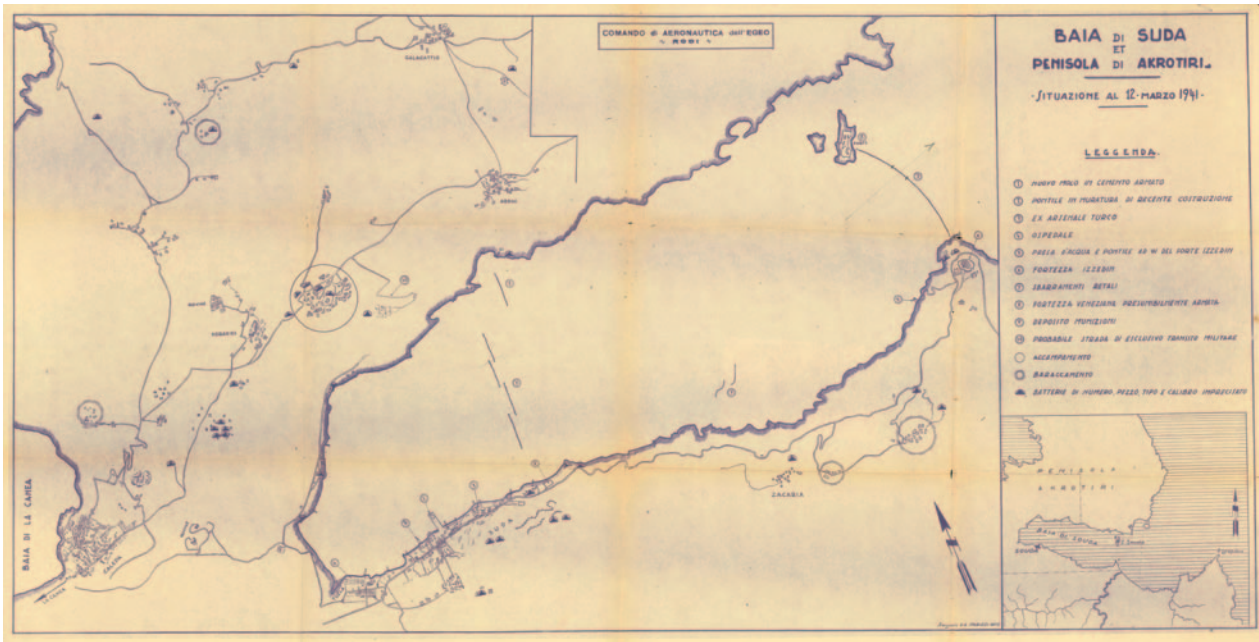
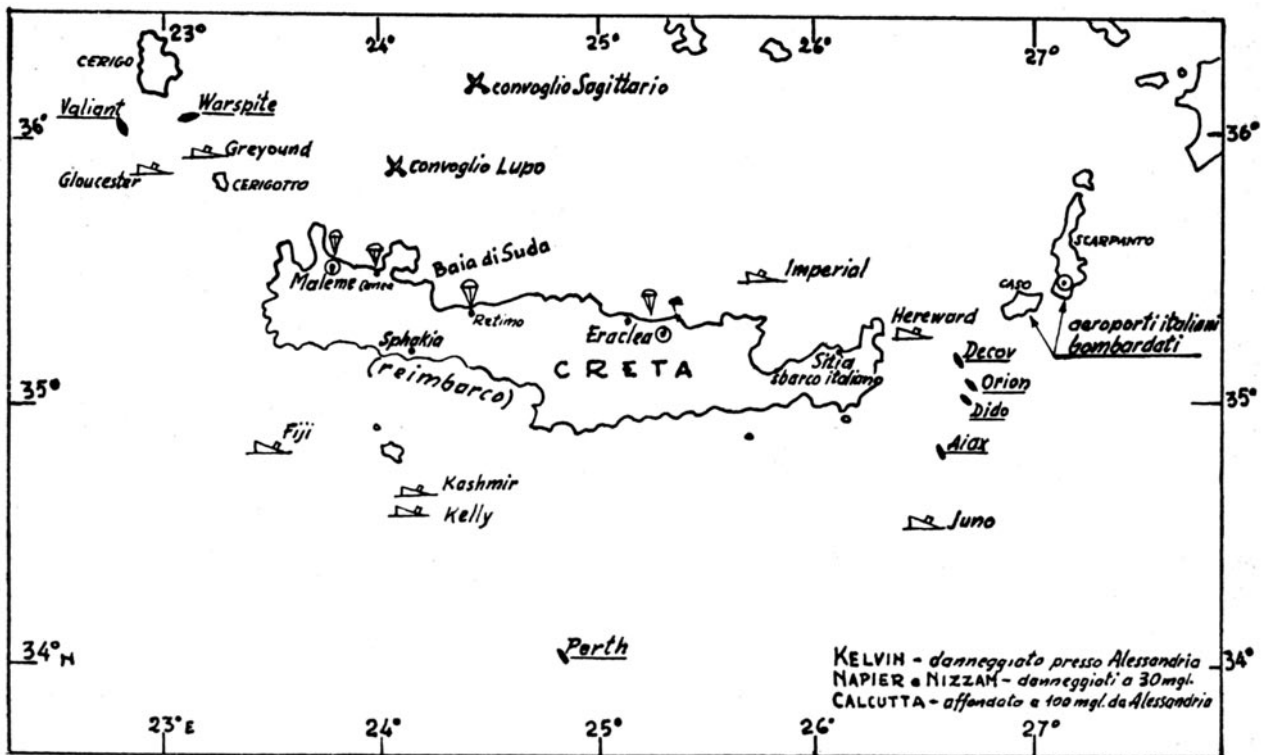


Fig. 14 – Comando di Aeronautica dell'Egeo, Rodi. Baia di Suda et Penisola di Akrotiri. Situazione al 12 marzo 1941, copia cianografica (AUSMM, fondo Mezzi d'assalto, b. F, fasc. 6)



I nomi sottolineati indicano le Unità danneggiate
☒ -sbarchi aerei tedeschi

Fig. 15 – Creta, il complesso delle operazioni aeree, terrestri e navali tedesche e italiane per l'operazione «Merkur», tra 20 maggio e 1 giugno 1941, secondo l'ammiraglio Romeo Bernotti (da Bernotti 1960)



Fig. 16 – Grecia continentale, un comandante di compagnia di paracadutisti tedeschi del *III Fallschirmjäger Regiment* illustra ai suoi comandanti di plotone le zone di lancio a la Canèa e nei dintorni della baia di Suda, maggio 1941 (da Christensen 2007)



Fig. 17 – Creta, paracadutisti tedeschi nella zona di lancio del *III Fallschirmjäger Regiment*. In secondo piano la baia di Suda e la penisola di Akrotiri, zona di atterraggio degli aliati della 2ª Compagnia del *III Fallschirmjäger Regiment*, maggio 1941 (da Student, Heraus., 1942)

3 giugno, per rilevare la situazione complessiva di allora della baia di Suda. Con tale missione, a partire proprio dal giorno dopo lo sbarco italiano del 28 maggio, egli doveva anche cooperare con i tedeschi, individuare i campi minati e le zone d'atterraggio sulla costa, aprire i varchi nelle tre ostruzioni esplosive che sbarravano la baia ed eseguire quant'altro necessario a liberare la navigazione a Suda stessa e nel vicino porto della Canea. A tutto questo, eseguito con tre MAS e quattro dragamine, il comandante Bragadin dedicò due specifici rapporti, poi utilizzati per la *Notizia* in questione, che a suo tempo furono indirizzati a SUPERMARINA a Roma e al comandante di MARISUDEST ad Atene (il Comando del gruppo navale italiano in Egeo settentrionale), nella persona dell'allora capitano di vascello Corso Pecori Giraldi. Datati rispettivamente 5 e 8 giugno 1941, questi documenti illustrarono in maniera molto ampia quanto eseguito e già al momento del loro invio avanzarono parallele e relative considerazioni.²⁸ Allegato al primo dei due rapporti in questione era un resoconto più di dettaglio, che riguardava il complesso delle ostruzioni britanniche a Suda e le correlate rotte d'entrata nella baia.²⁹ Il lavoro di Bragadin e della XIII^a Squadriglia MAS era consistito, tra l'altro, anche in azioni ulteriori, non esaminate nella *Notizia* n. 22. Tra le prime vi era stata la conquista dell'iso-

lotto nella medesima baia, dove erano ancora asserragliati almeno cento inglesi, eseguita trasferendovi un distaccamento di paracadutisti tedeschi. Solo a seguire fu compiuta la ricognizione delle tre linee di ostruzioni retali inerti ed esplosive e degli scafi semisommersi dell'incrociatore *York* (fig. 22, pag. 76), dello sloop coloniale *Winded*, britannici, e del cacciatorpediniere greco *Leon*, tutti oggetto dell'incursione di Faggioni e dei suoi del 25-26 marzo precedenti. Lo *York*, in particolare, fu anche fotografato in dettaglio (fig. 23, pag. 78) e da esso furono prelevati la bandiera e documenti vari, tra cui un brogliaccio dei segnali e il giornale di bordo con tutti i movimenti dell'unità dal 1939 in poi.³⁰ Data l'importanza dei relitti in questione per lo studio gli effetti delle esplosioni degli MTM, nei mesi successivi essi furono oggetto di un attento studio da parte di un'apposita sezione di palombari messi a disposizione da MARIEGEO, per valutare con esattezza i danni subiti (fig. 24, pag. 78; fig. 25 e fig. 26, pag. 79). A gennaio 1942 da bordo di essi erano in corso di rimozione da parte tedesca tutte le possibili attrezzature delle parti emerse.³¹ Le esplosioni di cui sopra non avevano, infatti, causato la perdita complete delle unità, soprattutto per effetto del fondale basso del punto della baia dove erano ancorate. Sempre a inizio giugno 1941 il medesimo Bragadin aveva già sottolineato di come proprio lo

²⁸ Il comandante della XIII Squadriglia MAS, tenente di vascello Marc'Antonio Bragadin, a MARISUDEST, dal Pireo, 5 giugno 1941, prot. 1970/S, segreto, *Rapporto di missione*; Id., a Supermarina, dal Pireo, 8 giugno 1941, prot. 1988/S, segreto, *Rapporto sulle visite e ritrovamenti su navi da guerra nemiche semiaffondate nella baia di Suda*: AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Scontri navali*, b. 32 (Operazione "Mercurio", Occupazione di Creta, maggio 1941), fasc. A (Rapporti - Relazioni - Ordini di operazione).

²⁹ AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Scontri navali*, b. 32 (Operazione "Mercurio", Occupazione di Creta, maggio 1941), fasc. A (Rapporti - Relazioni - Ordini di operazione): *Rapporto circa le ostruzioni nella baia di Suda e relative rotte di entrata, allegato al Rapporto di missione n. 170/S del 5 giugno 1941*.

³⁰ AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F, fasc. 6 (Varie sull'azione di Suda in data 26/3/1941), sfasc. 1 (Forzamento di Suda 26 marzo '41 - Affondamento incr. "York"), Documentazione fotografica. Il capo reparto operazioni di SUPERMARINA, ammiraglio Enrico Accorretti, a MARISTAT, Servizio Informazioni Segrete, da Roma, 27 dicembre 1942, prot. 35604, *Documenti catturati al nemico* (AUSMM, fondo *Scontri navali*, b. 32 (Operazione Mercurio, occupazione di Creta, maggio 1941), fasc. M1 (Varie). La traduzione in italiano del giornale di bordo dello *York* è oggi in AUSMM, fondo *Atti dell'Ufficio Storico della Marina Militare (1913-1990)*, serie *Documenti senza classifica*, b. 13, f. 101 (Stralcio dei documenti rintracciati sull'incrociatore *York* e relativa fotografia dell'incrociatore inglese affondato a Suda il 2 marzo 1941 dai m.a.s. italiani, s.d.). Su alcuni di questi documenti, vedi già J.V. Borghese, *Decima*, cit., pp. 91-105.

³¹ L'intenzione di ispezionare a fondo gli scafi in questione è già in una nota autografa del contrammiraglio Corso Pecori Giraldi, comandante di MARIEGEO, a margine del rapporto di missione del tenente di vascello Marc'Antonio Bragadin, comandante della XIII^a Flottiglia MAS, in AUSMM, fondo *Scontri navali*, b. 32 (Operazione Mercurio, occupazione di Creta, maggio 1941), fasc. A. Per i disegni con il rilievo di dettaglio dei danni in questione sono in ibidem, fasc. M2 (Varie). Sulla rimozione degli impianti di bordo dai relitti, si veda il messaggio decifrato da Atene a SUPERMARINA, del 6 gennaio 1942, in *ivi*, fasc. H (Telegrammi - Messaggi)

York, nonostante l'immobilizzazione per l'azione di Faggioni del 26 marzo, avesse avuto un certo ruolo nel contrastare l'azione dei paracadutisti tedeschi ai primi di maggio, tanto che era stato centrato almeno tre volte dai loro bombardieri in picchiata e che solo così erano state messe fuori uso le sue torri contraeree fino a quel momento sempre in funzione (*fig. 27, fig. 28 e fig. 29*, pag. 80).

Lo stesso Marc'Antonio Bragadin, terminata la missione a Creta e promosso a capo della 5^a Sezione di Supermarina – dedita proprio allo studio dell'Attività del nemico – a partire dal settembre 1941 esaminò con rinnovata attenzione l'intera questione delle varie azioni italo-tedesche per la conquista della baia di Suda e della loro rilevanza strategica per la continuazione della guerra in Mediterraneo. Nella sua opera sull'intera attività della Regia Marina nella Seconda guerra mondiale, edita in più versioni tra 1949 e 1982, egli infatti espose una sintesi ulteriore dell'intera vicenda delle operazioni militari del 1941 per la baia di Suda e dintorni, analizzandone anche le conseguenze strategiche ad un livello più generale.³²

Epilogo

A sottolineare la valenza strategica della baia di Suda a Creta, nel complesso dello scacchiere del Mediterraneo, anche nel secondo tempo della Seconda guerra mondiale per l'Italia, vale ricordare quanto segue.

Come già detto sopra, dopo la conquista italo-tedesca di Creta, a Suda furono progettate nuove ostruzioni retali e nuove batterie antiaeree, dopo avere eseguito il recupero della maggior parte

delle unità navali affondate tra marzo e maggio 1941, per dare corpo a una base navale di circosanza strategica per il controllo del traffico marittimo nel Mediterraneo centro-orientale (*fig. 30*, pag. 82).³³ Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, un'ulteriore incursione sempre alla medesima baia, nell'ambito di un piano più vasto di operazioni analoghe progettate contro Suda stessa o Canèa dall'ammiraglio britannico in comando a Taranto, fu organizzata dal capitano di vascello Ernesto Forza al tempo del suo comando del Gruppo Mezzi d'Assalto della Regia Marina del Regno del Sud (MARIASSALTO). Questa volta l'attacco avrebbe dovuto essere eseguito, tra 19 e 21 gennaio 1944, con due MTM e tre MTSM, rilasciati dal cacciatorpediniere *Granatiere*. È verosimile credere che tale azione avrebbe dovuto essere eseguita sulla scorta delle nuove ricognizioni aeree sempre della medesima baia, che erano state eseguite almeno da luglio 1943, integrate con una serie di scatti fotografici obliqui realizzati soprattutto l'11 settembre e l'1 ottobre precedenti, per tenere sempre sotto stretta sorveglianza il fondamentale approdo protetto (*fig. 31*, pag. 82; *fig. 32*, pag. 84 e *fig. 33*, pag. 85).³⁴ Per le cattive condizioni meteorologiche e l'incertezza delle notizie sullo stato delle ostruzioni retali nella baia, la missione fu annullata dallo stesso Forza il 28 gennaio, da bordo del *Granatiere* a operazione già avviata. A seguire, il medesimo Forza stilò comunque una relazione sulle possibilità di incursioni ulteriori in Mare Egeo, in particolare contro i porti sempre molto importanti di Rodi, Lero e Samo ancora in mano tedesca e sempre in prossimità dello stretto di Suez e della grande base britannica di Alessandria.³⁵

³² M. Bragadin, *Il dramma della Marina italiana 1940-1945*, Milano, Mondadori, 1982, pp. 126-131.

³³ AUSMM, fondo *Scontri navali*, b. 32 (Operazione Mercurio, occupazione di Creta, maggio 1941), fasc. F (Grafici – Schizzi): carta topografica quadrettata con lo stato dei recuperi delle unità navali affondate e il progetto di nuove ostruzioni, post giugno 1941; china e matita su lucido, scala 1.20 000.

³⁴ AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F, fasc. 6 (Varie sull'azione di Suda in data 26/3/1941), sfasc. 1 (Forzamento di Suda 26 marzo '41 – Affondamento incr. "York"), Documentazione fotografica.

³⁵ AUSSMM, fondo *Supermarina*, serie *Mezzi d'assalto*, b. M (Azioni dopo l'8 settembre 1943), fasc. 1 (Forzamento della baia di Suda, 19 gennaio 1944 – 1 febbraio 1944).



Fig. 18 – Creta, le direttrici di movimento delle operazioni terrestri tedesche e italiane per l'operazione «Merkur», tra 20 maggio e 1 giugno 1941, nella pubblicistica italiana del tempo (da «Cronache di Guerra», 1941)



Fig. 19 – Creta, operazione «Merkur». Marinai delle compagnie da sbarco della Regia Marina in azione nel villaggio di Sitia sulla costa nord-est, post 28 maggio 1941 (USMM, Fototeca)



Fig. 20 – Creta, un reparto della Divisione *Regina*, forza da sbarco italiana dell'operazione «Merkur», è passato in rassegna da un generale della *Luftwaffe* dopo la riunione tra forze tedesca e italiana il 30 maggio 1941 (da Student, Heraeus, 1942)



Fig. 21 – Creta, il complesso delle operazioni terrestri e navali britanniche per l'operazione «Merkur» tra 20 maggio e 1 giugno 1941, secondo l'ammiraglio britannico Andrew B. Cunningham (da Cunningham 1950)



Fig. 22 – Creta, baia di Suda. Paracadutisti tedeschi in avvicinamento all'incrociatore britannico *York*, semiaffondato per l'azione dei mezzi d'assalto di superficie italiani il 25-26 marzo, giugno 1941 (da Student, Heraeus., 1942)

Appendice

[p. 1]

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA

REPARTO O.A. – UFFICIO ADDESTRAMENTO

CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI – Copia n. 5

Data: 19 luglio 1941 XIX°

Notizia n. 22

Argomento: Missione della XIII[^] Squadriglia M.A.S. nella baia di Suda dal 28 maggio al 4 giugno 1941 XIX°.

SEGRETO

Il 28 maggio, subito dopo l'occupazione di Creta da parte dei tedeschi, la 13[^] Squadriglia M.A.S. fu inviata a Candia allo scopo di individuare le zone di atterraggio a Canea e a Suda, determinare le rotte di sicurezza e il dragaggio delle medesime, effettuare la ricerca di campi minati, individuare le ostruzioni e la apertura delle stesse, effettuare la polizia della baia di Suda per l'entrata di convogli di truppe e il pilotaggio dei medesimi, cooperare con le Autorità germaniche per quanto potesse occorrere dai mezzi navali impegnati.

La missione dei M.A.S. fu eseguita nei sette giorni di permanenza nelle acque di Creta. Durante tale periodo il comandante della Squadriglia (t.v. A. Bragadin) ebbe anche occasione di visitare gli scafi semisommersi dell'incr. inglese *York*, della sloop coloniale *Winded* e del c.t. greco *Leon*.

Si riportano due relazioni del comandante la 13[^] Squadriglia M.A.S., riguardanti, la prima il risultato delle visite alle suddette navi, e la seconda il riconoscimento e la determinazione delle ostruzioni esistenti nella baia di Suda. /

[p. 2]

RAPPORTO SULLE VISITE E RITROVAMENTI SU NAVI DA GUERRA NEMICHE SEMIAFFONDATE NELLA BAIJA DI SUDA

Essendo giunto il 28 maggio in Suda, solo la sera prima occupata definitivamente dai tedeschi, mia assidua cura è stata quella di recarmi, subito e nei giorni successivi, a bordo delle navi da guerra nemiche semiaffondate nella baia, per trarne ogni interessante elemento ed impossessarmi di ogni eventuale documento ivi rimasto.

In tale compito di ricerca ho potuto agire nei primi tre giorni indisturbato.

Nel fondo della baia di Suda, a ponente della terza ostruzione, si trovavano circa venti piroscafi di diversa mole, di cui alcuni colpiti ma ancora galleggianti, altri poggiati sul fondo ma ancora emergenti e quasi interamente dato lo scarso fondale, ed uno solo completamente sommerso fino al fumaiolo.

Non mi sono recato a bordo di nessun piroscampo, dove ho però inviato miei ufficiali con risultati di scarso interesse, salvo che per alcune carte nautiche, che ho consegnato a MARISUDEST, con indicazioni di rotte in Egeo. Ho visitato invece l'incr. inglese *York*, lo sloop inglese *Winded* ed il c.t. greco *Leon*, che sono le uniche navi da guerra affondate in Suda, oltre ad un piccolo dragamine non identificato e di nessun rilievo. Ho eseguito anche numerose fotografie atte ad illustrare i punti di maggiore interesse.



Fig. 23 – Creta, baia di Suda, incrociatore britannico York. Dettaglio dei danni causati da una bomba tedesca alla torre popoiera, 28 maggio – 3 giugno 1941 (AUSMM, fondo Mezzi d'assalto, b. F, fasc. 6, sfasc. 1)

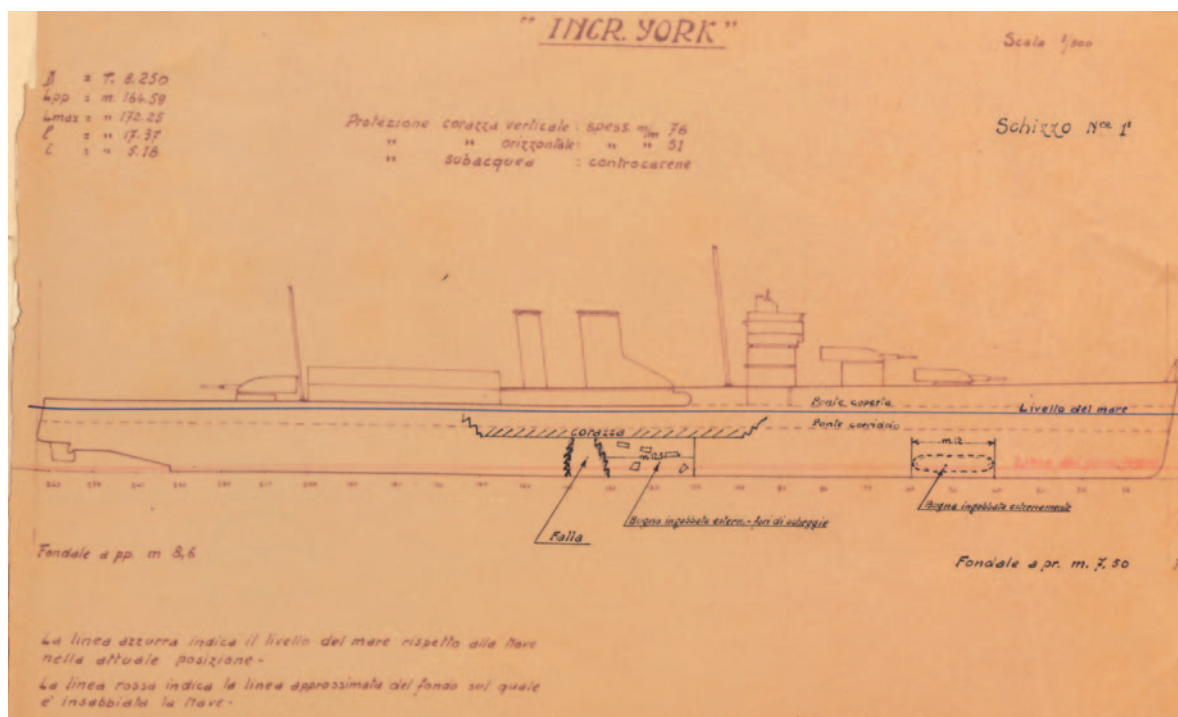


Fig. 24 – Creta, baia di Suda. Incrociatore britannico York, fiancata di dritta. Rilievo dei danni, giugno-settembre 1941; china colorata su copia cianografica, scala 1:500 (AUSMM, fondo Supermarina, serie Scontri navali, b. 32, fasc. M2)

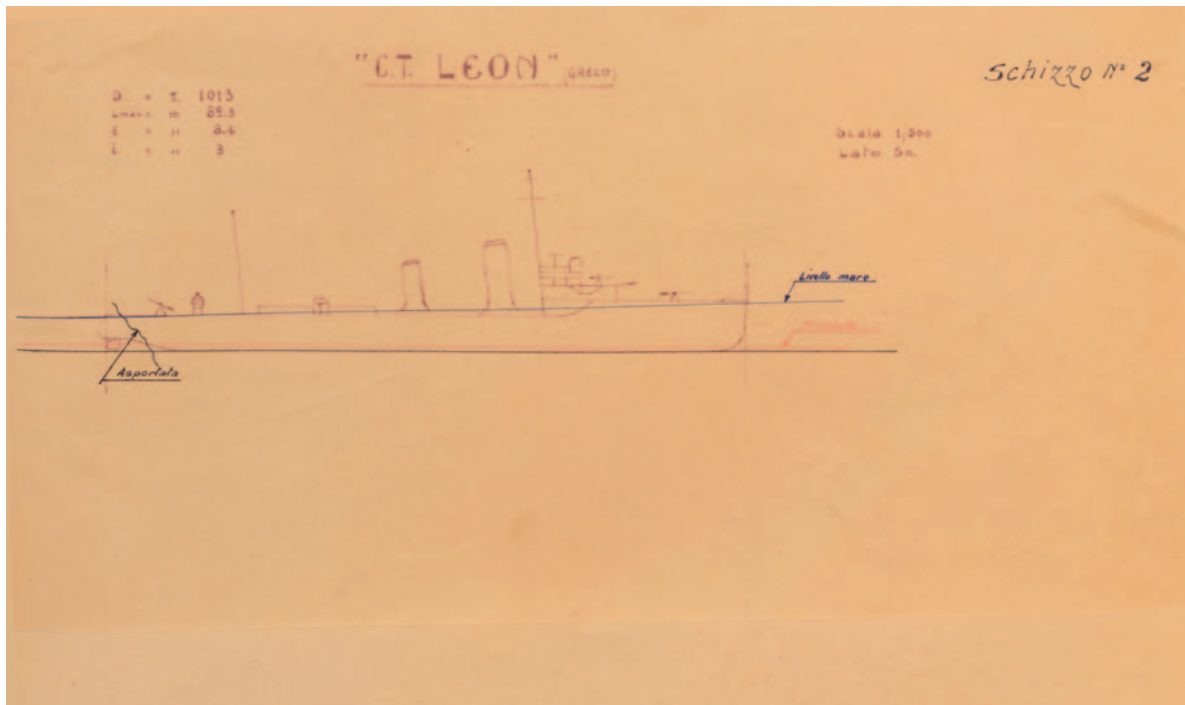


Fig 25 – Creta, baia di Suda. Cacciatorpediniere greco *Leon*, fiancata di dritta. Rilievo dei danni, giugno-settembre 1941; china colorata su copia cianografica, scala 1:500 (AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Scontri navali*, b. 32, fasc. M2)

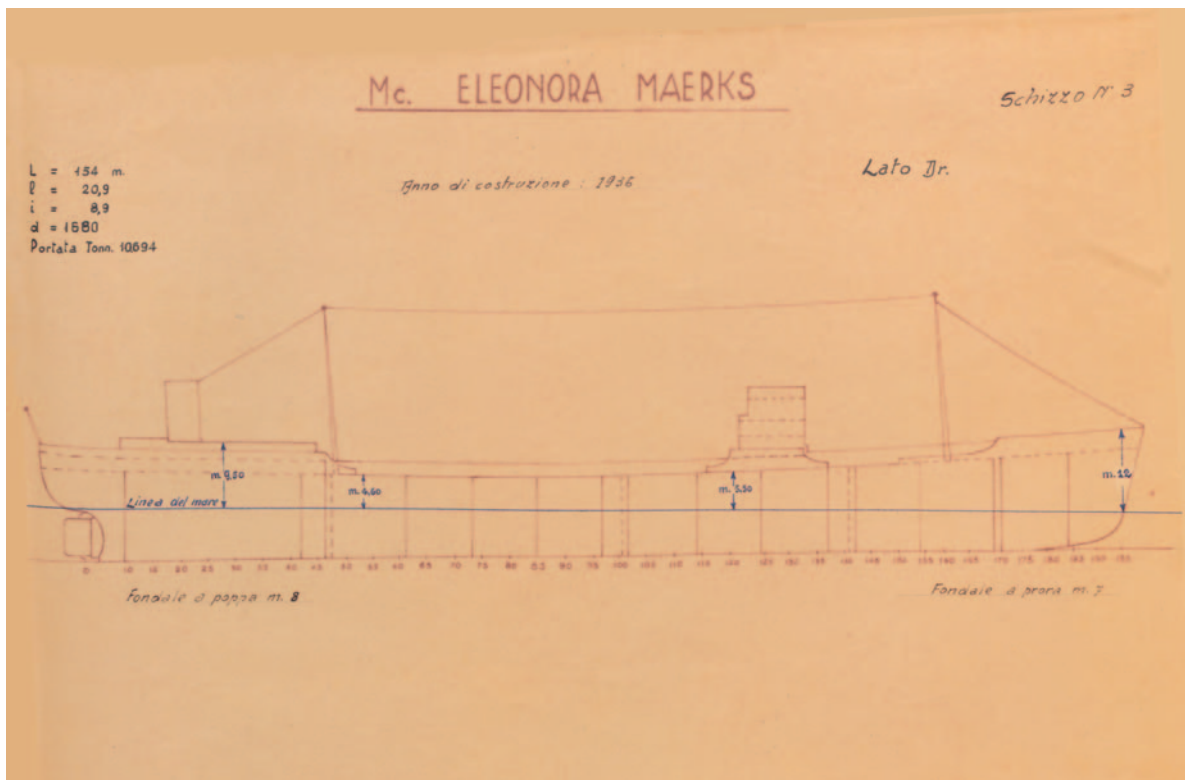


Fig 26 – Creta, baia di Suda. Motocisterna britannica *Eleonora Maersk*, fiancata di dritta. Rilievo dei danni, giugno-settembre 1941; china colorata su copia cianografica, scala 1:500 (AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Scontri navali*, b. 32, fasc. M2)

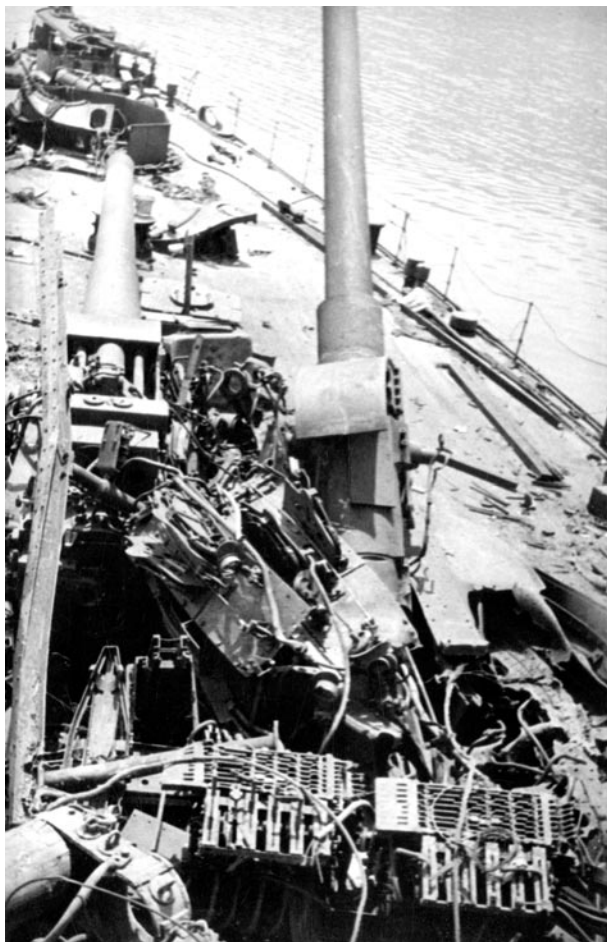


Fig. 27 – Creta, baia di Suda, incrociatore britannico *York*. La poppa e la torre poppiera nella ricognizione fotografica della XIII^a Squadriglia MAS, 28 maggio – 3 giugno 1941 (AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F, fasc. 6, sfasc. 1)



Fig. 28 – Creta, baia di Suda, incrociatore britannico *York*. “Congegno esistente nella stazione D.T. autonoma della torre poppiera. Serve ad evitare danni alla torre B, per effetto della torre A quando fa tiro autonomo”, 28 maggio – 3 giugno 1941 (AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F, fasc. 6, sfasc. 1)



Fig. 29 – Creta, baia di Suda, incrociatore britannico *York*. Interno della sottodirezione di tiro poppiera. Come recita la didascalia originale sul retro della fotografia, “le due colonnette con seggiolino sono colonnette di scoperta: ve ne sono tre per lato. Mancano le parti ottiche”, 28 maggio – 3 giugno 1941 (AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F, fasc. 6, sfasc. 1)

H.M.S. YORK

Stato della nave – L'incrociatore poggia su un fondale di circa 10 m ed è in posizione praticamente orizzontale. L'acqua giunge circa a metà altezza del ponte di batteria, e per quanto ho constatato ha invaso tutti i locali sotto tale livello. La nave, come risulta dai documenti da me rintracciati a bordo, è stata colpita in rada, nella notte del 27 marzo (evidentemente dai nostri mezzi di assalto navali). Da alcuni accenni del comandante, nel messaggio / [p. 3] autografo da me rintracciato, è da ritenere che la nave non sia affondata immediatamente, ma gradualmente, forse per successivo cedimento di paratie stagne o simili ("sequence of damages ... and events since we started pumping out"). Appare sicuro che, dopo l'affondamento della nave, gran parte dell'equipaggio è stata sbarcata, assieme a tutte le armi portatili di bordo (di cui non si è trovata traccia) nonché di tutte le artiglierie contraeree e di medio calibro, che sono state trovate a terra, in Suda. Così pure sono state asportate tutte le parti ottiche leggere, telemetri minori, binocoli di scoperta, ecc.

Per contro, debbono essere rimaste in efficienza almeno due delle tre torri di grosso calibro, le quali (a detta dei paracadutisti germanici) hanno sparato molto attivamente ed esattamente durante l'attacco terrestre alla baia. Tale fatto ha provocato un violento attacco da parte degli Stuka, i quali – forse anche per l'assenza di difesa c.a. – hanno centrato tre bombe con grande esattezza, una sulla torre alta prodiera, una sulla torre poppiera, ed una al centro tra i due fumaioli. Ciò può aver indotto i tedeschi, come essi hanno detto, di essere stati loro ad immobilizzare ed affondare la nave, mentre è da ritenere che l'effetto delle bombe sia stato esclusivamente di imporre alla nave il silenzio definitivo.

Per quanto non abbia potuto accertare la posizione e l'entità delle falle nello scafo, debbo ritenere, sia per il fatto che le torri rimasero in efficienza, sia da alcune note nei documenti rintracciati, che la nave sia stata colpita dai nostri mezzi esattamente al centro, nel locale macchine. L'effetto delle tre bombe è, superficialmente, terrifico. Le due torri colpite sono interamente prive della corazzatura, che è scomparsa, rimanendo solo due voragini dalle quali si levano i cannoni in mezzo ad un groviglio di frantumi. La bomba centrale ha aperto una voragine nel ponte centrale, superiore a quello della coperta a poppa, che ha fortemente ingobbato, ha forato il sottostante ponte a livello della coperta a poppa, ed ha provocato altri danni in locale macchine. È importante però rilevare che nessuna di tali bombe ha leso lo scafo, e ciò / [p. 4] giustifica la domanda rivoltami da alcuni ufficiali di Marina tedeschi che, ignari dell'azione del 26 marzo, mi chiedevano perché la nave fosse affondata.

Gli effetti delle esplosioni fuori delle zone di caduta delle bombe sono irrilevanti per quanto riguarda gli elementi resistenti dello scafo, ma hanno provocato una forte devastazione, per concussione, in tutti gli elementi leggeri. Gli stipetti dei locali equipaggio, il mobilio degli alloggi ufficiali, tubulature, portavoci, portelli e naturalmente tutti gli elementi in vetro, appaiono distaccati dalle pareti, scardinati, sgaffettati, o frantumati. L'albero poppiero, che è in legno, è spezzato a circa 10 m sopra la coperta.

Mentre, come ho accennato, molte parti della nave (artiglierie c.a., armi portatili, ecc.) sono state smontate e portate altrove durante i due mesi circa tra il siluramento e l'attacco tedesco, lo sbarco del residuo equipaggio e l'abbandono della nave deve essere stato quanto mai precipitoso e disordinato. Ciò è dimostrato dallo stato di confuso disordine in cui sono stati ritrovati alloggi e segreterie (il che mi ha permesso il ritrovamento di molti interessanti documenti abbandonati nella fuga precipitosa), e soprattutto dal fatto che ho rintracciato un po' dappertutto cariche esplosive con miccia a posto, destinate evidentemente a distruggere la parte emersa della nave, ma non una delle quali è stata poi fatta saltare.

Senza soffermarsi a descrivere quanto ho osservato negli alloggi (quelli ancora emergenti sono dell'Ammiraglio, Comandante ed altri ufficiali superiori) ed in altri locali della nave di carattere secondario, darò qualche cenno sulle mie osservazioni nei locali del torrione, stazioni D.T., e torre prodiera che è ancora relativamente intatta. Come osservazione generale citerò solo la constatazione della grande ricchezza quantitativa e qualitativa di tutti i materiali di bordo, abbondanza di materiali nelle cale e ma-

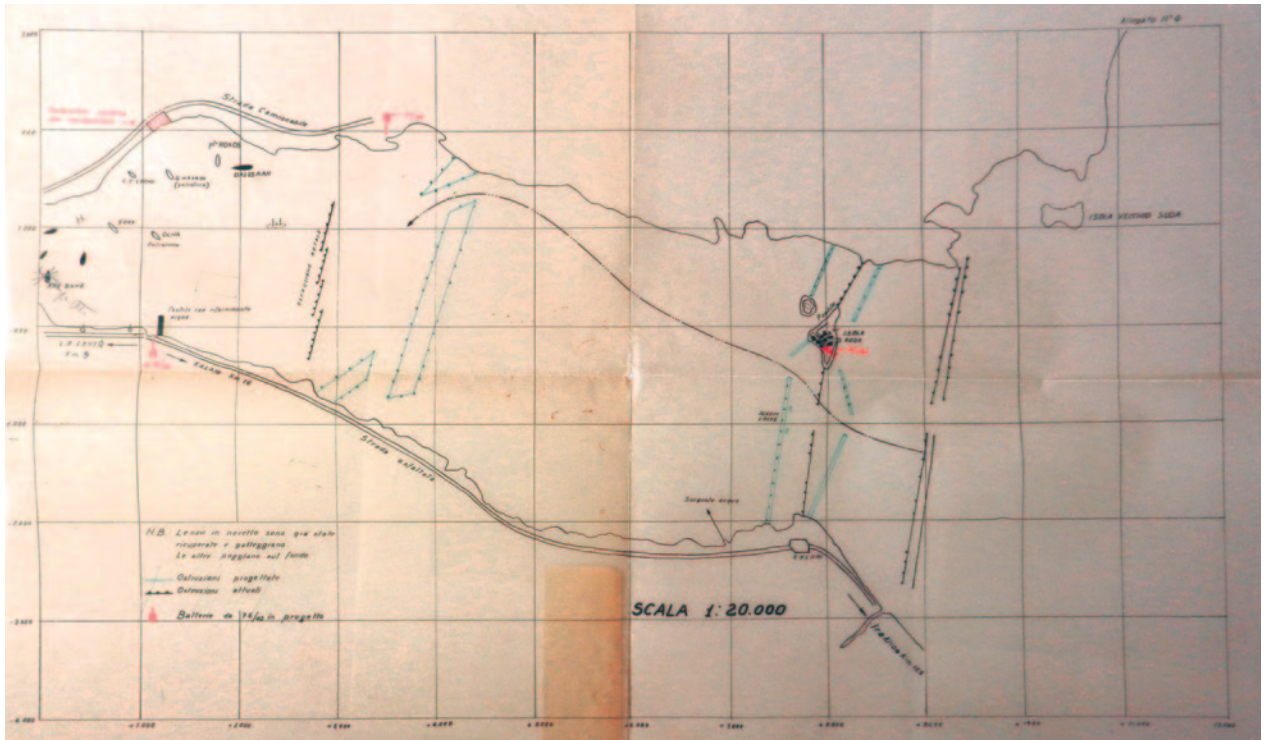
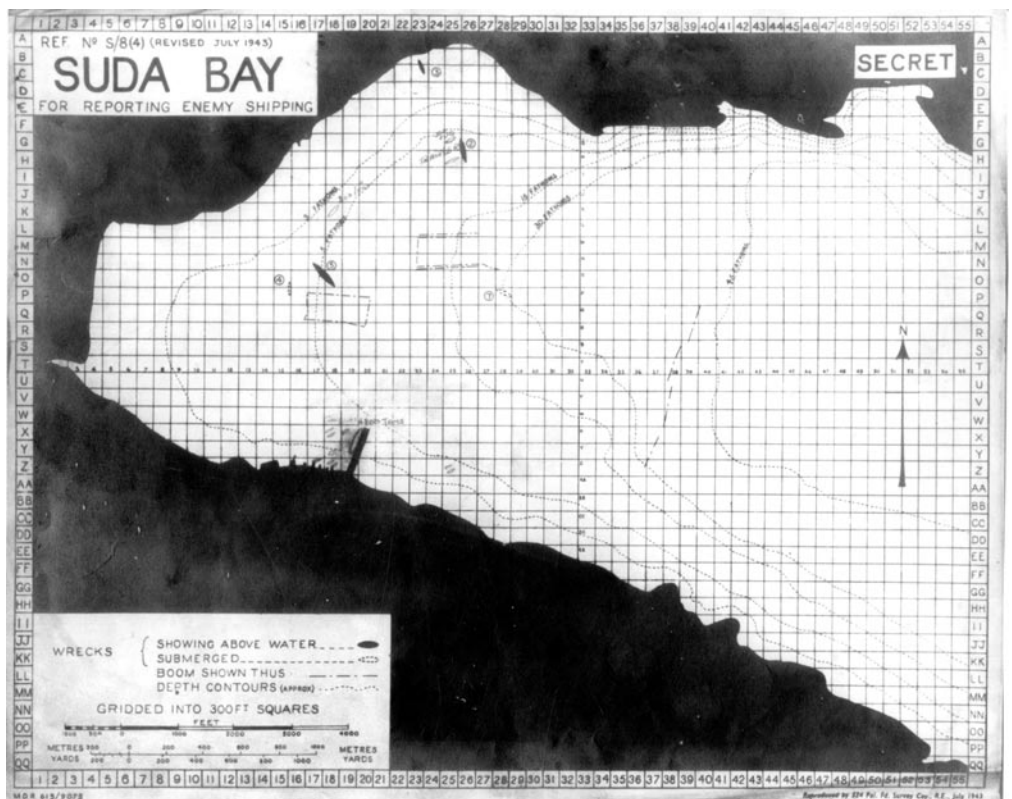


Fig. 30 – Creta, baia di Suda. Carta topografica quadrettata con lo stato dei recuperi delle unità navali affondate e il progetto di nuove ostruzioni, post giugno 1941; china e matita su lucido, scala 1.20 000 (AUSMM, fondo *Scontri navali*, b. 32, fasc. F)

Fig. 31 – Creta. Le navi affondate ancora visibili in superficie, quelle completamente sommerse e le ostruzioni retali parzialmente visibili nella baia di Suda a luglio 1943, così come risultava dalla ricognizione aerea britannica a poche settimane dall'armistizio l'8 settembre e pochi mesi prima di una progettata incursione di MARIASSALTO a fine gennaio 1944 (AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F, fasc. 6, sfasc. 1)



gazzini, ecc. Infine informo di aver rintracciato intatta una grande cassaforte nell'antiquadrato Ammiraglio, ma apertala con grande fatica, dopo due giorni di lavoro, è stata trovata del tutto vuota. /

[p. 5] Plancia e locali del torrione – Tutti questi locali sono stati trovati interamente devastati, in parte dall'esplosione delle bombe, in parte dall'equipaggio stesso della nave, forse ancora prima dell'attacco tedesco, data l'immobilizzazione dell'incrociatore. Tutte le parti ottiche, cannocchiali, apparecchi di punteria, ecc., in plancia, D.T., e simili, sono stati asportati o distrutti. In questi locali non è stato trovato alcun documento di qualunque genere. La Stazione R.T. aveva la porta stagna ancora chiusa a chiave. Aperta a fatica, il locale è stato trovato vuoto di qualunque apparecchio R.T. o congegno ausiliario. La plancia vera e propria è piccola, dietro ad essa si apre però un casotto di rotta molto ampio e fornito, dietro al quale si trova la stazione R.T. Sui lati, due piccole cabine con cuccetta, per il servizio in navigazione del D.T. o simile. Sopra alla plancia, si trova invece una controplancia scoperta molto ampia ed attrezzata completamente in ogni dettaglio come una delle nostre plancie, inclusi tavoli a carteggiare incassati nei parapetti e protetti da sferzi. Debbo ritenere che la nave, almeno di notte, fosse condotta da questa plancia scoperta. Sui lati di essa si trovano colonnine per le vedette, con sostegno graduato in sito e brandeggio e sedili girevoli sul perno della colonnetta. Al di sopra di questa plancia scoperta c'è la torretta del I° D.T., relativamente assai piccola ed ingombra. Sotto il piano della plancia coperta si trova l'alloggio di navigazione del Comandante ed altro analogo per l'ufficiale di rotta.

Stazione D.T. poppiera – Questa stazione è costituita da un locale relativamente assai ampio (circa m. 4 x 6) e sgombro, chiuso, non corazzato, con larga visibilità essendo tutto circondato da finestrini con cristallo. Debbo ritenere che questa fosse la stazione principale di scoperta a.s. notturna per i settori laterali della nave, e di scoperta a.a. diurna. Su ciascun lato del locale si trovano tre colonnine di scoperta, per le vedette, identiche a quelle della controplancia. Per quanto non fossero a posto le parti ottiche, ritengo che lo strumento usato per queste vedette sia una specie di binocolo a base di almeno 30 cm, essendo il suo supporto foggato in modo da sostenere uno strumento di forma come potrebbe avere un / [p. 6] piccolo telemetro di quella lunghezza. Posteriormente a tale locale, si trova un locale più piccolo, chiuso, in cui era ancora, pressoché intatta, la centrale di tiro per il calibro secondario, marca Vickers. Presso questa esiste un piccolissimo locale con cuccetta, probabilmente per il II° D.T. in navigazione.

Torre prodiera – La torre prodiera era ancora pressoché intatta, a parte il disordine conseguente all'abbandono ed alle avarie prodotte per concussione. I cannoni hanno otturatore a vitone e caricamento indipendente. L'interno della torre è tutto aperto, senza paratie longitudinali divisorie. La manovra di caricamento è comandata da una serie di leve poste al centro della torre, tra i due cannoni, poco posteriormente alle culatte. Dietro le batterie di leve trovansi tre seggiolini, il che significa che tutta la manovra è condotta da tre operatori. I puntatori, con congegni a contro-indice simile ai nostri, trovansi lateralmente, circa un metro a poppavia del piano delle culatte, e più in bassi di queste, ossia sul pavimento vero e proprio della torre. Nella parte posteriore di questa si trova una paratia curva, che racchiude lo spazio in cui trovansi il telemetro della torre stessa, strumento trovato avariato dalle schegge e concussioni. Nella superiore destra della torre, lateralmente al cannone di dritta e a pruvavia degli orecchioni, è formato un piccolo locale con portello superiore d'osservazioni, in cui si trova la D.T. autonoma della torre stessa. Nella torre si entra da due portelli molto stretti sotto il piano della stessa. Nel locale del telemetro si accede da un portello sito sulla parte verticale poppiera della torre.

Documenti e materiali rintracciati – In casse a parte invierò, con elenco dettagliato, i documenti rintracciati sulla nave. Pur non essendosi trovato alcun documento d'archivio segreto, molti di quelli che ho asportato sono di notevole interesse per l'esame degli organi competenti. Particolarmente importante è il ritrovamento di una nota autografa del Comandante, di una circolare del medesimo ai Capi Servizio, e del giornale del reparto A, dai quali risulta dimostrato il siluramento della nave nella notte sul 27 marzo. /

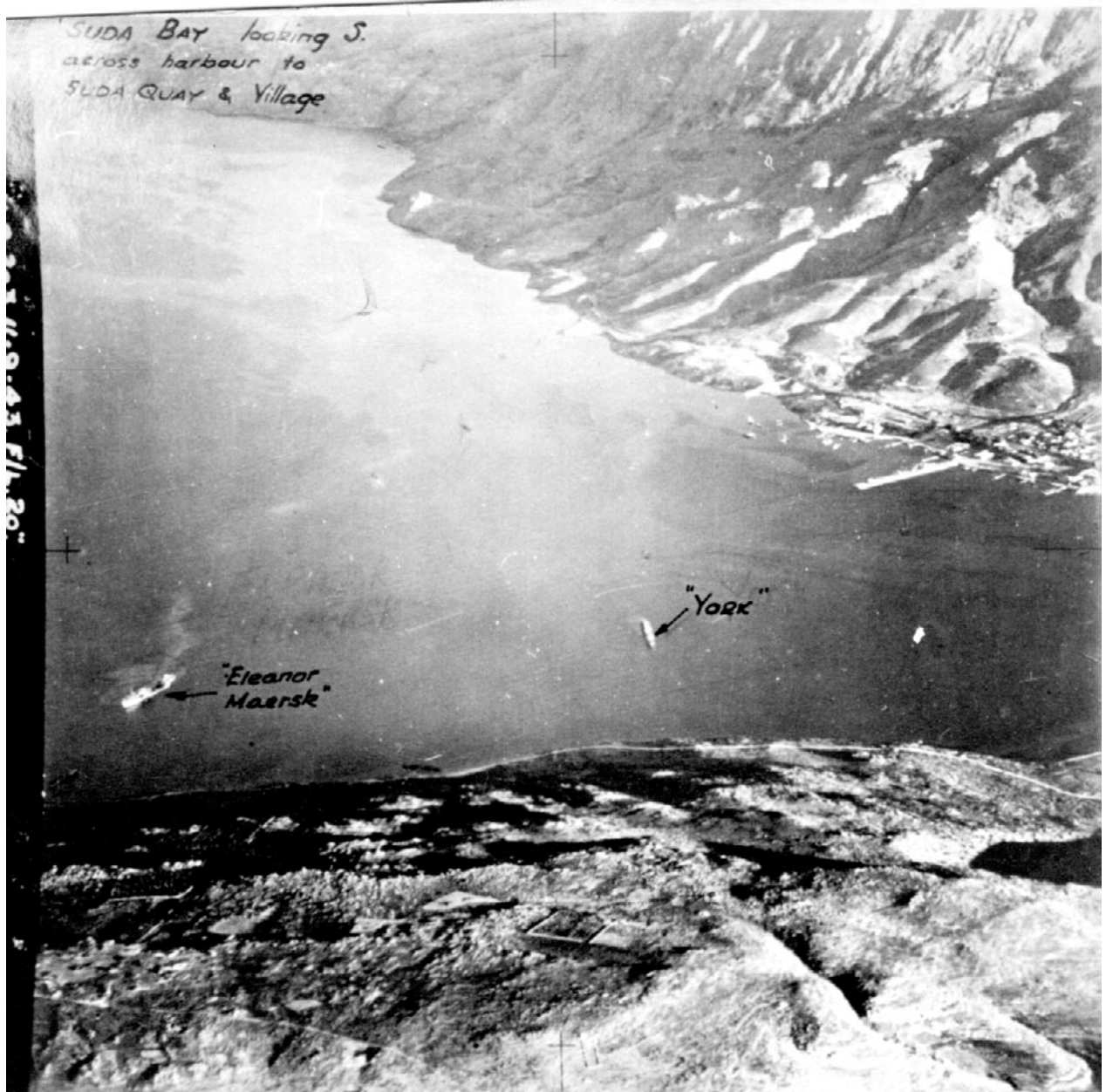


Fig. 32 – Creta. Il fondo della baia di Suda con i relitti dell'incrociatore *York* e della motocisterna *Eleanor Maersk* britannici, in una fotografia aerea obliqua britannica dell'11 settembre 1943, tre giorni dopo l'armistizio dell'8 settembre e pochi mesi prima di una progettata incursione di MARIASSALTO a fine gennaio 1944 (AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F, fasc. 6, sfasc. 1)



Fig. 33 – Creta. Veduta parziale della baia di Suda in una fotografia aerea obliqua britannica dell'1 ottobre 1943, un mese dopo l'armistizio dell'8 settembre e pochi mesi di una progettata incursione di MARIASSALTO a fine gennaio 1944 (AUSMM, fondo *Mezzi d'assalto*, b. F, fasc. 6, sfasc. 1)

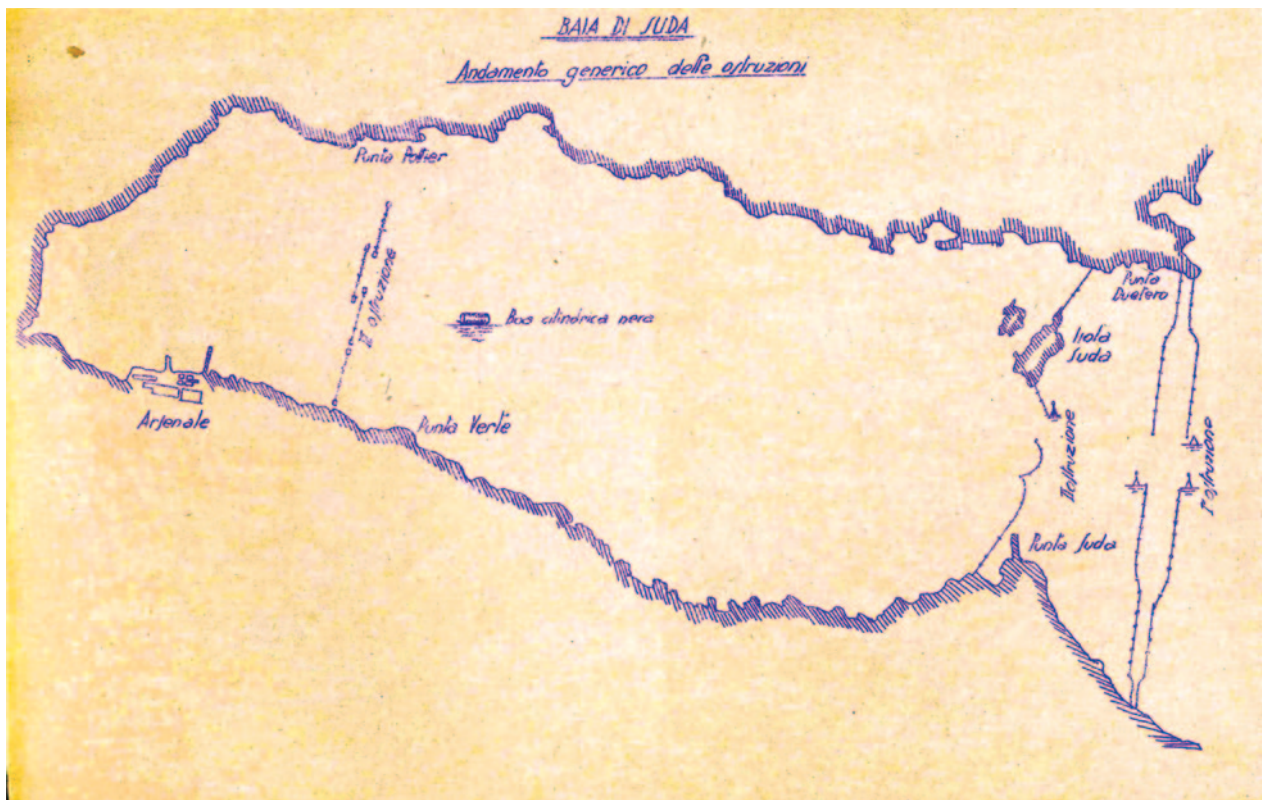


Fig. 34 – Creta, baia di Suda. Topografia d'insieme delle ostruzioni, allegata alla *Notizia* n. 22 del 19 luglio 1941 (AUSMM, fondo Supermarina, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, n. 22, p. 12)

[p. 7] Sulla nave si trovava ancora un ingente quantità di materiale di bordo di ogni genere e tipo, per la gran parte in ottimo stato. Qualche piccola cosa è stata utilizzata dai miei M.A.S., altri materiali ho fatto prendere a bordo dell'*Alcione* sopraggiunto quattro giorni dopo il mio arrivo, altri ancora (ed in particolare due attrezzature complete nuove da palombaro, con relative pompe, per uso di Marina Pireo) dai dragamine.

I siluri erano ancora nei tubi di lancio, ma senza testa né guidasiluri.

A bordo ho rintracciato anche una bandiera inglese; nonché una fiamma italiana da motoscafo, con fodera, che suppongo appartenesse al c.t. *Artigliere*, affondato dallo *York* (vedi giornale del reparto A.). Vorrei proporre che tali cimeli fossero donati alla vedova del comandante Margottini. In ogni caso domando la destinazione che essi debbono avere.

C.T. GRECO LEON

Questo c.t. è affondato presso la costa nord del fondo della baia, ed è sommerso per circa un metro sopra al piano di coperta, per cui solo la coperta del castello e la plancia sono attualmente accessibili. La mia visita, perciò, ha avuto scarso interesse.

La nave è sbandata di circa 10° a dritta. I cannoni (Odero – Terni 1932) sono intatti con tutti i congegni a posto. I tubi di lancio sono pure intatti, con i siluri carichi a posto. La nave esteriormente non presenta alcuna traccia di esplosioni o falle.

D'altronde, dai documenti rintracciati, risulta che la vita del c.t. è cessata il 23 o 24 aprile c.a. È da supporre, pertanto, che la nave sia affondata per falla provocata da bomba scoppiata nelle vicinanze e non visibile superiormente. Non ho elementi in possesso per giudicare dell'attendibilità di tale ipotesi. La nave, nella parte superiore visibile, appare – ripeto – del tutto intatta.

In plancia, casotto di rotta e stazione r.t., mentre non ho trovato alcun elemento tecnico degno di rilievo, ho recuperato molti / [p. 8] brogliacci di navigazione, brogliacci r.t., libri segnali, e simili, che potranno forse offrire qualche dato interessante, allo esame degli organi competenti.

SLOOP COLONIALE *WINDED*

Tale sloop trovasi incagliato di prora in circa 4 m di acqua, in una calanca della baia di Kalivia, subito fuori della baia di Suda. La nave è in posizione orizzontale e presenta allagati solo i locali inferiori a poppavia delle caldaie. La nave non appare colpita né lesa in alcun modo. È pertanto probabile che si sia autoaffondata, nell'imminenza dell'occupazione di Suda, per l'impossibilità di sfuggire alla cattura.

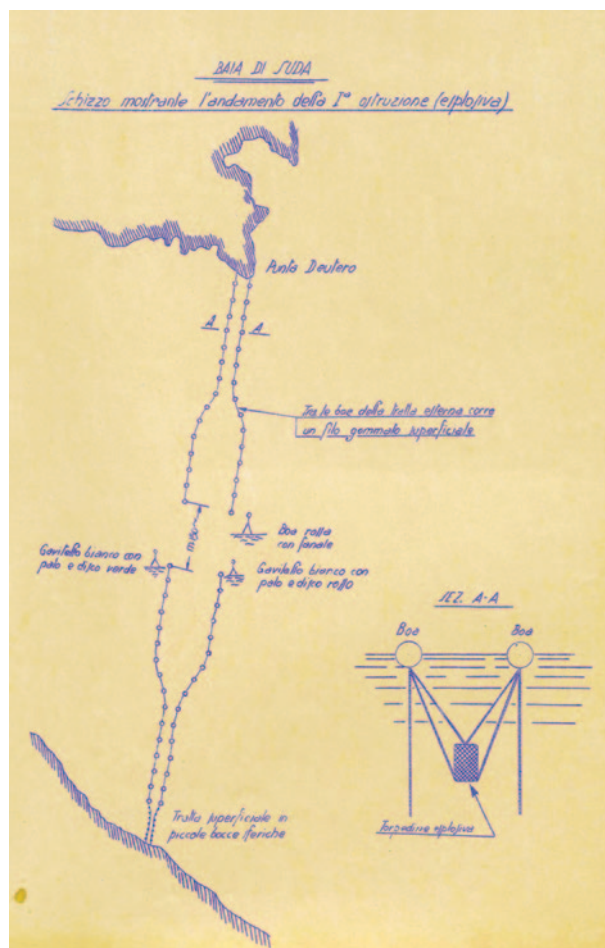


Fig. 35 – Creta, baia di Suda. Topografia d'insieme della prima ostruzione esplosiva, allegata alla *Notizia* n. 22 del 19 luglio 1941 (AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, n. 22, p. 13)

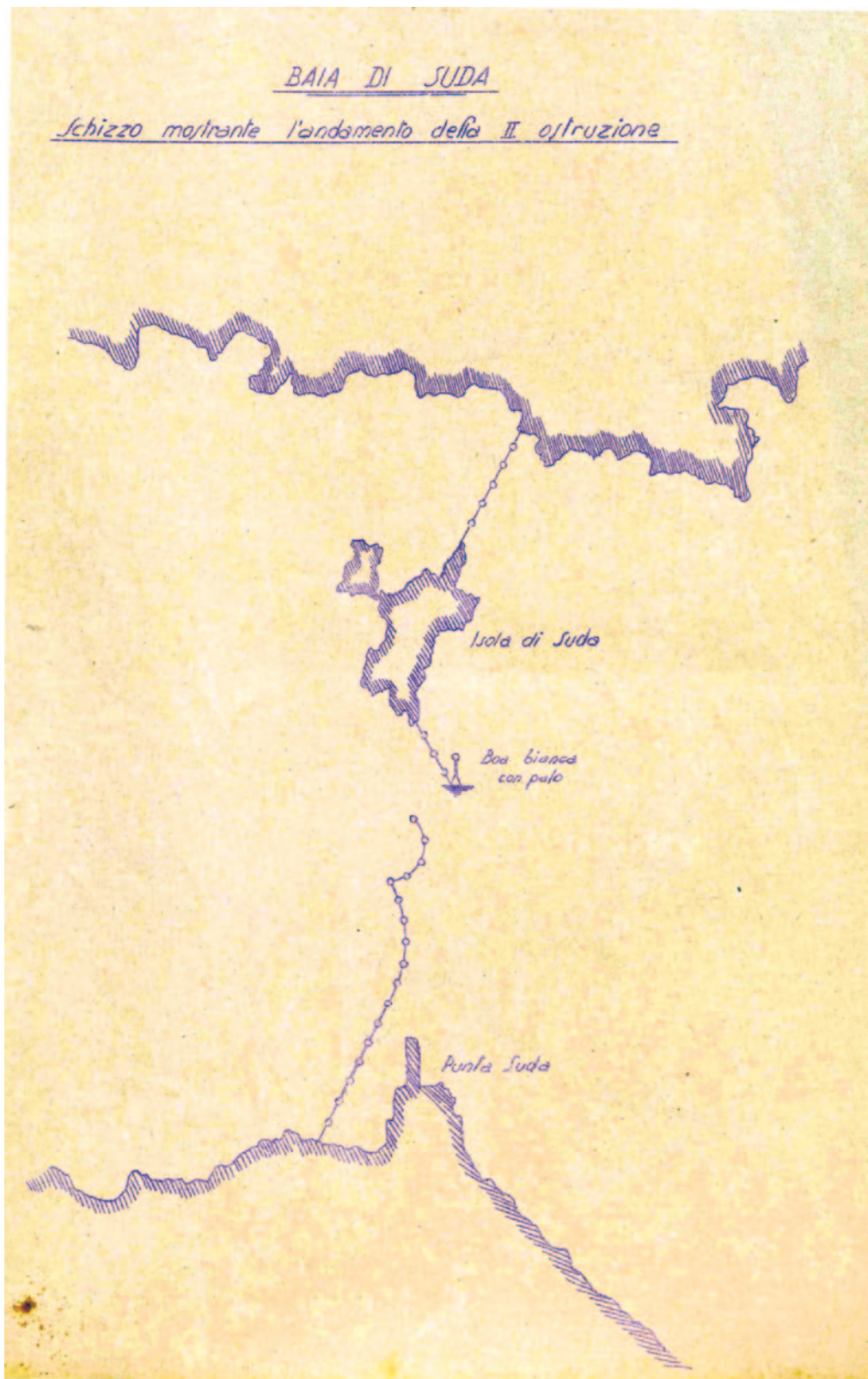


Fig. 36 – Creta, baia di Suda. Topografia d'insieme della seconda ostruzione, allegata alla *Notizia* n. 22 del 19 luglio 1941 (AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, n. 22, p. 14)

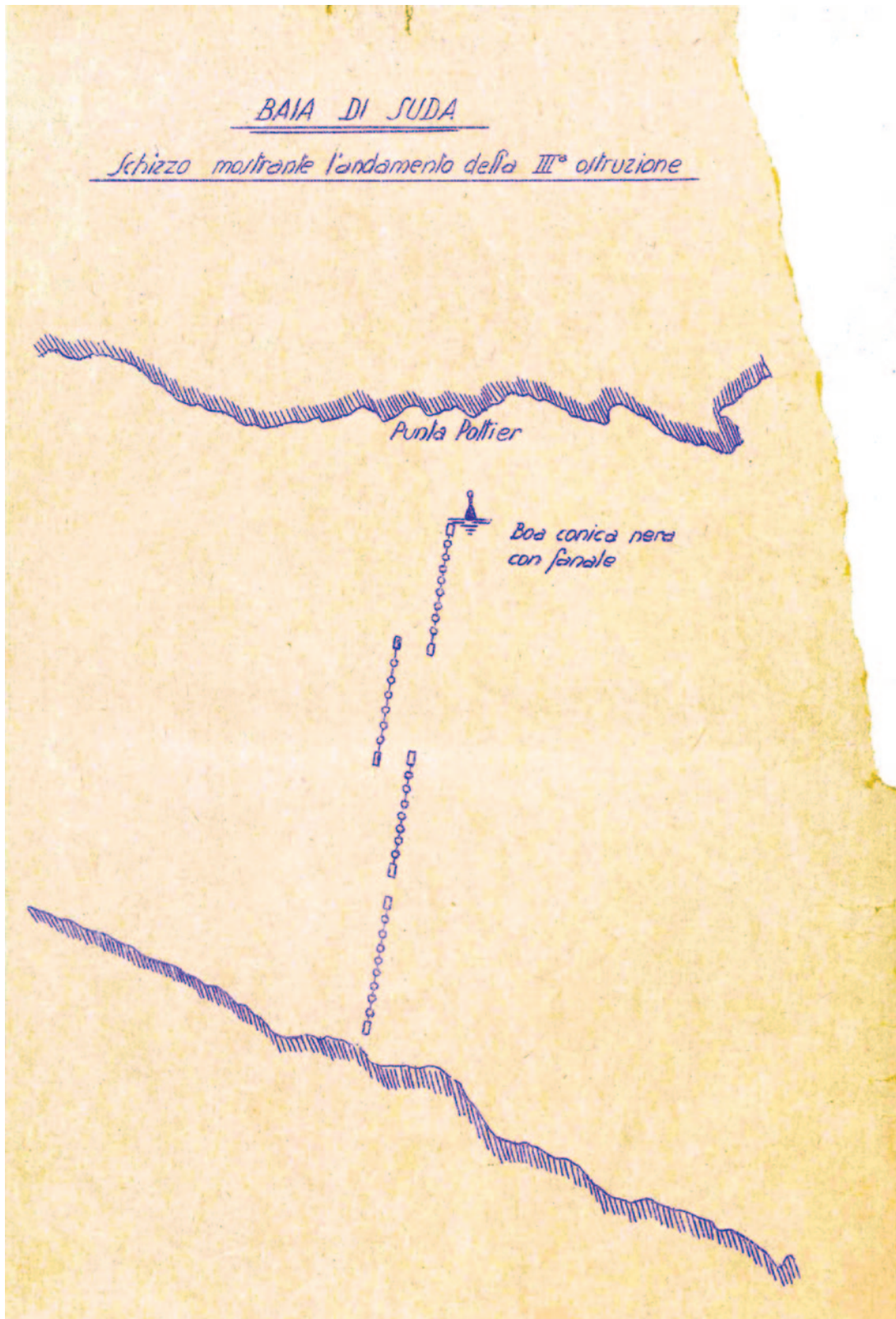


Fig. 37 – Creta, baia di Suda. Topografia d'insieme della terza ostruzione, allegata alla *Notizia* n. 22 del 19 luglio 1941 (AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, n. 22, p. 15)

La nave, più che altro un piroscafo di circa 700 tonn., attrezzato al servizio coloniale (ampi alloggi, numerosi frigoriferi e ghiacciaie, ecc.), era impiegata in pace anche per campagne idrografiche; infatti a poppa ha due scandagli d'alto fondo, e sono stati ritrovati a bordo vari attrezzi per misurazioni talasografiche. È armata con un pezzo da 120 mm navale ed uno da 76 mm c.a. Attualmente era attrezzata a dragamine, e svolgeva certamente tale servizio.

Gli scarsi documenti rintracciati a bordo sono tutti di scarso interesse. Da essi però risulta che la nave era in servizio nella zona di Singapore, e che era entrata solo di recente in Mediterraneo, via Suez.

RAPPORTO CIRCA LE OSTRUZIONI NELLA BAIÀ DI SUDA E RELATIVE ROTTE DI ENTRATA

Le ostruzioni nella baia di Suda sono tre [fig. 34, pag. 86]:

I[^]) – OSTRUZIONE (DOPPIA ANTISOMMERSIBILE) [fig. 35, pag. 87]

Tale ostruzione si estende da Punta Deutero ad un punto della spiaggia meridionale a circa 1 miglio a SE di Punta Suda. L'ostruzione è costituita da boe sferiche nere di almeno 1 metro di diametro, distanti circa 40 metri una dall'altra, che sorreggono fasci di cavi metallici incrociati tra ciascuna boa e l'ancora di quelle viciniori. I fasci di cavi sono immersi di almeno 4 metri, e a circa 6 metri di profondità sostengono una torpedine esplosiva di forma parallelepipedica.

Tutta l'ostruzione è doppia, con una distanza media di circa 30 metri tra il primo ed il secondo ordine di reti. A circa 1500 m da Punta Deutero esiste un passaggio largo circa 150 metri. Tale passaggio è segnato: a nord da una boa conica rossa luminosa; a sud da due gavitelli con palo bianco sormontato da un disco rispettivamente verde e rosso, per ciascuno dei due terminali delle tratte sud di detta ostruzione doppia.

L'ostruzione è priva di porta, pertanto il passaggio rimane permanentemente aperto. Tra le boe dell'ostruzione più esterna è steso un filo gommato di circa 1 cm di diametro, la cui presumibile funzione è quella di segnalare, in modo che non ho potuto determinare, l'eventuale tentativo di passaggio da parte di barchini speciali. Con lo stesso presumibile scopo, dopo il termine della ostruzione retale vera e propria all'esterno sud, in fondali di circa 10 metri, è steso fino a terra un cavo sostenuto da boccie metalliche sferiche, di circa 30 cm di diametro.

II[^]) – OSTRUZIONE (SUPERFICIALE) [fig. 36, pag. 88]

Dagli estremi nord e sud dell'isola di Suda, parte una ostruzione che chiude i passaggi a nord e sud di detta isola. L'ostruzione del lato sud termina poco a ponente di Punta Suda. Tale ostruzione è costituita da boe sferiche collegate da cavi d'acciaio sostenuti da / [p. 10] boccie metalliche come quelle citate sopra. Non esiste passaggio nella tratta nord. In quella sud esiste un passaggio largo circa 150 m, il cui estremo nord è segnalato da un gavitello con palo bianco. L'estremo sud non ha alcun segnale. Il passaggio è privo di porta ed è perciò permanentemente aperto.

Per quanto ho potuto accertare, sembra che tale ostruzione non sostenga alcuna rete immersa.

III[^]) OSTRUZIONE [fig. 37, pag. 89]

Si estende da un punto circa 500 m a sud-est di Punta Pottier, per sud fino a terra. È costituita da 4 tratte di boe sferiche uguali a quelle delle altre ostruzioni, ma una adiacente all'altra. L'ostruzione non

è continua ma in quattro tratte solo parzialmente sovrapposte. L'estremo nord è segnalato da una boa nera luminosa. A nord della quale non risulta esservi alcun'altra ostruzione, benché dovesse trovarvisi in passato, come appare da alcune carte rintracciate a bordo di piroscafi affondati nella baia. Il passaggio a nord della boa è perciò permanentemente libero.

ROTTA DI ENTRATA

Vagliati tutti gli elementi, ho stabilito la seguente rotta di entrata, che è stata dragata, con esito negativo, sia nel tratto esterno, sia nell'interno della baia attraverso le ostruzioni sino al molo dell'Arsenale di Suda.

- Punto d'atterraggio a 4 mg per 27° dal faro di Capo Drepano, in fondali di oltre 200 metri.
- Rotta 237° sul centro del Castello di Paleokastron, fino al traverso di un gavitello nero a forma di fiasco che trovasi circa 1 miglio a sud di isola Manati.
- Rotta entro il passaggio della prima e seconda ostruzione, lasciando a dritta la boa conica rossa e il gavitello con palo bianco; più sopra citati.
- Rotta per il fondo della baia, con prua su una grossa boa cilindrica nera che si trova al centro della baia circa 1000 m a / [p. 11] levante della terza ostruzione.
- In prossimità di tale boa, rotta a randeggiare l'estremità nord della terza ostruzione e quindi accesso al porto vero e proprio.

OSSERVAZIONI

- 1) – Tutte le ostruzioni, sia pure con semplici galleggianti, si stendono fino a terra. Pertanto non esistono i passaggi presso terra che erano indicati da tutte le informazioni precedentemente raccolte.
- 2) – Piccoli galleggianti possono attraversare senza inconvenienti i passaggi tra una tratta e l'altra della terza ostruzione.
- 3) – L'andamento della prima, e specialmente della seconda ostruzione, non è rettilineo, ma abbisciato. Ignoro se tale andamento fosse quello originario ovvero si sia formato per graduale spostamento delle ancore.



Fig. 1 – A. Feruglio, Ro43 dall'Incrociatore Cadorna durante lo scontro di Punta Stilo. Olio su tela, cm 70x70 (g.c. del Pittore di Marina Maestro Alessandro Feruglio)

I Diari di Supermarina. Schedatura della serie (luglio 1940)

Antonello Folliero

Abstract

The Diaries, through the daily narrative, testify to the action of the Royal Italian Navy and its Central Command in all operational theaters and, above all, the actions and events of which the institution deemed it necessary to leave official testimony. These documents were drafted in part at the same time, in part at the end of the conflict, to facilitate the reconstruction of the war events concerning Supermarina. The analytical filing of the Historical Diaries arises from the dual need of the Historical Office of Italian Navy to deepen the study and knowledge of the activities of the General Staff of the Royal Italian Navy during the Second World War, and to make them usable by researchers.

Prosegue la pubblicazione della schedatura della serie de *I Diari di Supermarina* con i mesi di luglio e agosto del 1940. In questo volume non si notano differenze sostanziali nella realizzazione rispetto al precedente; sembra infatti che il personale responsabile della redazione dei *Diari* abbia continuato ad utilizzare la stessa impostazione adottata per il precedente volume e non abbia strutturato in maniera più definita il diario, senza approfondire le descrizioni come invece avverrà nei volumi successivi. È stato riproposto lo specchio relativo ai sommergibili in mare, da cui però per alcuni giorni rimangono esclusi quelli impegnati fuori dalla zona d'operazioni del Mediterraneo Occidentale ed Orientale, oppure la resa grafica tabellare della divisione in zone risulta di-

versa. Curiosa è la numerazione delle pagine del mese di luglio che parte dalla n°105 e che non dipende nemmeno dalla volontà di continuare la numerazione del volume precedente poiché esso termina a p. 124.¹ Come nel precedente, gli indici sono compresi nel volume e posti alla fine.

In questo diario troviamo tra le pagine più notevoli quelle relative agli scontri navali che vedono impegnati in quel mese la Regia Marina, tra cui le più importanti sono sicuramente la Battaglia di Punta Stilo (*fig. 1*, a fronte) e la Battaglia di Capo Spada, ovvero quegli scontri che accesero il morale delle forze italiane e, successivamente, fece abbassare il loro entusiasmo.² Per quanto riguarda il primo scontro, il resoconto viene suddiviso nelle pagine del diario del 9 luglio e del 10 luglio. Il

Integrazione iconografica a cura di M. Sciarretta, USMM

¹ AUSMM, *Diari di Supermarina*, Busta 1, Volume Giugno 1940, p. 124.

² James J. Sadkovich, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Milano, Feltrinelli, 2014, pp. 94-108.

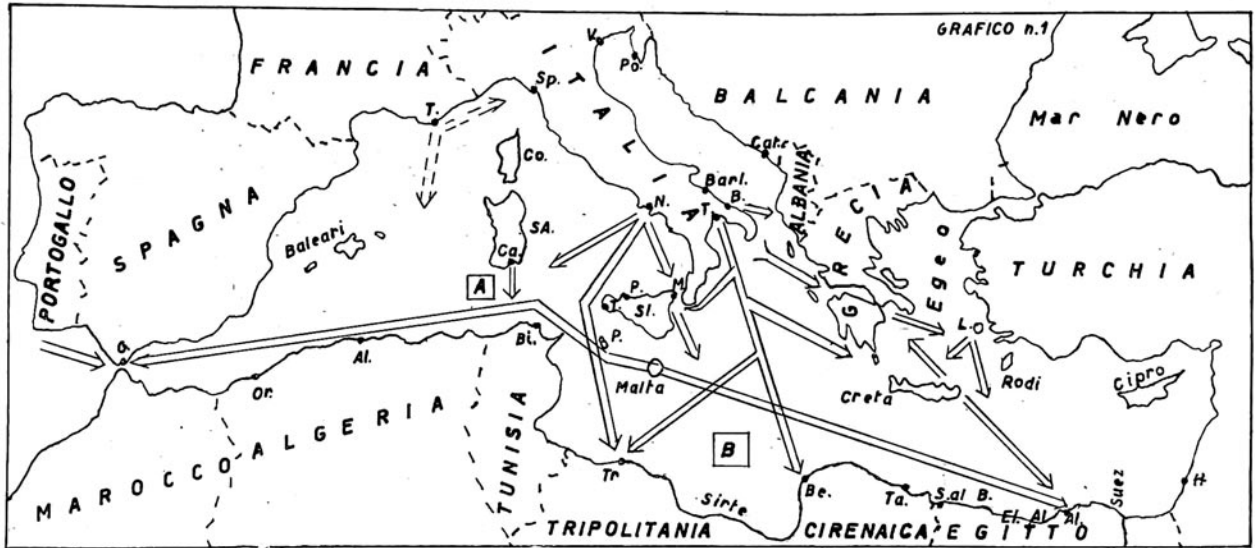


Fig. 2 – Le linee del traffico nel Mediterraneo all’ingresso dell’Italia nel Secondo conflitto mondiale (in G. Fioravanzo, *La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale*, Vol. IV “La guerra nel Mediterraneo”, tomo I, USMM, 1959)

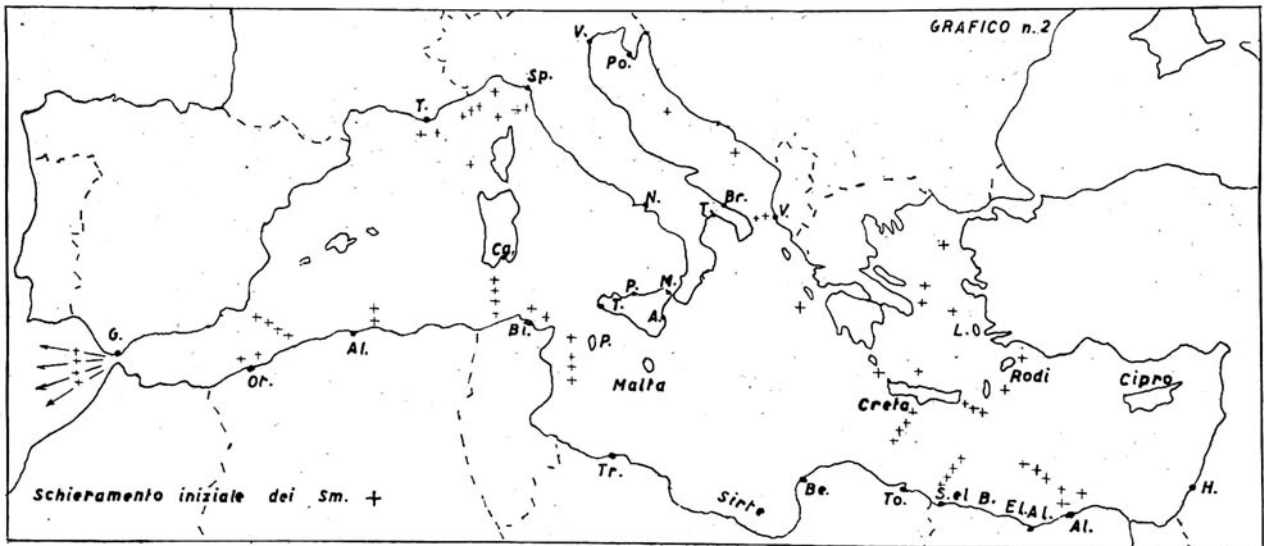


Fig. 3 – Schieramento iniziale dei sommergibili previsto all’ingresso dell’Italia nel Secondo conflitto mondiale (in G. Fioravanzo, *La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale*, Vol. IV “La guerra nel Mediterraneo”, tomo I, USMM, 1959)

primo giorno è diviso in più paragrafi e segue l'ordine temporale della battaglia, dall'arrivo del convoglio scortato a Bengasi fino al rientro alle basi delle navi;³ il secondo resoconto, invece, è racchiuso in un solo paragrafo e riguarda la relazione complessiva inviata a STAMAGE alle ore 6 del giorno successivo, e riporta le vicende dalla partenza del convoglio per Bengasi dai porti italiani fino alle disposizioni impartite dopo la conclusione

dello scontro.⁴ Successivamente viene riportato integralmente il *f.d.O.* n°160, con l'elogio di Musso-
lini alla Forze Navali, e il Bollettino Straordinario n°37 con un'ulteriore descrizione degli eventi dell'azione.⁵ Per quanto riguarda Capo Spada, nelle pagine del diario relative al 19 luglio vengono riportati i segnali radiotelegrafici trasmessi dall'incrociatore *Bande Nere* a Supermarina e una breve descrizione dello svolgimento della battaglia.⁶

[01/07/1940 – 31/07/1940]

SCHEDATURA

N.P.: 1

(Tit. est) "Segreto Diario Supermarina mese di luglio 1940 - XVIII"

(Tit. est. cost.) "Diario Supermarina 2 Luglio 1940-XVIII"

Busta rigida chiusa su tutti i lati di cm 33,5 x 27.

Nella seguente schedatura è stato preso in esame la Busta N.P. 1. Tale faldone contiene al suo interno il Diario di Supermarina attinente al luglio 1940.

Il faldone si trova in pessimo stato di conservazione in quanto l'involucro è tenuto insieme con nastro adesivo per pacchi (marrone).

(Tit. est) "Segreto Bozza N.2 *originale* Diario Supermarina 1-31 luglio 1940 - XVIII"

(Tit. est. cost.) "Luglio 1940"

Vol. cart. di cm 32 x 22 di 165 pagine (le pagine sono numerate da 105 a 238 + gli allegati). Si prenderà in considerazione come numerazione iniziale la numerazione apposta sulle pagine che inizia con 105; quindi le precedenti o successive pagine precederanno o continueranno questa numerazione. Le pagine 104 e 269 sono bianche.

In questo diario sono riunite: le comunicazioni, non date alla Stampa, fatte a STAMAGE e tutti i fatti ritenuti rilevanti durante il mese di luglio del 1940. Il volume oltre a questo contiene i seguenti capitoli, definiti *allegati*: gli estratti riguardanti la Regia Marina dei Bollettini del Quartier Generale (Allegato A); i riassunti delle navi danneggiate e affondate del nemico (Allegato B); i riassunti sulle navi perse (Allegato C); alla fine del volume è inoltre presente un indice alfabetico. Tutto questo per il periodo di Luglio 1940. La numerazione delle pagine inizia da 105.

pp. 105-110 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 1 luglio 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione (*fig. 2 e fig. 3, a fronte*); Avaria nave *Missori*; Comunicazioni a STAMAGE

³ AUSMM, *Diari di Supermarina*, Busta 2, Volume Luglio 1940, pp. 149-153

⁴ *Ivi*, pp. 155-157 bis.

⁵ *Ivi*, pp. 182-187.

⁶ *Ivi*, pp. 199-203.

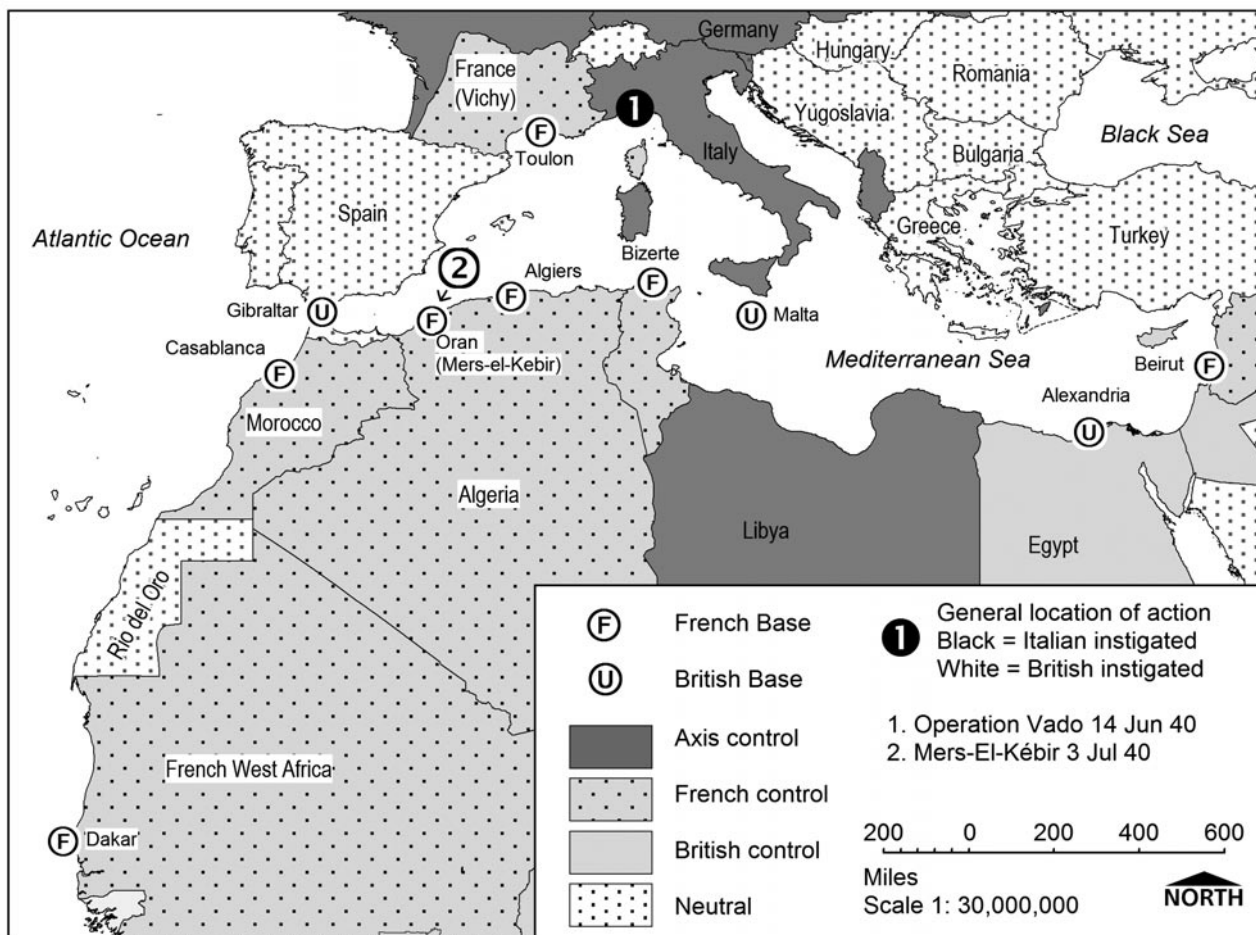


Fig. 4 – Mappa della situazione strategica nel Mediterraneo occidentale nel luglio 1940 (da V. P. O'Hara, *Lotta per il Mare di mezzo. La guerra delle grandi Marine nel teatro del Mediterraneo. 1940-1945*, Roma, USMM, 2022)

n°434; Incaglio piroscavo vicino porto Tobruch; Elogi capo Stato Maggiore; stato sommergibile *Ondina*; trascrizione di telegrammi in arrivo e in partenza da Supermarina; comunicazioni STAMAGE n°440; comunicazioni STAMAGE n°444; S.O.S Piroscavi *Principessa Giovanna e Piemonte*; Divieto avvicinamento ad aerei da parte dei sommergibili; ipotesi approntamento idroscalo a Bengasi; inizio missione antisommergibile Squadriglia Tp. *Circe; Città di Milano*.

pp. 111-114 bis contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 2 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; comunicazioni STAMAGE n° 453; *Conte Rosso*; comunicazioni STAMAGE n°452; disposizioni intercettazione Ct. Britannico *Jervis*; Bombardamento aereo convoglio nemico; comunicazioni STAMAGE n°464; missione di esplorazione aerea su Alessandria; movimenti navali del 2 luglio; Elogi reparti aviazione Regia Marina da parte capo Stato Maggiore.

pp. 115-120 bis contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 3 luglio 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazioni STAMAGE n°473; comunicazioni STAMAGE n°474; Elogi ai Smg. *Micca e Marcello*; perdita Cant. Z. 506; comunicazioni STAMAGE n°475; Rientro in porto della 2° *Divisione e protezione convoglio Esperia – Victoria*; comunicazione entrata in Mediterraneo di navi inglesi da Gibilterra; comunicazioni STAMAGE n°478; recupero equipaggio Sommergibile *Perla*; Relazioni franco-inglesi concernenti ultimatum inglese alla flotta francese ad Orano per consegnarsi o affondare (*fig. 4, a fronte*); dislocazione di idrovolanti in Cirenaica; istruzioni per protezione convoglio per Bengasi.

pp. 121-125 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 4 luglio 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; stato Smg. *Barbarigo*; comunicazioni STAMAGE n°483; comunicazioni STAMAGE n°484; comunicazioni STAMAGE n°488; relazioni franco-inglesi e stato Marina francese a seguito clausole armistiziali con Germania e Italia; comunicazioni STAMAGE n°494; Gruppo motoscafi requisiti *Orata-Sirio-Perseo ed Orione*; colpi di calore su personale di unità dislocate in Mar Rosso; comunicazioni STAMAGE n°492; esercitazioni di tiro della 9° *Divisione (Littorio)*.

pp. 126-129 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 5 luglio 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; stato Sommergibile *Zoea*; comunicazioni STAMAGE n°496; comunicazioni STAMAGE n°497; Convoglio per Bengasi; approntamenti normali delle unità; missione gruppo piroscafi *Orata*; secondo convoglio per Bengasi; stato Smg. *Ondina*.

pp. 130-134 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 6 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; comunicazioni STAMAGE n°505; comunicazioni STAMAGE n°506; attacco aereo a Tobruch – affondamento Ct. *Zeffiro*; attacco a Porto Bardia; comunicazioni STAMAGE n°511; missione tagli cavi telegrafici Gibilterra – Malta; comunicazioni STAMAGE n°513; comunicazioni STAMAGE n°514; nuovi ordini per trasmissione notizie a STAMAGE; missione posamine ausiliario *Barletta*; convoglio per Bengasi.

pp. 135-140 bis contengono notizie rilevanti della regia marina al 7 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; missione posamine *Barletta*; comunicazioni STAMAGE n°516 bis; elogio del capo di Stato Maggiore al Capitano di Corvetta Osti; comunicazioni STAMAGE n°519; missione di ricognizione aerea fotografica di Alessandria alle ore 10; missione di ricognizione aerea su Malta; convoglio per Bengasi; Personale e materiale imbarcati sui 5 piroscavi del convoglio stesso; comunicazione su uscita di naviglio nemico dal porto di Alessandria.

Tabella 1, da V. P. O'Hara, *Lotta per il Mare di mezzo. La guerra delle grandi Marine nel teatro del Mediterraneo. 1940-1945*, Roma, USMM, 2022.

Condimento: Sereno, leggera brezza, moto ondosso leggero, estrema visibilità

Navi britanniche – Mediterranean Fleet (Admiral Andrew B. Cunningham):

Nb: Warspite

1st Battle Division (Rear Admiral H.D. Pridham-Wippel):

Nb: Royal Sovereign, Malaya

7th Cruiser Squadron (Vice Admiral John Tovey):

Il: Orion, Neptune (*), Sydney (AUS), Liverpool

10th Destroyer Flotilla (Commader Hector Waller):

Stuart (AUS), Daynty, Defender, Decoy (*)

14th Destroyer Flotilla:

Nubian (*), Mohawk, Juno, Janus (****)

2nd Destroyer Flotilla (Captain H. Nicolson):

Hero, Hereward (*), Hyperion, Hostile, Hasty, Ilex

Navi italiane -- I Squadra (ammiraglio Inigo Campioni)

5^a Divisione (contrammiraglio Bruto Brivonesi):

Nb: Cavour, Cesare (**)

4^a Divisione (contrammiraglio Alberto Marengo di Moriondo):

Il: Da Barbiano, Di Giussano

8^a Divisione (contrammiraglio Antonio Legnani):

Il: Abruzzi, Garibaldi

Squadriglia cacciatorpediniere: (capitano di fregata Amleto Baldo):

Freccia, Saetta

XIV Squadriglia cacciatorpediniere (capitano di vascello Giovanni Galati):

Vivaldi, Pancaldo

Il Squadra (ammiraglio Riccardo Paladini):

3^a Divisione (contrammiraglio Carlo Cattaneo):

Ip: Pola, Bolzano (**), Trento

1^a Divisione (contrammiraglio Pellegrino Matteucci):

Ip: Zara, Fiume, Gorizia

7^a Divisione (contrammiraglio Luigi Sansonetti):

Il: Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta, Attendolo, Montecuccoli

IX Squadriglia cacciatorpediniere (capitano di vascello Lorenzo Daretti):

Alfieri (*), Oriani, Carducci, Gioberti

XI Squadriglia cacciatorpediniere (capitano di vascello Carlo Margottini):

Artigliere, Camicia Nera, Aviere, Geniere

XII Squadriglia cacciatorpediniere (capitano di vascello Carmine D'Arienzo):

Lanciere, Carabiniere, Ascari

Le indicazioni */**/****, come da testo originale, indicano i danni riportati nelle azioni, rappresentando rispettivamente: danni superficiali da schegge; danni moderati, con capacità di combattimento o di manovra non gravemente compromesse; danni gravi, con perdita delle capacità di combattimento o di manovra. I nomi sottolineati sono indicativi delle unità Capo Divisione/Squadriglia

pp. 141-148 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 8 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; stato Smg. *Beilul*; intervento *Armera*; rotta del convoglio per Bengasi con relative istruzioni di spostamento; stato posamine *Barletta*; comunicazioni STAMAGE n°527; comunicazione relativa a nuovo ingresso nel Mediterraneo da Gibilterra di forze navali inglesi; avvistamenti fatti da aerei di forze navali nemiche; comunicazione di Aereolibia riguardo attacco grossa formazione navale britannica; movimenti delle nostre forze navali in mare; attacchi di aerei italiani su forze nemiche; arrivo del convoglio a Bengasi; disposizione varie per giorno 9 luglio; stato *R.N. Littorio*.

pp. 149-153 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 9 luglio 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; convoglio per Bengasi; comunicazioni STAMAGE n°540; direttive per il Comando Superiore in mare su probabile ingaggio forze nemiche (*tab. 1, a fronte*); esplorazioni aeree e contatto balistico fra le forze italiane ed inglesi (*fig. 5, pag. 100; fig. 6, pag. 101*); comunicazioni STAMAGE n°552; attacco aereo contro forza navale proveniente da Gibilterra; stato rientro delle navi alle basi.

pp. 154-159 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 10 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; Smgg. *Galvani e Torricelli* dati per dispersi; stato Smg. *Finzi*; stato Smg. *Smeraldo*; Scontro navale del 9 luglio e comunicazione STAMAGE n°562; altri particolari su scontro navale precedente; attacchi dei nostri aerei; movimenti unità inglesi; comunicazioni STAMAGE n°567; stato Tp. *Castore*; comunicazione su trasporto Divisione *Sirte* da Tripoli a Bengasi.

pp. 160-163 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 11 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; attacco ad Augusta e affondamento *Pancaldo*; comunicazioni STAMAGE n°576; trasferimento *Cesare e Bolzano* a La Spezia; rapporto movimenti unità nemiche con relativo attacco aereo a convoglio britannico; missione taglio cavi Gruppo *Orata*; comunicazioni STAMAGE n°585;

pp. 164-168 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 12 luglio 1940, tra cui: foglio d'ordini n°160 firmato da Benito Mussolini con elogi ai componenti della flotta per vittoriosa battaglia di Punta Stilo (; schieramento sommergibili in missione; stato Smg. *Scirè*; stato Smg. *Turchese*; stato Smg. *Brin*; stato Smg. *Capponi*; rapporto missione taglio di cavi Gruppo *Orata*; comunicazioni STAMAGE n°589; trasferimento temporaneo Comando in Capo *Prima Squadra* da Messina a Napoli su nave *Cavour*; scarico piroscafi del convoglio a Bengasi; comunicazioni STAMAGE n°597; attacchi alle forze navali inglesi da parte di Aereolibia; trasferimento navi *Cesare e Bolzano* a La Spezia.

pp. 169-172 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 13 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; stato Smg. *Topazio*; stato Smg. *Capponi*; stato Smg. *Fisalia*; Smg. *Berillo*; stato Smg. *Settimo*; ordini di movimenti ad unità della flotta; comunicazioni STAMAGE n°618; comunicazioni su trasmissione notizie sui prigionieri inglesi; comunicazioni Aereolibia ed Egeomil su bombardamenti su forze navali nemiche dirette ad Alessandria;

pp. 173-177 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 14 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; stato Smg. *Bausan*; Elogi per azioni dal capo di Stato Maggiore ai Smgg. *Glauco, Adua, Brin, Morosini*; stato Smg. *Fisalia*; attacco aereo britannico su Tobruch; comunicazioni STAMAGE n°625; rapporto su salvataggio di 6 naufraghi Ct. *Espero*; stato piroscavo *Vettor Pisani*; comunicazioni STAMAGE n°628; situazione unità della flotta; movimenti unità inglesi.

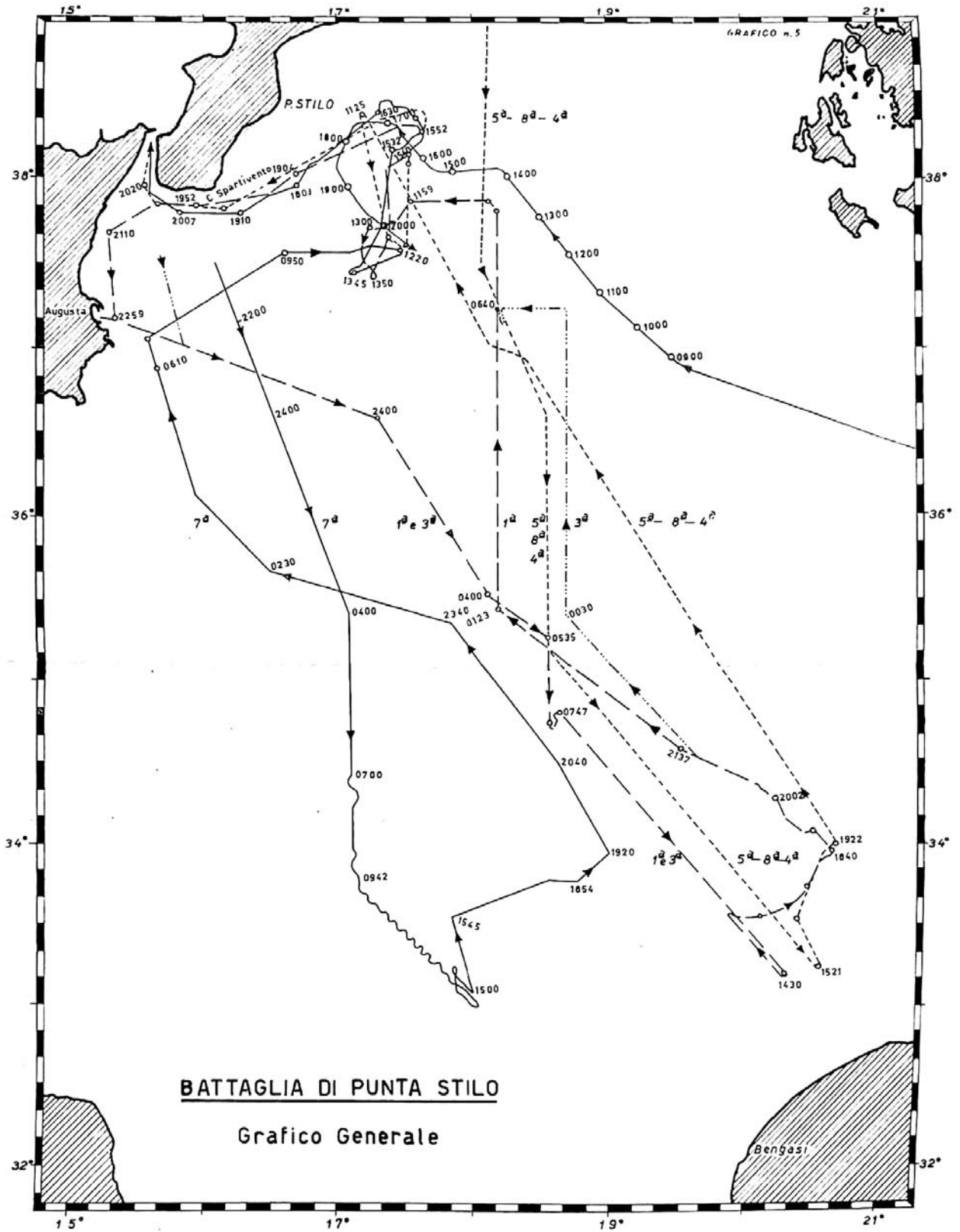


Fig. 5 – Battaglia di Punta Stilo, grafico generale (in G. Fioravanzo, *La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale*, Vol. IV “La guerra nel Mediterraneo”, tomo I, USMM, 1959)

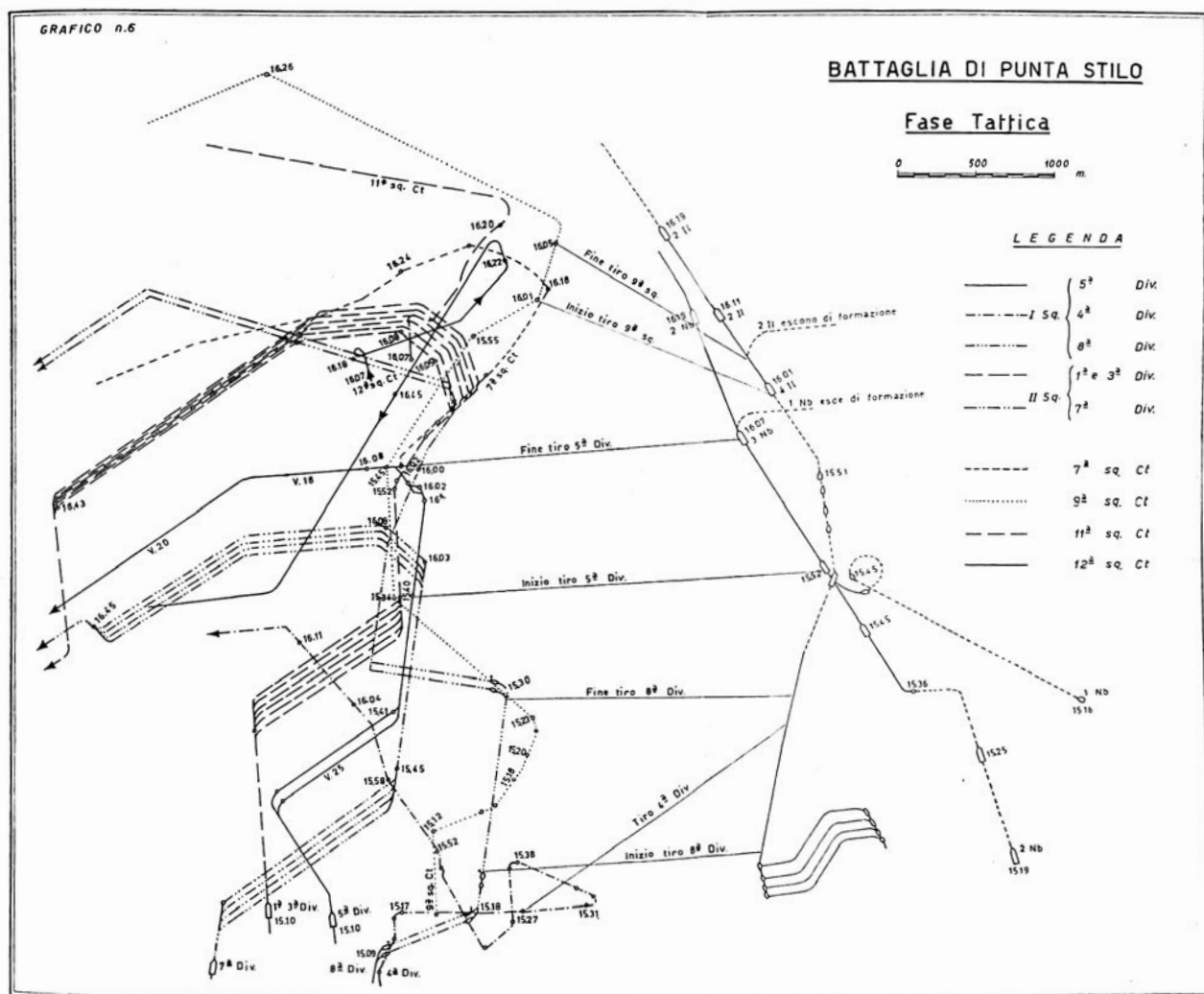


Fig. 6 – Battaglia di Punta Stilo, fase tattica (in G. Fioravanzo, *La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale*, Vol. IV “La guerra nel Mediterraneo”, tomo I, USMM, 1959)

pp. 178-181 bis contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 15 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; comunicazioni STAMAGE n°631; arrivo unità porto di Bengasi; attacco aereo britannico su Tobruch; comunicazioni STAMAGE n°635; missione di ricerca delle Tp. *Altair* e *Airone* su navi inglesi avvistate; comunicazioni STAMAGE n°639; elenco ricompense conferite sul campo; elogio del capo di Stato Maggiore alla nave *Città di Milano*; affondamento Ct. inglese *Escort*.

pp. 182-187 contengono il *Bollettino straordinario del 16 luglio n°37 del Quartier Generale delle Forze Armate sulle operazioni navali ed aeree dei giorni 8/13 luglio*.

pp. 188-191 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 16 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; stato Smg. *Emo*; stato Smg. *Lafolè*; attacco aereo inglese su Tobruch; comunicazioni STAMAGE n°645; stato Cacciasommergibili *Albatros*; rapporto esplorazione aerea su Ales-

Tabella 2, da V. P. O'Hara, *Lotta per il Mare di mezzo. La guerra delle grandi Marine nel teatro del Mediterraneo. 1940-1945*, Roma, USMM, 2022.

Condimento: vento forte, visibilità incerta, mare agitato

Navi britanniche - Support Force (Captain John Collins):

Il Sydney (*) (AUS); Ct *Havock*

2nd Destroyer Flottilla (Captain H. Nicolson):

Ilex, *Hero*, *Hyperion*

Navi italiane ----- 2^a Divisione (contrammiraglio Ferdinando Casardi):

Il: Bande Nere (*), Colleoni (X)

Le indicazioni */X, come da testo originale, indicano i danni riportati nelle azioni, rappresentando rispettivamente danni superficiali da schegge e nave affondata. I nomi sottolineati sono indicativi delle unità Capo Divisione/Squadriglia

sandria d'Egitto; comunicazioni STAMAGE n°650; stato Smg. *Balilla*; comunicazione del capo di Stato Maggiore della Marina su scarna collaborazione con Superaereo.

pp. 192-194 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 17 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; stato Smg. *Marconi*; attacchi aerei inglesi su Tobruch; comunicazioni STAMAGE n°653; bombardamento aereo piroscafo finlandese *Viiri*; convoglio n°2 (modificato a matita con n°3) per Bengasi; comunicazione di trasferimento a Lero della Divisione navale *Bande Nere*.

pp. 195-197 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 18 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; comunicazione affondamento sommergibile nemico; stato Smg. *Tarantini*; esercitazioni 9^o Divisione nel Golfo di Taranto; comunicazioni STAMAGE n°666; stato R.N. *Trieste*; rientro piroscafi del primo convoglio per Bengasi; primo elenco perdite personale della R. Marina; situazione aerei ricognizione marittima ed imbarcati.

pp. 198-203 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 19 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; stato Smg. *Balilla*; bombardamento aereo di Tobruch; comunicazioni STAMAGE n°669; rapporto su scontro navale (*fig. 7*, a fronte, e *tab. 2*, sopra) tra Divisione *Bande Nere* (incr. *Bande Nere* e *Colleoni*) ed un reparto di forze leggere inglesi (2 incr. E 4 CC. TT.); bollettino radio inglese su scontro precedente; rapporto attacchi aerei contro le unità nemiche partecipanti scontro precedente; istruzioni per la realizzazione di segni distintivi per il riconoscimento da parte degli aerei delle navi nazionali; rastrellamento antisommergibile della Squadriglia Tp. *Circe*; ordine a Gruppo *Orata* per taglio cavi; comunicazioni STAMAGE n°675.

pp. 204-206 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 20 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; disincaglio Smg. *Perla*; attacco aereo su Tobruch; comunicazioni STAMAGE n°681; elogi del Duce a Divisione *Bande Nere*; comunicazioni STAMAGE n°684; comunicazione su siluri di riserva⁷.

⁷ Il paragrafo relativo è stato incollato alla p. 206.

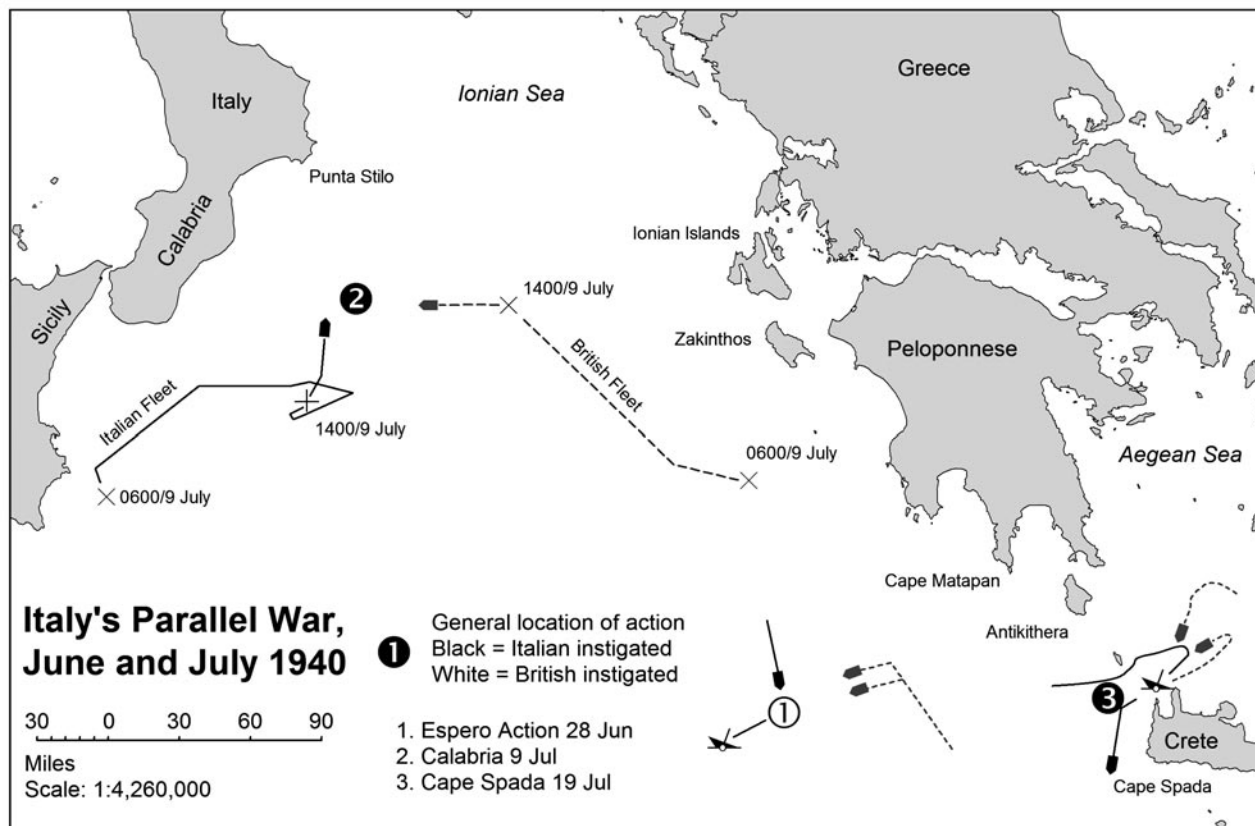


Fig. 8 – Mappa degli scontri navali nel luglio 1940 (da V. P. O'Hara, *Lotta per il Mare di mezzo. La guerra delle grandi Marine nel teatro del Mediterraneo. 1940-1945*, Roma, USMM, 2022)

pp. 207-209 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 21 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; comunicazioni STAMAGE n°685; rapporto perdite di personale subite a Tobruch nell'attacco aereo del 20 luglio; notizie su naufraghi della nave *Colleoni* recuperati dagli inglesi e da imbarcazioni greche; comunicazioni STAMAGE n°689; trasferimento comando 8° *Divisione* dal *Duca degli Abruzzi* al *Garibaldi*.

pp. 210-214 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 22 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; attacco aereo su Tobruch; comunicazioni STAMAGE n°691; comunicazione del rappresentante ungherese al Cairo su danni subiti dalle navi inglesi *Warspite* e *Gloucester* nello scontro aereo-navale dello Jonio; comunicazioni STAMAGE n°699; ordine generale di operazioni n°14 riguardante il trasporto e la protezione da Napoli a Tripoli di truppe e materiale del Regio Esercito e della Regia Aeronautica; ordine generale di operazioni n°15 riguardante lo schieramento durante la giornata di partenza dei convogli del 25 luglio.

pp. 215-217 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 23 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; attacco aereo su Tobruch; comunicazioni STAMAGE n°703; missione Gruppo *Orata* per taglio cavi; approntamento 7° *Divisione* (*Eugenio di Savoia*) e 13° *Squadriglia C.T. Granatiere*; comunicazione su presunto affondamento del C.T. australiano *Voyager* appartenente alle forze di Alessandria [nota a fondo pagina: la nave australiana risulta essere in efficienza e ad essere affondato risulta essere un sommergibile italiano].

p. 218 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 24 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; comunicazioni STAMAGE n°711; comunicazione Marina Chisimaio su attacco aereo italiano contro incrociatore inglese classe *Cairo*.

pp. 219-221 bis contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 25 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; ordine movimento nave *Trieste* da La Spezia a Messina; comunicazioni STAMAGE n°717; stato R.N. *Cesare*; elogio del capo di Stato Maggiore all'equipaggio della Tp. *S. Martino*; comunicazioni STAMAGE n°721; rientro a Taranto delle navi *Littorio*, *Vittorio Veneto*, *Duilio*; stato nave *Città di Bari*; comunicazione nuovo Comandante in capo della 2° *Squadra* all'Ammiraglio Angelo Iachino.

pp. 222-224 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 26 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; comunicazione di Tobruch su missione recupero materiale da parte dei palombari; comunicazioni STAMAGE n°725; stato nave *Bande Nere*; comunicazioni STAMAGE n°728; stato Smg. Morosini; annullamento missione spostamento della nave *Bande Nere*; diramato l'esecutivo dell'Ordine Generale di Operazione n°14; elogio del capo di Stato Maggiore al Comandante Militare Marittimo in Albania per operazione di soccorso nave *Paganini*.

pp. 225-227 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 27 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; stato Smg. *Nani*; stato Smg. *Giuliani*; comunicazioni STAMAGE n°734; sospensione temporanea esecutivo per convogli per Tripoli; comunicazioni STAMAGE n°739; attacchi aerei sulle forze inglesi di Alessandria.

pp. 228-229 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 28 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; partenza del convoglio n° 2 veloce da Napoli per Messina; comunicazioni STAMAGE n°750; elogio dell'Ecc. Cavagnari alla stazione di vedetta di Bir Scief-Sciuf (Tobruch); comunicazioni STAMAGE n°755.



Fig. 9 – R. Claudus, *Battaglia di Punta Stilo*, 1949. Olio su tela, cm 170x70 (N. inv. SMM 287, Museo Storico Navale, Venezia)



pp. 230-232 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 29 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; rastrellamento antisommergibile nel Golfo di Taranto; disposizioni convogli per Tripoli; comunicazioni STAMAGE n°758; situazione movimenti unità nemiche nel Mediterraneo Orientale; comunicazioni STAMAGE n°763; stato R.N. *Bari e Trento*; ordine esecutivo operazione *T.V.L.*

pp. 233-235 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 30 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; stato convogli per Tripoli e Bengasi; comunicazioni STAMAGE n°772; stato nave cisterna *Ticino*; comunicazioni STAMAGE n°779; stato incrociatore *Bande Nere*; navi scorta convoglio in A.O.I.

pp. 236-238 contengono notizie rilevanti della Regia Marina al 31 luglio 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; dirottamento del convoglio veloce su Bengasi; stato incrociatore *Bolzano*, comunicazioni STAMAGE n°786; ingresso nel Mediterraneo da Gibilterra di forze navali inglesi; dislocazione sommergibili per attacco forze navali inglesi precedenti; disposizioni Gruppo *Pola* e 7° *Divisione*; comunicazioni STAMAGE n°802; attacco aereo contro unità inglesi; disposizioni Gruppo *Da Barbiano*, Squadriglia CC. TT. *Maestrale* e 7° *Divisione*; arrivo del convoglio veloce a Bengasi; dislocamento di velivoli da caccia a Reggio Calabria.

pp. 240-249 contengono il cosiddetto *Allegato A* ovvero l'*Estratto dei bollettini di guerra del Quartier Generale limitatamente alla parte riguardante la guerra sul mare*. L'allegato contiene al suo interno gli estratti dei bollettini di guerra dal 1 al 31 luglio 1940 in ordine numerico dal n° 21 (1° luglio) al n°52 (31 luglio). I seguenti bollettini seppur riportati non contengono informazioni: n°23 del 3 luglio; n°29 del 9 luglio; n°39 del 18 luglio; n°42 del 21 luglio; n°44 del 23 luglio.

pp. 250-251 contengono il cosiddetto *Allegato B* ovvero il *Riassunto delle perdite accertate e presunte subite dal nemico ad opera della R. Marina* nel periodo dal 1 al 31 luglio. L'elenco è in ordine di data ed è costituito dal nome dell'unità coinvolta, il risultato dell'attacco o della missione, il riferimento alla data e al relativo paragrafo per ritrovare l'informazione nel diario.

pp. 252-253 contengono il cosiddetto *Allegato C* ovvero il *Riassunto delle perdite subite dalla Regia Marina* nel periodo dal 1 al 31 luglio. L'elenco è in ordine di data ed è costituito dal nome dell'unità coinvolta, il risultato dell'attacco, della missione o dell'incidente, il riferimento alla data e al relativo paragrafo per ritrovare l'informazione nel diario.

pp. 254-257 contengono l'elenco, al 31 luglio 1940, dei *Comandi Dipartimentali* con il relativo nominativo del Comandante del dipartimento; l'elenco dei *Comandi Navali* al 31 luglio 1940 con il relativo nominativo del Comandante.

pp. 258-268 contengono l'*Indice diario* ovvero un indice in ordine alfabetico che comprende al suo interno i nomi delle unità, i fatti rilevanti (come gli attacchi, i nomi delle missioni o gli avvenimenti importanti del conflitto, *fig. 8* a pag. 104; *fig. 9* a pagg. 106-107; *fig. 10* a pagg. 112-113), e i nomi delle località citati nel diario con riferimento della data e del relativo paragrafo.

[01/08/1940 – 31/08/1940]

SCHEMATURA

N.P.: 2

(Tit. est. cost.) “6 Agosto 1940 Anno XVIII Supermarina”

Busta rigida di colore verde chiusa su tutti i lati di cm 33,5 x 27.

Nella seguente schedatura è stato preso in esame la Busta N.P. 2. Tale faldone contiene al suo interno n.1 volume.

Il faldone si trova in pessimo stato di conservazione in quanto l’involucro manca di copertina e risulta gravemente danneggiato.

(Tit. est. mod.) “Segreto Copia n.2 originale Supermarina Diario Agosto 1940 – XVIII Volume n. 3”*(Tit. est. cost.)* “Agosto 1940”

Vol. cart. di cm 32 x 22 di 242 pagine (le pagine sono numerate da 1 a 214 e le restanti fino alla fine del volume non sono numerate). Il volume contiene al suo interno n. 1 allegato.

In questo diario sono riunite le comunicazioni, non date alla Stampa, fatte a STAMAGE e tutti i fatti ritenuti rilevanti durante il mese di agosto del 1940. Esse sono state raccolte dall’Ufficio Storico della Marina al termine del conflitto per agevolare la ricostruzione storica degli eventi. Il volume oltre a questo contiene i seguenti capitoli, definiti *allegati*: gli Estratti dei bollettini di guerra del Quartier Generale limitatamente alla parte riguardante le operazioni sul mare (Allegato A); il Riassunto delle perdite accertate e presunte subite dal nemico ad opera della R. Marina (Allegato B); il Riassunto delle perdite subite dalla R. Marina (Allegato C). Inoltre a fine volume è presente un indice del Diario e l’elenco dei Comandi Navali e dei Comandi Dipartimentali al 31 agosto 1940.

pp. 1-4 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 1° agosto 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; rapporto rientro alla base del Sommergibile *Veniero*; comunicazione a STAMAGE n° 811; comunicazione arrivo a Tripoli dei convogli n.1 e n.3; esito negativo missione taglio cavi Malta – Gibilterra del Gruppo *Orata*; disposizioni spostamento per Sq. *Maestrале*, sez. Torp. *Vega*, convoglio *Marco Polo – Città di Palermo – Città di Napoli*; disposizioni di Marilibia per i piroscafi *Gloria Stella, Caffaro, Mauly, Maria Eugenia, Col di Lana, Città di Bari*; spostamento da La Spezia a Genova della R.N. *Cesare*; recupero siluri e mitragliatrici dal C.T. *Nembo*; comunicazione a STAMAGE n° 816; disposizione di sistemazione ferroguidate per torpedini al Gruppo *Da Barbiano* e Sq. *Pigafetta*; attacco aereo di aerei dalla Sardegna contro unità inglesi a sud delle Baleari; disposizione su inchiesta avarie sul sommergibile *Serpente*.

pp. 5-11 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 2 agosto 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; affondamento sommergibile inglese *Oswald* da parte C.T. *Vivaldi* (fig. 11, pagg. 116-117); comunicazione a STAMAGE n° 825; bombardamento dell’aeroporto di Elmas da parte inglese; partenza da Tripoli convoglio *Gloria Stella, Caffaro, Mauly, Maria Eugenia, Col di Lana, Città di Bari* scortato da Squadriglia *Procione*; elogio per successo Operazione T.V.L.; comunicazione a STAMAGE n° 830; trasferimento da Trapani a Tripoli di naviglio sussidiario; disposizione su sbarramento offensivo su porto Alessandria d’Egitto da parte del sommergibile *Micca*; elogio C.T. *Vivaldi*; rapporto ricognizione aerea zona di Assab; ordine generale di operazione n.16; disposizioni su posa di sbarramenti nel Canale di Sicilia; ordine generale di operazione n.17; note su regolamento traffico marittimo francese.

È presente un allegato a pagina 8 con riportato grafico dello schieramento dei sommergibili in missione su base mensile.

pp. 12-14 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 3 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione cambio destinazione sommergibile *Medusa*; comunicazione a STAMAGE n°834; immissione in bacino per lavori C.T. *Vivaldi*; comunicazioni su convogli tra Tripoli e Bengasi; comunicazione a STAMAGE n° 838; trasferimento di comando della I° Squadra Navale dalla R.N. *Cesare* alla R.N. *Littorio*.

pp. 15-19 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 4 agosto 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; comunicazione su esito negativo di missioni per ricerca sommergibili nemici; comunicazione su immissione in bacino dell'Incrociatore *Duca d'Aosta*; comunicazione a STAMAGE n° 846; disposizione su trasferimento prigionieri di guerra del sommergibile *Oswald* da Taranto a Venezia (Poveglia); comunicazione arrivo a Bengasi del convoglio con le motonavi *Città di Bari – Mauly – Col di Lana* e piroscafi *Caffaro – Maria Eugenia – Gloria Stella* scortati dalla Sq. Tp. *Procione*; trasferimento Tp. *Cassiopea* e *Pleiadi* da Taranto ad Augusta; informazioni su naufraghi incrociatore *Colleoni* prigionieri in Egitto; comunicazione su rientro a Gibilterra di navi da guerra inglesi; comunicazione dragaggio con esito negativo della Sez. Tp. *Papa – Cascino* su rotta Capo Bon - Kerkenak; diramazione esecutivo ordine generale di operazioni n.16 per il Gruppo *Da Barbiano*; disposizione rientro sommergibili schieranti a nord delle coste tunisine; diramazione ordine esecutivo per operazione di sbarramenti tra Pantelleria e Tunisia; comunicazione sospensione operazioni *Orata* e *Giasone*; comunicazione a STAMAGE n°850; comunicazione del S.I.M. su ingresso nel Mediterraneo di forze navali inglesi; attacco aereo su Massaua.

pp. 20-26 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 5 agosto 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; comunicazione avvistamento sommergibile nemico zona di Augusta; esito missione ricognizione aerea su Alessandria; comunicazione entrata in Oceano Atlantico da Gibilterra del sommergibile *Malaspina*; comunicazione rientro in porto per avaria del sommergibile *Glauco*; dislocazione sommergibili *Diaspro, Axum, Turchese, Neghelli, Argo, Scirè* per agguato a forze navali inglesi del Gruppo *H*; comunicazione a STAMAGE n°854; disposizioni per scorta convogli; comunicazione sospensione missione della Squadriglia *Maestrale* e del P/m *Scilla*; comunicazione a STAMAGE n°858; comunicazione uscita per missione da Augusta del Gruppo *Da Barbiano*; comunicazione trasferimento CC.TT. *Corazziere* e *Ascari* a Napoli; comunicazione per approntamento incrociatori *Trieste* e *Bolzano* e II Sq. CC.TT. *Artigliere*; comunicazione arrivo convoglio dei piroscafi *Sardegna* e *Bosforo* a Bengasi scortati da Tp. *Castore, Centauro, Cascino*; comunicazione impossibilità recupero rimorchiatore *Cesarini 023* incagliato; comunicazione ulteriori su attacco aereo su Massaua giorno precedente; comunicazione esito ricognizione aerea di Marina Tobruch su rada di Marsa Matruh; disposizioni per il 6 agosto con contromisure precauzionali per transito forza *H* inglese per Marina di La Spezia, Maddalena e Messina; comunicazione avvistamento incrociatore inglese *Hobart*.

pp. 27-34 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 6 agosto 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; disposizioni su accompagnamento in porto dei sommergibili *Glauco, Alagi, Aradam*; comunicazione passaggio Stretto di Gibilterra in superficie del sommergibile *Calvi*; rientro alla base per avaria del sommergibile *Tazzoli*; esito ricognizione aerea Mediterraneo Occidentale; comunicazione a STAMAGE n°869; rientro del Gruppo *Da Barbiano* in porto ad Augusta dopo svolgimento missione come da ordine di operazione n.16; uscita in mare per esercitazione delle corazzate *Vit-*

torio Veneto e Littorio; comunicazione partenza R.N. *Giasone* per Pantelleria da Messina; comunicazione su R.N. *Fiume*; comunicazione del Maresciallo Graziani a Marilibia per difesa porti di Derna e Bengasi; comunicazione partenza piroscafo *Sardegna* per Tripoli da Bengasi; comunicazione su arrivo dispaccio n.2639 S.RP a STAMAGE per modifiche norme riconoscimento tra navi; comunicazione a STAMAGE n°870; proroga stato di allarme della giornata precedente; dispaccio n.2615 S. per richiesta possibilità di utilizzo di piccioni viaggiatori per comunicazioni in mare tra unità; attacco aereo su Massaua; comunicazione su attività di forze navali inglesi nei porti greci di terraferma e delle isole dell' Egeo; comunicazione di Marina di Massaua su passaggio nave inglese *Cairo*; bando del Duce su delimitazione zona di operazioni in territori metropolitani.

pp. 35-41 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 7 agosto 1940, tra cui: schieramento sommergibili in missione; esito ricognizione aeree di Armera; ricognizioni aviazione R.M.; comunicazione a STAMAGE n°872; comunicazione a Marina di La Spezia per approntamento forze mobili; comunicazione per approntamento unità 3° Divisione; esito prove per CC.TT. *Da Mosto e Da Verazzano*; comunicazione fine grandi lavori C.T. *Tarigo*; comunicazione di Pola su approntamento nave *Gorizia*; comunicazione su movimenti unità; invio Tp. *Pilo* per ricerca aereo ammarato per avaria; comunicazione imbarco torpedini su Sq. CC.TT. *Maestrone* e piroscafo *Scilla* per sbarramenti nel Canale di Sicilia; comunicazione abbattimento aereo inglese di tipo *Sunderland*; affondamento piroscafo greco *Roula*; comunicazione movimenti forze navali inglesi; informazioni tedesche su arrivo ad Aden incrociatore inglese *Leander*; comunicazione su indicazioni da tenere per i piroscafi scarichi di ritorno dalla Libia; comunicazione per aggiornamento Quadro del Naviglio; elogi del capo di Stato Maggiore al *Da Barbiano* per missione eseguita e per condotta CC.TT. *Ostro e Zeffiro*.

pp. 42-48 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 8 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; esito ricognizioni aeree; comunicazione a STAMAGE n°880; comunicazione approntamento nave *Gorizia* per il 10 agosto; elenco movimenti unità nazionali; trasferimento R.N. *Cavour*; comunicazione su rimorchio aereo ammarato della Tp. *Pilo*; comunicazione con indicazioni per convoglio Palermo – Tripoli con piroscafi *Absirtea* e *Zena*; comunicazione movimenti unità navali inglesi; comunicazione esito ricognizione aerea francese su Malta; comunicazione esecutivo per missione di posa sbarramento nel Canale di Sicilia per Sq. CC.TT. *Maestrone* e piroscafo *Scilla*; comunicazione partenza convoglio coste libiche comprendenti M/n *Città di Palermo*, *Città di Napoli* e piroscafo *Marco Polo* scortati dalla Sq. Tp. *Airone*; comunicazione esecutivo per trasferimento unità sussidiarie in Libia; comunicazione del Comando Superiore Estremo Oriente su esito movimento piroscafi per il Giappone; comunicazione esito bombardamento naviglio nemico in Egeo; precisazione perdite da incursione aerea su Massaua del 6 agosto; dispaccio n.33234 a Superesercito per migliori apportabili a difesa porti Derna e Bengasi; comunicazione ultimazione operazioni di dragaggio sbarramenti nel porto di Bastia.

pp. 49-55 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 9 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; sommergibile *Mameli* comunica affondamento piroscafo greco, probabilmente il *Roula*; rientro a La Maddalena del sommergibile *Alagi*; rientro a La Maddalena del sommergibile *Aradam*; comunicazione a STAMAGE n°886; esito ricognizione aerea; comunicazione approntamento C.T. *Granatiere*; comunicazione movimenti unità nazionali; comunicazione inizio trasferimento primo scaglione naviglio sussidiario da Trapani a Tripoli; comunicazione arrivo M/n *Città di Bari* a Tobruch da Bengasi scortata dalla Tp. *Cascino* e partenza da Tripoli dei piroscafi *Barbaro*, *Marco Polo* scortati dalla Sezione Torpediniere *Airone*; comunicazione esito missione posa sbarramenti nel



Fig. 10 – R. Claudus, *La divisione NN.bb. Cesare e Cavour alla battaglia di Punta Stilo*, 1946. Olio su tela, cm 180x70 (N. inv. SMM 126, Nave Cavour)



Canale di Sicilia da parte Sq. CC.TT. *Maestrale* e piroscalo *Scilla*; incursione aerea su Massaua; incursione aerea su Tobruch; comunicazione affondamento mine affioranti da parte di MAS della marina di Messina; comunicazione su torpediniere temporaneamente dislocate in Libia; comunicazione su movimenti traffico mercantile nemico; comunicazione su traffico mercantile neutrale; comunicazione a STAMAGE n°889; comunicazione abbattimento quadrimotore francese recuperato da personale di Cagliari.

pp. 56-63 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 10 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; rientro dalla missione del sommergibile *Speri*; rientro dalla missione del sommergibile *Tembien*; comunicazione a STAMAGE n°896; comunicazione esito ricognizioni aeree Armera; comunicazione esito ricognizioni aeree R.M.; comunicazione su approntamento unità incrociatore *Da Giussano*, C.T. *Lanciere*, M/n Aus. *Ramb III*, C.T. *Saetta*, CC.TT. *Da Mosto*, *Da Verrazzano*, *Tarigo*; comunicazione su movimenti unità nazionali; comunicazione su uscita per esercitazioni delle unità della I° Squadra; comunicazione inizio trasferimento secondo scaglione naviglio sussidiario da Trapani a Tripoli; partenza piroscali *Bainsizza* e *Ravenna* da Tripoli per Bengasi scortati dalle Torp. *Papa* e *Centauro*; comunicazione su assegnazione torpediniere *Mosto*, *Cairolì*, *Sirtori* e *Cosenz* a servizio di scorta convogli in Libia; comunicazione rientro navi dopo posa sbarramenti nel Canale di Sicilia; comunicazione continuo affondamento torpedini affioranti; comunicazione su navi inglesi nel porto di Gibilterra; comunicazione su traffico mercantile nemico; comunicazione a STAMAGE n°899; comunicazione del Comando Superiore Estremo Oriente su situazione in quei luoghi; comunicazione su invio a Supermarina di documenti sequestrati a ufficiali inglesi catturati il 2 agosto; comunicazione su stato flotta francese nei porti inglesi del Mediterraneo; bando del Duce su cessazione di zone del territorio metropolitano da stato di zona d'operazioni.

pp. 64-68 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 11 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione esito missione del sommergibile *Diaspro*; comunicazione esito missione del sommergibile *Axum*; comunicazione esame dei rapporti delle missioni dei sommergibili dal 20 al 30 giugno; comunicazione a STAMAGE n°901; comunicazione su ricognizione aeree effettuate; comunicazione su movimenti unità nazionali; comunicazione su stato trasferimento naviglio ausiliario da Trapani a Tripoli; comunicazione su convogli coste libiche; comunicazione su partenza da Palermo per la Libia dei piroscali *Absirtea* e *Zena* scortati dalla Tp. *Cigno*; comunicazione su movimenti forze navali inglesi; comunicazione su traffico mercantile nemico in Egeo; comunicazione su traffico mercantile francese; comunicazione a STAMAGE n°907; comunicazione nomi dei morti e dei feriti durante attacco aereo su Tobruch.

pp. 69-74 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 12 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; partenza in missione del sommergibile *Iride*; comunicazione su ricognizioni aeree; comunicazione su stato approntamento R.N. *Cesare*, R.N. *Trieste*; comunicazione su partenza convoglio da Tripoli per Trapani; comunicazione su movimenti unità nazionali; missione rastrellamento fuori Taranto per le Tp. *Cassiopea*, *Partenope*, *Pleiadi*, *Stocco*; comunicazione su trasferimento 4 MAS a Tripoli; comunicazione su stato trasferimento naviglio sussidiario a Tripoli; comunicazione arrivo a Bengasi da Napoli della nave ospedale *Gradisca*; comunicazione partenza convogli da Palermo per la Libia; comunicazione su movimenti piroscali coste libiche; comunicazione su movimenti unità inglesi; comunicazione su traffico mercantile nemico nel Mediterraneo Orientale; comunicazione a STAMAGE n°915; attacco aereo su Tobruch; comunicazione assegnazione della I° Sq. CC.TT., 2° Sq. Torp., 6° Squadriglia Torp., 11° Squadriglia Torp., 15° Squadriglia MAS a Marilibia; dispaccio n. 3003 S.RP su velocità da impiegare nei trasferimenti.

pp. 75-80 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 13 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione su ricognizioni aeree; movimenti unità nazionali; partenza per la Libia da Palermo dei piroscafi *Achille* e *Caucaso*; comunicazione su traffico marittimo prossimità coste libiche; comunicazione stato trasferimento naviglio sussidiario a Tripoli, comunicazione della delegazione francese presso la C.I.A. su dislocazione unità inglesi a Gibilterra; comunicazione su movimenti unità navali inglesi; comunicazione su traffico mercantile nemico; comunicazione su traffico mercantile neutrale; comunicazione su movimento sommergibili francesi da Biserta a Tolone; comunicazione partenza posamine spagnolo *Jupiter*; comunicazione a STAMAGE n°925; segnalazione invio a Londra del Contrammiraglio Glormey con altri alti ufficiali; richiesta alla C.I.A. su stato fari coste tunisine nel periodo 31 luglio – 4 agosto; comunicazione arrivo elenco fari riattivati in Algeria.

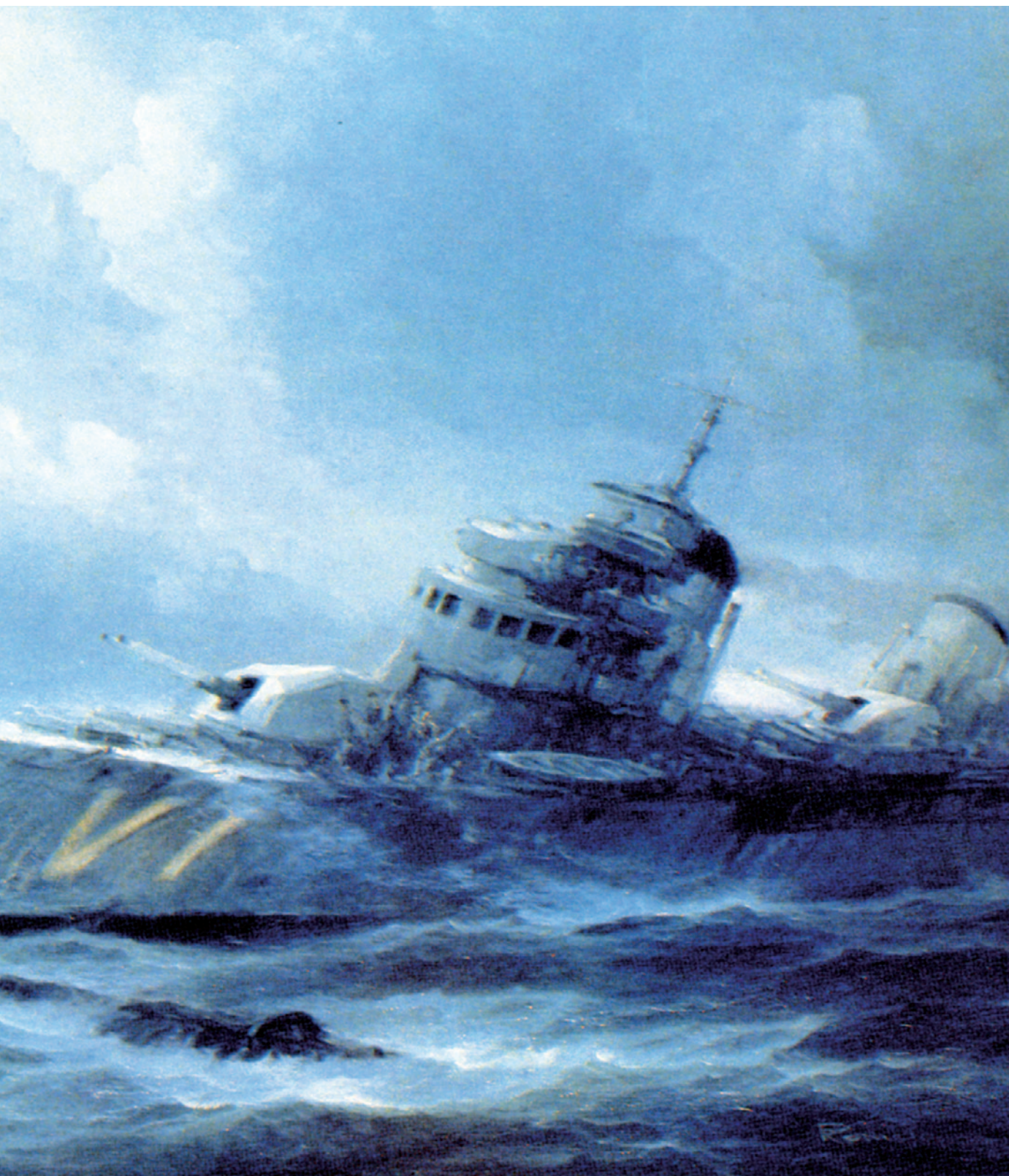
pp. 81-87 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 14 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; approvazione nuova dislocazione sommergibili; ordine di operazioni n.18 su schieramento dei sommergibili dal 17 al 31 agosto; comunicazione a STAMAGE n°927; esito ricognizioni aeree; ricerca aereo ammarato; comunicazione di Marina Tobruch su avvistamento sommergibile nemico a largo di Marsa Luck; stato approntamento unità; comunicazione su movimenti unità nazionali; comunicazione affondamento del piroscafo *Leopardi* per urto con mina; attacco aereo su Augusta; comunicazione su stato trasferimento naviglio sussidiario a Tripoli; comunicazione su convoglio da e per la Libia; rapporto su traffico presso le coste libiche; comunicazione su movimenti forze navali inglesi; comunicazione su traffico mercantile nemico; comunicazione su traffico mercantile francese; comunicazione su traffico mercantile greco; comunicazione a STAMAGE n°931; disposizione per approntamento stazione radiofonica di Porto Palo da parte di torpediniera *Albatros*; elogio del capo di Stato Maggiore a Marisupao per schieramento forze navali in Mar Rosso.

pp. 88-96 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 15 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; disposizione per il sommergibile *Atropo* per il trasferimento di materiale della Regia Aeronautica a Lero; comunicazione di avvistamento sommergibile nemico da parte della Tp. *Cascino* nei pressi del faro di Bengasi; ricognizioni e attività aeree di supporto alla Marina; comunicazione a STAMAGE n°935; stato approntamento incrociatore *Bande Nere* e CC.TT. *Carabiniere* e *Fulmine*; movimenti e trasferimenti di base delle unità italiane; attacco aereo su Massaua; comunicazione esito missione ricerca e salvataggio aereo ammarato giorno precedente; comunicazione a STAMAGE su presunto bombardamento di aerei italiani ai danni della nave greca per il servizio fari *Orione*; comunicazione stato trasferimento unità sussidiarie a Tripoli; disposizioni per partenza convoglio per *Palermo* e *Napoli*; comunicazione su traffico marittimo a largo coste libiche; comunicazione su movimenti forze navali inglesi; comunicazione su affondamento dell'incrociatore greco *Helly* da parte di sommergibile sconosciuto; comunicazione su trasferimento piroscafo *Rex* a Trieste scortato dalla Sez. Torp. *Confianza* e *Solferino*; comunicazione su ritrovamento di un aereo abbattuto su Augusta di tabella con specifiche tecniche siluri inglesi; comunicazione a STAMAGE n°943; comunicazioni su presunta missione inglese di ripristino cavo Malaga – Lisbona; comunicazione su presunto contrabbando greco di carbone in favore della flotta inglese; comunicazione allo S. M. del Regio Esercito sulle navi disponibili per il trasporto di truppe in Cirenaica.

pp. 97-107 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 16 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; disposizione per utilizzo del sommergibile *Foca* per il trasporto di materiale del R. Esercito da Taranto a Lero; rapporto ricognizioni aeree; attacco aereo italiano su Alessandria; comunicazione a STAMAGE n°952; comunicazione su affondamento piroscafo *Morea* da parte di som-



Fig. 11 – R. Claudus, *Ci Vivaldi (C.te Galati) che sperona il Smg Oswald, 1 agosto 1940, a Sud-est di Capo Spartivento*, 1947. Olio su tela, cm 180x70 (N. inv. SMM 124, Accademia Navale, Livorno)



mergibile nemico su rotta Durazzo – Bari; ordine di ricerca sommergibile nemico; ricerca sommergibile nemico in acque Bengasi; avvistamento sommergibile nemico nel Canale di Sicilia; incursione aerea su Menelao; incursione aerea nemica su Tobruch; comunicazione su successo missione taglio cavi del Gruppo *Orata* e conseguente scioglimento del gruppo; rapporto su movimento e esercitazioni di unità navali italiane; comunicazione su direttive della M/n *Foscarini* in partenza da Napoli a Tripoli; comunicazione su stato trasferimento unità sussidiarie a Tripoli; comunicazione su traffico marittimo coste libiche; comunicazione su convoglio da Tripoli per Palermo e Napoli composto da M/n *Città di Palermo* – *Città di Catania* – *Marco Polo* – *Gritti* scortate da X° Squadriglia CC.TT. *Maestrale* e 1° Sq. Torp. *Airone*; sollecito partenza dragamine *Balear* per Cagliari da Napoli; comunicazione a STAMAGE n°959; informazioni su traffico mercantile nemico; comunicazione di Marina di Messina su scarico materiale di contrabbando dal piroscifo greco *Attiki*; comunicazione su consistenza navi da guerra inglesi nel porto di Gibilterra; comunicazione su movimenti unità inglesi uscite da Gibilterra; comunicazione trasmessa a STAMAGE su attacco aereo sconosciuto su CC.TT. greci *Re Giorgio* e *Regina Olga* che scortavano piroscafi greci carichi di pellegrini e successiva decisione di scortare tali convogli con aerei da caccia; comunicazione su bombardamento incrociatore e CC.TT. inglesi nella zona di Sollum; elenco delle decorazioni al valor militare a membri della Marina Militare decretate il 18 luglio 1940 con relativo riferimento su diario e paragrafo della citazione.

pp. 109-116 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 17 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione esito negativo missione rastrellamento antisommergibile delle Tp. *Pallade*, *Polluce*, *Stocco* e *Cassiopea*; rapporto ricognizioni aeree; bombardamento navale inglese su Porto Bardia e conseguente attacco aereonavale italiano su naviglio inglese; comunicazione a STAMAGE n°965; stato approntamento unità; comunicazione su uscita unità per esercitazioni; rapporto movimenti e trasferimenti unità comunicazione Marilibia su lavori di rinforzo da eseguire su C.T. *Euro* prima del rientro in Italia (fig. 12, pagg. 120-121); comunicazione su ripresa traffico in Adriatico; comunicazione su traffico coste libiche; comunicazione su stato trasferimento unità sussidiarie a Tripoli; comunicazione su rientro pirocisterne *Romagna* e *Lina* a Palermo da Tripoli; comunicazione su arrivo a Tripoli di piroscafi *Achille* e *Caucaso* scortati dalla Torp. *Antares*; comunicazione a STAMAGE n°970; comunicazione di Marilibia su individuazione campo minato posto probabilmente da sommergibile *Rorqual*; comunicazione di C.I.A. su funzionamento fari coste tunisine; rapporto dei danni subiti dalla nave da battaglia inglese *Resolution* nell'attacco aereo di siluranti italiani del 1 agosto 1940; comunicazione dell'addetto navale a Lisbona su affondamento petroliera inglese *British Fame* da parte di un sommergibile italiano; rapporto traffico mercantile nemico nell'Egeo; comunicazione trasmissione calendario traffico mercantile francese; stato approntamento nave da battaglia francese *Provence*; elogio del capo di Stato Maggiore al Comandante del Gruppo *Orata* per successo missione taglio cavi telegrafici.

pp. 117-122 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 18 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione rientro sommergibile *Iride*; comunicazione Marisupao su missione in Mar Rosso del sommergibile *Ferraris*; affondamento sommergibile inglese *Orpheus*; rapporto ricognizioni aeree; richiesta di cooperazione aereo navale con Superaereo per protezione traffico marittimo Italia – Albania; incursione aerea su Tobruch; comunicazione Marina Tobruch su improvvisa colonna d'acqua vicino sbarramenti; comunicazione a STAMAGE n°973; rapporto movimenti unità; stato approntamento unità; comunicazione di STAMAGE bollettini previsioni movimento navi mercantili greche in Egeo; comunicazione su stato trasferimento unità sussidiarie a Tripoli; rapporto traffico marittimo da e per la Libia; comunicazione esito negativo missione rastrellamento antisommer-

gibile delle Tp. *Pallade*, *Polluce*, *Stocco* e *Cassiopea*; comunicazione a STAMAGE n°976; comunicazione bombardamento C.T. nemico a largo di Bullar (Somalia); comunicazione su movimento navi inglesi; comunicazione su entrata in Mediterraneo dell'incrociatore inglese *Kent* in sostituzione dell'incrociatore *Capetown*; comunicazione completamento scarico merce di contrabbando e conseguente partenza del piroscafo greco *Attiki*.

pp. 123-127 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 19 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione esito negativo di attacco del sommergibile *Settembrini* a due CC.TT. nemici; comunicazione del sommergibile *Ascianghi* su pochi avvistamenti di piroscafi nemici; rapporto ricognizioni aeree; comunicazione dell'ordine di operazioni n.19 sul trasferimento del piroscafo *Esperia* da Napoli e Bengasi con truppe del Regio Esercito; comunicazione Superaereo su accettazione cooperazione aereo-navale per traffico marittimo Italia – Albania; comunicazione a STAMAGE n°981; comunicazione sulla ripresa del traffico marittimo per l'Albania; comunicazione della sostituzione della Tp. *Calliope* con la Tp. *Andromeda* per la scorta alla M/n *Foscarini*; comunicazione su stato trasferimento unità sussidiarie a Tripoli; rapporto su traffico marittimo coste libiche; comunicazione di Egeomil su probabile affondamento sommergibile nemico *Pandora* colpito da mina; comunicazione su movimenti e stato navi inglesi; comunicazione a STAMAGE n°984; comunicazione su passaggio piroscafo francese *Providence* nello Stretto di Messina.

pp. 129-135 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 20 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; rapporto missione del sommergibile *Dessiè*; rapporto missione del sommergibile *Gondar*; rapporto su attacco con esito negativo subito dal sommergibile *Neghelli*; comunicazione con dispaccio n.3842 S. RP. Su costituzione base sottomarini a Bordeaux con denominazione *Grupsomm Atlantico*; rapporto ricognizioni aeree; incursione aerea su Tobruch; comunicazione a STAMAGE n°987; comunicazione su avvistamenti sommergibili nemici; comunicazione di missione di rastrellamento antisommergibile della 7° e della 8° Squadriglia CC.TT. nel Golfo di Taranto; comunicazione con dispaccio n.3474 S.RP. di costituzione di *Comando Superiore Traffico Albania*; esercitazioni e addestramento 7° Divisione con 10° e 13° Sq. CC.TT.; comunicazione su recupero cavo telegrafico inglese G.M.3 da parte della R.N. *Giasone*; rapporto traffico marittimo da e per la Libia; rapporto movimento forze navali inglesi; comunicazione su cannoneggiamento del piroscafo inglese *Aguila* da parte di sommergibile probabilmente italiano; comunicazione a STAMAGE n°993; comunicazione con richiesta di rapporto dai Comandi periferici su adozione contromisure per atti di sabotaggio inglese; comunicazione a Marina di Bengasi su invio cannoni per difesa costiera; rapporto su passaggio piroscafo francese *Providence*.

pp. 136-143 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 21 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; rapporto missione del sommergibile *Micca*; rapporto ricognizioni aeree; incursione aerea su Menelao; incursione aerea italiana su Gibilterra; comunicazione a STAMAGE n°997; trasferimento Torp. *Cassiopea* e *Stocco* da Taranto a Gallipoli; esercitazioni navali della unità della 1° Squadra; comunicazione della Torp. *Papa* su affondamento sommergibile nemico; comunicazione su esito negativo missione antisommergibile del C.T. *Mirabello*; comunicazione su avvistamento sommergibile nemico nel Basso Adriatico; comunicazione su ripresa traffico con Albania solo nelle ore diurne; rapporto su traffico marittimo coste libiche; avvistamento da parte di aerei di stanza a Lero di forze navali inglesi; comunicazione di Egeomil su attacco a forza navale avvistata con esito positivo; comunicazione a STAMAGE n°1002; comunicazione su costituzione e dislocazione della 1° e della 2° Squadra Navale; comunicazione avvenuto affondamento petroliera inglese *Myriel*



Fig. 12 – R. Claudus, *Ci Euro*, 1943. Olio su tela, cm 80x50 (N. inv. SMM 130, Accademia Navale, Livorno)



rivelatasi poi falsa; rapporto su traffico mercantile greco; nota dell'Italia agli Stati neutrali su dichiarazione di blocco a tutti i possedimenti britannici.

pp. 144-150 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 22 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; rapporto missione sommergibile *Naiade*; rapporto missione sommergibile *Ambra*; rapporto ricognizioni aeree; rapporto su avvistamento convoglio nemico; incursione aerea inglese nel Golfo di Bomba con affondamento sommergibile *Iride* e M/n *Monte Gargano*; comunicazione a STAMAGE n°1009; stato approntamento unità; rapporto esito negativo missione antisommergibile della XV° Sq. CC.TT. *Pigafetta* nel Golfo di Taranto; rapporto esito negativo missione rastrellamento antisommergibile delle torpediniere *Fabrizi e Medici*; rapporto su traffico marittimo coste libiche; comunicazione partenza piroscafo *Esperia* da Napoli per Bengasi scortato da torpediniere *Circe* e *Clio*; movimenti e assegnazioni ammiragli in comando divisioni navali; comunicazione Marina Messina su esplorazione da parte di una Sez. MAS nella zona degli sbarramenti; comunicazione a Marisupao su possibilità presenza sommergibile nemico simile al tipo *Archimede*; comunicazione su disposizioni per traffico mercantile con Sfax; comunicazione a STAMAGE n°1014; rapporto su aerei nemici abbattuti dalle batterie della Regia Marina sia a terra che su unità di superficie e sommergibile;

pp. 151-157 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 23 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione su costituzione dal 1° settembre del Grupsom Atlantico con sede a Bordeaux al comando del comandante Parona; comunicazione su responsabilità inconvenienti su sommergibile *Serpente* dovuta a Maricost Taranto; comunicazione su aggiornamento Diario di giugno su informazioni della C.I.A. di fonte francese su attività sommergibili italiani; rapporto ricognizioni aeree; incursione aerea italiana su Alessandria; comunicazione su abbattimento aerei nemici in incursioni su Tobruch; comunicazione a STAMAGE n°1017; stato approntamento unità; rapporto movimenti e trasferimenti unità; comunicazione di sospensione fino a nuovo ordine del traffico marittimo con la Libia; rapporto su traffico marittimo coste libiche; comunicazione di sospensione costituzione del Comando Superiore Traffico Albania; comunicazione di Egeomil su traffico mercantile nemico in Egeo; comunicazione a STAMAGE circa la probabilità di partenza di materiale per l'Egeo; rapporto traffico mercantile greco; comunicazione a STAMAGE n°1023; rapporto missione di dragaggio mine magnetiche nel porto di Cagliari; comunicazione passaggio piroscafo *Joannis Plaka Gulandris* dagli USA alla Jugoslavia.

pp. 158-163 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 24 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; rapporto ricognizioni aeree; comunicazione su disposizione di palloni per difesa contraerea porto di Augusta; incursione aerea nemica su Menelao; rapporto su missioni antisommergibile nella zona di Taranto; comunicazione a STAMAGE n°1025; bombardamento navale nemico di Porto Bardia; rapporto su trasferimento unità nazionali; comunicazione su autorizzazione ad esercitazione nel golfo di Taranto per la 9° Divisione; rapporto su traffico marittimo coste libiche; comunicazione dell'addetto navale a Madrid su possibile trasferimento a Gibilterra della nave inglese *King George* e di un'altra grande unità; rapporto traffico mercantile nemico da Gibilterra; comunicazione a STAMAGE n°1029; comunicazione su missione di dragaggio mine magnetiche nel porto di Cagliari; elogi del capo di Stato Maggiore a Marisupao, Marina di Tobruch e Torp. *Papa*.

pp. 164-169 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 25 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione esito negativo missione di ricerca e caccia sommergibili nemici nel Basso Adriatico; rapporto ricognizioni aeree; incursione aerea su Menelao; co-

municazione a STAMAGE n°1037; rapporto esercitazioni unità della 9° Divisione navale; rapporto trasferimento unità; comunicazione inizio missione antisommergibile nel Basso Adriatico dei CC.TT. *Riboty* e *Mirabello* e delle Torp. *Solferino* e *Palestro*; rapporto movimento convogli da Tripoli per Palermo; comunicazione arrivo del piroscafo *Esperia* a Bengasi scortato 13° Sq. CC.TT.; rapporto su traffico marittimo coste libiche; comunicazione su movimenti forze navali inglesi; rapporto su traffico mercantile nemico nell'Egeo; comunicazione a STAMAGE n°1042; comunicazione di Marina di Pantelleria di aereo da bombardamento inglese caduto in mare e cattura dell'equipaggio; comunicazione addetto navale a Lisbona su possibile danneggiamento della petroliera olandese *Tropic Kermes* da parte del sommergibile *Dandolo*; comunicazione disposizioni per passaggio motonave giapponese *Nagara Maru*.

pp. 170-176 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 26 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione rientro sommergibile *Velega* a Lero; rapporto ricognizione aerea; incursione aerea su Alessandria; comunicazione di avvistamento sommergibile nemico da parte M/n *Grimani* in direzione Albania e successiva missione antisommergibile del C.T. *Riboty* e delle Torp. *Bassini* – *Palestro* – *Solferino*; comunicazione Ammiragliato inglese su affondamento C.T. *Hostile* (fig. 13, pag. 124); comunicazione a STAMAGE n°1047; modifiche alla disposizione su costituzione della I° e della II° Squadra Navale; rapporto trasferimento unità a Messina; comunicazione esito infruttuoso della missione antisommergibile dei CC.TT. *Riboty* e *Mirabello* e delle Torp. *Solferino* e *Palestro*; rapporto traffico da e per la Libia; rapporto su traffico marittimo coste libiche; comunicazione su movimenti forze navali inglesi; rapporto su traffico mercantile nemico nell'Egeo; comunicazione a STAMAGE n°1056; comunicazione su incontro avvenuto il 26 agosto allo Stato Maggiore Generale e presieduta dal Maresciallo d'Italia e da Soddu, Cavagnari e Pricolo.

pp. 177-181 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 27 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione partenza da Taranto dei sommergibili *Atropo* e *Foca*; rapporto ricognizioni aeree; incursione aerea su Derna; comunicazione esito incerto bombardamento aereo navi nemiche; rapporto uscita unità per esercitazioni; rapporto su trasferimenti unità; movimenti delle navi ospedale *Gradisca* e *Aquileia*; comunicazione arrivo a Palermo del convoglio composto dalle navi *Caffaro* e *Bosforo* scortati dalla torpediniera *Orione*; rapporto su traffico marittimo coste libiche; stato approntamento unità; comunicazione con dispaccio n. 3790 della dislocazione di torpediniere; rapporto su forze navali inglesi presenti a Gibilterra; comunicazione a STAMAGE n°1062; comunicazione di Marina di Messina su invio a Lampedusa della nave cisterna *Bormida* per recupero contenuto aereo precipitato vicino Pantelleria il giorno 25 agosto 1940; comunicazione norme per il traffico francese nel Mediterraneo.

pp. 182-186 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 28 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione del sommergibile *Malaspina* diretto verso Bordeaux; rapporto ricognizioni aeree; comunicazione con dispaccio n.3889 S.RP. l'ordine di operazioni n.21 sullo schieramento dei sommergibili dal 2 al 18 settembre; incursione aerea su Porto Said e sul Canale di Suez; incursione aerea nemica su Massaua; comunicazione di avvenuto ritrovamento di un Cant Z.506 della 171° Sq. R.M. nei pressi di Res el Tin; comunicazione del console italiano di Las Palmas su esito negativo ricognizioni aeree tra le Baleari e la costa africana; comunicazione a STAMAGE n°1064; rapporto esercitazioni di tiro della I° Squadra Navale; stato approntamento unità; comunicazione movimenti e trasferimenti unità; rapporto traffico coste libiche; comunicazione rilevazione della Torp. *Aldebaran* della 13° Squadriglia CC.TT. *Granatiere* e del piroscafo *Esperia* per Napoli; comunicazione movimenti



Fig. 13 – Il cacciatorpediniere HMS *Hostile* ripreso in acque britanniche prima della guerra. L'unità britannica andò perduta il 23 agosto 1940, al largo di Capo Bon, sullo sbarramento minato italiano 5 AN bis (Imperial War Museum, immagine FL 13857 via Wikimedia Commons)

unità nemiche; comunicazione a STAMAGE n°1069; comunicazione del capo di Stato Maggiore Generale allo Stato Maggiore della Marina su necessità di invio trasporti in A.S.I.

pp. 187-195 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 29 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione con dispaccio 3927 S.R.P. su direttive da per le modalità per l'agguato diurno dei sommergibili immessi e norme per la condotta della guerra al traffico; esame dei rapporti delle missioni dei sommergibili nel periodo dall'11 al 24 luglio; rapporto ricognizioni aeree; recupero aereo inglese precipitato vicino a Lampedusa; comunicazione avvistamento sommergibile da parte dell'incrociatore *Eugenio di Savoia* e conseguente missione di caccia a sud di Punta Stilo; comunicazione a STAMAGE n°1074; comunicazione rastrellamento antisommergibile delle Torp. *Partenope* e *Pleiadi*; stato approntamento unità; rapporto esercitazioni unità della I° Squadra Navale; rapporto movimenti unità; comunicazione su costituzione e dislocazione della I° e della II° Squadra Navale; rapporto traffico da e per la Libia; rapporto traffico coste libiche; comunicazione dell'Addetto Navale a Madrid sulla consistenza delle forze nemiche nel porto di Gibilterra; rapporto su traffico mercantile nemico nell'Egeo; comunicazione a STAMAGE n°1081; comunicazione di Marisupao su impossibilità riparazione Tp. *Acerbi* e conseguente disarmo.

pp. 196-203 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 30 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; comunicazione a tutti i sommergibili in mare su presenza ingenti forze nemiche nel Mediterraneo Orientale; rapporto ricognizioni aeree; rapporto forze nemiche in mare con in particolare ingente flotta in partenza da Gibilterra e contestuale flotta nel Mediterraneo orientale; comunicazione su ordini e disposizioni alle forze navali per il 31 agosto in riferimento ai movimenti del nemico; comunicazione su avaria incrociatore *Fiume* e relativo inizio riparazione alla cassa della pompa di circolazione condensatori; comunicazione a STAMAGE n°1084; rapporto movimenti unità; rapporto movimenti unità per costituzione nuove squadre navali; rapporto su stato convogli per la Libia; rapporto traffico marittimo coste libiche; rapporto su traffico mercantile nemico nell'Egeo; comunicazione a STAMAGE n°1090; comunicazione di Marisupao su bombardamento incrociatore nemico a nord di Harmil con esito positivo.

pp. 204-213 contengono le notizie rilevanti della Regia Marina al 31 agosto 1940, tra cui: schieramento dei sommergibili in missione; rapporto ricognizioni aeree; comunicazione su movimenti unità nemiche; comunicazione a Marina di Taranto e a Marina di Messina con disposizioni per il 1 settembre; comunicazione di avvistamento sommergibile nemico dell'incrociatore *Duca degli Abruzzi* a sud di Capo d'Otranto; rapporto situazione e movimenti unità della I° e della II° Squadra Navale; comunicazione con disposizione 4005 al Gruppo Sommergibili atlantici delle zone riservate esclusivamente ai sommergibili operanti in Mediterraneo; incursione aerea su Menelao; disposizioni per ricognizione aerea nel Basso Adriatico; comunicazione a STAMAGE n°1112; comunicazione arrivo piroscafi *Marangona* e *S. Giovanni Battista* a Tripoli da Palermo scortati dalla Torp. *Sirio*; rapporto movimenti unità; rapporto traffico marittimo coste libiche; comunicazione di Chisimaio su scoppio cannone da 76/40 per tiro contraereo; comunicazione di Marina di Cagliari su danneggiamento piroscampo *Paolo* colpito da mina magnetica; comunicazione di Marina di Tripoli su collisione tra le motonavi *Pisani* e *Gritti*; comunicazione con ordini per sospensione traffico mercantile nazionale; comunicazione con dispaccio n.4015 a Maricosom su attività di piroscafi spagnoli per conto dell'Inghilterra sulla rotta Casablanca – Lisbona e autorizzazione ad attacco senza preavviso; comunicazione a STAMAGE n.1116; comunicazione con dispaccio 4035 del calendario delle navi mercantili francesi; comunicazione su possibili cause affondamento C.T. inglese *Hostile* (fig. 14, pag. 126).

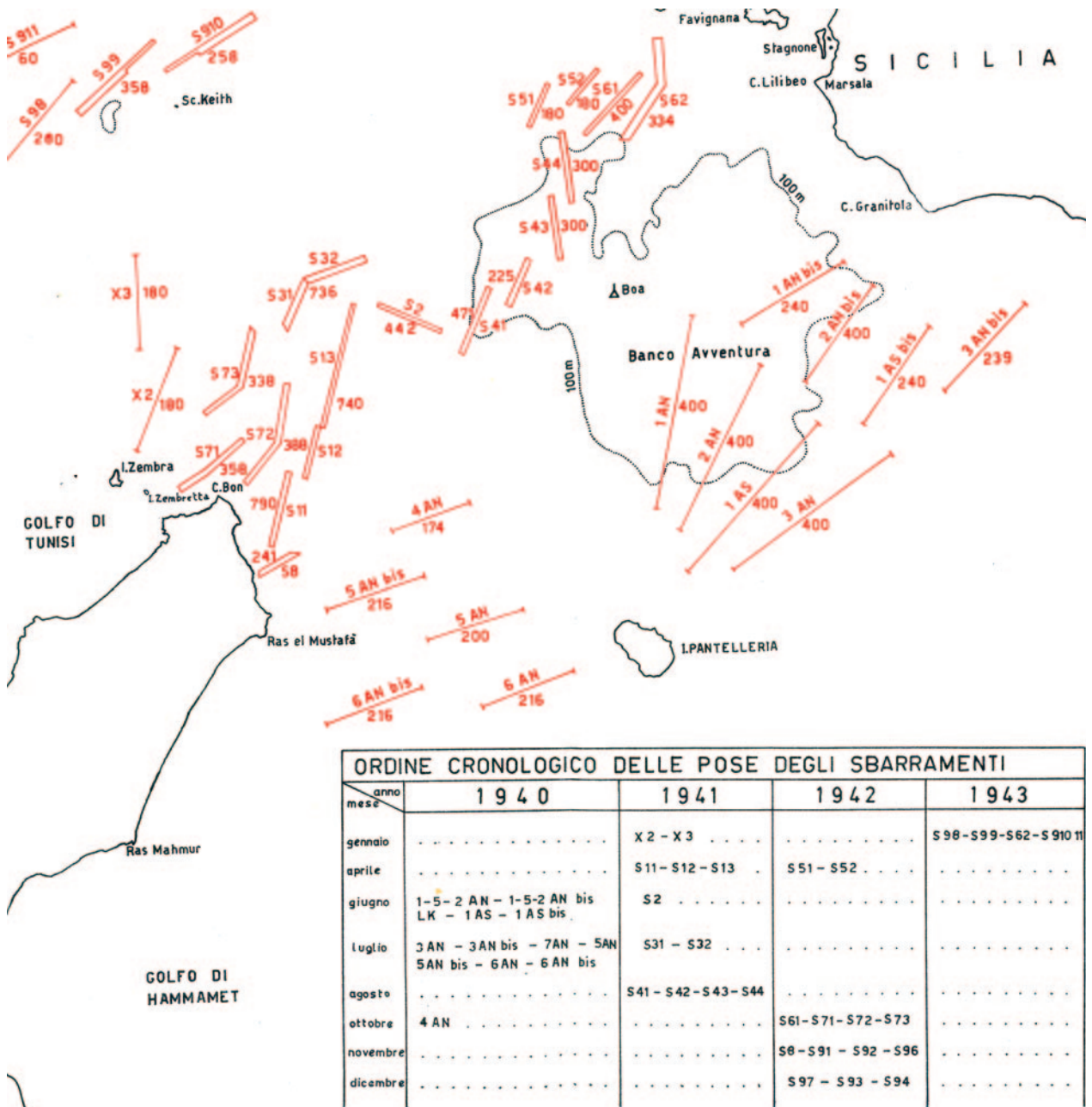


Fig. 14 - Sbarramenti offensivi, zona del Canale di Sicilia, particolare. Gli sbarramenti 5 AN, 5 AN bis, 6 AN e 6 AN bis vennero deposti il 9 agosto 1940 dalla 10^a Squadriglia cacciatorpediniere (*Maestrale*, *Grecale*, *Libeccio* e *Scirocco*) e dal posamine ausiliario *Scilla*, scortato dalle torpediniere *Sagittario* e *Antares*; i quattro sbarramenti includevano 648 ordigni, sul totale dei 3.490 deposti dalla Regia Marina, fino a quel periodo, nel Canale di Sicilia. (in P. F. Lupinacci, V.E. Tognelli, *La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale*, Vol. XVIII "La guerra di mine", USMM, 1966)

pp. 214-221 contengono il cosiddetto *Allegato A* ovvero gli *Estratti dei bollettini di guerra del Quartier Generale limitatamente alla parte riguardante la guerra sul mare*. L'allegato contiene al suo interno gli estratti dei bollettini di guerra dal 1 al 31 agosto 1940 in ordine numerico dal n° 53 (1 agosto) al n° 85 (31 agosto). I seguenti bollettini, seppur riportati, non contengono informazioni: n° 55 del 3 agosto, n°58 del 6 agosto, n°61 del 9 agosto, n°64 del 12 agosto, n° 65 del 13 agosto, n°67 del 15 agosto, n°68 del 16 agosto, n°74 del 21 agosto, n°84 del 30 agosto.

pp. 222-223 contengono il cosiddetto *Allegato B* ovvero il *Riassunto delle perdite accertate e presunte subite dal nemico ad opera della R. Marina* nel periodo dal 1 al 31 agosto. L'elenco è in ordine di data ed è costituito dal nome dell'unità coinvolta, il risultato dell'attacco, il riferimento alla data e al relativo paragrafo per ritrovare l'informazione nel diario.

pp. 224-226 contengono il cosiddetto *Allegato C* ovvero il *Riassunto delle perdite subite dalla Regia Marina* nel periodo dal 1 al 31 agosto. L'elenco è in ordine di data ed è costituito dal nome dell'unità coinvolta, il risultato dell'attacco o dell'incidente, il riferimento alla data e al relativo paragrafo per ritrovare l'informazione nel diario. È presente una nota a p. 226 con l'elenco complessivo dei sommergibili perduti dall'inizio del conflitto a tutto il mese di agosto.

pp. 227-229 contengono l'elenco, al 31 agosto 1940, dei *Comandi Dipartimentali* con il relativo nominativo del Comandante del dipartimento; l'elenco dei *Comandi Navali* al 31 agosto 1940.

pp. 230-241 sono composte dall'*Indice diario Supermarina* ovvero un indice in ordine alfabetico che comprende al suo interno i nomi delle unità, i fatti rilevanti (come gli attacchi, i nomi delle missioni o gli avvenimenti importanti del conflitto), e i nomi delle località citati nel diario con riferimento della data e del relativo paragrafo. A p. 232 è presente un allegato di n.2 pagine contenenti ulteriori informazioni a completamento dell'indice del *Diario*.

AUTORI

Pierangelo Campodonico

Laureato in Lettere (indirizzo storico), è Dirigente del Settore Cultura Marittima e Storia della Città di Genova (GE) dove ricopre l'incarico di Direttore dell'Istituzione Mu.MA - Musei del Mare e delle Migrazioni. Tra i numerosi e prestigiosi incarichi, nel 1998 è stato curatore scientifico del Padiglione Italia all'Expò di Lisbona; ha seguito tra il 2009 e il 2010 la musealizzazione del sommergibile *Nazario Sauro* quale museo galleggiante. Nel 2011 cura la realizzazione del NEM – Padiglione permanente Memoria e Migrazioni al Galata Museo del Mare. È autore di oltre un centinaio di articoli scientifici in materia storica sulla città di Genova, sulla storia marittima, sulle migrazioni e sulla museologia.

Piero Cimbolli Spagnesi

Architetto e dottore di ricerca, è professore ordinario di Storia dell'architettura contemporanea nella Sapienza – Università di Roma, membro del Consiglio scientifico dell'Ufficio Storico della Marina Militare e direttore scientifico del relativo Bollettino d'Archivio. Consigliere scientifico del capo di Stato Maggiore della M.M. Tra le sue pubblicazioni e curatele, i volumi *Basi navali ed aeree della Regia Marina nella Prima guerra mondiale* e il *Diario di guerra del Vice Ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, ambedue del 2019 e, di prossima pubblicazione, *L'occhio sul mare. La Regia Marina e la ricognizione aerea nella Prima guerra mondiale*.

Antonello Folliero

Dottorando in Storia dell'Europa presso l'Università degli Studi di Roma “La Sapienza” con un progetto di ricerca che vuole analizzare e confrontare i fenomeni Paneuropeo e Antieuropeo. Laureato in Scienze Storiche presso Sapienza – Università di Roma con una tesi sulle relazioni politico-diplomatiche tra Unione Sovietica e Regno d'Italia tra il 1917 e il 1933, è membro del Comitato di Redazione della Rivista *Archivi e Documenti* e Cultore della Materia in Tipologie archivistiche pubbliche e private presso la Scuola di specializzazione in Beni Archivistici e Librari.

Roberto Sciarrone

Già assegnista di ricerca in Storia dell'Europa orientale presso il Dipartimento di Storia Culture Religioni di Sapienza Università di Roma, ha conseguito il Dottorato di ricerca in Storia d'Europa nel 2013. Si occupa di politica estera italiana dall'Unità alla Seconda guerra mondiale, ha pubblicato monografie e saggi su riviste scientifiche nazionali e internazionali. Iscritto all'Albo dell'Ordine dei Giornalisti del Lazio, collabora con l'Ufficio Storico dell'Esercito ed è inoltre membro dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, della Società Italiana di Storia Militare, dell'Associazione Giornalisti Europei, della Società Italiana di Storia Internazionale e della Società italiana per lo studio della storia contemporanea. Collabora con *Rivista Militare*, *Geopolitica.info*, *America Oggi*, *The Post Internazionale*, *Formiche*.