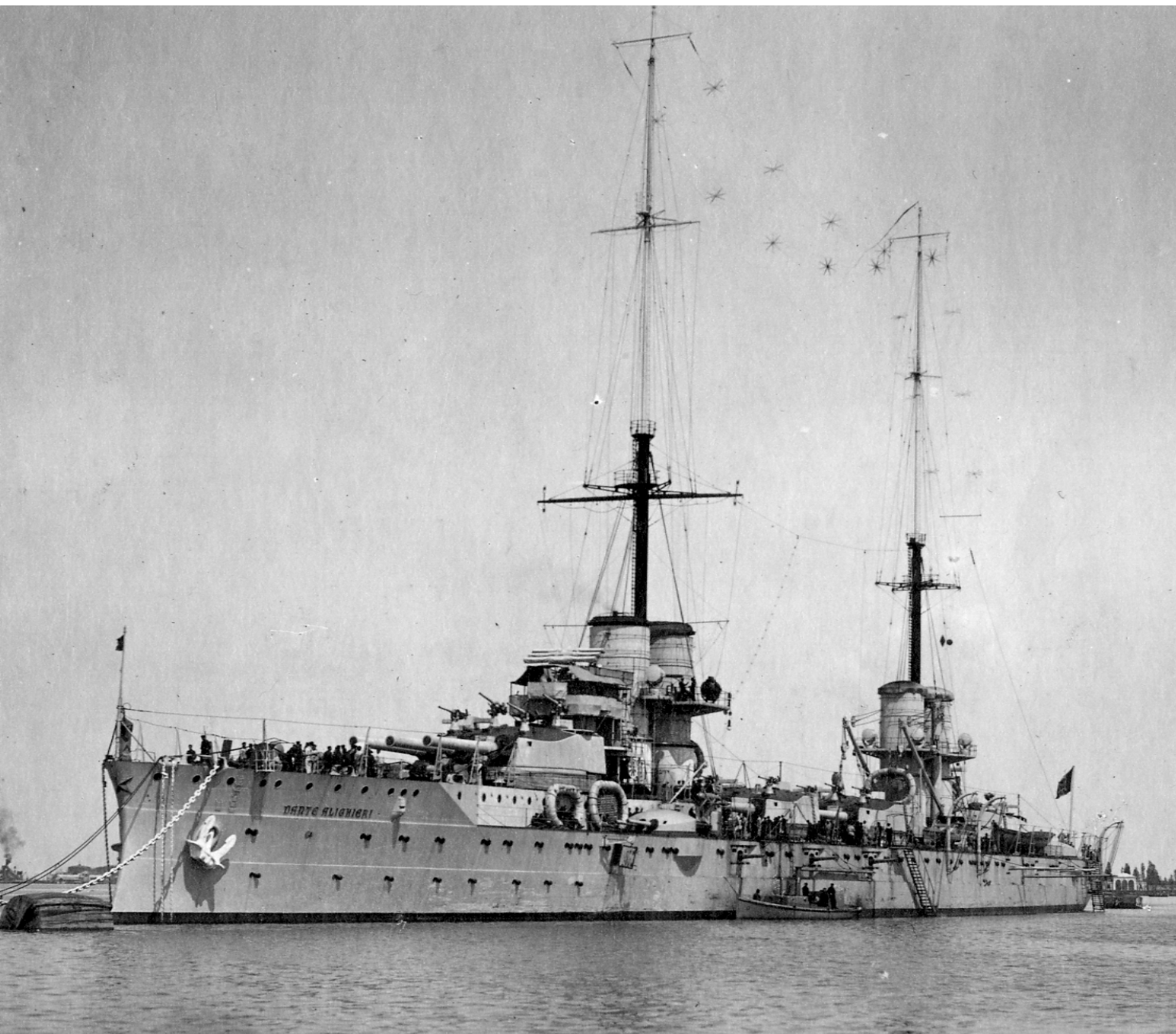


# Bollettino d'Archivio

dell'Ufficio Storico della Marina Militare

Anno XXXVI • gennaio - giugno 2022

**RIVISTA DI STORIA NAVALE**



## Saggi

La Marina Militare, Dante Alighieri e il Museo Navale di La Spezia.

L'impegno della Marina per evitare i naufragi di Capo Guardafui - Il faro Crispi.

## Fonti e documenti

Notizie su azioni navali di superficie del 1941.

La Regia Marina a Cefalonia, settembre 1943 - Un resoconto raccolto da G.B. Cerutti nel Lager di Siedlce.

# Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

---

Periodico trimestrale - Anno XXXVI – gennaio/giugno 2022

# Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Periodico trimestrale - Anno XXXVI – gennaio/giugno 2022

## 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](mailto: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 SCJARRETTA

## COORDINAMENTO EDITORIALE

*1° Luogotenente* Nicola HAZIDIMITRIOU

## COMITATO SCIENTIFICO

Antonello BIAGINI, Piero CIBOLLI SPAGNESI, Massimo DE LEONARDIS, 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 SCJARRETTA, 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](http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/bollettino/Pagine/numeri_bollettino.aspx)

ISSN 1826 – 6428

ISBN 978-88-99642-74-7

© Copyright Ufficio Storico della Marina Militare

# Indice

<b>Presentazione</b>	Pag. 5
<b>Saggi</b>	
<i>La Marina Militare, Dante Alighieri e il Museo Navale di La Spezia</i> Leonardo Merlini	Pag. 9
<i>L'impegno della Marina per evitare i naufragi di Capo Guardafui – Il faro Crispi</i> Vincenzo Meleca	Pag. 27
<b>Fonti e documenti</b>	
<i>Notizie su azioni navali di superficie del 1941</i> Giulia Iacovelli	Pag. 71
<i>La Regia Marina a Cefalonia, settembre 1943</i> <i>Un resoconto raccolto da G.B. Cerutti nel Lager di Siedlce</i> Furio Cerutti	Pag. 131



# Editoriale

*Storie di mezzi, storie di luoghi e soprattutto storie di uomini: unire questi elementi significa raccontare i legami fortissimi che si vengono a creare in chi vive e serve sul mare il proprio Paese, rischiando purtroppo la vita come può accadere in combattimento, tutti facendo il proprio dovere. Queste sono le storie che il nuovo numero del Bollettino d'Archivio, mantenendo il consolidato approccio scientifico, vuole raccontare.*

*La sezione dedicata ai saggi si apre con: La Marina Militare, Dante Alighieri e il Museo Navale di La Spezia, di Leonardo Merlini. Nell'articolo, l'Autore non propone una mera descrizione del percorso operativo dell'unità intitolata al Sommo Poeta, varata il 28 agosto 1910 ma offre, tramite l'essenza della nave, uno spaccato di quello che era il legame tra la nazione e la Regia Marina e di come, tramite questi mezzi impostati secondo le più moderne tecnologie dell'epoca, i decisori dello Stato esercitassero un'ampia applicazione del Potere marittimo. Vale la pena ricordare che, all'epoca, la modernità della corazzata Dante Alighieri non era solo tecnica, trattandosi di una tra le più innovative navi da battaglia mai costruite, ma anche per versatilità di impiego, venendo utilizzata tanto per attività di diplomazia navale (show the flag), quanto per attività che oggi potremmo definire duali, come nel caso della tragedia di Falconara del 1922, quando molti dei suoi marinai furono inviati a svolgere attività di supporto alla popolazione.*

*Nella stessa sezione il lettore troverà il saggio: L'impegno della Marina per evitare i naufragi di Capo Guardafui: il faro Crispi, di Vincenzo Meleca, nel quale la storia di un iconico manufatto unisce simbolicamente la fondamentale necessità di salvaguardare la vita umana in mare, in un tratto di mare così tormentato e lontano oltre l'orizzonte, all'opportunità di dimostrare al mondo le capacità tecniche e l'efficienza di cui il nostro Paese poteva essere capace.*

*Aprire la sezione Fonti e documenti, tutta dedicata alla Seconda guerra mondiale, lo studio: Notizie su azioni navali di superficie del 1941, di Giulia Iacovelli, inserito come di consueto nel più ampio progetto di valorizzazione dei rapporti presenti nella cartella di SUPERMARINA "Notizie sulle Azioni Navali", nata con lo specifico scopo di diffondere, a beneficio degli Ufficiali che esercitavano il Comando navale, utili insegnamenti da poter applicare in mare. Tra quelli presenti, sono stati selezionati sei di questi rapporti, integralmente proposti, che fanno specifico riferimento a missioni di superficie, di cui alcune ben poco note, svoltesi nel 1941 in diverse aree del Mediterraneo.*

*Proseguendo nel resoconto delle vicende del Secondo conflitto mondiale tramite le testimonianze dirette dei protagonisti, questo numero del Bollettino d'Archivio termina ospitando il significativo articolo: La Regia Marina a Cefalonia, settembre 1943, di Giobatta Cerutti come trascritto e introdotto dal figlio Furio. Il diario, con tutti gli errori e le imprecisioni dovuti al momento in cui è stato scritto, riporta in presa diretta la coinvolgente testimonianza degli eventi successivi l'8 settembre, raccontati dal Lager di Siedlce, in Polonia, dove lo stesso Cerutti, tenente di complemento della Regia Marina, era detenuto. Queste pagine, seppur già citate nel 2015 all'interno di questa pubblicazione, risultano del tutto inedite ed offrono al lettore un punto di vista nuovo, per quanto parziale, su uno dei momenti più drammatici della storia nazionale, del quale molto è stato scritto ma sulle cui implicazioni politiche e morali ancora molto si discute. Una testimonianza che ci interroga sul nostro quotidiano e che, in ogni caso, non ci può lasciare indifferenti come marinai, come militari, come italiani.*

La Direzione



Raffigurazione pittorica del faro Crispi sul Capo Guardafui e della cannoniera *Generale Arimondi* (cortesia di Massimo Alfano)

**SAGGI**

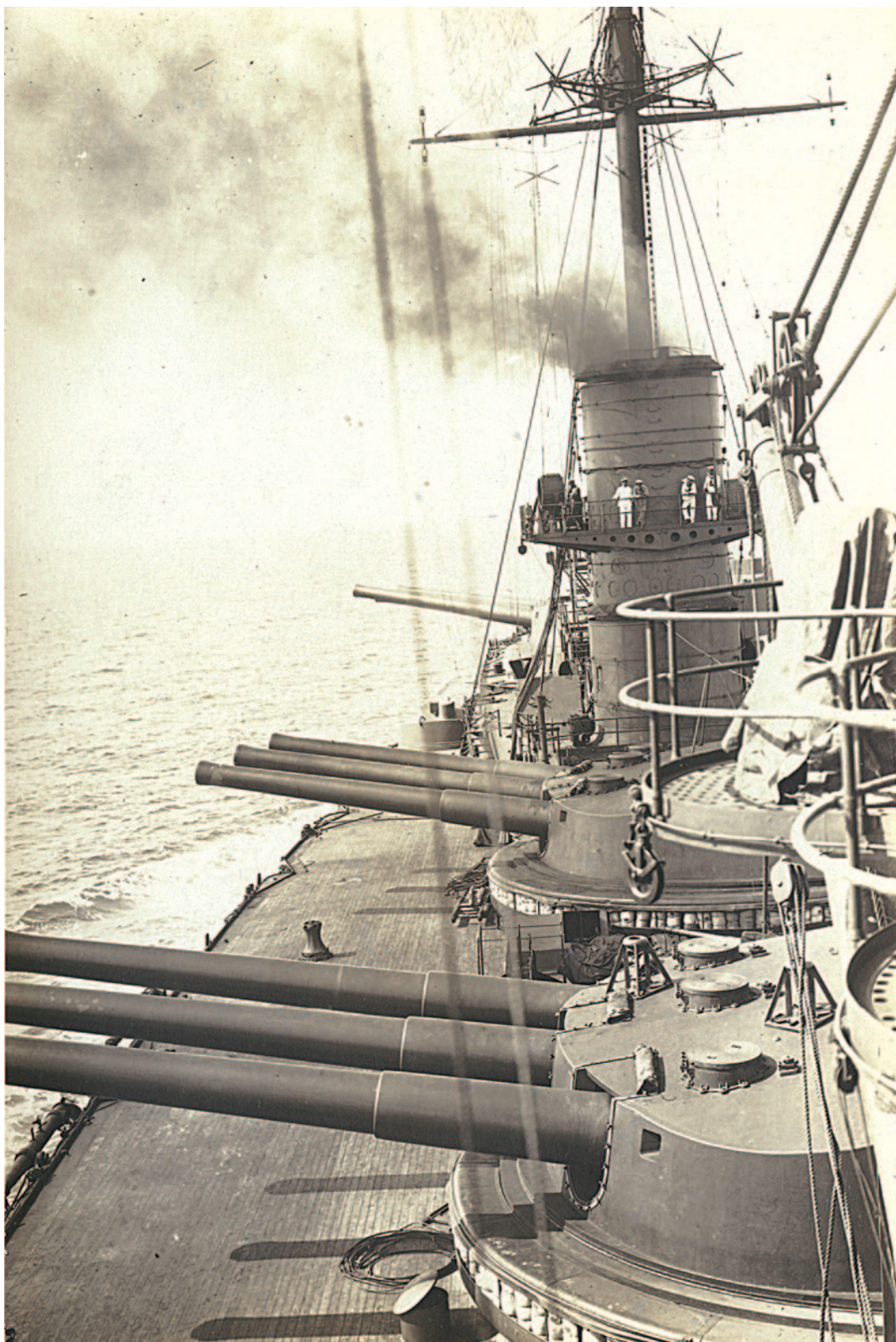


Fig. 1 – Nave da Battaglia *Dante Alighieri*: dettaglio delle torri trinate centrali da 305 mm, Archivio Museo Tecnico Navale (AMTN)

# La Marina Militare, Dante Alighieri e il Museo Navale di La Spezia

Leonardo Merlini

## Abstract

*The scientific and technological evolution that characterized the industrial revolution inevitably influenced the naval sector, leading both to the invention of new types of weapons, such as torpedoes, and to the launch of a new generation of ships: the single-caliber battleships, better known as “Dreadnought”.*

*The Regia Marina, like the other fleets, developed its own project which, on August 28th, 1910, led to the launch of the battleship Dante Alighieri, a high-sounding name that would have distinguished it in every corner of the globe.*

*Protagonist of some of the most important moments in the history of the Italian Navy, both in war actions and in support activities for the civilian population due to natural disasters, on November 1st, 1928 it was disbarred from the military service.*

Gli anni a cavallo del 1900 furono testimoni di svolte epocali in ogni campo, soprattutto in quello industriale e tecnologico.

Da tale rapida evoluzione non furono esclusi gli ambiti marittimo, navale e, naturalmente, quello militare, dove l'impiego di nuovi sistemi d'arma stravolse le strategie, i principi e le tattiche di combattimento, influenzando in maniera determinante nel campo delle costruzioni navali.

Durante la guerra russo-giapponese (8 febbraio 1904 – 5 settembre 1905), e in particolar modo nella battaglia di Tsushima (27 e 28 maggio 1905), si evidenziò come l'introduzione in servizio del siluro imponesse alle grandi corazzate di tenersi, durante uno scontro navale, fuori dalla portata di questa nuova e micidiale arma subacquea. Da ciò

derivò la necessità che le grandi navi da battaglia fossero dotate di buona velocità ma anche del maggior numero possibile di pezzi di grosso calibro, in modo tale da aumentare la probabilità di colpire le unità nemiche dalla distanza.<sup>1</sup>

L'Italia fu antesignana di tali teorie.

Già prima della citata battaglia di Tsushima, l'ammiraglio Giovanni Bettolo<sup>2</sup> e il capitano di vascello Vittorio Cuniberti<sup>3</sup> avevano progettato un tipo di unità da battaglia di limitato dislocamento (8.000 t. circa) e con armamento monocalibro (12 pezzi da 203 mm.). *Nemo propheta in patria* e, come spesso accade, i due lungimiranti progettisti non ebbero successo in Italia, ma l'eco della loro intuizione non passò inosservata all'estero, tanto che venne ripresa dall'ammiraglio Fisher, Primo

<sup>1</sup> Nel combattimento navale a grandi distanze le probabilità di colpire erano direttamente proporzionali al numero delle bocche da fuoco dei grossi calibri, non potendo contare sui pezzi di medio calibro, limitati a quelli strettamente necessari per la difesa antisilurante, data la loro scarsa gittata e il loro modesto potere di penetrazione

<sup>2</sup> Per la biografia: P. Alberini, F. Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario biografico*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2015, p. 68.

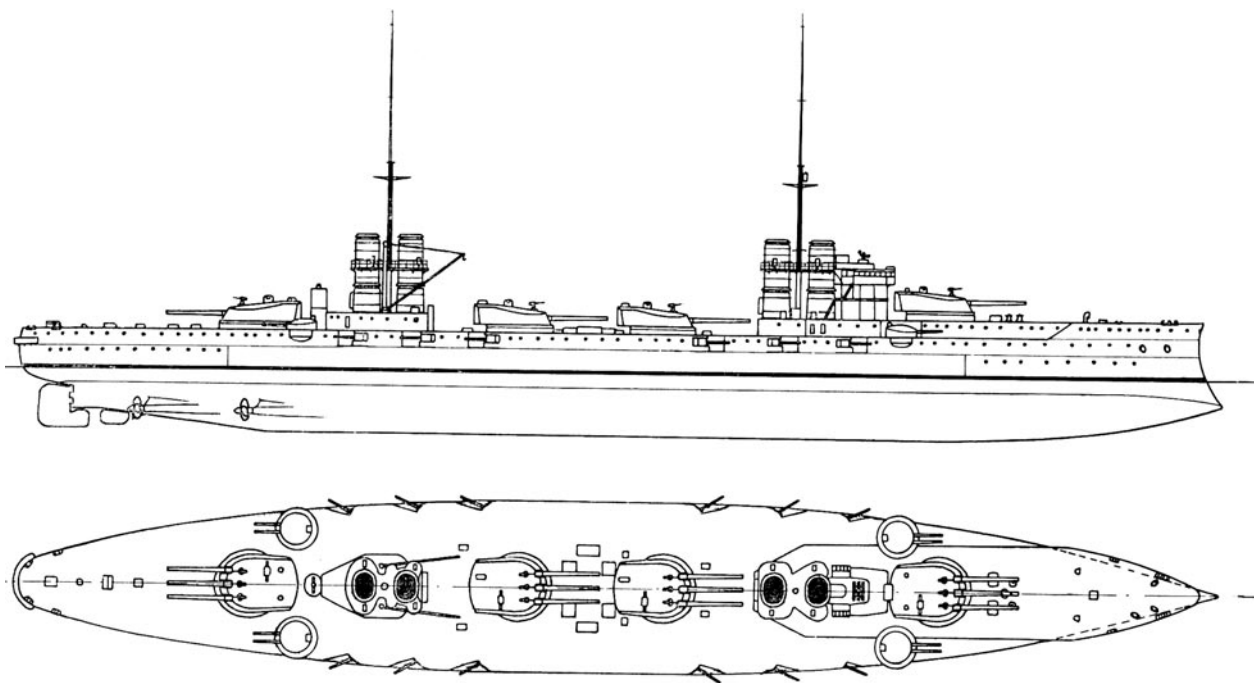
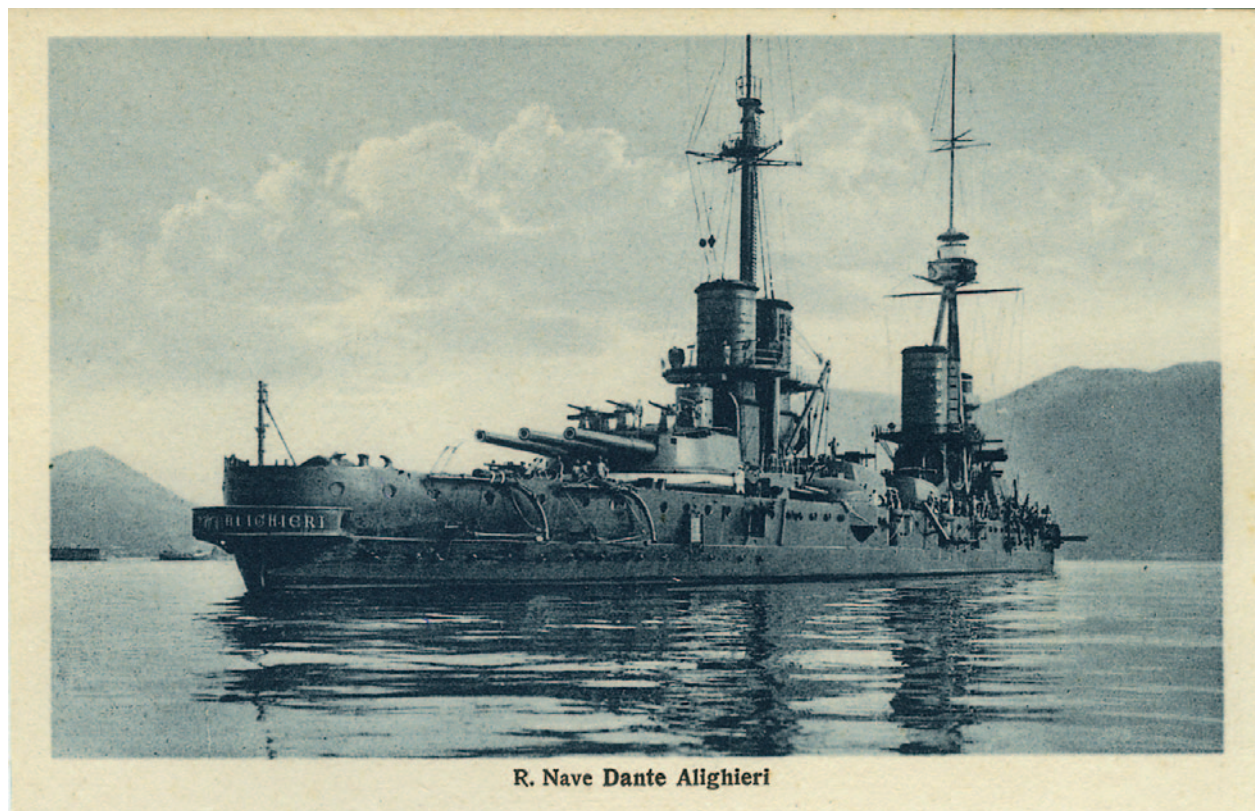


Fig. 2 – Nave da Battaglia *Dante Alighieri*: viste esterne, disegno schematico, Archivio Ufficio Storico M.M. (AUSMM)



**R. Nave Dante Alighieri**

Fig. 3 – Nave da Battaglia *Dante Alighieri*, in rada alla Spezia, 1915-1920 (AMTN)

Lord dell'Ammiragliato britannico, che la rielaborò adattandola alle esigenze d'oltremarica. Nacque così la famosa *Dreadnought*,<sup>4</sup> prima corazzata monocalibro al mondo, che di fatto modificò la corsa agli armamenti navali di tutte le maggiori marine dell'epoca.

Solo nel 1908 in Italia si concretizzò l'idea di costruire una simile corazzata "monocalibro", e di tale progetto fu incaricato l'ammiraglio del genio navale Eduardo Masdea.<sup>5</sup>

Le principali caratteristiche della nuova unità navale sarebbero state: dislocamento non superiore alle 20.000 t., ritenuto ideale per il suo impiego operativo nel Mediterraneo; velocità superiore ai 22 nodi; corazzatura più estesa possibile e massimo potere offensivo, espresso da 12 pezzi da 305 mm. La necessità di conciliare tutti questi requisiti costrinse Masdea ad adottare una soluzione mai implementata in precedenza: quella di raggruppare i grossi calibri in torri trinate e l'armamento antisilurante da 120 mm in torrette binate nei settori prodieri e poppieri, fino ad allora poco o per niente protetti dalle armi in batteria.

Approvato il progetto, la nave, impostata a Castellammare di Stabia il 6 giugno 1909, fu varata il 28 agosto 1910 ed entrò in servizio il 15 gennaio 1913 (*fig. 1*, pag. 8).

La corazzata *Dante Alighieri* poteva annoverarsi fra le più moderne navi da battaglia dell'epoca.

Innanzitutto, lo scafo per la prima volta superò nettamente i 140 m per raggiungere i quasi 170

m,<sup>6</sup> mantenendo comunque, per l'ultima volta nella Marina Italiana, il tradizionale sperone a prora.

La poppa mantenne la caratteristica ad incrociatore, ma per la prima volta vennero installati due timoni, uno dietro l'altro, per garantire la necessaria governabilità in relazione all'aumentata lunghezza della nave.

Per assicurare idonee condizioni di stabilità e tenuta al mare, considerando la limitata larghezza dello scafo,<sup>7</sup> i pesi vennero accentrati più in basso<sup>8</sup> con conseguente aumento dell'altezza metacentrica<sup>9</sup> e la realizzazione di un breve castello di prora. Il profilo della nave risultò pertanto molto basso sul mare con la caratteristica di quattro fumaioli, raggruppati in due coppie molto distanti fra di loro, ognuna con una grossa torre trinata da 305 mm installata nel mezzo (*fig. 2* e *fig. 3*, a fronte).

La corazzatura verticale era assicurata da una cintura completa di 250 mm al centro, che diminuiva fino a 100 mm verso prora e a 76 mm verso poppa. La corazzatura orizzontale invece era costituita da un ponte protetto continuo inclinato di 50 mm e da due ponti superiori di 30 e 24 mm. Le torri di grosso calibro vantavano piastre di protezione di 150 mm, i medi calibri di 100 mm, mentre il posto di comando aveva una corazza di 280 mm. Il peso totale delle protezioni superava di poco il 20% del dislocamento.<sup>10</sup>

Le artiglierie principali<sup>11</sup> da 305 mm lunghe 46 calibri furono disposte su 4 torri trinate<sup>12</sup> e disposte assialmente, in modo da consentire l'impiego

<sup>3</sup> Ivi, p. 164.

<sup>4</sup> Dislocamento 18.000 t., armata con 10 pezzi da 305 mm e 27 da 76 mm, raggiungeva una velocità di 21 nodi grazie all'adozione di innovative turbine a vapore in sostituzione delle tradizionali motrici alternative. Impostata nell'ottobre 1905, entrò in servizio a dicembre del 1906.

<sup>5</sup> Per la biografia: P. Alberini, F. Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario biografico*, cit., p. 339.

<sup>6</sup> Esattamente 168,1 m fuori tutto.

<sup>7</sup> 26,6 m, considerati non ottimali in funzione dell'aumentata lunghezza.

<sup>8</sup> In modo da tenere il più basso possibile il centro di gravità nave.

<sup>9</sup> L'altezza metacentrica è la distanza tra il metacentro di un corpo galleggiante e il suo centro di gravità. È una misura fondamentale della stabilità di un corpo galleggiante tale che una nave con una grande altezza metacentrica è più stabile di una nave con una più piccola.

<sup>10</sup> 19.500 t. normale, 21.800 t. a pieno carico.

<sup>11</sup> Progettate dalla ditta inglese Armstrong e costruite da questa nello stabilimento di Pozzuoli, furono consegnate con un anno di ritardo.

<sup>12</sup> Ogni pezzo pesava 64,1 t., il peso del proiettile era di 452 kg, la velocità iniziale del proiettile era di 840 m/sec, la gittata massima era di 24 km, la frequenza di un colpo al minuto.



Fig. 4a e fig. 4b – Medaglia commemorativa del Varo (Castellammare di Stabia, 20 agosto 1910) (AMTN)



Fig. 5 – Invito del Comandante Silvio Belleni alla cerimonia di consegna della Bandiera di Combattimento (AMTN)

dei cannoni da entrambi i lati e assicurare comunque il tiro sia in caccia<sup>13</sup> che in ritirata,<sup>14</sup> con un campo di tiro di 300° per gli impianti estremi e 260° per quelli centrali.

L'armamento secondario era costituito da 20 pezzi da 120 mm sistemati in batteria e in torri binate.<sup>15</sup>

16 pezzi da 76 mm e 3 tubi lancia siluri completavano l'armamento.

L'apparato motore era formato da 23 caldaie<sup>16</sup> di cui 7 a combustione a nafta e 16 a combustione mista che fornivano vapore a tre gruppi di turbine<sup>17</sup> che a loro volta azionavano 4 assi motore. La potenza totale era di 19.000 HP che raggiungeva i 32.000 HP con tiraggio forzato, assicurando così una velocità massima di 23 nodi.

La Nave da Battaglia *Dante Alighieri* fu la prima corazzata italiana con 4 eliche, apparato a turbina e caldaie a totale combustione a nafta.

L'equipaggio era costituito da circa mille uomini suddivisi in 30 ufficiali e 940 uomini.

Come visto all'epoca, poteva considerarsi il meglio in termini di innovazione tecnologica navale e, proprio per evidenziare tale eccellenza a livello mondiale, la Regia Marina decise di iscriverla nel quadro del naviglio militare dello Stato come corazzata *Dante Alighieri* (fig. 4a e fig. 4b, a fronte), un nome altisonante e che l'avrebbe distinta in ogni angolo del globo, così come il motto a lei assegnato "Con l'animo che vince ogni battaglia".<sup>18</sup>

### TABELLA RIEPILOGATIVA

Dislocamento: normale 19.500 t., a pieno carico 21.800 t.;  
 Dimensioni: lung. 168,1 m, largh. 26,6 m, imm. 9,4 m;  
 Apparato motore: 23 caldaie a combustione mista nafta-carbone, 3 gruppi di turbine su 4 eliche;  
 Potenza: 32.200 HP;  
 Velocità: 23 nodi;  
 Armamento: 12-305/46, 20-120/50, 16-76/40, 2-40/39, 6 mtg, 3 t.l.s. 450;  
 Protezione: verticale max 250 mm, orizzontale max 50 mm, artiglierie max 250 e 100 mm, torrione max 280 mm;  
 Equipaggio: 30 ufficiali, 940 uomini.

La ancora giovane Regia Marina<sup>19</sup> era impegnata in una continua attività di presenza in tutte le aree del mondo proprio per mostrare il tricolore a testimonianza del neocostituito stato italiano<sup>20</sup> e affermare, in questo modo, il proprio "potere marittimo". Portare un nome così universalmente riconosciuto, come quello del Sommo Poeta, non avrebbe che impreziosito e avvalorato questa importante attività di salvaguardia e tutela degli interessi nazionali sul mare.

Dopo un triennio di allestimento, di prove e di collaudi, la corazzata *Dante Alighieri* venne ceduta ufficialmente alla Marina il 15 gennaio 1913.

La cerimonia di consegna della bandiera di combattimento (fig. 5, a fronte) avvenne nella forma più solenne e confacente al rango della nave (fig. 6 e fig. 7, pag. 14): ebbe luogo alla Spezia il 26 gennaio

<sup>13</sup> Con la sola torre prodiera.

<sup>14</sup> Con la sola torre poppiera.

<sup>15</sup> Anche queste progettate dalla ditta inglese Armstrong e costruite da questa nello stabilimento di Pozzuoli. Ogni pezzo pesava 3,7 t., il peso del proiettile era di 22,1 kg, la velocità iniziale del proiettile era di 850 mt/sec, la frequenza di 10 colpi al minuto.

<sup>16</sup> Del tipo Blechynden. I locali caldaia erano ubicati tra le torri estreme e quelle centrali, mentre i 3 locali turbine, separati fra loro, erano uno a centro nave (fra le due torri) e gli altri due verso poppa.

<sup>17</sup> Del tipo Parsons.

<sup>18</sup> Tratto dal verso 53 del Canto XXIV dell'Inferno; Dante dopo essere passato dalla sesta alla settima bolgia è sfinito e Virgilio, rincorandolo, lo incita con queste parole: "e però leva su! vinci l'ambascia con l'animo che vince ogni battaglia, se con suo grave corpo non s'accascia".

<sup>19</sup> Il 17 novembre 1860, esattamente quattro mesi prima del Regio Decreto 17 marzo 1861 n. 4671 di assunzione del titolo di Re d'Italia da parte di Vittorio Emanuele II, con R. D. n. 4419, fu sancita la nascita della Regia Marina.

<sup>20</sup> Una nave militare è un pezzo di territorio nazionale dove sono in vigore le leggi dello stato di cui "batte bandiera". L'art. 95 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Immunità delle navi da guerra in alto mare) recita: "Le navi da guerra godono, nell'alto mare, della completa immunità dalla giurisdizione di qualunque Stato che non sia lo Stato di bandiera".

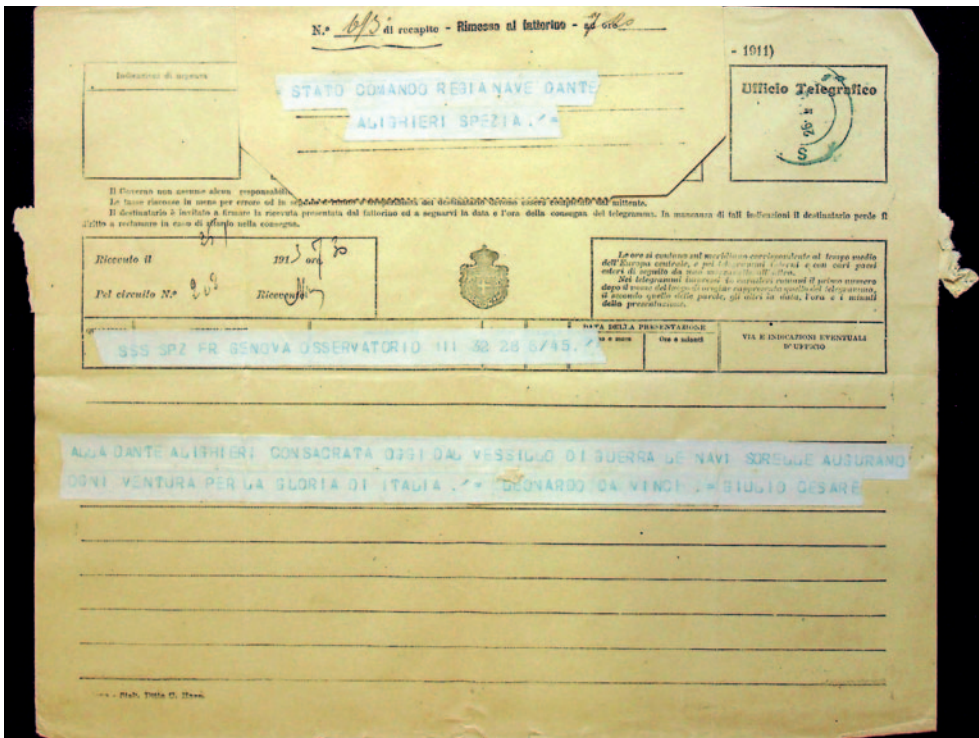


Fig. 6 – Telegramma inviato in occasione della cerimonia di consegna della Bandiera di combattimento dalle Navi *Leonardo Da Vinci* e *Giulio Cesare* (AMTN)

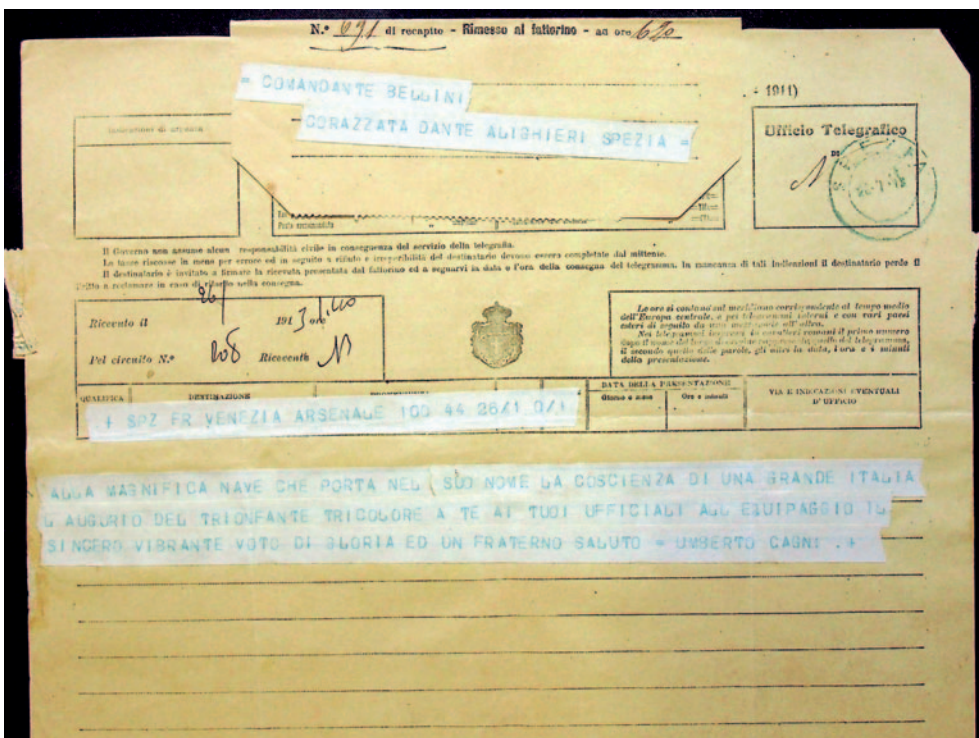


Fig. 7 – Telegramma inviato in occasione della cerimonia di consegna della Bandiera di combattimento dal Direttore dell'Arsenale di Venezia, Ammiraglio Umberto Cagni (AMTN)

1913<sup>21</sup> e si svolse sulla piattaforma della torre poppiera dei cannoni da 305 mm, dove presero posto le alte autorità, il comitato d'Onore, la rappresentanza delle patronesse e l'allora vescovo di Luni-Sarzana-Brugnato, mons. Giovanni Carli.<sup>22</sup>

Dopo la benedizione, la bandiera – insieme al cofano portabandiera – venne offerta dalle Donne d'Italia, a cura della società nazionale “Dante Alighieri”, per mano della madrina, signora Ildegarde Occella<sup>23</sup> al comandante della nave, capitano di vascello Silvio Belleni.

Questo uno stralcio del suo discorso: “... Dalle balze delle Alpi a quelle delle Cordigliere, dalle nostre pianure a quelle dell'America, dalle sponde di tutti i Mari e di tutti gli Oceani ove sono donne italiane, muove oggi uno spirito che si raccoglie qui in un alito solo e vi porta, per mezzo mio, il saluto augurale insieme con la bandiera di combattimento, che, a nome loro, io sono tanto fiera di offrirvi. L'abbiamo circondata dell'essenza più pura della nostra fede, dei sogni più cari delle nostre speranze, e la sua bella tinta di fiamma ritrae dal sangue migliore del nostro cuore. Dall'arca di bronzo dove starà composta, sacra come un tabernacolo, comunichi colle anime vostre e in suo mistico linguaggio ravvivi i dolci pii ricordi e benedica alla gioia dei ritorni: ma sfolgori terribile se rombi la minaccia.

I nostri voti, affidati a questo simbolo augusto, vi scorteranno, geni amici, ovunque e comunque vi tragga fortuna.

Comandante, Ufficiali, Marinai, Cavalieri di una civiltà nuova e di un nuovo diritto, noi vi freghiamo dei colori della Patria. Sono quelli stessi

onde a Dante apparve precinta Beatrice sulla soglia del Paradiso: Vi guidino essi, per la grandezza del Paese nostro, al Tempio della gloria.

E nella quiete dei tramonti e nella giocondità delle feste, e nel fragor della pugna, la voce che esce dal fatidico vessillo sia Italia, Italia, Italia, ora, in futuro e sempre!”.

Tornando qualche anno indietro, infatti con lettera datata 31 ottobre 1908 Paolo Boselli, allora presidente della Società “Dante Alighieri” chiedeva al ministro della Marina, vice ammiraglio Carlo Mirabello,<sup>24</sup> il privilegio di offrire alla nave la bandiera di combattimento con il relativo cofano: “... il consiglio centrale della Dante Alighieri, avuta notizia che, con alto pensiero, codesto ministero ha stabilito di dare il nome del Grande, da cui la nostra Società s'intitola, ad una nave da guerra, unanime ha deliberato di esprimere all'E.V., il suo desiderio di offrirle la bandiera di combattimento e la relativa custodia. Ove, come ci piace di sperare, questo proposito del consiglio riuscisse gradito all'E.V., inviteremmo i nostri comitati all'interno ed all'estero a concorrere al nobile dono, che così assumerebbe anche uno speciale significato di devozione e di affetto di tutti i figli d'Italia, viventi nel Regno o lontani, verso la valorosa Marina militare, presidio dell'Unità nazionale, protezione dei nostri sempre più fiorenti commerci e dei nostri emigrati ...”.

La risposta del Ministro non tardò ad arrivare e il 16 novembre, dopo appena due settimane, così rispondeva: “Porgo i più vivi sensi di grazie per le parole di affetto alla Regia Marina che l'E.V. ha voluto cortesemente rivolgermi. La nobile inizia-

<sup>21</sup> Questo l'ordine degli avvenimenti.

Dalle 8 alle 9,30: Servizio d'imbarcazioni da terra a bordo per il trasporto degli invitati – Consegna della medaglia della nave agli invitati man mano che salivano a bordo.

Ore 10: Benedizione della bandiera impartita da S.E. mons. Giovanni Carli, vescovo di Sarzana – Consegna della bandiera da parte della madrina signora Occella, presidente del comitato femminile della “Dante” – Discorso della madrina – Discorso di S.E. Boselli – Discorso di S.E. il ministro della Marina – Discorso del comandante della Nave – Inno della nave cantato dell'equipaggio – consegna da parte di S.E. Boselli, al comandante di bordo, delle medaglie coniate espressamente dalla “Dante Alighieri”, da distribuirsi allo stato maggiore e all'equipaggio – servizio rinfreschi agli invitati e loro ritorno a terra.

<sup>22</sup> Incarico ricoperto dal 1899 al 1921 (<[www.diocesilaspezia.it/serie-cronologica-dei-vescovi-diocesani-la-spezia-sarzana-brugnato/](http://www.diocesilaspezia.it/serie-cronologica-dei-vescovi-diocesani-la-spezia-sarzana-brugnato/)>, ultima consultazione: 28.11.2022)

<sup>23</sup> Presidente del comitato femminile della Società Dante Alighieri.

<sup>24</sup> Per la biografia: P. Alberini, F. Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario biografico*, cit., p. 364.



Fig. 8 – La Bandiera di Combattimento della Corazzata *Dante Alighieri* conservata al Museo Tecnico navale della Spezia (AMTN)



Fig. 9 – Cofano porta bandiera realizzato da Pietro Canonica. Foto con appunto autografo dell'Artista (Gentile Concessione Museo Pietro Canonica – Roma)

tiva di cui codesto Sodalizio si vorrebbe fare promotore è nuova conferma degli alti sensi di patriottismo e di italianità che animano i benemeriti soci della “Dante Alighieri”. Qualora dovesse effettivamente assegnarsi ad una delle nuove navi il nome del divino Poeta, io colgo fin d’ora con riconoscenza, per la Marina tutta, l’offerta generosa e lusinghiera avanzatami da V.S. Onorevole”.

Il 27 gennaio 1909 il Ministero della Marina informava la Società “Dante Alighieri” che, in seguito a sovrana approvazione, alla prima nave da battaglia, in corso di costruzione, si sarebbe conferito il nome del Sommo Poeta.

La bandiera (m. 3,80x5,95) è di seta cordonata, con corona ricamata a mano e con la scritta *Bandiera di Combattimento – Corazzata Dante Alighieri* ricamata in bianco lungo l’inferitura (fig. 8, a fronte).

Il cofano di bronzo – internamente foderato di mogano – è opera del famosissimo artista Pietro Canonica<sup>25</sup> e fu fuso dalla fonderia artistica Menzio di Torino. Ha forma di parallelepipedo (cm. 60x40x40) con coperchio a baule e sui lati, in rilievo, presenta alcune scene allegoriche (fig. 9, a fronte).

Sul prospetto frontale (fig. 10, pag. 18) è raffigurato Dante e, alle sue spalle, un paesaggio che simbolicamente riproduce le due maggiori e più potenti Repubbliche Marinare, Venezia e Genova; ai lati e, sul retro, scene riguardanti l’antichità

classica (fig. 11, pag. 18, fig. 12 e fig. 13, pag. 19).

Sul coperchio è raffigurata una stella e sotto di essa in apposita targa compare la dedica “*Alla corazzata – Dante Alighieri – le donne d’Italia – dentro e fuori i confini del Regno*”.

Sui margini del coperchio si legge: “*Questa piccola stella si correda // de’ buoni spiriti che son stati attivi // perché onore e fama li succeda.*”<sup>26</sup>

Intorno alla base si trova l’iscrizione “*Italia Dio in tua balia consegna // sì che tu vegli spirito su lei*<sup>27</sup> – *la sua voce // come voce di Dio dà sette colli // tuonò sul mondo e tutti a sé d’intorno // i secoli evocò*”.<sup>28</sup>

La bandiera e il cofano attualmente sono esposti in un’area del Museo Tecnico Navale della Spezia<sup>29</sup> dedicata al Sommo Poeta, dove è possibile ammirare anche un significativo modello della nave in scala 1/50 realizzato presumibilmente dalle maestranze arsenalizie nel primo quarto del XX secolo (fig. 14, pag. 20).

La corazzata *Dante Alighieri*, dal gennaio a marzo 1913 effettuò brevi uscite in mare – compresa una breve e rapida crociera in Atlantico, toccando i porti di Dakar, Funchal, Ponta Delgada e Vigo – per la messa a punto delle apparecchiature e dei sistemi d’arma.

La sua prima missione fu onorifica: imbarcò a Livorno il re Vittorio Emanuele III e lo portò a Castellammare di Stabia per presenziare, il 24 aprile 1913, al varo della corazzata *Duilio*. Suc-

<sup>25</sup> Pietro Canonica nasce a Moncalieri nel 1869. Frequenta l’Accademia Albertina di Torino, in una Italia che ha da poco raggiunto l’unità e si trova impegnata nel difficile compito di costruire l’identità degli Italiani. In questo ambiente, intessuto di impegno morale e civile, si forma il senso estetico di Pietro Canonica, custode attento ed entusiasta della tradizione artistica italiana. Partecipa alle più importanti esposizioni nazionali ed internazionali: Parigi, Venezia, Londra, Berlino, Roma, Bruxelles, Pietroburgo. Accademico di San Luca e di numerose accademie italiane e straniere, nel 1929 viene nominato Accademico d’Italia e nel 1950 Senatore a vita. Si afferma negli ambienti dell’alta aristocrazia e viene chiamato presso tutte le corti d’Europa, per commissionargli opere celebrative. La Prima guerra mondiale cancella questo mondo che costituiva per l’artista un punto di riferimento, ed egli si dedica soprattutto alle grandi composizioni monumentali e celebrative. In molte piazze italiane la memoria dei soldati caduti nella Grande guerra si onora con un’opera di Pietro Canonica. Nel 1922 l’artista si stabilisce a Roma e ottiene dal Comune l’uso della “Fortezzuola”, nella splendida cornice di Piazza di Siena all’interno di Villa Borghese, dove l’artista vive e lavora fino alla morte, nel 1959 e dove oggi sorge un museo a lui dedicato. (<<http://www.museocanonica.it/>>, ultima consultazione: 28.11.2022).

<sup>26</sup> Paradiso VI, 112.

<sup>27</sup> G. Carducci, *Rime e ritmi – per il monumento di Dante a Trento*, 20.09.1896.

<sup>28</sup> G. Carducci, *Juvenilia*, Libro IV, LX-Dante.

<sup>29</sup> Uno tra i più antichi al mondo. Conserva cimeli e reperti testimonianze di navigazioni, esplorazioni, battaglie, esperienze scientifiche, invenzioni, innovazioni. (<<https://www.marina.difesa.it/cosa-facciamo/per-la-cultura/musei/museotecnav/Pagine/default.aspx>>, ultima consultazione: 28.11.2022)



Fig 10 – Cofano porta bandiera, prospetto frontale (AMTN)



Fig 11 – Cofano porta bandiera, lato sinistro (AMTN)



Fig 12 – Cofano porta bandiera, lato destro (AMTN)

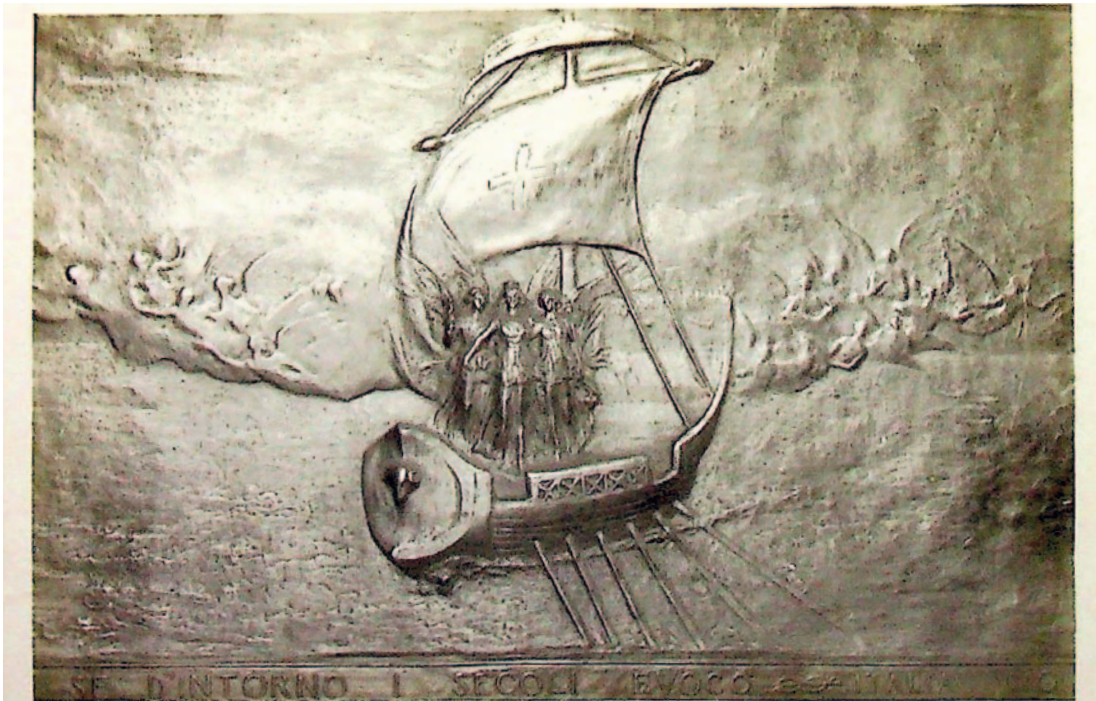


Fig 13 – Cofano porta bandiera, prospetto posteriore (AMTN)



Fig. 14 – Modello della nave esposto presso il Museo Tecnico Navale, dettaglio (AMTN)

cessivamente operò nelle acque del Tirreno, e nell'agosto partecipò alle esercitazioni di tutte le forze navali.

Fu assegnata alla Prima Divisione<sup>30</sup> della Prima Squadra come nave di bandiera del viceammiraglio Marcello Amero d'Aste Stella.<sup>31</sup>

Scoppiato il Primo conflitto mondiale, la corazzata *Dante Alighieri* fu dislocata a Taranto, in linea con quanto avvenne per quasi tutte le unità maggiori delle forze navali da battaglia, e prese parte a quattro missioni di guerra. Dal 5 settembre 1915 fino al 16 maggio 1916 vi prese imbarco, alzando la propria insegna di comando, il comandante in

capo dell'Armata viceammiraglio Luigi Amedeo di Savoia<sup>32</sup>, duca degli Abruzzi.

Dopo gli accordi del 1916 tra la Marina italiana e quella francese per una migliore distribuzione delle forze navali alleate nel basso Adriatico, la corazzata *Dante Alighieri*, alla fine di novembre, si spostò da Taranto a Corfù insieme al *Cavour*, al *Cesare*, al *Doria* e al *Duilio*. Lo scopo era quello di raggruppare in tale zona un forte nucleo di buone corazzate per effettuare esercitazioni tattiche di deterrenza nell'area fra lo sbarramento del Canale d'Otranto e la costa dell'Epiro, rientrando a Taranto il 21 gennaio 1917, a missione compiuta.

<sup>30</sup> A cui appartenevano – oltre alla *Dante Alighieri* – *Giulio Cesare*, *Leonardo da Vinci*, *Nino Bixio* e la squadriglia torpediniere classe "Animoso".

<sup>31</sup> Per la biografia: P. Alberini, F. Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario biografico*, cit., p. 22.

<sup>32</sup> Ivi, p. 309.



Fig. 15 – Il Re Vittorio Emanuele III a bordo della *Dante Alighieri* alla Conferenza internazionale economica di Genova, 22 aprile 1922 (AMTN)



Fig. 16 – Colazione in coperta della Nave, Conferenza internazionale economica di Genova, 22 aprile 1922 (AMTN)



Fig. 17 – L'abitato di San Terenzo dopo l'esplosione, 28 settembre 1922 (AMTN)



Fig. 18 – L'equipaggio della *Dante Alighieri* partecipa ai soccorsi, 29 settembre 1922 (AMTN)



Fig. 19 – Gruppo di marinai della *Dante Alighieri*, 1922 (AMTN)

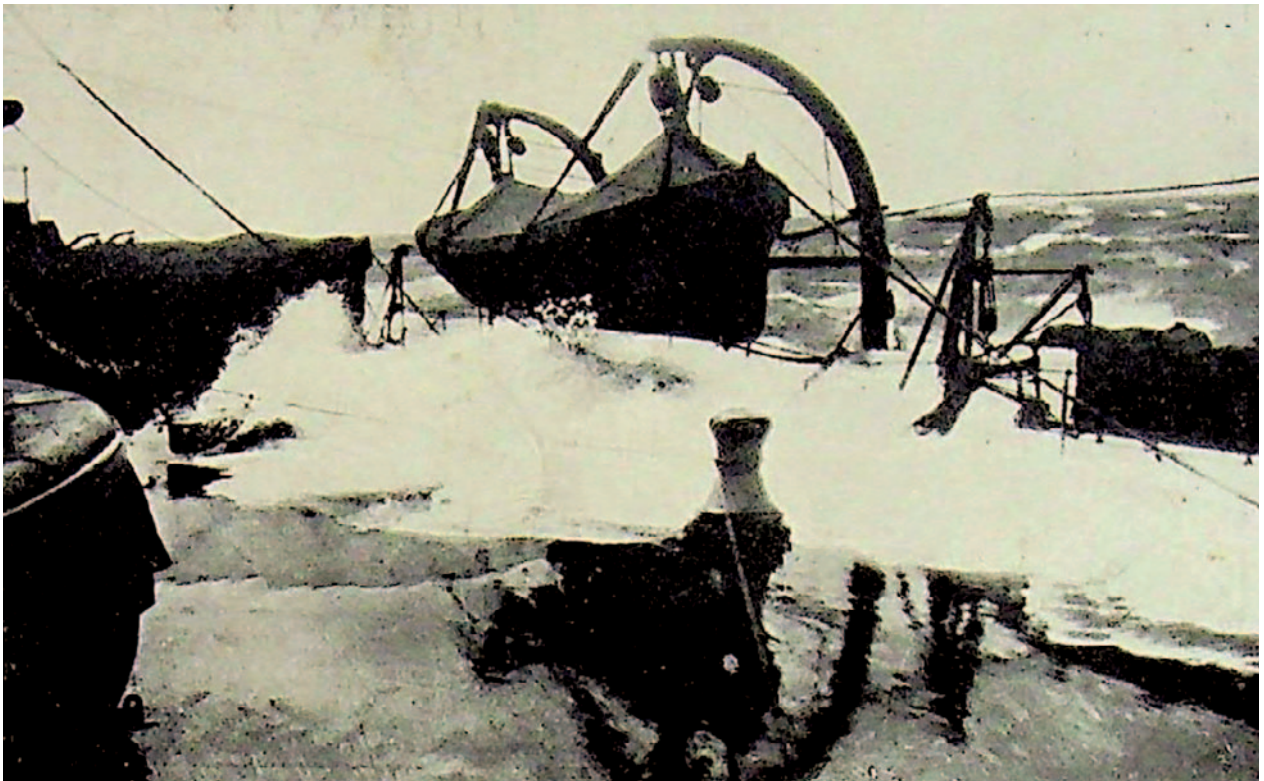


Fig. 20 – La *Dante Alighieri* in navigazione durante una mareggiata, 1922 (AMTN)



Fig. 21 – Copertina dell'album fotografico con ricordi della navigazione negli anni 1922 e 1923, donato al Museo Tecnico Navale nel 1984 (AMTN)

Il 2 ottobre 1918 la *Dante Alighieri* con a bordo il Capo di Stato Maggiore della Marina – ammiraglio Paolo Thaon di Revel<sup>33</sup> – prese parte con successo al bombardamento di Durazzo.

Al termine della Grande guerra, il 9 novembre 1918, venne dislocata a Venezia, in modo da appoggiare le operazioni per l'occupazione delle coste e delle isole dalmate.

L'11 gennaio 1919 rientrò a Taranto e, successivamente, alla Spezia, ma in conseguenza all'aggravarsi della situazione fu nuovamente inviata in

Alto Adriatico, dove effettuò importanti missioni a Fasana, Fiume, Sebenico e Zara.

Quando d'Annunzio si insediò a Fiume, la corazzata *Dante Alighieri* si trovava in porto e lì rimase dal 20 maggio 1919 fino al 6 gennaio 1921, quando si trasferì alla Spezia per essere sottoposta ad un periodo di lavori.

Nell'aprile del 1922 si trasferì a Genova in occasione della Conferenza Internazionale Economica (fig. 15, pag. 21) durante la quale, fra il 10 aprile e il 19 maggio, i rappresentanti di 34 paesi

<sup>33</sup> Ivi, p. 513.

e delle maggiori potenze mondiali discussero sugli assetti economici seguiti alla Prima guerra mondiale (fig. 16, pag. 21).

A settembre dello stesso anno la *Dante Alighieri* aveva fatto ritorno alla Spezia e là si trovava quando, il giorno 28, si verificava la terribile esplosione della polveriera di Falconara.<sup>34</sup>

Erano le ore 2:58 del mattino quando, durante un violento temporale, la polveriera, situata nei pressi dell'abitato di San Terenzo nel Comune di Lerici,<sup>35</sup> veniva colpita da un fulmine ed esplose. Nella polveriera erano state immagazzinate dal Regio Esercito, alla fine della Grande guerra, circa 1500 tonnellate di esplosivo. La terribile deflagrazione e l'onda d'urto conseguente distrussero e danneggiarono le abitazioni di San Terenzo (fig. 17, pag. 22), Pitelli (frazione della Spezia), Pugliola (frazione di Lerici) e la stessa Lerici, riducendo in cenere tutti gli oliveti della zona. Terribile il tributo di vite umane: quasi 150 vittime e più di 800 i feriti.

La macchina dei soccorsi si mise da subito in moto, coinvolgendo personale civile (pompieri e pubblica assistenza) e militare; la Regia Marina, in particolare, partecipò attivamente ai soccorsi inviando ufficiali medici, materiale sanitario ed oltre 500 marinai, molti dei quali provenienti proprio dalla nave *Dante Alighieri* (fig. 18, pag. 22).

Nella primavera del 1924 partecipò a una crociera in Italia meridionale e a giugno fu a Barcellona con a bordo i membri di casa reale in visita ai sovrani di Spagna.

Successivamente e fino al 1° luglio 1928, quando fu posta in disarmo, partecipò a diverse attività di addestramento e riviste navali con le unità della flotta (fig. 19 e fig. 20, pag. 23; fig. 21, a fronte).

Il 1° novembre 1928 venne radiata dal naviglio militare.<sup>36</sup>

Sulla corazzata *Dante Alighieri* prestò servizio militare, dal 1925 al 1927, Egidio Bullesi<sup>37</sup> (fig. 22,



Fig. 22 – Il Venerabile Egidio Bullesi, 1905 – 1929 (in [www.santiebeati.it/dettaglio/91996](http://www.santiebeati.it/dettaglio/91996), ultima consultazione: 30/11/2022)

sopra), un giovane terziario francescano, dichiarato venerabile nel 1997,<sup>38</sup> che durante il suo imbarco organizzò un gruppo di riflessione e preghiera.

A bordo conobbe Guido Foghin a cui trasmise la sua passione tanto che, dopo la sua morte, sarebbe diventato missionario francescano in Tibet e, successivamente, in Guatemala, mutando in sua memoria il nome in Padre Egidio Maria Foghin.

*Si ringrazia vivamente il dott. Gianluca Pini, responsabile della biblioteca del Museo Tecnico Navale, e il personale dipendente per il validissimo supporto nelle fasi di ricerca documentale e iconografica.*

<sup>34</sup> Per approfondimenti, *Disastro di Falconara. 80° anniversario, rievocazione*. Grafiche lunensi, Sarzana 2002.

<sup>35</sup> Oggi comune della provincia della Spezia.

<sup>36</sup> Con Regio Decreto n. 2601 del 1° novembre 1928, riportato nella dispensa 38 del Giornale Ufficiale dell'annata 1928

<sup>37</sup> Per la biografia <[www.santiebeati.it/dettaglio/91996](http://www.santiebeati.it/dettaglio/91996)>, ultima consultazione: 28.11.2022.

<sup>38</sup> Con decreto del 7 luglio 1997, papa Giovanni Paolo II gli ha riconosciuto l'eroicità delle sue virtù e il titolo di venerabile.



Fig. 1 – Cartina geografica del Corno d’Africa (in <https://antropocene.it/2021/04/12/mappa-geografica-della-somalia>, ultima consultazione: 30/11/2022)

# L'impegno della Marina per evitare i naufragi di Capo Guardafui Il faro Crispi

Vincenzo Meleca

## Abstract

*Where the African continent divides the Indian Ocean (to the south) from the Gulf of Aden (to the north), there is a Cape that owes its name to the bad weather conditions, characterized by strong monsoon winds, sudden currents and even dense fogs, and to the dense presence of pirates and sharks: Guardafui, in Somali Gwardafuay, "look and flee" or "beware of it". A place that was a grave for countless vessels, and which was equipped with a signaling lighthouse only thanks to the difficult Italian intervention, starting from 1925: the Crispi lighthouse.*

*A story that traces the entire colonial path of Italy, from its dawn to its sunset, through the events of the Second World War and which today lies almost forgotten.*

“Il faro in capo al mondo”, romanzo di Jules Verne, scritto nel 1901 ma pubblicato postumo nel 1905 e portato sugli schermi cinematografici nel 1971, racconta di un faro costruito in una landa desolata del Sud America, zona di naufragi e di predoni.

Sembra quasi che Verne si sia ispirato alla storia del faro Francesco Crispi.

Osservando la carta geografica del continente, non è difficile identificare il Corno d’Africa, l’unica zona in cui la costa, assumendo la forma di penisola, ricorda immediatamente un corno di rinoceronte (*fig. 1*, a fronte).

Osservando poi dal mare e con un po’ di fantasia l’estrema punta di questo corno, cioè il Capo Guardafui, non è difficile vedervi il profilo di una testa di leone dormiente, come abilmente riuscì a proporre in un suo quadro il pittore finlandese Ak-

seli Gallen-Kallela quando, recandosi in Kenia nel 1909, lo vide (*fig. 2 e fig. 3*, pag. 28).

Alla fine dell’Ottocento, il Corno d’Africa era suddiviso in tre zone coloniali: agli inglesi la parte settentrionale, il Somaliland, prospiciente l’importante base navale di Aden sulla costa yemenita; ai francesi il piccolo ma strategico territorio posto all’estremità nord-occidentale, con Gibuti, porta d’accesso al Mar Rosso; agli italiani, tutta la parte meridionale, la Somalia, compresa la punta del Corno, Capo Guardafui, dove il continente africano divide l’Oceano Indiano (verso sud) dal golfo di Aden (verso nord).

Nome che è tutto un programma, secondo molti derivato dal linguaggio dei marinai italiani o portoghesi o levantini del XVI secolo, che temevano le condizioni meteorologiche di quella zona di mare, battuta da forti venti monsonici, improvvise



Fig. 2 – Il Capo Guardafui, “leone dormiente” (Akseli Gallen-Kallela, olio su tela, 1909, in <https://jenikirbyhistory.getarchive.net/amp/media/akseli-gallen-kallela-cape-guardafui-indian-ocean-by-cape-guardafui-d19cb0>, ultima consultazione: 30/11/2022)

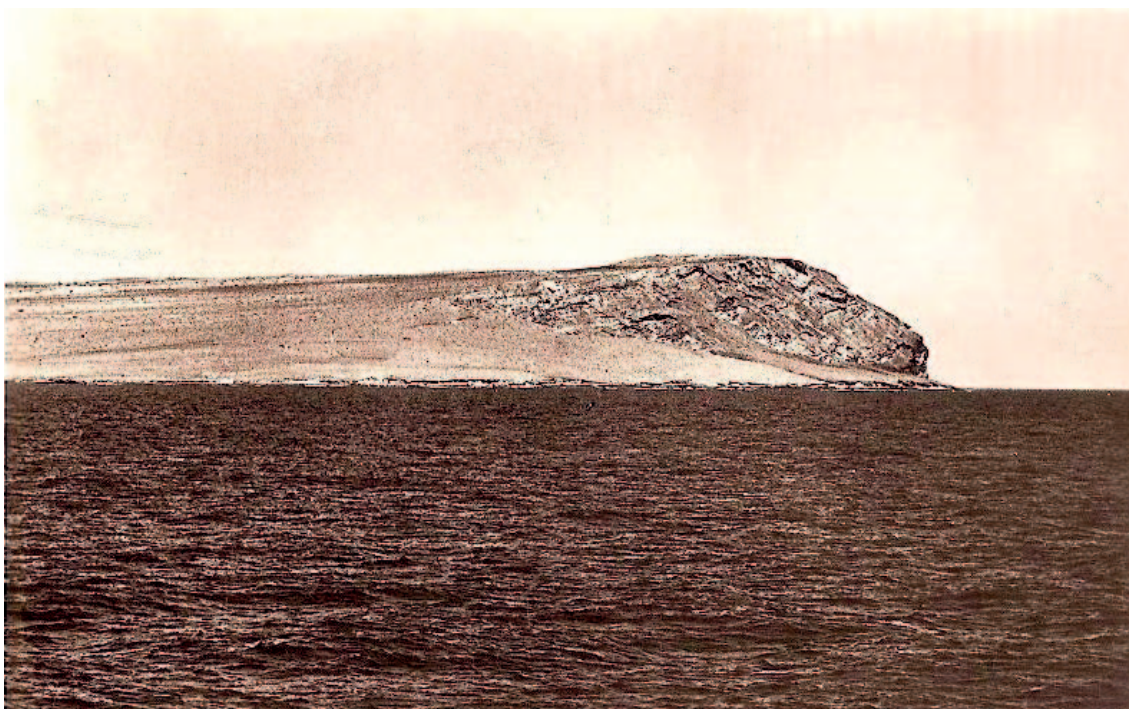


Fig. 3 – Il Capo Guardafui visto da Sud-Est (in [https://en.wikipedia.org/wiki/Cape\\_Guardafui](https://en.wikipedia.org/wiki/Cape_Guardafui), ultima consultazione: 30/11/2022)

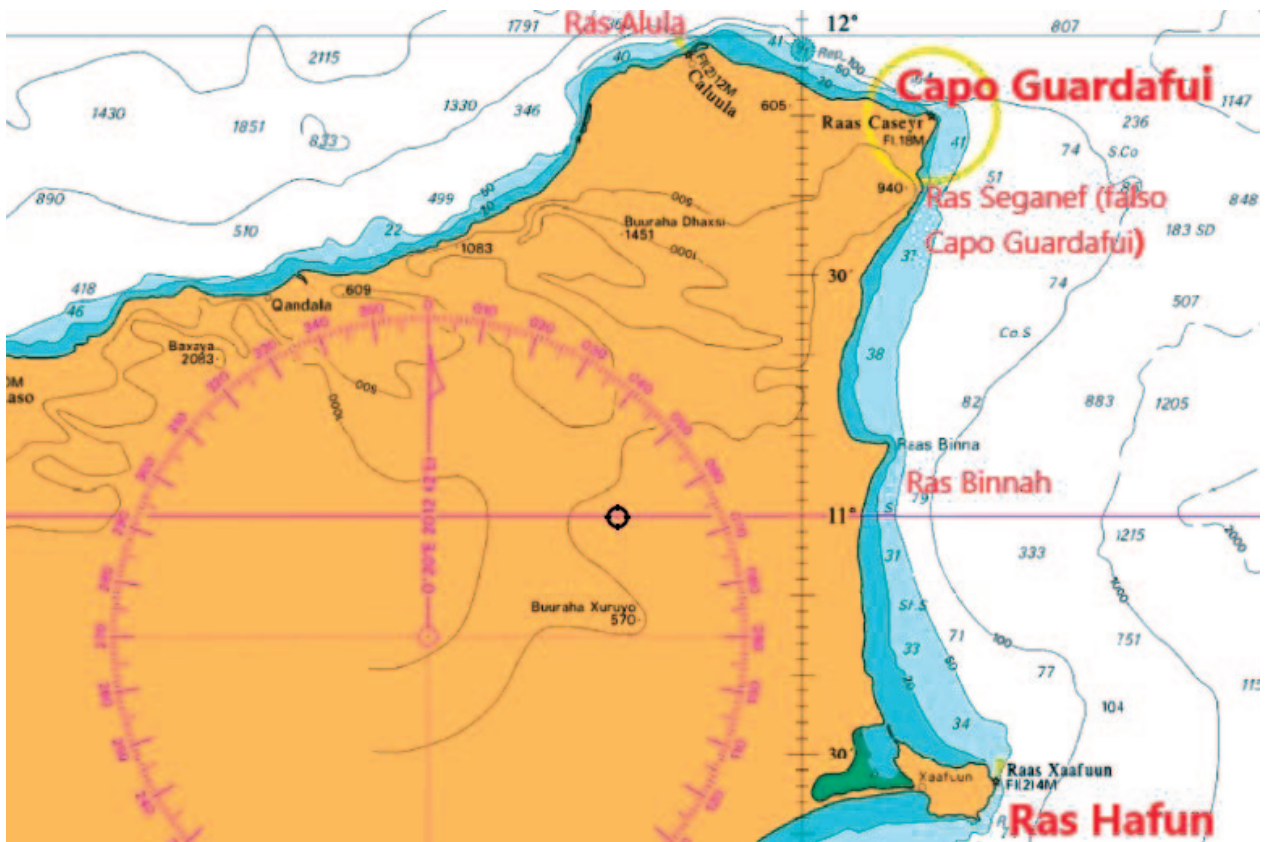


Fig. 4 – Cartina nautica di Capo Guardafui (in <http://fishing-app.gpsnauticalcharts.com/i-boating-fishing-web-app/fishing-marine-charts-navigation.html?title=Eastern+Approaches+to+the+Gulf+of+Aden+boating+app#8/11.441/51.526>, ultima consultazione: 30/11/2022)

correnti e persino da fitte nebbie, infestata da pirati e da squali: Guardafui, in somalo Gwardafuy,<sup>1</sup> “guarda e fuggi” o “guàrdatene”, dunque...eh, già! Fuggire, allontanarsi da quella zona insidiosa, dove in caso di naufragio se non si moriva in mare, si moriva di sete o per mano dei predoni.

La sua pericolosità era nota sin dal I secolo d.C., quando l'autore del libro “Periplo del Mare Eritreo”, forse un mercante egiziano o greco,<sup>2</sup> descrivendo le rotte nel Mar Rosso, Golfo Persico ed Oceano Indiano, lo chiamò Ἀρωμάτων ἀκρωτήριον,

“*Aromatum Promontorium*”, “Promontorio delle spezie” o “Capo degli aromi”, noto per i molteplici naufragi. (fig. 4, sopra).

Naufragi che proseguirono nei secoli successivi, aumentando in modo drammatico dopo l'apertura del canale di Suez (inaugurato ufficialmente il 17 novembre 1869) che causò un notevolissimo incremento del traffico marittimo lungo le coste della Migiurtinia (l'odierna Puntland), tanto per le navi che provenivano da sud-ovest quanto per quelle che provenivano dal Mar Rosso.

<sup>1</sup> Chiamato anche Gees Gardafuue, sempre in somalo, e Ras Asayr o Ras Asir (ري سع سار) in arabo. Le coordinate GPS sono 11°49'51.54"N – 51°17'20.61"E.

<sup>2</sup> L'originale del *Periplus*, scritto in greco, è andato perduto, viene fatto risalire alla prima metà del I secolo. Il testo pervenuto ai giorni nostri, in latino, attraverso un manoscritto bizantino del X secolo, è oggi conservato presso la biblioteca universitaria di Heidelberg. Una copia più recente, del XIV-XV secolo, è conservata al British Museum.



Fig. 5 – Il sultano Boqor Osman Mahamuud (in [https://en.wikipedia.org/wiki/Osman\\_Mahamuud](https://en.wikipedia.org/wiki/Osman_Mahamuud), ultima consultazione: 30/11/2022)

La gran parte dei naufragi, che avvenivano in particolare lungo le circa 85 miglia nautiche del tratto di costa che va da Ras Hafun, a sud, a Capo Guardafui (Ras Asyr) a nord, oltre a provocare vittime tra gli equipaggi e i passeggeri delle navi, attirava le popolazioni locali che ne approfittavano per depredare merci e, talvolta, sequestrare le persone che si erano salvate, per chiederne poi il riscatto.<sup>3</sup> Tanto da indurre le autorità britanniche a cercare un accordo con il sultano Boqor Osman Mahamuud<sup>4</sup> (fig. 5, a lato), che controllava gran parte della costa nord-orientale somala, la Migiurtinia, per far sì che proteggesse, in cambio di cospicue dazioni di denaro e armi, gli equipaggi inglesi naufragati nella zona.<sup>5</sup>

Nel marzo 1878 la Gran Bretagna, insoddisfatta delle intese con il sultano, intese peraltro rimaste di fatto lettera morta, decise di affrontare il problema alla radice, inviando una spedizione a Capo Guardafui per valutare se e dove costruire uno o più fari che potessero aiutare il gran numero di navi che percorrevano quei mari.

Non se ne fece nulla, perchè, a quanto scrive Pierre Crabitès, se i componenti della spedizione ritennero comunque troppo pericolosa l'impresa per l'eccessiva bellicosità degli abitanti, il Governo britannico non ritenne di concludere ulteriori accordi con un personaggio che non dava alcun affidamento, sembrando pronto ad entrare in relazione con tutti gli avversari del Regno Unito.<sup>6</sup>

In quello stesso anno 1878 fu il colonnello egiziano Mohammed Mokhtar ad esplorare la zona di Capo Guardafui al fine di trovare il punto ideale

<sup>3</sup> Tralasciando di citare le navi che si incagliarono o si arenarono ma riuscirono comunque a riprendere il mare, tra quelle perdute negli ultimi tre decenni dell'Ottocento nel tratto citato ricordiamo in particolare la nave passeggeri francese *Meikong* (17 giugno 1877), il brigantino britannico *Cashmere* (12 luglio 1877), l'*Overijssel*, nave olandese passeggeri e da carico (15 luglio 1879), il piroscafo britannico *Matthew Curtis* (3 ottobre 1881),

<sup>4</sup> Il cognome viene riportato anche come Mahmud o Mahamoud.

<sup>5</sup> Emblematica la descrizione che fa delle conseguenze del naufragio presso il Capo Guardafui della fregata *Weisshelm* W. K. Durrill in "Atrocious misery: The african origins of famine in northern Somalia, 1839-1884", pag. 287 e segg. (<<https://www.jstor.org/stable/1858135>>, ultima consultazione: 28/11/2022)

<sup>6</sup> P. Crabitès, "Ismail, the Malignant Khedive", Routledge and sons, 1933. Si veda anche la relazione del Colonnello Graves, incaricato nel marzo 1878 ad effettuare un'esplorazione del capo Guardafui (<<https://archive.org/details/bulletindelasoc04almgoog/page/n82/mode/2up>>, pag. 83, ultima consultazione: 28/11/2022). David D. Laitin, in "Politics, Language, and Thought: The Somali Experience", University Of Chicago Press, 1977 scrive testualmente a, p.71 "...give other powers a precedent for making agreements with the Somalis, who seemed ready to enter into relations with all comers" (...“dare ad altri poteri un precedente per concludere accordi con i somali, che sembravano pronti ad entrare in relazione con tutti i venuti”).



Fig. 6 – Il sultano Yusuf Ali Kenadid (in [https://en.wikipedia.org/wiki/Ali\\_Yusuf\\_Kenadid](https://en.wikipedia.org/wiki/Ali_Yusuf_Kenadid), ultima consultazione: 30/11/2022)

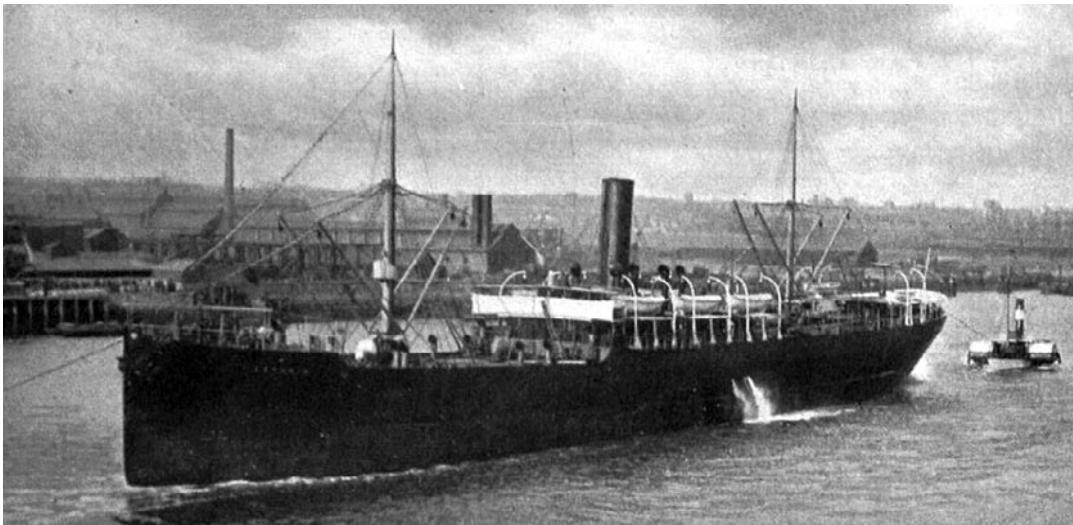


Fig. 7 – Il piroscafo *Asturia* (in <http://www.tynebuiltships.co.uk/A-Ships/asturia1896.html>, ultima consultazione: 30/11/2022)

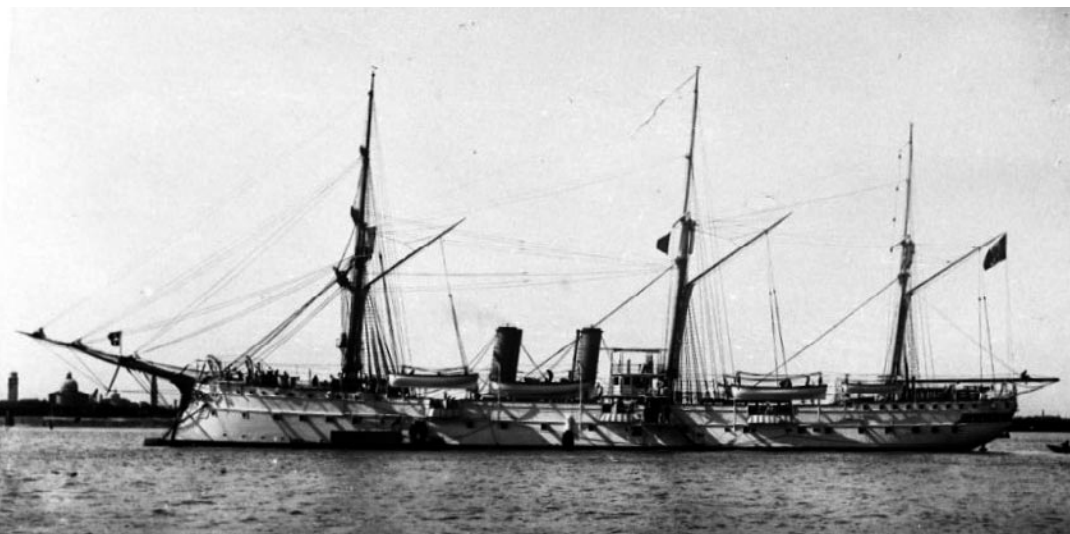


Fig. 8 – L'incrociatore *Cristoforo Colombo* (Archivio Ufficio Storico M.M. – AUSMM)



Fig. 9 – La Regia nave *Staffetta* a Porto Said il 4 dicembre 1913 (in <https://www.icharta.com/it/c-126993-1913-la-spezia-regia-nave-staffetta-marina-militare-carlotina-fp-vg.html>, ultima consultazione: 30/11/2022)



Fig. 10 – Il piroscalo *Chodoc* (in <http://www.marine-marchande.net/Perchoc/Perchoc-09/> > <http://www.marine-marchande.net/Perchoc/Perchoc-09/chodoc.jpg>, ultima consultazione: 30/11/2022)

per la costruzione di un faro, punto che lui identificò in uno sperone roccioso nei pressi dello wadi Tohoum, ad una decina di miglia da Capo Guardafui.<sup>7</sup> Anche in questo caso la costruzione del faro restò una pia illusione.

Toccò poi ai francesi, oramai famosi dopo la costruzione del Canale di Suez, valutare la costruzione di un faro. Il Governo transalpino, dopo essere stato contattato, tramite un albergatore ed ex ufficiale dell'esercito francese, dal sultano Yusuf Ali Kenadid, rivale del cugino Osman Mahamud, incaricò una ditta di Marsiglia di stendere un progetto, ma anche questa volta l'impresa non andò avanti.<sup>8</sup>

Nello stesso periodo, anche l'Italia, che aveva da poco – e molto timidamente – messo piede ad Assab, sulla sponda africana del basso Mar Rosso e stava pensando a spartirsi con Gran Bretagna e Francia il Corno d'Africa, si interessò alla vicenda, proponendo un accordo internazionale “per l'impianto di un faro al Capo Guardafui”, la cui realizzazione avrebbe dovuto essere effettuata con capitali internazionali e la gestione affidata a militari delle Nazioni interessate.<sup>9</sup>

Nulla di fatto, ovviamente, sia per gli elevati costi di realizzazione e soprattutto di mantenimento, poichè una volta costruito, il faro avrebbe necessitato di una consistente guarnigione fissa (e suo

<sup>7</sup> Il luogo fu chiamato Ras Tanarif dal colonnello Mokhtar, ma tale nome non corrisponde ad alcuna denominazione moderna di tale località. Miran Jonathan, “*Mohammed Mokhtar, Officier égyptien et explorateur*”, in «Les orientalistes sont des aventuriers», a cura di A. Rouaud, Sèpia, 1999, pag. 134.

<sup>8</sup> J. Mirran, *Committee on Northeast African Studies*, «*Northeast African Studies*» (Vol. 3), Michigan State University, 1981, p.50.

<sup>9</sup> Inventario archivio storico: Min. Africa Orientale (1857-1939) Vol. I, pag. 217.

costante approvvigionamento) per difendere la postazione dai predatori somali, sia anche perché nel frattempo la Migiurtinia, compresa la zona di Capo Guardafui, era stata ceduta dagli inglesi all'Italia con il trattato del 5 maggio 1894.<sup>10</sup>

Sulla scorta di questo accordo il Governo italiano di Francesco Crispi stipulò poi due trattati con il sultano della Migiurtinia, Boqor Osman Mahamuud, e con suo cugino, il sultano di Obbia, Yusuf Ali Kenadid (fig. 6, pag. 31), che, in cambio di forniture di armi italiane e di un sussidio annuale, accettarono che i loro territori diventassero protettorati del Regno d'Italia, concedendo anche all'Italia un minimo di controllo del territorio.

Non è quindi un caso se gli inglesi continuavano ad interessarsi della questione dei naufragi, tanto che il parlamentare britannico James Weir, in un suo intervento alla Camera dei Comuni del 14 marzo 1902, preoccupato dei frequenti naufragi, insistette per la costruzione di un faro, ottenendo però soltanto una risposta interlocutoria da parte di Lord Cranborne (Robert Arthur Talbot Gascoyne-Cecil), Sottosegretario di Stato per gli Affari Esteri, che chiamava in causa il Governo italiano: a Weir, che disse: *“I beg to ask the Under Secretary of State for Foreign Affairs, having regard to the many shipping casualties which have occurred off the coast south of Ras Asir, Cape Guardafui, will he consider the expediency of taking such steps as may be necessary to secure the erection of a lighthouse on*

*this headland.”* (“Mi permetto di chiedere al Sottosegretario di Stato per gli Affari Esteri, visti i numerosi incidenti marittimi che si sono verificati al largo della costa sud di Ras Asir, Capo Guardafui, se verrà considerata l'opportunità di prendere le misure necessarie per garantire la erezione di un faro su questo promontorio”) così rispose Cranborne: *“His Majesty's Government are at present in communication with the Italian Government in regard to proposals made by the latter for the establishment of a lighthouse on Cape Guardafui; but there seems to be a considerable difference of opinion amongst the British Shipping Companies which are interested as to the advantage of this proposed light.”* (“Il Governo di Sua Maestà è attualmente in comunicazione con il governo italiano in merito alle proposte fatte da quest'ultimo per la costituzione di un faro di Capo Guardafui, ma sembra che ci sia una notevole divergenza di opinioni tra le compagnie di navigazione britanniche circa il vantaggio della proposta di questo faro.”)<sup>11</sup>

Nel frattempo, continuavano i naufragi, come quello del mercantile tedesco *Asturia* (fig. 7, pag. 32) della compagnia HAPAG (Hamburg Amerikanische Packetfahrt A.G.), naufragato il 16 giugno 1901 a circa 15 miglia a sud di Capo Guardafui.

All'equipaggio e ai passeggeri dell'*Asturia* prestò un primo soccorso, contribuendo anche a salvare parte del carico, l'ex incrociatore *Cristoforo Colombo*<sup>12</sup> (fig. 8, pag. 32), che le cronache del-

<sup>10</sup> Italia e Gran Bretagna sottoscrissero tre protocolli d'accordo per delimitare le proprie aree di influenza nel Corno d'Africa. I primi due, rispettivamente del 24 marzo e del 15 aprile 1891, riguardavano i limiti meridionale e nord-occidentale della Somalia, mentre il terzo, quello appunto del 5 maggio 1894, completava le intese precedenti mediante la delimitazione dei confini con il Somaliland. Cfr. G. Rossi, *L'Africa verso l'unità (1945-2000). Dagli Stati indipendenti all'Atto di Unione di Lomè*, Edizioni Nuova Cultura, Roma, 2010.

<sup>11</sup> Trascrizione degli interventi riportata dal sito del Parlamento britannico (<<https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1902/nov/11/cape-guardafui-lighthouse>>, ultima consultazione: 28/11/2022).

<sup>12</sup> Progettato per svolgere servizi coloniali e di rappresentanza in acque d'oltremare, l'incrociatore *Cristoforo Colombo*, che utilizzò apparato motore e armamento di altra unità con lo stesso nome, fu impostato il 1° settembre 1890 presso l'Arsenale di Venezia, varato il 24 settembre 1892, completato il 16 ottobre 1894 entrando in servizio effettivo in quello stesso anno. Aveva lo scafo in acciaio, dislocava 2.757 tonnellate a pieno carico, era lungo 76,4 m, largo 11,30 m, e con un pescaggio di 6,3 m a pieno carico. L'apparato propulsivo si basava su una motrice alternativa Penn di Londra e 6 caldaie con potenza massima di 3.782 hp, che consentiva una velocità massima di 13 nodi. L'unità aveva comunque la possibilità di navigare a vela, essendo dotata di un albero a vele quadre e due a vele auriche. L'armamento si basava su 8 cannoni da 120 mm (poi sostituiti con 6 da 152 mm), e 2 cannoni da sbarco da 75 mm. Negli anni 1894-1896 il *Cristoforo Colombo*, effettuò la circumnavigazione del globo, recando a bordo S. A. R. il principe tenente di vascello Luigi Amedeo di Savoia-Aosta per poi essere destinato prevalentemente in Mar Rosso ed in acque tropicali. Declassata a nave sussidiaria di 2ª classe, passò in disponibilità nel luglio 1904, quindi disarmata nel 1906, radiata il 10 marzo 1907 ed avviata subito alla demolizione.

l'epoca classificarono “Man-of-War”, al comando del capitano di fregata Vincenzo Richeri.

Verso la fine del 1903 venne inviata nel mar Rosso la Regia Nave *Staffetta* (fig. 9, pag. 32) comandata dal capitano di fregata Giovanni Patris,<sup>13</sup> al quale venne affidato, insieme all'ing. Ariberto Albertazzi,<sup>14</sup> il compito di redigere il primo progetto per la costruzione di un faro a capo Guardafui.

Raggiunta la zona del capo a metà marzo 1904, furono effettuati i necessari rilievi per la stesura di un progetto di massima.<sup>15</sup>

In una sua lunga relazione datata 24 marzo 1904 ed indirizzata al Ministro della Marina, il comandante Patris, dopo aver preso contatto con il sultano di Obbia, Yussuf Ali Kenadid, descrive molto accuratamente le difficoltà di poter esplorare la zona, anche per l'ostilità della popolazione locale durante il primo incontro con il sultano: “*Non meno di 150 armati di fucile erano pronti a fare fuoco mantenendosi al riparo di basse dune di sabbia, un altro centinaio armati di lance e spade contornavano la garesa...*”.<sup>16</sup> Dopo alcuni tentativi falliti di raggiungere la sommità del Capo Guardafui partendo da Damo e da una zona a sud del Capo, Patris decide di riprovare da Damo, ma solo dopo aver contattato un uomo influente di Alula, che, da quello che scrive nella relazione, sembra gli abbia dato garanzie che non sarebbe stato ostacolato dalla popolazione e partendo da Alula.

Finalmente, il 18 marzo sbarca e si avvia verso la sommità del promontorio roccioso, senza comunque aver ottenuto alcun mezzo di trasporto (cioè animali, probabilmente, dromedari) dagli abitanti di Damo.

Con i marinai e gli ascari di marina riesce comunque ad arrivare in cima e a “*innalzare l'albero alto quanto dovrà essere il fanale, determinare dall'alto i settori di visibilità, i piccoli coni d'ombra che alcune sporgenze rocciose del monte proiettano nella zona sottostante ed iniziare una levata topografica della località*”. Nei giorni successivi però non può continuare a fare rilievi per la ripresa ostilità della gente del posto che “*marciava per ordine del Sultano su Guardafui per farlo sgomberare*”, per cui Patris dà ordine al personale di sospendere i lavori e di recarsi sulla spiaggia con tutto il materiale recuperabile. Il rientro a bordo della *Staffetta* avviene con molta difficoltà, e così termina quella prima esplorazione del Capo Guardafui.

Appena un anno dopo la missione della *Staffetta*, toccò ad uno dei migliori piroscafi della Compagnie des Chargeurs-Réunis, lo *Chodoc* (fig. 10, pag. 33), incagliarsi nella notte tra il 28 e il 29 giugno 1905 proprio nei pressi del Capo, a circa 150 metri dalla riva e a poca distanza dal relitto dell'*Asturia*.

Equipaggio e passeggeri rimasero a bordo fino al chiarore del mattino, in attesa di poter sbarcare

<sup>13</sup> Giovanni Patris (1859-1936) fu promosso a capitano di vascello con Regio decreto 2 marzo 1911, assumendo la carica di Capo di Stato Maggiore del 3° Dipartimento Marittimo per diventare il 27 settembre 1912 ispettore delle siluranti. Allo scoppio della Prima guerra mondiale comandava, con il grado di contrammiraglio, la Divisione navi da battaglia “Sardegna”.

<sup>14</sup> L'ing. Ariberto Albertazzi, esperto nello studio del moto ondoso in relazione alle opere costruite sul mare ed autore di vari testi tecnici e scientifici (tra cui “Recenti esperienze sulle azioni dinamiche delle onde”, Comitato per l'ingegneria del CNR di Genova, 1932), fu anche il responsabile dei lavori di costruzione della Stazione Marittima di Genova (1924) e progettista dell'aeroporto di Genova-Sestri (1937).

<sup>15</sup> La *Staffetta*, avviso ad elica costruito nel 1877, fu protagonista l'anno successivo di uno sfortunato tentativo di circumnavigazione del globo. Tra il 1891 ed il 1899 stazionò lungo le coste del Corno d'Africa, per “mostrar bandiera” ed a protezione degli interessi dell'Italia. Nel corso di una di tali missioni, una spedizione esplorativa per risalire il corso dell'Uebi Scebeli e nel contempo diplomatica, per incontrare a Gheledi il sultano locale, composta dai comandanti Ferdinando Maffei e Francesco Mongiardini, rispettivamente dell'avviso *Staffetta* e della cannoniera *Volturno*, da tredici tra ufficiali e marinai delle due navi, dall'esploratore Antonio Cecchi, da un geometra civile e da una settantina di ascari, venne attaccata nella notte tra il 25 ed il 26 novembre 1896 a Lafolé da una banda di somali, venendo quasi interamente massacrata. Dopo essere stata sottoposta tra il 1900 ed il 1902 a grandi lavori, la *Staffetta* fu trasformata in nave idrografica, operando in Mar Rosso ed Oceano Indiano fino alla data della sua radiazione, avvenuta il 1° luglio 1914.

<sup>16</sup> Cfr. relazione del capitano Patris del 24 marzo 1904 indirizzata al Ministro della Marina, Archivio USMM, racc. 2282, fasc. 5 “Faro Crispi Guardafui”.

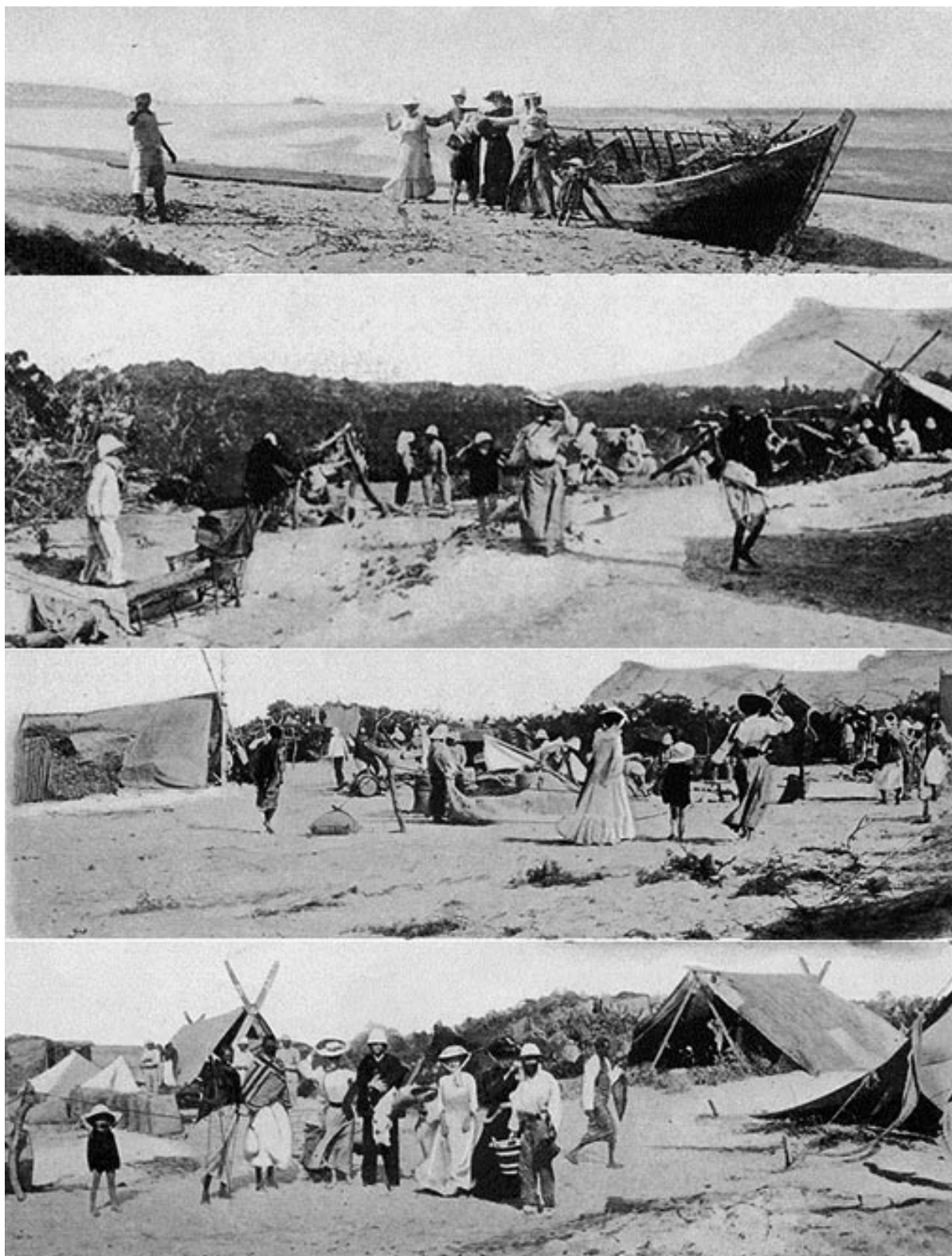


Fig. 11 – I superstiti del naufragio del vapore francese *Chodoc* (composizione realizzata dall'autore dalle foto de "L'Illustration", 5 agosto, 1905, presenti su *Project Gutenberg* in <https://onlinebooks.library.upenn.edu/webbin/gutbook/lookup?num=35814>, ultima consultazione: 30/11/2022)

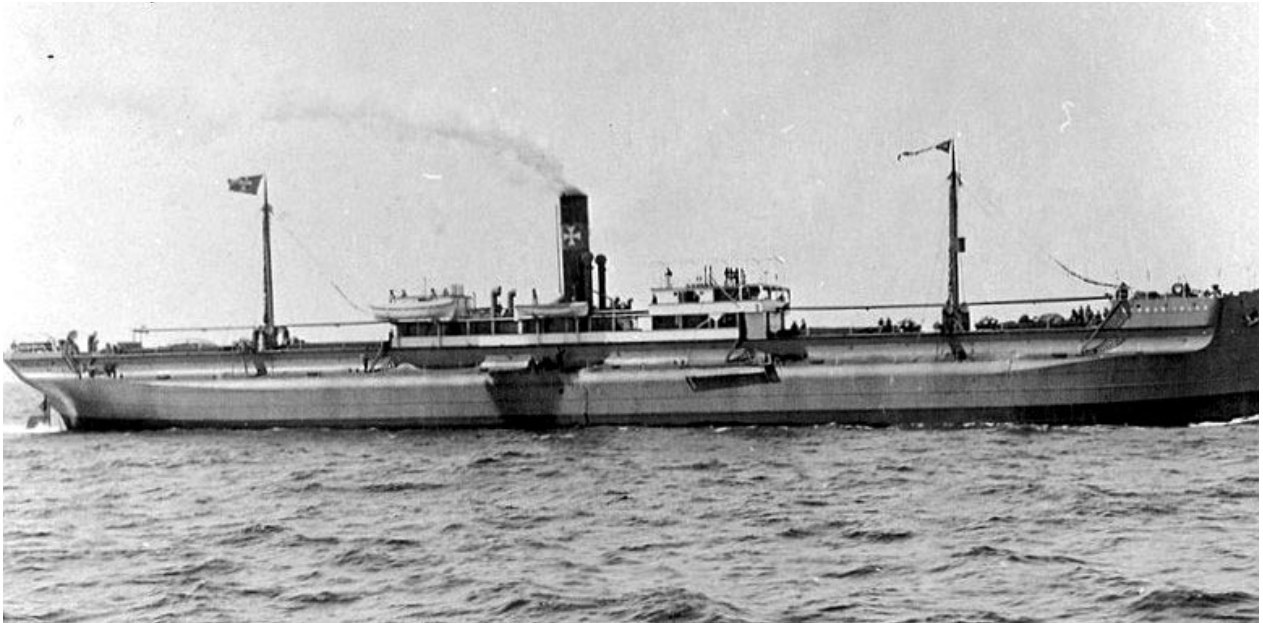


Fig. 12 – Il piroscafo *Norman Isles* (in <http://billedarkiv.mfs.dk/fotoweb/archives/5001-Museet-for-s%C3%B8farts-billedarkiv/archive/Arkiv-52/000017367.jpg.info#c=/fotoweb/archives/5001-Museet-for-s%25C3%25B8farts-billedarkiv/?q=Wilhelmsen>, ultima consultazione: 30/11/2022)

con le lance di salvataggio della nave, ma ebbero la sorpresa di vedere che erano stati praticamente circondati da molte imbarcazioni locali piene di indigeni armati fino ai denti. Senza il sangue freddo e l'abilità del comandante e dei suoi ufficiali, che riuscirono a convincere i somali a portare in salvo a terra l'equipaggio e i circa cinquecento passeggeri in cambio di poter saccheggiare la nave senza opposizione, sarebbe potuta accadere una vera e propria strage.

A terra, fortunatamente, il sultano del paese, un non meglio identificato Rouhone, che visitò i naufraghi, cercò di alleviare la loro situazione con tutti i mezzi in suo potere fino a quando furono prele-

vati due giorni dopo dall'ex piroscafo russo, lo *Smolensk*, all'epoca in forza alla Marina Militare russa come incrociatore ausiliario con il nome di *Rion*.<sup>17</sup>

L'episodio fece molto scalpore in Europa perché fu documentato da una serie di fotografie pubblicate dal settimanale francese «L'Illustration» sul numero 3258 del 5 agosto 1905 (fig. 11, a fronte).<sup>18</sup>

Le foto, scattate nei giorni immediatamente successivi a quello in cui il piroscafo *Chodoc*, di ritorno dall'Estremo Oriente, naufragò al largo di Capo Guardafui, mostrano una mezza dozzina dei circa seicento fra passeggeri e membri dell'equipaggio davanti a una delle barche somale locali

<sup>17</sup> All'epoca, narrarono l'episodio vari organi di stampa internazionali, come ad esempio il quotidiano neozelandese *The Star*, che il 24 agosto 1905 titolava così: "French Liner Wrecked. Three Days' Peril From Hostile Natives". Cfr. <https://paperspast.natlib.govt.nz/imageserver/newspapers/P29pZD1UUzE5MDUwODI0LjEuMiZnZXRwZGY9dHJ1ZQ>. Oppure il francese *Le Petit Parisien*, che il 4 luglio 1905 aveva in prima pagina questo titolo "Le Naufrage du «Chodoc» Perte d'un Navire de la Compagnie des Chargeurs réunis. En Vue du Cap Guardafui. Deux Victimes. Le Reste des Passagers et l'Equipage sauvés." Cfr. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5618388/f1.highres>. Al termine del conflitto russo-giapponese il *Rion* fu restituito alla compagnia armatrice Dobroflot, che gli ridiede il nome originario. Cfr. <http://www.tynebuiltships.co.uk/S-Ships/smolensk1901.html>.

<sup>18</sup> Le foto erano a corredo dell'articolo *Robinsons modernes: les passagers du Chodoc, naufragés sur la Cote des Somalis, a la pointe extrême-orientale de l'Afrique (Cap Guardafui)*.



Fig. 13 – L'avviso *Marcantonio Colonna* (in <https://www.naviearmatori.net/ita/foto-208097-1.html>, ultima consultazione: 30/11/2022)



Fig. 14 – Come il *Marcantonio Colonna* liberò dai pirati un piroscifo naufragato, Torino, da "La Stampa", 1 luglio 1908, pag. 2)

# CORRIERE DELLA SERA

## Il Faro di Guardafui

Il "cimitero delle navi," - L'Italia e le Potenze - Le difficoltà Inglesi.

(Per telefono al *Corriere della Sera*)

Roma, 23 agosto, notte.

In qualche grande giornale estero si sta facendo una campagna per ottenere l'impianto di un faro al Capo Guardafui, nel territorio africano dei Migiurtini, da noi protetto. La campagna è santa: i naufragi in quel tratto di mare a cui i navigatori hanno dato il nome di « cimitero dei bastimenti » non si contano più, e dell'ultimo, quello del *Norman Isles*, il *Corriere* si è occupato ampiamente.

Molte cose si sono scritte sull'argomento e molte inesattezze si sono stampate, mentre poi la questione non è mai stata posta completamente e nei suoi termini precisi. Ci è sembrato pertanto opportuno di ristabilire come stanno le cose, attingendo le nostre notizie a documenti ed a fonti dirette.

Dapprima furono mossi rimproveri all'Italia, quasi che ad essa sola spettasse la responsabilità di questo stato di cose, ma si è concluso che, dal canto nostro, è stato fatto quanto era possibile per provvedere come umanità e gli interessi del commercio marittimo delavano.

Infatti, dal 1890, l'Italia sta interessandosi per questo faro che, come utilità, dovrebbe essere maggiormente caro all'Inghilterra, alla Francia e alla Germania che non a noi: poiché le navi di quelle nazioni sono in quel mare, purtroppo, molto più numerose di quelle italiane.

### La soluzione completa

Ma per risolvere il problema in modo veramente radicale e per rendere la navigazione sicura, occorrerebbe più di un semplice faro, e cioè si dovrebbe mettere in fanale della portata di quindici o venti miglia al capo Alula, un vero e proprio faro, della portata di circa trentacinque miglia, al Capo Ras Azir o Guardafui, ed infine un altro fanale alla Punta Ras Yardaf. Perché attualmente avviene che le navi che vengono dal sud, quando avvistano Capo Ras Yardaf, sono facilmente tratte in inganno, credendolo il Capo Ras Azir, accostano, danno nelle secche e fanno naufragio: cosa che non succederebbe qualora esistessero i tre segnali accennati.

Un provvedimento radicale definitivo richiederebbe per noi una spesa immediata di alcune centinaia di migliaia di lire - e questo sarebbe forse il meno - una spesa continua per il mantenimento dei fanali e l'occupazione effettiva delle tre località con dei presidi. È principio di diritto internazionale che faro significa bandiera: ma se anche si potesse sopporre di usare una sorveglianza ad intervalli in quei punti, non vi è dubbio che i fanali verrebbero distrutti dagli indigeni, i quali hanno la credenza tradizionale radicata che Dio manda loro i naufragi per trarne beneficio, e nelle notti buie e tempestose spiano con occhio avido il mare procelloso, con la speranza che getti sulla costa qualche bastimento. È un vero *droit d'epaves* medievale, che credono di avere. Tanto è vero che nel 1884 l'Inghilterra stipulò coi Migiurtini una convenzione, per la quale, a patto che cessassero di salvare la vita dei naufraghi, si abbandonava loro il carico. Malgrado tutto, l'Italia poté, nel 1901, fare una conven-

zione con quel Sultano, la quale fa obbligo agli indigeni di dare soccorso ai naufraghi e di proteggere il carico; però si accordano delle adeguate ricompense ai salvatori.

Dopo quella convenzione si poterono ottenere effetti degni di rilievo, quali il salvamento dell'intero carico del piroscafo *Asturia*, e poi del vapore *Chodok*, per il quale, anzi, il Governo francese assegnò dei rilevanti premi al Sultano dei Migiurtini. Lo stesso incidente recentissimo del *Norman Isles*, dopo il primo impulsivo tentativo di saccheggio, fu potuto risolvere bene, mercè l'intervento del console e dello stazionario *Marcantonio Colonna*. Infatti, il Sultano finì col mandare dei sambuchi per il trasporto del carico del vapore, inviò una guardia armata per custodire le merci e anche con l'aiuto degli indigeni il *Norman Isles* poté disincagliarsi.

Spesso è stato mosso appunto all'Italia di non far buona guardia in quei mari; i fatti starebbero a dimostrare il contrario; ma conviene ricordare che l'atto generale di Berlino del 1885, che regola tutta questa materia, non impone a noi maggiori oneri di quelli che ci siamo assunti. L'art. 35 dell'atto stesso, mentre fa agli Stati l'obbligo di garantire il commercio, la libertà, ecc., nei *territoires occupés*, non parla affatto di simili obblighi per i territori protetti, quale è precisamente per noi la costa migiurtina.

### Diritti di umanità e interessi

Dunque, l'Italia non ha mancato, né ai doveri di umanità, né ai patti internazionali. Essa mira anzi a fare di più; vuole che la navigazione in quei mari intidi sia resa meno pericolosa. Trattandosi però di un interesse mondiale, abbiamo il diritto che il peso dei provvedimenti da adottarsi sia, almeno in parte, sopportato anche da quegli Stati che beneficerebbero di essi. Già i vari Governi partecipano al mantenimento di altri fari - come, per esempio, di quello di Capo Spafel - per il quale una convenzione internazionale determina le quote da pagarsi, ma all'Italia non parve conveniente, per molteplici ragioni, questa forma di sussidio, ed invece propose una tassa di tonnellaggio assai modesta invero: tre centesimi per tonnellata per i bastimenti che dovevano passare per quelle acque. Il modo di pagamento sarebbe stato assai semplice: si sarebbe effettuato al passaggio delle navi per il canale di Suez. Tutte le bandiere, a patto di veder scomparire quel tremendo incubo del Capo Guardafui, aderirono in massima alla proposta italiana; ma le compagnie inglesi, le quali hanno il più forte traffico laggiù, sollevarono difficoltà. È insomma una questione di interessi che ancor sembra voglia opporsi all'attuazione del programma italiano. Ma forse i mercanti inglesi, a torto, temono che dopo l'impianto del faro, sorga al Capo Guardafui anche il deposito di carbone in concorrenza di quello di Aden, temibile specialmente per i bastimenti diretti all'Estremo Oriente.

Vi è dunque conflitto fra diritti di umanità e interessi: ma non vi è dubbio che il Governo britannico, per il quale è nobile, antichissima tradizione di essere sempre all'avanguardia di ogni iniziativa che significhi progresso della civiltà, saprà far tacere gli ultimi a vantaggio dei primi.

Intanto l'Italia continua le pratiche con le potenze per giungere all'intento.

Fig. 15 - Il Faro di Guardafui - Il cimitero delle navi - L'Italia e le Potenze - Le difficoltà Inglesi, Milano, dal "Corriere della Sera", 24 agosto 1908)

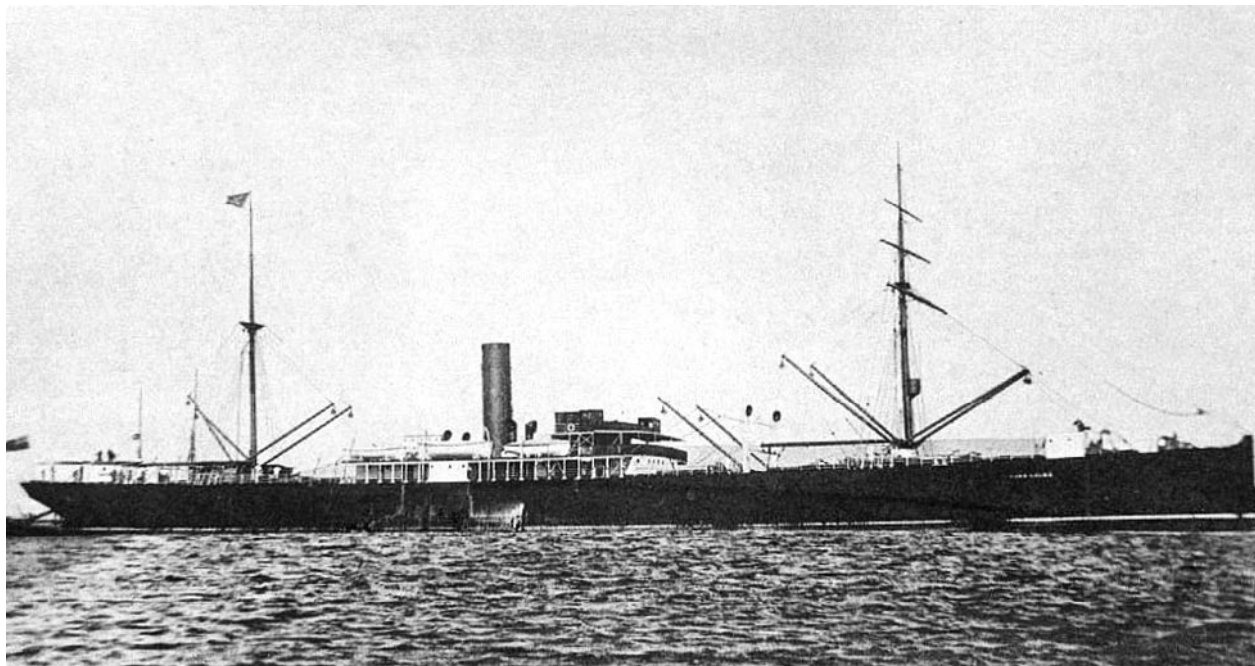


Fig. 16 – Il piroscafo *Fifehire* (in <http://www.clydeships.co.uk/view.php?ref=4492>, ultima consultazione: 30/11/2022)

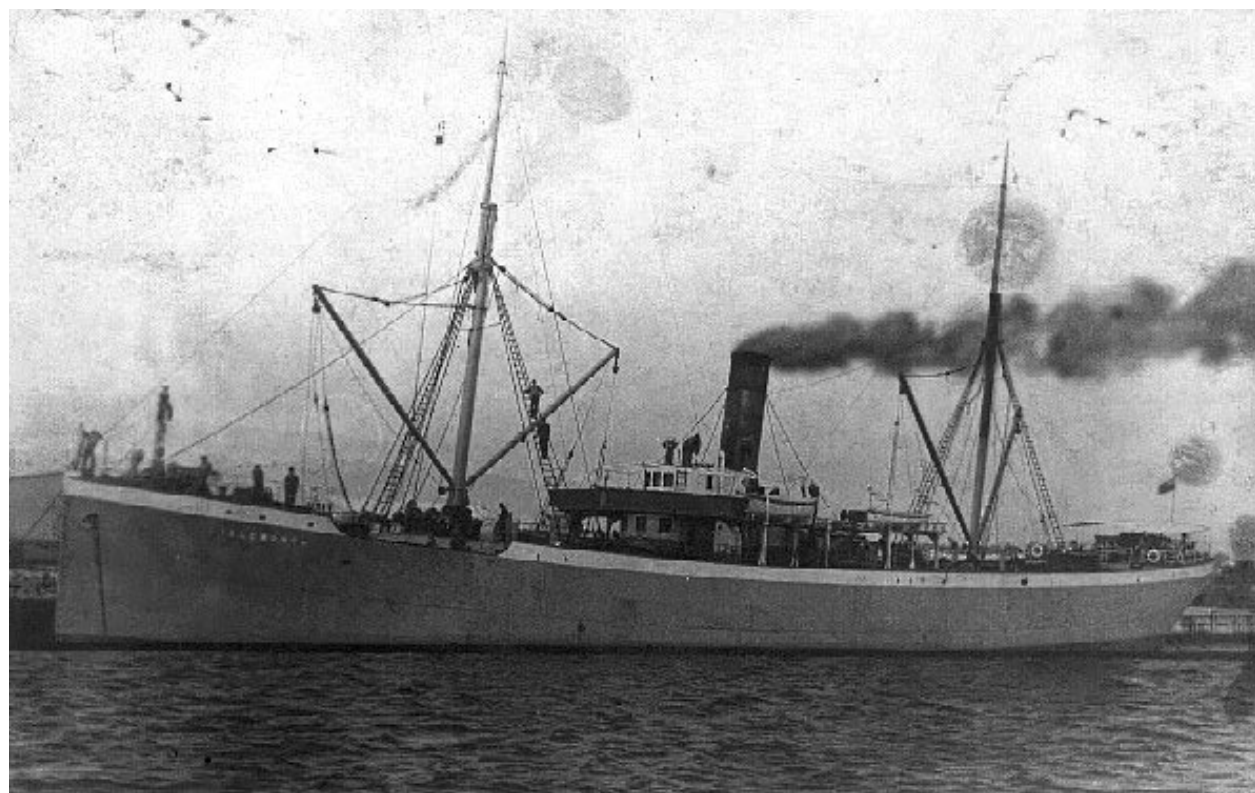


Fig. 17 – Il piroscafo *Otaru Maru n.3*, ex *Isleworth*, (in <https://www.shipsnostalgia.com/cdn-cgi/image/format=auto,onerror=redirect,width=1920,height=1920,fit=scale-down//media/isleworth-i.38873/full>, ultima consultazione: 30/11/2022)

utilizzate nel salvataggio, con lo *Chodoc* spiaggiato, appena visibile sullo sfondo e alcune scene di vita sulla spiaggia, con le persone che non paiono particolarmente preoccupate. Molto probabilmente scattate da un passeggero o da un membro dell'equipaggio, le foto costituiscono un raro documento di quanto poteva accadere in quel tratto della costa somala.

Passano altri tre anni e di nuovo un'altra nave finisce sulla costa somala: è il *Norman Isles* (fig. 12, pag. 37), un mercantile norvegese, che, dopo essersi arenato, viene abbandonato dall'equipaggio che riesce con le scialuppe di salvataggio a raggiungere Aden per chiedere soccorso.

Sarà l'avviso ad elica *Marcantonio Colonna* (fig. 13 e fig. 14, pag. 38) che, al comando del capitano di corvetta Quintino Bonomo, interviene per porre fine, anche con l'impiego delle armi, alla spoliatura della nave da parte dei predoni somali, nel frattempo arrivati.

La Somalia divenne ufficialmente colonia italiana nel 1905, ma trascorsero altri tre anni prima che il progetto del faro venisse preso in esame ed approvato dalla Commissione per il riordinamento delle coste del Regno, senza però che venisse reso operativo, non essendo stati trovati i finanziamenti per la costruzione ed il mantenimento dell'opera.

L'assoluta necessità di un faro è confermata sia da un lungo articolo del *Corriere della Sera* del 24 agosto 1908 (fig. 15, pag. 39), sia, tra gli altri, da un articolo pubblicato il 12 settembre 1908 sul *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*, che accenna anche alla possibilità, se il progetto

italiano non dovesse andare a buon fine, di costruire un faro sull'estremità occidentale dell'isola di Socotra, allora territorio indiano, evidenziando nel contempo gli aspetti negativi dovuti ai monsoni ed alle tempeste di sabbia che affliggevano entrambi i siti proposti.<sup>19</sup> Neppure Luigi Mercatelli, che nel marzo 1905 era stato nominato commissario generale della Somalia italiana ed al quale si deve la stesura del Progetto di ordinamento della Somalia italiana, primo tentativo di organizzare la presenza italiana nella regione, riuscì a risolvere la questione.<sup>20</sup>

Il fatto era che la posizione dove il faro avrebbe dovuto essere costruito si trovava, per l'epoca, troppo lontana dalle vie di comunicazione terrestri e difficile anche per quelle marittime, per cui la sua costruzione sarebbe costata tantissimo, ma ancor di più sarebbe costato, come già prima accennato, mantenervi il presidio di tecnici e militari in grado di garantirne il funzionamento e la difesa.

Ancora nel 1912 la Gran Bretagna tornò sull'argomento, quando il ministro degli esteri, sir Edward Grey, dichiarò alla Camera dei Comuni che “*I negoziati con l'Italia relativi all'impianto di un faro al Capo Guardafui sono cessati nel 1903 a causa della difficoltà di riscuotere i diritti di faro nei porti non italiani. Si conserva qualche speranza di trovare una soluzione che soddisfaccia l'Inghilterra e gli altri interessati*”.<sup>21</sup>

Qual era il problema cui si riferiva Grey?

Giolitti aveva proposto alle Nazioni interessate di accollarsi gli oneri per la costruzione di un faro

<sup>19</sup> *The proposed lighthouse for Cape Guardafui*, «The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser», 12 settembre 1908, pag. 3 <https://eresources.nlb.gov.sg/newspapers/Digitised/Page/singfreepressb19080912-1.1.3>.

<sup>20</sup> Cfr. V. Beltrami, *Italia d'oltremare. Storie dei territori italiani dalla conquista alla caduta*, «Nuova Cultura», Roma, 2011. Luigi Mercatelli (Alfonsine 21 ottobre 1853- 4 aprile Rio de Janeiro. 1922). Giornalista, fu un sostenitore del colonialismo italiano del Presidente del Consiglio Giovanni Giolitti e, coerente con le sue idee, partecipò alla conquista dell'Eritrea negli anni '90 dell'Ottocento. La sua carriera come funzionario pubblico iniziò nel 1898 quando venne chiamato in Eritrea come capo di gabinetto dal neogovernatore della colonia Ferdinando Martini, proseguendo poi come console d'Italia a Zanzibar (1903) e, commissario generale della Somalia italiana (1905-1906). Console generale a Calcutta (1906-1908), a Melbourne (1908-1911) e a Tripoli (1911). Dopo l'esperienza come capo del servizio stampa di Giolitti presso la Presidenza del Consiglio e dopo la Prima guerra mondiale fu nominato Governatore della Tripolitania italiana (1920-1921), terminando la sua carriera come ambasciatore a Rio de Janeiro.

<sup>21</sup> *Notizie e informazioni*, «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», 3 maggio 1912, (<<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1912/05/03/106/sg/pdf>>, ultima consultazione: 28/11/2022) e *Lighting cape Guardafui*, «Daily Times», 13 luglio 1912, pag. 8 (<<https://paperspast.natlib.govt.nz/newspapers/ODT19120713.2.28.4>>, ultima consultazione: 28/11/2022)



Fig. 18 – Nave Idrografica *Ammiraglio Magnaghi* (in <https://www.naviearmatori.net/ita/foto-244419-4.html>, ultima consultazione: 30/11/2022)

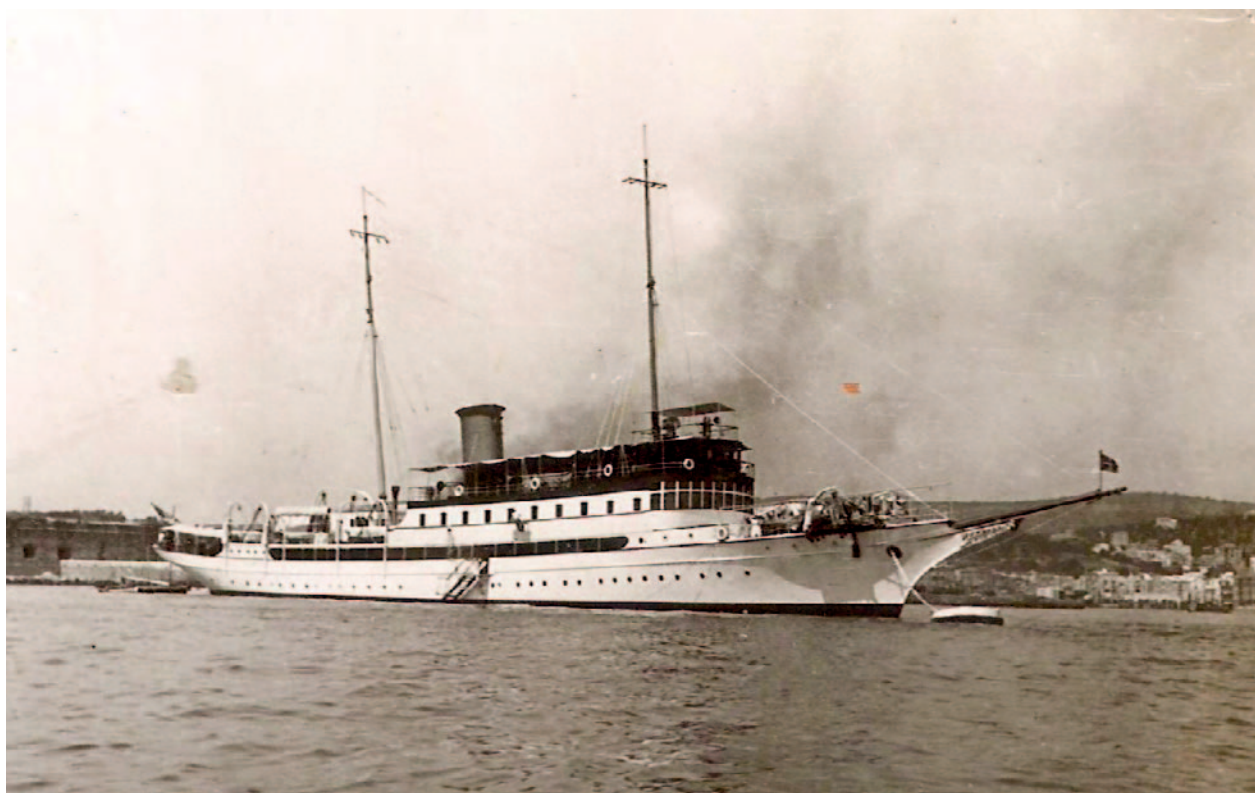


Fig. 19 – Nave coloniale *Marechiaro* (in <http://navyworld.narod.ru/Cannoniere.htm#Marechiaro> e [http://navyworld.narod.ru/itnavy.files/Aurora\\_1.jpg](http://navyworld.narod.ru/itnavy.files/Aurora_1.jpg), ultima consultazione: 30/11/2022)



Fig. 20 – Cannoniera *Generale Arimondi* (AUSMM)

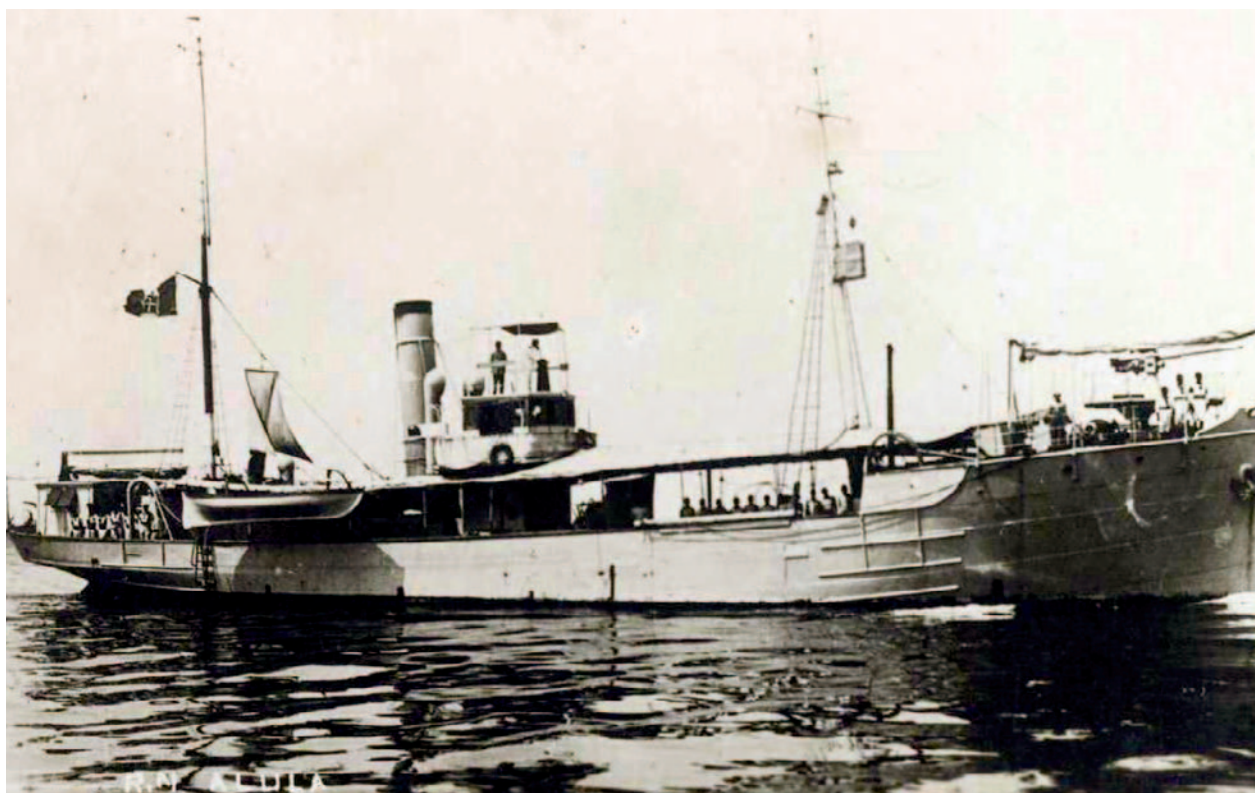



Fig. 21 – La cannoniera *Alula* (in <https://www.ebay.it/itm/402158280444?mkevt=1&mkcid=1&mkrid=724-53478-19255-0&campid=5338722076&customid=&toolid=10050>, ultima consultazione: 30/11/2022)



# MINISTERO DELLA MARINA

## DISPACCIO TELEGRAFICO

Divisione *Geografia* Roma, li *4/4/24*

NUMERO	PAROLE	DATA	ORE	TRASMITTENTE	VIA	PROTOCOLLO TELEGRAFICO
<i>185</i>	<i>CS</i>	<i>4/4</i>	<i>21/25</i>			N. <i>14346</i>

*Governatore Lunaria*  
*Magasin's*

*Da oggi Capo Guardafui col suo nuovo faro "Francesco Crispi" sarà sentinella avanzata civiltà Italia nella importantissima via comunicazione mari Asiatici et Africani con mar Rosso et Mediterraneo. Oggi che per ferma volontà Governo Nazionale si assicura in quei paraggi incolumità vite et traffici europei O. C. per valido ausilio dato da Autorità Coloniali a personale P. Marina et invio mio saluto augurale.*

*Revel*

(52) - Roma, 1921-22 - Stab. Poligr. Ann. Guerra

Fig. 22 – Dispaccio telegrafico n. 14347 dell'Ammiraglio Revel al Governatore De Vecchi, 4 aprile 1924 (AUSMM, fascicolo "Faro Crispi")

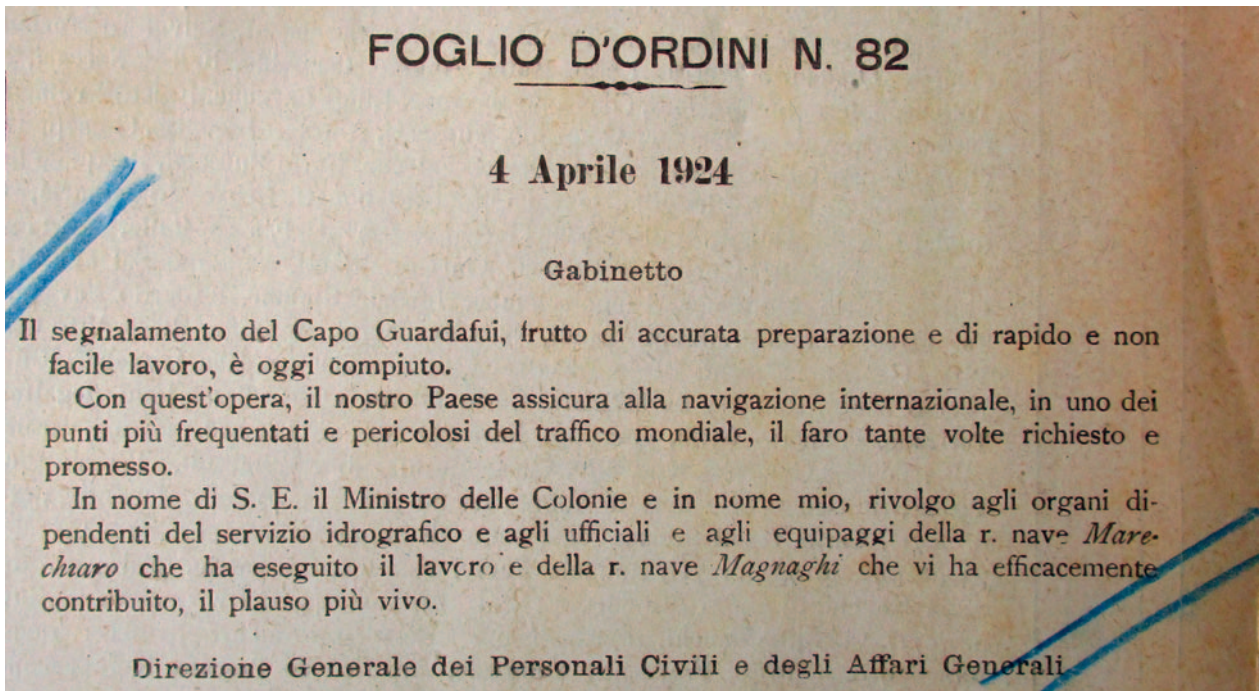


Fig. 23 – Comunicato alla stampa del Ministero della Marina del 4 aprile 1924 (AUSMM, fascicolo “Faro Crispi”)

a Capo Guardafui e per il mantenimento di un adeguato presidio militare, pretendendo però un compenso (“tassa di fanalaggio”) da parte di ogni nave che sarebbe passata entro il raggio di luce del faro.<sup>22</sup>

Così scriveva sull'argomento Gustavo Chiesi nel 1909: “Certo, l'impresa grandiosa non manca di gravi difficoltà, e soprattutto sarà cagione di non lieve dispendio, cui le tasse di fanalaggio imposte alle navi che fruiranno dei benefici del faro non varranno a compensare; ma l'Italia, che oggi si affaccia alla vita coloniale, e con un promettente programma di utilità economica, nella Somalia meridionale, non è poi quel paese così povero al quale possano fare difetto le due o trecentomila lire

annue, che potrà – oltre alla costruzione – costare la manutenzione, l'esercizio, l'approvvigionamento del grande faro al Guardafui, eretto a simbolo di solidarietà umana e civile, nelle notti tempestose di quei mari, oggi prive d'ogni luce di salvezza pei naviganti in pericolo”.<sup>23</sup>

Non se ne fece nulla: le Nazioni – e in particolare proprio la Gran Bretagna – che chiedevano all'Italia di costruire il faro non erano disposte a pagare nessuna tassa e il progetto di Giolitti finì lì.

Non finirono invece i naufragi.

Il 9 agosto 1911, a causa della nebbia, toccò al grande piroscalo *Fifeshire* (fig. 16, pag. 40) finire sulle rocce a circa 20 miglia a sud di Capo Guar-

<sup>22</sup> Il periodico settimanale «The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser» del 3 settembre 1908 aveva così riportato la notizia: “Aug 31- Italy has presented to the Powers a fresh proposal to establish a lighthouse in Cape Guardafui and suggest that steamers bound for the Far East and South Africa should pay a special toll at Suez of from one to three centimes, to provide for its maintenance”. (<<https://eresources.nlb.gov.sg/newspapers/Digitised/Article/singfreepresswk19080903-1.2.103?ST=1&AT=search&k=Lighthouse%20Guardafui&QT=lighthouse.guardafui&oref=article>>, ultima consultazione: 28/11/2022).

<sup>23</sup> G. Chiesi, *La colonizzazione Europea nell'Est Africa. Italia – Inghilterra – Germania*, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1909, pag. 139. Il libro è stato ristampato nel 2018 dalla casa editrice Forgotten Books. (<<https://archive.org/details/lacolonnizzazione00chieuoft>>, ultima consultazione: 28/11/2022).



Fig. 24 – Il faro Crispi appena terminato (Collezione Autore)

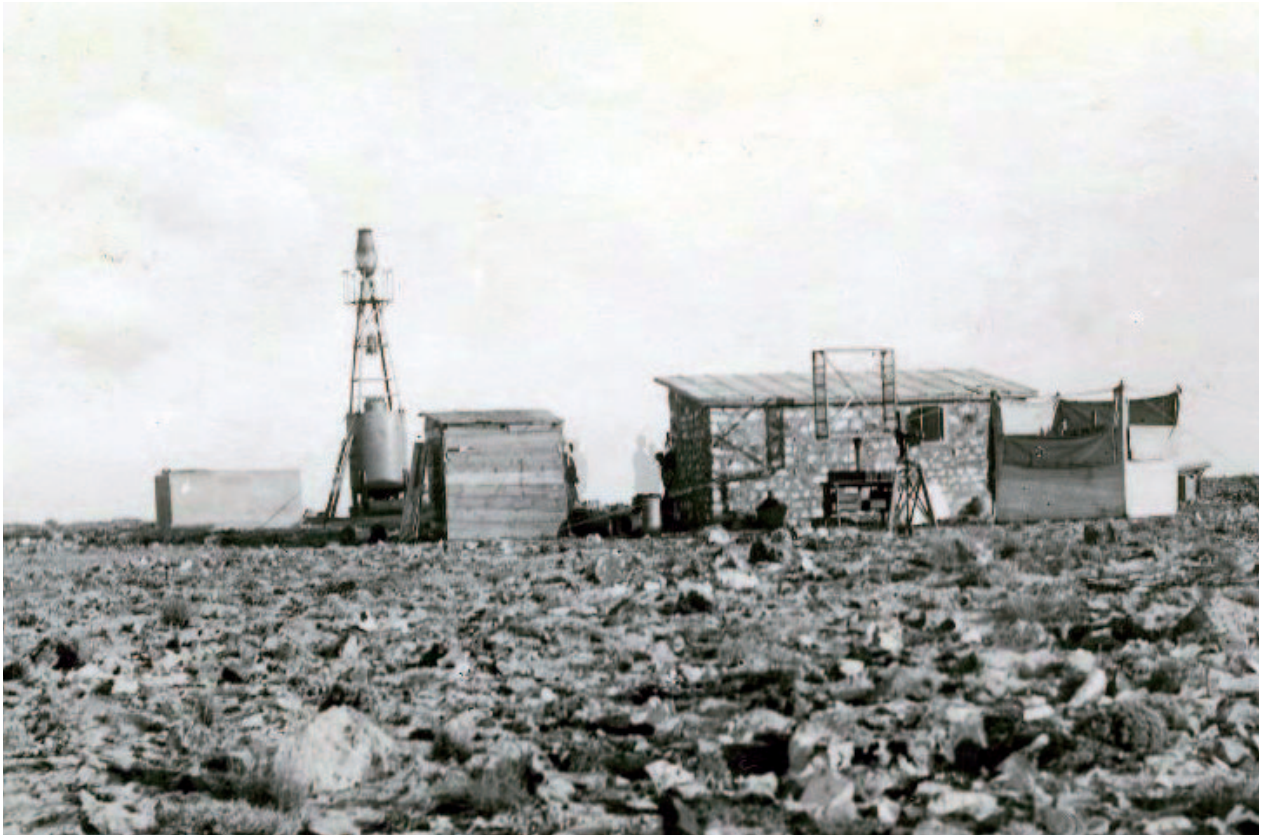


Fig. 25 – La stazione radiotelegrafica di Capo Guardafui (Collezione Autore)

dafui. Equipaggio e passeggeri abbandonarono la nave su quattro scialuppe, dirigendosi verso Aden. Una di queste non vi arrivò mai e, nonostante le ricerche di alcune navi, tra cui la *Volturno*,<sup>24</sup> non se ne trovò traccia. Persero così la vita ventiquattro persone.

Nel frattempo, l'importanza di poter disporre di un efficiente Servizio dei Fari e dei Segnalamenti Marittimi, sia per il traffico commerciale sia per quello militare aveva già portato al varo di due

norme, la legge 2 gennaio 1910 n. 2<sup>25</sup> e il Regio Decreto 17 luglio 1910, n. 568<sup>26</sup> con le quali si unificavano tutti i servizi marittimi in capo alla Regia Marina. La data ufficiale del passaggio del Servizio Fari alla Regia Marina venne però ritardata a causa di problemi burocratici e di bilancio e, con il Regio Decreto n. 294, fissata definitivamente per il 1° Luglio 1911.

Il 22 luglio 1915, con il Decreto luogotenenziale n. 1240, la Regia Marina riorganizzò com-

<sup>24</sup> La cannoniera *Volturno* al comando del capitano di fregata Francesco Mongiardini, assistette il 27 agosto 1896 a Zanzibar agli avvenimenti della breve guerra anglo-zanzibariana di successione sultanale, insieme ad una nave germanica e a una portoghese, provvedendo alla protezione del consolato italiano, di quelli austriaco e francese, nonché alle cure dei feriti e al ricovero a bordo delle comunità italiana e francese. Mongiardini perse la vita tre mesi dopo, il 26 novembre 1896 a Lafolè, ucciso insieme ad altri trenta fra italiani e ascari arabi e somali durante la tragica spedizione Cecchi. Cfr. V. Isacchini, *Somalia, 26 novembre 1896: Lafolè...*, «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», 2017, pp. 27-64 (<[https://www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/bollettino/Documents/UNICO\\_BdA\\_2017.pdf](https://www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/bollettino/Documents/UNICO_BdA_2017.pdf)>, ultima consultazione: 28/11/2022).

<sup>25</sup> Legge 2 gennaio 1910, n. 2, Concernente l'unificazione dei servizi marittimi (in Gazzetta Ufficiale 10 gennaio 1910 n.6).

<sup>26</sup> Regio Decreto 17 luglio 1910, n. 568, che disponeva il passaggio del servizio dei fari e degli altri segnalamenti marittimi dal Ministero dei lavori pubblici a quello della Marina (in Gazzetta Ufficiale 20 agosto 1910 n. 194).

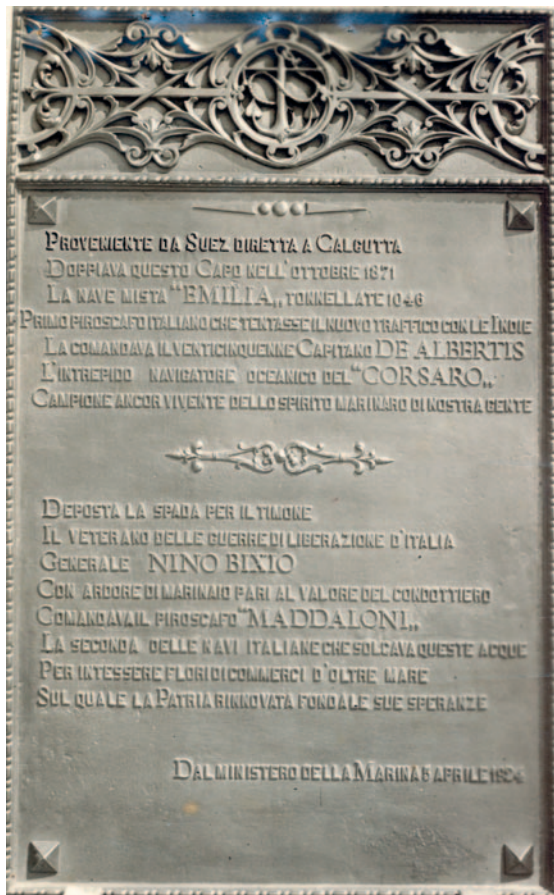


Fig. 26 – Targa commemorativa apposta alla base del Faro Crispi (Collezione Autore)



Fig. 27 – Il faro protetto da un reticolato di filo spinato (in <http://www.leuchtturm-welt.net/HTML/AFRICAPK/AFRICA.HTM>, ultima consultazione: 30/11/2022)



Fig. 28 – L'incrociatore coloniale *Campania* (in <https://www.naviearmatori.net/ita/foto-131545-1.html>, ultima consultazione: 30/11/2022)

pletamente il servizio, istituendo un Ispettorato dei Fari e dei Segnalamenti Marittimi, con sede a Napoli. In base al complesso di queste norme, sarebbe spettato all'Ufficio tecnico dei fari, ubicato all'interno dell'Arsenale di Napoli, l'incarico di studiare i progetti relativi agli apparecchi e congegni dei fari e degli altri segnali marittimi, di pronunciarsi sulle proposte di nuovi apparecchi da parte delle case produttrici, di eseguire contratti e collaudi approvati dal Ministero e di provvedere alle trasformazioni e alle riparazioni importanti degli apparati esistenti oltre ad effettuare, naturalmente, studi ed esperienze finalizzati a migliorare la tecnica dei fari. Sempre con il decreto 1240/1915 venne approvato anche il primo regolamento militare per il Servizio dei Fari e del Segnalamento Marittimo, suddividendo le aree geografiche di dislocazione di fari e fanali in otto zone. L'ottava riguardava le installazioni nelle nostre colonie.<sup>27</sup>

Durante il periodo della Grande guerra non si registrarono naufragi sul tratto di costa somala che va da Capo Guardafui a Ras Hafun, ma appena essa terminò, nell'arco di due anni ve ne furono ben tre: il piroscafo britannico *War Roman*, naufragato il 14 luglio 1919 sei miglia a sud di Ras Hafun e due piroscafi giapponesi, l'*Otaru Maru n.3*, ex *Isleworth* (fig. 17, pag. 40) il 20 agosto 1919 e il cargo *Siam Maru*, il 1° agosto 1921. L'equipaggio del primo fu soccorso dalla nostra cannoniera *Alula* e portato in salvo ad Aden.

Il *Siam Maru*, anch'esso incagliato a 20 miglia nautiche a sud di Capo Guardafui, a poca distanza da dove era naufragato dieci anni prima il *Fifeshire* fu anch'esso abbandonato dall'equipaggio il 3 agosto e fu poi salvato dalla nave da battaglia giapponese *Kashima*. Il mercantile fu distrutto da un incendio, forse provocato dall'equipaggio per evitare che nave e carico potessero essere depredati dai somali.

Forse questi ultimi episodi – e le proteste che ne seguirono contro l'Italia, essendo la Somalia un suo possedimento – convinsero il Governo italiano a prendere la decisione di procedere alla costruzione di un faro al Capo Guardafui, stanziando nel gennaio 1921 ben un milione di lire. I lavori però non iniziarono, soprattutto a causa delle turbolenze politiche che agitavano il Paese. Nel frattempo, per conto del Governo della Somalia italiana, vi erano stati contatti da parte del Commissario di Obbia con il Sultano Ali Yussuf per ottenere il consenso alla costruzione, ma per il modo in cui questi contatti erano stati condotti e per come si erano conclusi sorsero ulteriori polemiche tra il Governatore della Somalia, Cesare Maria De Vecchi, e quello precedente, Guido Corni.<sup>28</sup>

Con l'avvento del fascismo le cose cambiarono radicalmente.

Si voleva dare al mondo un esempio delle capacità italiane anche nelle colonie, per cui Mussolini incaricò Luigi Federzoni, Ministro delle Colonie, di provvedere in tempi rapidi ad erigere il faro, tanto che a fine settembre 1923 salparono da

<sup>27</sup> Nel 1940 nelle colonie d'oltremare (Eritrea, Somalia, Cirenaica e Tripolitania) si contavano ben 22 fari e 92 fanali permanenti, presidiati con personale in buona parte della Regia Marina. In Somalia vi erano anche 11 radiofari marittimi, dislocati a Capo Guardafui, Alula, Brava, Eil, Dante, Bender Kassim, Merca, Itala, Obbia, Mogadiscio e Chisimaio. Cfr. L. Massariolo e G. Zanelli, *Ifari e i segnalamenti marittimi italiani*, Viella Libreria Editrice, Roma, 2013, pag. 32.

<sup>28</sup> Cfr. C. M. De Vecchi, *Orizzonti d'Impero*, Mondadori, Milano, 1935, pag. 61. Sul comportamento del Sultano di Obbia vi fu tre anni dopo un problema con il Governatore della Somalia britannica che accusò il sultano ("protetto italiano") di incitare varie tribù somale appartenenti al protettorato britannico, a «prendere le armi contro gli infedeli». Il Governatore della Somalia italiana, De Vecchi, chiese istruzioni in merito al Ministro delle Colonie, Pietro Lanza di Scalea, il quale così replicò: "Nulla in contrario da mia parte a che V.E. stesso tramite Console Aden faccia pervenire Governatore Somaliland suoi ringraziamenti per cortese comunicazione riguardo corrispondenza sultano Ali Jusuf cabile Daroh et Isak assicurando nostra vigile azione su Sultano stesso perché in nessun modo abbia a turbare buoni rapporti con Somaliland [...]. Comunque confermando direttive mio predecessore per nostra azione politica Sultanati prendo atto disposizioni date V.E. perché Commissario Obbia con dovuta prudenza richiami Sultano suo dovere non avere contatti nessun genere fuori colonia se non attraverso Governo". (Lanza di Scalea a De Vecchi, Roma, 6 novembre 1924, ASE, MAI, Somalia, 89-8 e <<http://www.prassi.cnr.it/prassi/content.html?id=1375>>, ultima consultazione: 28/11/2022).

Napoli le Regie navi *Ammiraglio Magnaghi*<sup>29</sup> (fig. 18, pag. 42) (capitano di corvetta Mario Bonetti), *Marechiaro* (fig. 19, pag. 42) (capitano di corvetta Francesco Cugia) e *Generale Arimondi* (fig. 20, pag. 43) (capitano di corvetta Renato Novelli) alla volta del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano, trasportando personale e materiali sia per la costruzione del faro sia per quella di un fanale a Ras Hafun. Il 17 novembre 1924 l'Ufficio Tecnico dei fari di Napoli consegnava al Ministero della Marina e a quello delle Colonie il modello del faro Crispi a Capo Guardafui in scala 1:10, modello che era stato prima esposto allo stand della Regia Marina durante la Fiera Campionaria di Napoli. In particolare, fu la *Marechiaro* a trasportare gran parte del materiale, supportata in questo compito dal piroscampo *Favignana* (della Società Marittima Italiana di Genova) giunto ad Aden da Messina il 22 dicembre 1923 e, successivamente, anche dal piroscampo *Porto di Savona* e persino dalla cannoniera *Alula* (fig. 21, pag. 43).<sup>30</sup>

Le operazioni di sbarco ad Hafun ritardarono a causa delle pessime condizioni meteorologiche, seguite il 7 gennaio da quelle a Tohen. Il comandante della *Marechiaro*, dopo aver contattato il Sultano Boqor Osman Mahamuud per informarlo delle intenzioni italiane e ottenere il suo consenso

(ovviamente dietro pagamento di 40.000 rupie),<sup>31</sup> realizzò alcuni sopralluoghi per identificare il posto migliore per erigere il faro e scelse il punto in cui, in precedenza, l'equipaggio della *Staffetta* aveva lasciato una traccia in cemento, punto che consentiva un settore di illuminazione molto ampio.

Le date essenziali della costruzione e del nome del faro, progettato dalla Divisione Fari della Regia Marina e costruito dal Dipartimento Opere Marittime del Ministero dei Lavori Pubblici, e fino a quel momento chiamato semplicemente "Faro di Capo Guardafui", furono:

- 8 gennaio 1924, data di inizio dello sbarco del materiale dalla nave *Marechiaro*;
- 9 gennaio 1924, data in cui il Ministro della Marina, Paolo Thaon di Revel inviò all'Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina e alla Direzione Generale del personale e dei Servizi Militari una comunicazione con questo testo: "*Per iniziativa del Ministero delle Colonie e a ricordo dell'illustre statista, asseritore della nostra espansione fuori dei confini della Patria al faro in costruzione sul capo Guardafui e alle opere annesse sarà dato il nome di 'Francesco Crispi'*";<sup>32</sup>
- 19 gennaio 1924, data di inizio dello scavo per la fondazione;

<sup>29</sup> Nave *Ammiraglio Magnaghi*, nata come nave idrografica, fu impegnata in molteplici crociere scientifiche in Mar Egeo, Mar Rosso e Oceano Indiano (1923-24, 1928-29, 1933 e 1938-39) e nel Golfo della Sirte (1930). L'unità fu catturata dai Tedeschi a La Spezia il 9 settembre 1943 e venne autoaffondata nel medesimo porto nell'aprile 1945. Il rimorchiatore d'altura *Generale Arimondi* (talora classificato come vedetta o cannoniera), costruito nei cantieri Mackie & Thompson di Glasgow l'8 marzo 1910 per un armatore francese con il nome di *Pelican II*, fu acquistato dalla Regia Marina il 25 maggio 1915 che, ribattezzato *Gorgo*, lo classificò prima come rimorchiatore d'altura e poi, nel 1921, come cannoniera, con il nome di *Generale Arimondi*. Risulta radiato il 25 settembre 1934. Nave *Marechiaro* era una preda bellica con una lunga storia. Varata nel 1904 presso i cantieri William Henderson di Glasgow come panfilo a ruote con il nome di *Taurus*, venne acquistata nel 1905 dalla Marina Austro-Ungarica e, modificato il sistema di propulsione, fu utilizzata, con il nome di *Nirvana* come nave appoggio per il personale degli idrovolanti con base a Pola. A guerra finita, il 4 marzo 1923 fu assegnata alla Regia Marina, dove entrò in servizio il 21 settembre di quello stesso anno come nave coloniale con il nome di *Marechiaro*, fin quando, nel 1927, andò ai lavori per essere trasformata in panfilo al servizio del Capo del Governo Benito Mussolini, mutando ancora il 15 aprile 1928 il suo nome in *Aurora* (cfr. Regio Decreto 14 aprile 1928 n. 986). Nel 1938, riclassificata cannoniera, svolse attività di rimorchio bersagli per la Scuola Telemetristi di Pola. Fu affondata la notte dell'11 settembre 1943, al largo di Ancona, dalle torpediniere tedesche *S-61* ed *S-64*, mentre cercava di raggiungere i porti pugliesi.

<sup>30</sup> *Alula* (ex dragamine *G 23*, ex peschereccio *Sekijyo Maru*). Dislocamento: 315 tsl, lunghezza 40,10 m, larghezza 6,40 m, immersione 2,90 m, velocità: 13 nodi, equipaggio: 27 (40), armamento: 2 pezzi da 76/40, 2 da 13,2. Unità con scafo in acciaio costruita nel 1912 ad Osaka come peschereccio d'altura; ceduta alla Regia Marina nel 1917 come dragamine; dal 1921 riclassificata cannoniera; catturata dai tedeschi nel settembre 1943 nel porto del Pireo (Grecia); affondata nel porto di Salonicco (Grecia) nell'ottobre 1944 per cause non note.

<sup>31</sup> Cfr. Relazione manoscritta del capitano radiotelegrafista Armando Battelli al Ministero della Marina del 7 ottobre 1924, Archivio USMM, racc. 2419, fasc. 2.

<sup>32</sup> Cfr. comunicazione prot. 134/2 del 9 gennaio 1924, Archivio USMM, racc. 2419, fasc. 2.

- 1° febbraio 1924, data di inizio del montaggio della torre;
- notte tra il 19 e il 20 marzo 1924, data della prima accensione di prova del faro, controllata dalla regia nave *Marechiaro*, in navigazione da Hafun a Guardafui;
- 5 aprile 1924 data dell'inaugurazione e inizio ufficiale del servizio.

La notizia della messa in funzione del faro fu però data il 4 aprile 1924 sia con un comunicato alla stampa, sia con Foglio d'Ordini del Ministero della Marina n. 82.

L'Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, all'epoca Ministro della Regia Marina inviò inoltre un telegramma, al Governatore della Somalia, Cesare Maria De Vecchi, il cui testo manoscritto così riportava: *“Da oggi Capo Guardafui col suo nuovo faro “Francesco Crispi” sarà sentinella avanzata civiltà Italica nella importantissima via comunicazione mari Asiatici et Africani con Mar Rosso et Mediterraneo stop Oggi che per ferrea volontà Governo Nazionale si assicura in quei paraggi incolumità vite et traffici ringrazio V.E. per valido ausilio da Autorità Coloniali a personale R. Marina et invio mio saluto augurale. Revel”* (fig. 22, pag. 44 e fig. 23, pag. 45).

La costruzione originale vedeva il faro installato in cima ad una struttura a traliccio metallico. Pro-

gettata dall'ing. Vittorio Croizat,<sup>33</sup> la lanterna, ad incandescenza di vapori di petrolio, aveva una potenza di ben 7.250 candele, tanto da rendere visibili i suoi lampi da una distanza di circa 25 miglia (in condizioni meteo ottimali addirittura da 35) fra i rilevamenti 108° e 353° (per le navi che passavano ad un miglio dal Capo Guardafui la luce non era visibile dai rilevamenti fra 108° e 317°) (fig. 24, pag. 46).<sup>34</sup>

A poca distanza dal faro fu anche costruito un piccolo edificio in cui venne alloggiata una stazione radiotelegrafica e radiogoniometrica, collegata al faro da un breve sentiero protetto da un muro (fig. 25, pag. 47).

Terminati i lavori, fu anche apposta una targa commemorativa del capitano Enrico Alberto d'Albertis<sup>35</sup> che nel 1871, al comando del piroscafo *Emilia*, condusse il primo convoglio italiano attraverso il canale di Suez e, doppiando il Capo Guardafui, raggiunse le coste occidentali indiane, e di Nino Bixio,<sup>36</sup> comandante del piroscafo *Maddaloni*, seconda nave a solcare quelle acque. La targa in bronzo (fig. 26, pag. 48), delle dimensioni di un metro di altezza sessanta centimetri di larghezza, oggi purtroppo andata perduta, venne realizzata dall'Ufficio Tecnico dei fari di Napoli e trasportata a Capo Guardafui dalla cannoniera (ex incrociatore coloniale) *Campania*.<sup>37</sup>

<sup>33</sup> Vittorio Croizat (Chambéry 1856 – 1915) ingegnere e imprenditore industriale, nei primissimi anni Novanta del XIX secolo ebbe un ruolo di primo piano nello sviluppo dell'illuminazione pubblica e dell'industria automobilistica italiana a Torino. Qui ebbe l'incarico di sviluppare e realizzare un piano di illuminazione stradale urbana sia a gas sia elettrica, esperienza che gli tornò utile quando ebbe l'incarico di progettare la lampada per il faro di Capo Guardafui.

<sup>34</sup> Da G. Corni, *“Somalia italiana”*, p. 323.

<sup>35</sup> Enrico Alberto d'Albertis (Voltri, 23 marzo 1846 – Genova, 3 marzo 1932) è stato un grande navigatore, percorrendo i mari di tutto il mondo. Nel 1879, assieme a Vittorio Augusto Vecchi (più noto come Jack La Bolina), il conte Gustavo Giorgio Filippo Maria Ponza di San Martino, il marchese Andrea Doria, il marchese Cesare Imperiale e pochi altri, fondò il Regio Yacht Club Italiano.

<sup>36</sup> Il 13 giugno 1871 il Generale Bixio, ottenuto dal Governo di essere collocato definitivamente a riposo, riprese il suo progetto di diventare un armatore e di svolgere commerci con l'estremo Oriente e l'Australia. Confortato in tal senso dal ministro Sella e del commendatore Rubattino ed altri, decise di farsi costruire un bastimento a quattro alberi (dotato però anche di una propulsione a vapore) che volle battezzare *Maddaloni* “in memoria del fatto d'armi del 1860”, in occasione della quale i garibaldini da lui comandati riuscirono, dopo aspri scontri, il 1 ottobre 1860 a far ripiegare le truppe borboniche, bavaresi e svizzere della Brigata Estera, comandata dal generale svizzero Giovan Luca von Mechel, dai Ponti della Valle, sulla via per Maddaloni, oltre Dugenta. Il piroscafo, ordinato nei cantieri di Newcastle nel 1871, fu varato a metà maggio 1873 e lasciò l'Inghilterra il successivo 21 giugno. Essendo partito da Messina il 6 luglio ed arrivato a Singapore il 6 agosto, è assai probabile che Bixio e il suo *Maddaloni* abbiano doppiato il Capo Guardafui nella seconda metà dello stesso mese di luglio 1873. Cfr. L. Riall, *Under the Volcano: Revolution in a Sicilian Town*, Oxford University Press, 2013, pag. 40 e G. Busetto, *Il Maddaloni – Ultima impresa di Nino Bixio*, Zanichelli, Bologna, 1877 (<<https://archive.org/details/ilmaddaloniulti00busegoog/page/n4/mode/2up>>, ultima consultazione: 28/11/2022)

<sup>37</sup> Cfr. Comunicazione del Servizio Idrografico all'Ufficio di Stato Maggiore della R. Marina del 18 ottobre 1924, Archivio USMM, racc. 2790, fasc. 26.



Fig. 29 – La garesa di Bargal centrata dai proiettili del *Campania* (in [https://www.internetculturale.it/jmms/iccuviewer/iccu.jsp?id=oai%3Awww.internetculturale.sbn.it%2FTeca%3A20%3ANT0000%3ARM0255\\_DIG\\_1981&mode=all&teca=Mag-Teca+-+ICCU](https://www.internetculturale.it/jmms/iccuviewer/iccu.jsp?id=oai%3Awww.internetculturale.sbn.it%2FTeca%3A20%3ANT0000%3ARM0255_DIG_1981&mode=all&teca=Mag-Teca+-+ICCU), ultima consultazione: 30/11/2022)



Fig. 30 – La cannoniera *Berenice* (in <https://picclick.it/R-CANNONIERA-BERENICE-Cartolina-postale-Carte-postale-353000538532.html#&gid=1&pid=1>, ultima consultazione: 30/11/2022)



Fig. 31 – La salma del capitano Sandro Gatti mentre viene sbarcata a Mogadiscio (in [https://www.internetculturale.it/jmms/iccu-viewer/iccu.jsp?id=oai%3Awww.internetculturale.sbn.it%2FTeca%3A20%3ANT0000%3ARM0255\\_DIG\\_1293&mode=all&teca=MagTeca+-+ICCU](https://www.internetculturale.it/jmms/iccu-viewer/iccu.jsp?id=oai%3Awww.internetculturale.sbn.it%2FTeca%3A20%3ANT0000%3ARM0255_DIG_1293&mode=all&teca=MagTeca+-+ICCU), ultima consultazione: 30/11/2022)

Negli ultimi mesi del 1925 i rapporti con il sultano Boqor Osman Mahamuud si erano fatti sempre più tesi, confermando i timori espressi negli anni precedenti anche da inglesi e francesi sia sulla sua inaffidabilità sia, di conseguenza, circa il rischio di attacchi alle installazioni da parte di bande di indigeni locali. Da considerare anche il fatto che, con il funzionamento del faro Crispi, era assai probabile che una parte non indifferente delle fonti di arricchimento dei sultani dell'area e delle fonti di sostentamento di molte popolazioni della Migiurtinia sarebbe stata persa a causa dei mancati naufragi.

La distruzione del faro diventava quindi per loro un obiettivo prioritario, per cui si decise giocoforza di migliorare il sistema difensivo, anche utilizzando reticolati di filo spinato (fig. 27, pag. 48).

Un primo episodio cruento avvenne il 28 ottobre 1925 quando, a seguito del mancato rispetto da parte del Sultano degli accordi raggiunti negli anni precedenti ma anche dall'intenzione italiana di non avere bande armate nel territorio della Migiurtinia, si effettuò uno sbarco di fronte al villaggio di Bargal, dove forse si trovava Mahamuud,<sup>38</sup> che aveva chiesto di incontrare il Governatore Cesare Maria de Vecchi di Val Cismon.

In realtà si trattò di una vera e propria imboscata e ne nacque uno scontro a fuoco durante il quale perirono tre militari italiani (il sottocapo timoniere Vincenzo Farese, il sottocapo cannoniere Antonio De Lictoris e il marinaio cannoniere Ardito Gasperoni)<sup>39</sup> e cinque ascari di marina, dei cui nomi purtroppo non è rimasta traccia.<sup>40</sup> La si-

<sup>38</sup> Mahamuud si consegnò alle autorità italiane il 18 ottobre 1927.

<sup>39</sup> Gasperoni è ricordato nella lapide ai Caduti per la Patria, situata lungo il porto canale di Cesenatico, sul muro esterno del Museo della Marineria. È stata inaugurata da Mussolini nel 1939 e riporta i nomi dei residenti di Cesenatico caduti per la patria durante le guerre di indipendenza, la Prima guerra mondiale, le imprese coloniali in Somalia e in Africa orientale e la guerra in Spagna nel 1938. Cfr. <https://www.pietredellamemoria.it/pietre/lapide-ai-caduti-per-la-patria-cesenatico/>.

<sup>40</sup> Cfr. V. Isacchini, *Il bukkasci della Regia Marina Ibrahim Farag Mohammed, M.O.V.M.*, «Rivista Marittima», Novembre 2011.

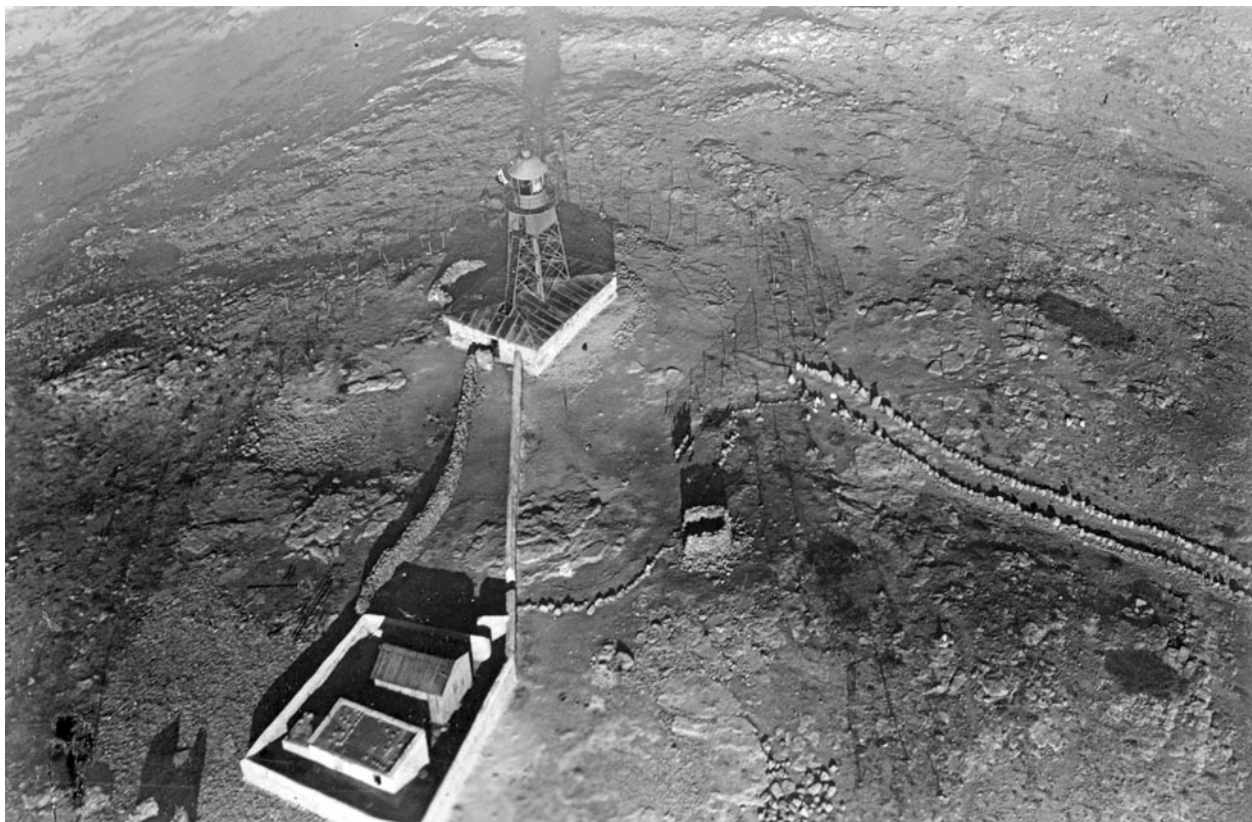


Fig. 32 – Foto aerea del faro Crispi fotografato (da “Rivista Aeronautica”, n. 1, gennaio 1929, pag. 12)

tuazione fu risolta prima dalle cannonate dell'ex incrociatore coloniale *Campania*<sup>41</sup> (fig. 28, pag. 48) (capitano di fregata Adolfo Gregoretti) e poi da una compagnia di ascari del 2° Battaglione Benadir, sbarcati dalla cannoniera *Generale Arimondi*, che riuscirono a liberare alcuni nostri militari che si erano asserragliati nella moschea del villaggio (fig. 29, pag. 52).

Tra gli ascari che combatterono valorosamente in quell'occasione, vi era anche il muntaz (grado delle truppe coloniali corrispondente a quello di caporale) della Regia Marina Ibrahim Farag Mohammed, che fu decorato con la Croce di Guerra e promosso bulukbasci di coperta (grado delle truppe coloniali corrispondente a quello di sergente). Ibrahim Farag Mohammed perse la vita dopo l'affon-

damento, il 3 aprile 1941, del cacciatorpediniere *Daniele Manin*. Per il suo comportamento fu decorato con la medaglia d'Oro al Valor Militare.

Poche settimane dopo vi furono altri tre gravi episodi, due dei quali interessarono il faro Crispi.

Il primo avvenne il 25 novembre 1925, quando un nutrito gruppo di quelli che all'epoca furono definiti “ribelli”, assalirono il faro Crispi danneggiando gravemente e uccidendo quattro ascari ed il fanalista Aldo Jonna.

Una settimana dopo, il 2 dicembre, un migliaio di ribelli, capeggiati dal figlio del Sultano, attaccarono Hafun, ma dovettero ritirarsi con gravi perdite.

L'ultimo episodio avvenne il 24 e 26 dicembre 1925: oltre 500 ribelli delle tribù Bahdir, Issa Au-

<sup>41</sup> Dal 1921 riclassificato cannoniera.

lian, Ismail Soliman ed Aden Abduraman avevano attaccato contemporaneamente il faro, la stazione radiotelegrafica ed il vicino villaggio di Tohen. Pur respinti con gravi perdite dal locale presidio del Regio Esercito e dalla guarnigione del faro (una quarantina di ascari al comando del capitano Sandro Gatti, supportati dal tiro delle artiglierie della Regia Vedetta *Berenice* (fig. 30, pag. 52), erano riusciti ad uccidere il capitano Alessandro “Sandro” Gatti<sup>42</sup> ed un muntaz, senza però danneggiare la costruzione.<sup>43</sup>

La salma di Gatti verrà poi trasportata a Mogadiscio e sepolta nel locale cimitero (fig. 31, pag. 53).

Il faro comunque resisteva impavido, come dimostrano alcune foto aeree scattate nell'ottobre 1928 da Carlo Pedrini, responsabile del Regio Laboratorio Foto Cinematografico di Mogadiscio, durante un'esplorazione aerea della Migiurtinia da parte del nuovo Governatore della Somalia, Guido Corni. Per l'occasione furono utilizzati tre biplani Romeo Ro 1, dai quali vennero realizzate anche diverse fotografie aeree (fig. 32, a fronte).

Così descrive il sorvolo del Capo Guardafui e del faro Crispi: “Il 16, alle 6.45, la squadriglia riprese il volo per Hordio, girando sopra Capo Guardafui. Sorpassata la torre del faro, alta nella sagoma bruna i due quadratini bianchi delle case dei marinai e del posto di osservazione, gli apparecchi doppiarono il capo della caratteristica forma di leone dormiente e, sorvolata la baia sabbiosa intermedia, teatro nel passato, delle piraterie dei Migiurtini sui numerosi piroscafi incagliati, sorpassarono anche Ras Scenaref, il famoso falso Guardafui, che anche dall'alto risulta perfettamente uguale al... genuino. Poco oltre, a Tohen, funziona la stazione radiogoniometrica, annessa al faro, che comunica alle navi di passaggio la precisa loro posizione e segnala la strada per doppiare il difficile promontorio. Dovendosi quanto prima sostituire l'attuale torre del faro,



Fig. 33 – Il faro Francesco Crispi nei primi anni '30 (cortesia di Alberto Alpozzi)



Fig. 34 – Uno dei quattro francobolli con soggetto il faro Crispi (in <http://bigblue1840-1940.blogspot.com/2015/11/somalia-italian-somaliland.html>, ultima consultazione: 30/11/2022)

<sup>42</sup> Il Capitano Gatti proveniva dal 53° reggimento di fanteria e, su sua domanda, era stato trasferito al Regio Corpo Truppe coloniali della Somalia il 2 maggio 1925 Cfr. Bollettino ufficiale delle nomine, promozioni e destinazioni negli ufficiali e sottufficiali del R. Esercito italiano e nel personale dell'amministrazione militare, p. 2417).

<sup>43</sup> Cfr. De Vecchi di Val Cismon Cesare Maria, cit., pp. 164 e 217 e «Almanacco R. Esercito», 1939-1940, XVIII, Edizioni L. Alfieri, 1940, p. 455.



Fig. 35 – La *Georges Philippar* in fiamme (in <https://www.academiedemarine.com/refondateurs/Philippar.php>, ultima consultazione: 30/11/2022)

*che, essendo costituita di traliccio di ferro, si sta deteriorando di giorno in giorno per l'azione degli agenti atmosferici, si costruirà una torre in muratura della forma del fascio Littorio, simbolo della nuova Italia.*<sup>44</sup>

La struttura metallica del faro Crispi, che, nonostante tutto, era riuscita a scampare agli attacchi dei ribelli, soffrì però degli effetti corrosivi dell'aria salmastra, per cui nel 1929, il nuovo Governatore della Somalia, Guido Corni, succeduto a Cesare De Vecchi, decise di sostituirla con interventi in muratura e cemento armato che ne modificarono radicalmente l'aspetto, facendo assumere al faro Crispi la forma di un grande fascio littorio, con tanto di lama d'ascia sporgente, che lo stesso Corni, nel suo libro "La Somalia Italiana" così descrive: "...feci montare

*la lanterna su di una torre in pietra rossa e dura del luogo, cerchiata di anelli in cemento armato e recante una scure, simbolo del littorio*".

Era il 1930.

La torre cilindrica del faro poggiava su una base tronco-piramidale alta circa 4 metri. Tutta l'opera invece era alta 19 metri, contro i 15 del faro a traliccio (fig. 33, pag. 55).

Per il regime fascista il faro era uno dei tanti simboli delle opere civili costruite nelle colonie, tanto che venne anche immortalato in una serie di francobolli (fig. 34, pag. 55). La serie, emessa nel marzo 1932, era composta da 18 francobolli, in cui i primi dieci riproducevano edifici come il faro Crispi (da 5,7,10 e 15 centesimi), il faro medioevale di Mogadiscio, detto Torre Al-Mnara (da 20,25 e 30 cen-

<sup>44</sup> «Rivista Aeronautica», n. 1, 1929.

tesimi) ed il palazzo del governo a Mogadiscio (da 35,50 e 75 centesimi), mentre gli altri otto illustravano esemplari della fauna locale. Nel maggio 1934 fu emessa una seconda serie di otto francobolli che ne utilizzava alcuni della serie precedente con la sovrastampa “Onoranze al Duca degli Abruzzi”.

Il raggio di luce del faro aiutò molto le navi che percorrevano rotte che le portavano non lontano dal Capo Guardafui, ma, ciò nonostante, vi furono egualmente altri naufragi.

Nella notte tra il 15 e il 16 maggio 1932, fu la grande e modernissima motonave passeggeri francese *Georges Philippar* a dover fare i conti con la maledizione del Capo Guardafui.

Questa volta però non furono né le rocce della costa né i banchi di sabbia a decretarne la fine, ma il fuoco. Mentre la nave, al ritorno del suo viaggio inaugurale in Giappone, si apprestava ad entrare nel Golfo di Aden e poi nel Mar Rosso diretta a Marsiglia, a cinque miglia ad est del Capo Guardafui scoppiò un principio d'incendio che, per vari motivi non fu adeguatamente affrontato (fig. 35, a fronte).

Venne dato l'ordine di abbandonare la nave e, mentre le scialuppe si allontanavano, le fiamme divamparono.<sup>45</sup> La *Georges Philippar*, dopo essere andata alla deriva verso le coste dell'attuale Yemen, affondò alle 14.56 del 19 maggio, a circa 145 miglia a nord-est di Capo Guardafui.

Non si ha alcuna certezza circa il numero delle persone a bordo: secondo alcune fonti vi erano 518 passeggeri e 347 membri dell'equipaggio, secondo altre rispettivamente 514 e 253.

Certo è invece il numero, 672, dei naufraghi che furono salvati dalla petroliera sovietica *Soviet-skaïa Neft* e da due cargo inglesi, il *Mahsud* e il *Contractor*.

L'incendio e l'affondamento della nave francese ebbe enorme risonanza in tutto il mondo, anche

perché si ipotizzò un attentato. Più probabile invece che la causa sia stata dovuta al malfunzionamento di qualche apparato elettrico, come era già accaduto quando la *Philippar* era in costruzione.

Nello stesso mese di maggio 1932 l'Ammiraglio Alberto Alessio, esperto di geodesia operativa e in particolare di gravimetria e da poco posto nella riserva, veniva inviato dal Ministero delle Comunicazioni in Somalia per verificare il corretto funzionamento del radiogoniometro di Capo Guardafui. Dalla sua relazione, che lo stesso Ministero trasmise al Ministero della Marina e a quello delle Colonie il 13 giugno 1932,<sup>46</sup> risultò che l'apparato non era più in grado di corrispondere alle esigenze del traffico navale, anche sulla base di quanto segnalato da alcuni comandanti di navi mercantili, per cui veniva rilevato non solo che “*La stazione radiotelegrafica e radiogoniometrica di Guardafui senza alcun dubbio ha un'ubicazione infelice...essendo incassata in una valle e alquanto lontana dalla spiaggia*”, ma anche che “*Il radiogoniometro impiegato in quella stazione è assai antiquato e male adatto alla osservazione delle emissioni ad onda continua, che sono ormai le più comuni sulle navi*” per cui, pur apprezzando l'intenzione della Marina di sostituire gli apparati con altri più moderni, veniva affermato che doveva contemporaneamente essere risolto il problema dell'infelice ubicazione della stazione. L'Ammiraglio Alessio suggeriva, pertanto, di spostare la stazione radiotelegrafica e radiogoniometrica nelle immediate adiacenze del faro Crispi e di sostituire gli apparati “a scintilla” con altri “a valvola”, apprezzando la decisione della Marina di scegliere radiogoniometri Telefunken per le Stazioni di Capo Guardafui e di Alula.

Durante tutto il periodo in cui il faro Crispi fu gestito dalle autorità italiane, il personale di servizio,

<sup>45</sup> All'episodio La Domenica del Corriere del 29 maggio 1932 dedicò la controcopertina di Achille Beltrame con questa didascalia “Il rogo della motonave francese Georges Philippar al largo di Capo Guardafui, nelle acque della Somalia italiana, e il salvataggio dei naufraghi.” È disponibile in internet anche un filmato dell'Istituto Luce (<<https://www.youtube.com/watch?v=ktACgr-dniY>>, ultima consultazione: 28/11/2022).

<sup>46</sup> Cfr. Lettera del Ministero delle Comunicazioni, Dir. Gen. Poste e Telegrafi, Serv. VI, Div. IV, Archivio USMM, racc. 2574 “Nave Staffetta”.



Fig. 36 – Disegno delle uniformi degli ascari di marina e addetti ai fari (in [http://www.collezioni-fit/ascari/panzera\\_d015.jpg](http://www.collezioni-fit/ascari/panzera_d015.jpg), ultima consultazione: 30/11/2022)

che oltre a gestire il faro aveva anche il compito di difenderlo dagli eventuali attacchi di bande locali, apparteneva al Servizio Fari della Regia Marina.

Di norma, il personale era costituito da ascari che vestivano la stessa uniforme degli ascari di marina (solino, fazzoletto e cordoncino sul camiscio coloniale cachi, fascia distintiva a righe verticali bianche e blu, tarbusc guarnito con fiocco bianco e blu e nastro con la dizione “Servizio Fari” – fig. 36, a fronte), comandati da un ufficiale italiano affiancato da due o tre sottufficiali, e da uno o due fanalisti italiani.<sup>47</sup>

Allo scoppio della Seconda guerra mondiale il faro fu ovviamente spento per non agevolare il traffico mercantile e militare della Gran Bretagna e dei suoi alleati del tempo.<sup>48</sup>

Dopo qualche iniziale successo del Regio Esercito, supportato dalla Regia Aeronautica, ben presto l'impossibilità della madrepatria di poter rifornire i possedimenti italiani in Africa Orientale, accerchiate per terra e per mare dalle forze armate britanniche e del *Commonwealth*, ne determinò la caduta.

L'importante funzione del faro ne avrebbe dovuto fare un obiettivo prioritario per le truppe britanniche quando, nel gennaio 1941, attaccarono la Somalia, ma la conquista della zona del Capo Guardafui e del faro Crispi fu effettuata soltanto mesi dopo, con l'operazione “Chapter” del 19 maggio, quasi tre mesi dopo la caduta di Mogadiscio (26 febbraio). Dell'azione restano poche tracce documentali, come la brevissima nota “Mi-

*nor Operations against Italian East Africa, in which naval forces have taken part, were the capture of Dante, Cape Guardafui Lighthouse (now again in operations)”* contenuta nel War Dispatch del contrammiraglio Ralph Leatham, Comandante in Capo delle forze britanniche nel teatro di operazioni dell'Oceano Indiano, del 16 luglio 1941.<sup>49</sup>

Il compito di supportare l'avanzata terrestre britannica fu affidato a un paio di navi della Red Sea Force, vale a dire lo sloop indiano *Clive*<sup>50</sup> (fig. 37, pag. 60), al comando del Capitano *ad interim* Henry Richmond Inigo-Jones, e l'incrociatore ausiliario *King Gruffydd*<sup>51</sup> (fig. 38, pag. 60), al comando del Lieutenant Commander (capitano di corvetta) Cecil M. Gabbett. Il 13 aprile, le due unità salparono da Aden dirette a Dante, 80 miglia (130 km) a sud di Capo Guardafui, con l'ordine di essere pronte a effettuare un bombardamento su tutti i bersagli ritenuti ostacoli all'avanzata da terra del *brigadier* (grado corrispondente a quello italiano di generale di brigata) Arthur Reginald Chater.

Il 16 maggio le due navi si ancorarono al largo di Hurdia Point senza incontrare alcuna opposizione, e una barca fu mandata a terra per stabilire un contatto con l'esercito italiano a Hurdia, la cui piccola guarnigione si era arresa il giorno prima senza opporre resistenza. I prigionieri italiani furono poi trasportati via mare a Dante. Qui, dopo un incontro tra il capitano della RAF George Frederick Chater,<sup>52</sup> altri ufficiali dell'esercito e i comandanti delle due navi, si decise di modificare i precedenti piani e di sbarcare, a Damo, sulla costa set-

<sup>47</sup> D. Panzera, *Gli ascari di Dino Panzera – raccolta unica di uniformi, fasce distintive e gagliardetti dei RCTC* (<<http://www.collezioni-f.it/ascari/panzera.html>>, ultima consultazione: 28/11/2022)

<sup>48</sup> *Disputed Italian Somaliland Is no Paradise*, «The Afro-American», 16 ottobre 1948, Afro Comics Section, pag. 4 (<<https://news.google.com/newspapers?nid=UBnQDr5gPskC&dat=19481016&printsec=frontpage&hl=en>>, ultima consultazione: 28/11/2022).

<sup>49</sup> Il documento, classificato segreto e protocollato No. 796/E.I. 03203 è stato desecretato ed è ora consultabile (<<http://www.naval-history.net/xDKWD-EF1940-41.htm>>, ultima consultazione: 28/11/2022).

<sup>50</sup> Varato nei cantieri Beardmore, *Dalmuir I* 10.12.1919, in servizio 4.1920, venduto 1947. Dislocamento standard 1.748 t, (pieno 2.021), lunghezza, f.t. 82,50 m, larghezza 11,73 m, immersione 3,15 m, 2 turbine a vapore Parsons Power, per complessivi 2.000 hp, velocità massima 14,5 nodi, armamento (1940): 2 x 1 – 102/40 QF Mk IV, 2 x 1 – 47/40; +, 3 x 1 – 40/39 2pdr QF Mk II, equipaggio 123.

<sup>51</sup> Varato l'11 ottobre 1919 come mercantile per l'armatore greco Nicholas Eustache Ambatielos con il nome di *Ambatielos*, acquistato al termine di una controversia legale dalla compagnia armatrice inglese Dodd, Thomson & Co, il 14 settembre 1939 fu requisito dall'Ammiragliato come Q Ship (nave civetta antisommergibili) e ribattezzato HMS *Maunder* (X 28). Poi, con il nuovo nome *King Gruffydd*, dal 12 marzo al 22 agosto 1941, fu utilizzato quale incrociatore ausiliario. Trasferito al Ministry Of Works And Transport (MoWT, Ministero dei Trasporti di Guerra) come trasporto truppe, nel dicembre 1941 fu restituito al proprietario. Affondato il 17 marzo 1943 dall'U-338 del comandante Manfred Kinzel. Cfr. <https://uboat.net/allies/merchants/ship/2787.html>.

<sup>52</sup> <https://codenames.info/operation/chapter/>

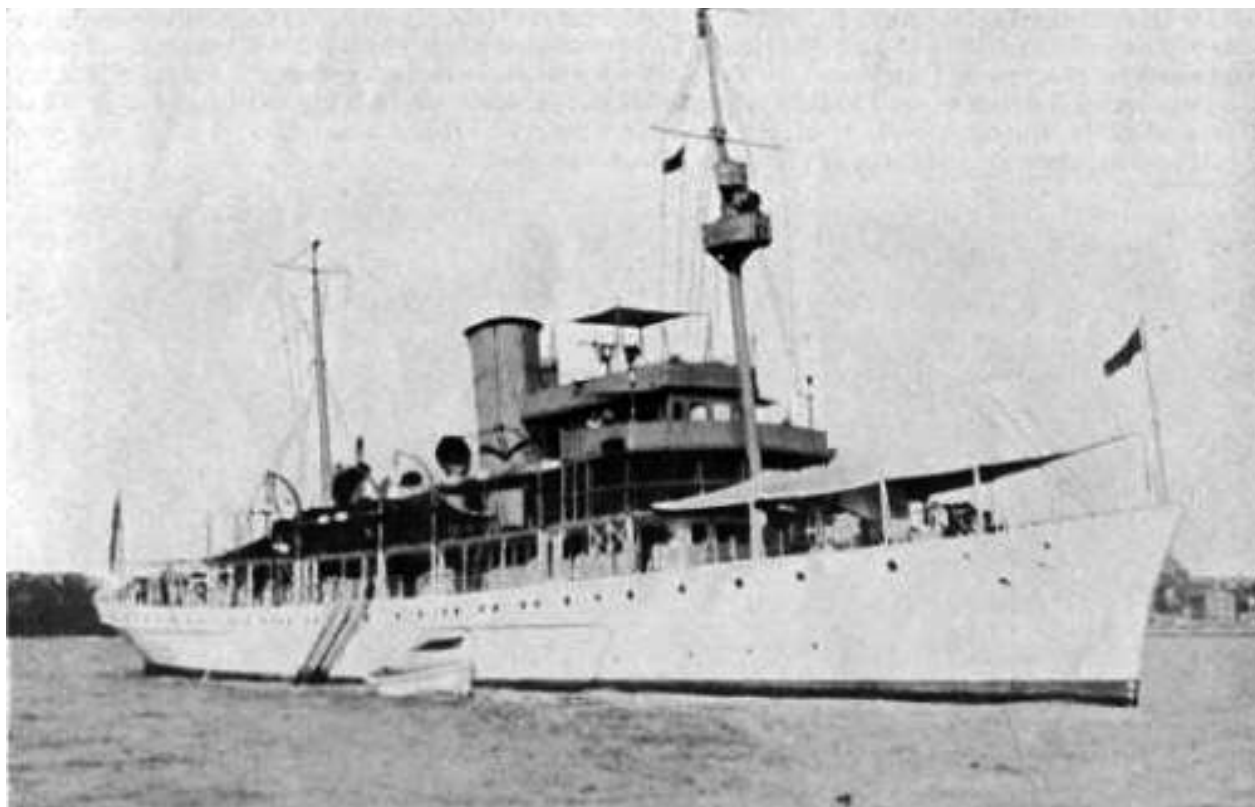


Fig. 37 – Lo sloop *Clive* (in [http://www.navy-pedia.org/ships/uk/brit\\_sl\\_clivee.htm](http://www.navy-pedia.org/ships/uk/brit_sl_clivee.htm), ultima consultazione: 30/11/2022)

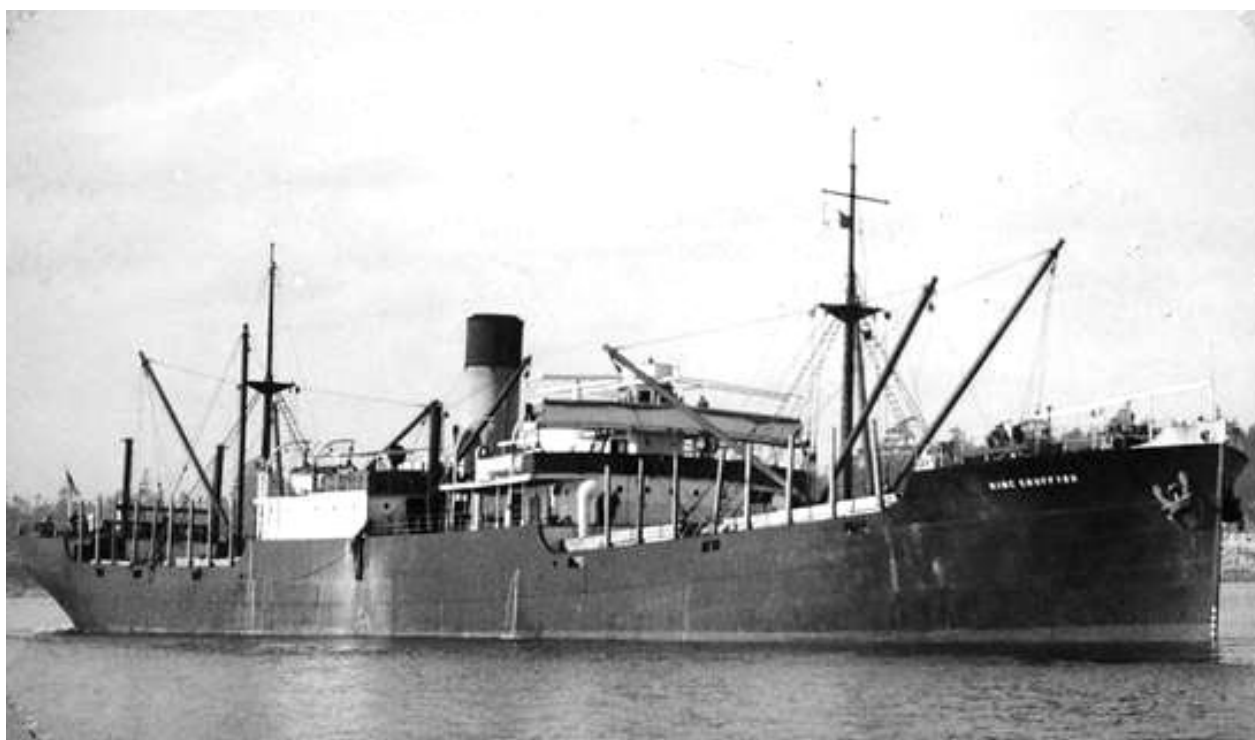


Fig. 38 – L'incrociatore ausiliario *King Gruffydd* (in <https://uboat.net/allies/merchants/ship/2787.html>, ultima consultazione: 30/11/2022)



Fig. 39 – L'U-852 danneggiato e incagliato a poca distanza dalla costa somala (da *Ultra Versus U-Boats: Enigma Decrypts*, pag. 202, in [https://www.reddit.com/r/history/comments/55sqpw/confirmation\\_i\\_think\\_i\\_found\\_a\\_uboat\\_in\\_somalia/](https://www.reddit.com/r/history/comments/55sqpw/confirmation_i_think_i_found_a_uboat_in_somalia/) e <https://legionmagazine.com/en/wp-content/uploads/2012/02/HallidayInset21.jpg>, ultime consultazioni: 30/11/2022)

tentrionale, a circa 2,5 km a ovest del faro di Guardafui anziché a sud, a Bargal e Tuhom. Imbarcati due plotoni di fanteria, *Clive* e *King Gruffydd*, lasciarono l'ancoraggio alle 16:00 del 17 maggio per arrivare di fronte alla costa di Damo alle 6.40 del mattino successivo. Avendo osservato un gruppo di soldati italiani mentre si ritirava verso l'entroterra, il *Clive* aprì il fuoco, disperdendolo. Lo sbarco dei due plotoni iniziò alle 07:25 e, nonostante il maltempo e i pochi tratti di spiaggia idonei, si concluse entro le 11:30 grazie all'uso barche locali e senza incontrare alcuna opposizione. Toccò poi all'incrociatore ausiliario *King Gruffydd* sbarcare un altro gruppo armato per occupare il faro di Guardafui, operazione completata entro le 17:30.

La guarnigione italiana (secondo fonti inglesi composta da 19 ufficiali e 61 uomini) si arrese e, nei giorni successivi, fu portata ad Aden. Il faro Crispi passò quindi nelle mani di un ufficiale della

RAF e di un plotone di soldati, cessando quindi per sempre di essere italiano.<sup>53</sup>

Il faro Crispi fu riattivato ma, ciò nonostante, l'area circostante restava pericolosa, come testimoniò il naufragio del sommergibile tedesco, l'U-852 (fig. 39, sopra), comandato da Heinz-Wilhelm Eck, che il 3 maggio 1944, dopo essere stato attaccato da cinque Vickers *Wellington* dello Sqn. 621 e da uno dello Sqn. 8, basati a Khormaksar (Aden), attacco che causò sette morti, cercando di sfuggire ad ulteriori attacchi si incagliò presso il capo Guardafui.<sup>54</sup>

Il comandante e i 59 uomini di equipaggio superstiti abbandonarono il battello e furono fatti prigionieri dalle truppe britanniche. Incredibilmente, non riuscirono ad autoaffondare il loro sommergibile, consentendo così ad una squadra d'abbordaggio dello sloop inglese *Falmouth* di salire a bordo del relitto e di recuperare intatto non solo il diario di bordo ma anche un esemplare dell'autogiro da

<sup>53</sup> Ibidem.

<sup>54</sup> Il relitto, ancora visibile anche sul sistema *Google Earth*, si trova alle coordinate 09.34'36.01N- 50.48'11.55E.



Fig. 40 – La nave da trasporto per servizio coloniale *Cherso* (in <https://www.naviearmatori.net/ita/foto-5790-4.html>, ultima consultazione: 30/11/2022)



Fig. 41 – Targa con i nomi del Capo Fanalista Antonio Di Salvia, del sottocapo nocchiere Nicola Dentuti e del meccanico navale Gian Franco Comparini (foto di Maymuuna Abdulkadir in <https://twitter.com/maymuunaabd/status/1122144722833805312/photo/2>, ultima consultazione: 30/11/2022)

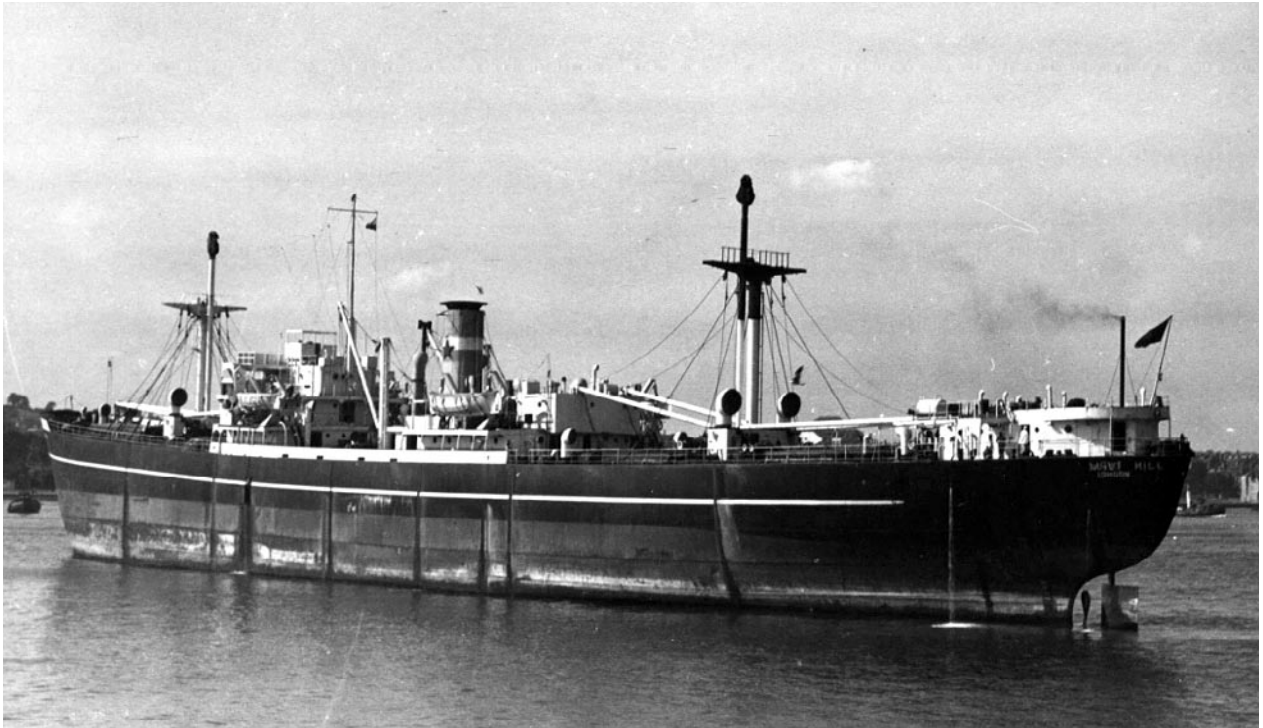


Fig. 42 – Il mercantile *Mavis Hill* (in <https://ddraigmorblog.files.wordpress.com/2020/08/fort-st-george-as-mavis-hill-1.jpg?w=1024>, ultima consultazione: 30/11/2022)

osservazione Focke-Achgelis Fa 330A-1 *Bachstelze* (“Ballerina”).<sup>55</sup>

Dal diario di bordo si scoprì così che, dopo aver affondato il mercantile greco *Peleus* al largo dell’isola di Ascensione, ne avevano ucciso i superstiti. Tre di loro erano scampati alle raffiche di mitragliera e furono salvati 25 giorni più tardi. Dopo la guerra il capitano Heinz-Wilhelm Eck e due uomini dell’equipaggio (il medico di bordo Walter Weisspfenning e il terzo ufficiale August Hoffman) vennero processati per crimini di guerra dal tribunale inglese di Amburgo e, ritenuti colpevoli, giustiziati. Furono gli unici uomini della Marina Militare del Reich ad essere giustiziati.

Dopo essere stato riattivato dagli inglesi, il faro rimase funzionante fino alla metà degli anni Cin-

quanta del secolo scorso, cioè durante il periodo nel quale all’Italia fu affidato dall’Assemblea Generale delle Nazioni Unite (risoluzione n. 442 del 2 dicembre 1950) l’incarico di preparare i quadri politici, amministrativi, militari e di polizia in funzione dell’indipendenza dell’ex colonia, incarico svolto dall’Amministrazione Fiduciaria Italiana della Somalia (A.F.I.S.) dal 1° aprile 1950 (data del passaggio ufficiale dei poteri tra la Gran Bretagna e l’Italia) al 1° luglio 1960, quando l’ex colonia divenne indipendente.

Già dall’ottobre 1949, però, la Marina si preparava ad inviare in Somalia del proprio personale militare, costituendo allo scopo una apposita sede di addestramento a Castellammare di Stabia e dando prime disposizioni sul trattamento econo-

<sup>55</sup> Il Focke-Achgelis FA 330 era un autogiro senza motore che, trainato dal sommergibile, si alzava in aria fino a circa 200 metri, consentendo di esplorare visivamente molto meglio che dalla torre del sommergibile. Smontabile in tre parti che trovavano posto in scompartimenti stagni, le sue piccole dimensioni non consentivano ai radar degli Alleati di scoprirlo. Cfr. Royal Australian Navy – Monthly Naval Warfare Review, Novembre 1944 pp. 17-20, in <https://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Naval%20Warfare%20Nov-1944.pdf>.



Fig. 43 – John Jacob Lavranos fra quattro somali addetti al faro Crispi (in W. Ewest, *Wanted!!! Euphorbia prona*, “Euphorbia World”, No. 3, December 2008, pp. 5-7)

mico riservato agli ufficiali della Marina destinati nella ex colonia italiana.<sup>56</sup>

A partire dal 20 febbraio 1950, la Marina, oltre al personale militare, inviò anche personale civile di alcuni Comandi Fari, soprattutto con la

nave da trasporto per servizio coloniale *Cherso*, mettendoli alle dipendenze del Comando Marina Somalia con base a Mogadiscio, a sua volta dipendente dal Comando A.F.I.S. (fig. 40 e fig. 41, pag. 62).<sup>57</sup>

<sup>56</sup> Cfr. Maridipart-Napoli prot. 308/68° del 20 ottobre 1949, in USSME, Archivio relativo all'Amministrazione Fiduciaria Italiana in Somalia 1949-1957, in Busta n. 20, fasc. Disposizioni amministrative varie.

<sup>57</sup> Dalla documentazione conservata presso l'USSME, risultano essere stati destinati ai fari Mogadiscio, Chisimaio e Capo Guardafui gli Agenti Capo Fari Enrico Barbante, Ennio Crocini e Giacomo Rasponi, gli Agenti, Fanalisti e Sorveglianti Fari e Fanali Carlo Accietto, Antonio Di Salvia, Luigi Mascolo e Antonio Selvaggi, mentre Pietro Madaro fu il comandante della stazione RT di Alula Cfr. Comando Fari e Segnalamenti Marittimi Alto Tirreno di La Spezia, prot 2821 del 5 luglio 1950, in USSME, Archivio relativo all'Amministrazione Fiduciaria Italiana in Somalia 1949-1957, Busta n. 20, fasc. da 112 a 120. Dalla documentazione citata risulta che molti di loro giunsero a Mogadiscio da Napoli, imbarcati sulla nave trasporto per servizio coloniale *Cherso* (Comandante il capitano di fregata Mario Signorini). Tra il personale cui fu affidata la gestione del Faro Crispi di Capo Guardafui risulta vi siano stati anche nel 1953 il sottocapo fanalista Antonio Di Salvia, il sottocapo nocchiere Nicola Dentuti e il meccanico navale Gian Franco Comparini, come dimostra una targa cementata alla base del faro.

Fino a quando il personale italiano presidiò il Faro Crispi? Difficile a dirsi, in quanto la documentazione consultata fornisce qualche dato fino al 1954. Resta un “buco” fino al 1960, anno in cui l’A.F.I.S. passò le consegne alla neoamministrazione somala.

Anche in quegli anni vi fu comunque un altro naufragio, quello del *Mavis Hill*, ex *Fort St. Joseph*, (fig. 42, pag. 63) uno dei 198 mercantili tipo “North Sands” costruiti in Canada per il MoWT durante la Seconda guerra mondiale. Il 26 giugno 1952 la nave si incagliò vicino a Capo Guardafui. Rimessa a galla, il 29 novembre fu rimorchiata fino a Suez, ma i danni furono ritenuti troppo gravi per giustificarne la riparazione, per cui fu portata nel 1953 a Savona per la demolizione.

Dopo la nascita della Repubblica somala le notizie sul faro Crispi si fanno via via più rare, anche se sembra che fu ancora attivo fino alla fine degli anni Sessanta, come dimostra una fotografia che ritrae il naturalista greco-sudafricano John Jacob Lavranos assieme a quattro somali (uno dei quali in divisa militare),<sup>58</sup> in occasione delle sue ricerche *in loco* effettuate nel settembre 1968 e dal dicembre di quell’anno fino al dicembre 1970 (fig. 43, a fronte).

Il 21 ottobre 1969 un colpo di stato pose fine all’esperienza della Repubblica somala, ma è improbabile che fu questa la causa dell’abbandono del faro. Più probabilmente la diffusione delle nuove tecnologie di assistenza alla navigazione rese inutile avere un sistema di segnalazione ritenuto superato.<sup>59</sup>

Il complesso di costruzioni di Capo Guardafui è attualmente in rovina e del faro Crispi non resta che la torre priva di qualsiasi installazione ottica e luminosa (fig. 44, pag. 66).

Per molto tempo il faro è rimasto isolato, ma nel luglio 2013 Alberto Alpozzi, fotografo-giornalista torinese specializzato in reportage e fotografia in aree di crisi, nonché docente di fotografia per l’architettura presso la facoltà di Architettura del Politecnico di Torino, imbarcato sulla fregata *Zeffiro* per documentare l’attività della Marina Militare Italiana nell’ambito della missione antipirateria “Atalanta”, ha avuto la possibilità di sorvolare Capo Guardafui, documentando lo stato in cui si trova il faro Crispi (fig. 45, pag. 67).<sup>60</sup>

Si spera che il governo del Puntland, che l’8 aprile 2013 ha annunciato come tutta l’area di Capo Guardafui debba essere considerata sotto la sua sovranità, inserita nella nuova regione chiamata “Gardafuul” con capoluogo la città di Alula (Aluula), riesca a recuperare e ristrutturare questa opera che, oltre ad essere simbolica, è architettonicamente molto interessante, tanto da far considerare il faro Crispi tra i dieci fari più famosi del mondo.<sup>61</sup> In attesa che ciò avvenga, va annotato che da qualche anno alcuni tour operator locali propongono delle escursioni proprio fino a Capo Guardafui e al faro.

È possibile averne un’immagine satellitare con le seguenti coordinate GPS: 11°50’08,90”N-51°16’44,86”E, così da capire quanto il faro Crispi del 1925 (fig. 46, pag. 68) fosse diverso da quello che ne resta oggi (fig. 47, pag. 68).

<sup>58</sup> Cfr. W. Ewest “Wanted!!! Euphorbia prona S. Carter”, su [https://www.euphorbia-international.org/journal/pdf\\_files/EW4-3-sample.pdf](https://www.euphorbia-international.org/journal/pdf_files/EW4-3-sample.pdf).

<sup>59</sup> Come già accadde al momento in cui il faro Crispi iniziò a funzionare, radar (ad esempio il LORAN o l’ARPA), prima, e sistemi satellitari (GPS), poi, resero estremamente rari i naufragi, per cui le popolazioni locali di quella zona del Corno d’Africa che dal 1998 è diventata il Puntland che, pur facendo formalmente parte dello Stato Federale della Somalia, gode di una notevolissima autonomia, non potendo più razzare il carico delle navi naufragate, si sono di nuovo dedicate alla pirateria, come attestavano due millenni or sono l’anonimo autore del *Periplo del Mar Eritreo* e Claudio Tolomeo, nella sua *Geographia*.

<sup>60</sup> Il reportage realizzato da Alpozzi è consultabile sul sito <<http://farofrancescocrispicapeguardafui.wordpress.com>>, ultima consultazione: 28/11/2022.

<sup>61</sup> Cfr. *Ten Famous Lighthouses From Around the World*, «Wonder Wisdom», 16 maggio 2022 (<<http://truefaith7.hubpages.com/hub/famous-lighthouses>>, ultima consultazione: 28/11/2022).



Fig. 44 – Il faro in rovina (foto di A. Warfa in <https://pbs.twimg.com/media/DFWRG8BXUAA4EbT?format=jpg&name=4096x4096> e <https://twitter.com/archwarfa/status/888776278123446273>, ultime consultazioni: 30/11/2022)



Fig. 45 – Il faro Crispi con alcune costruzioni nel 2013 (cortesia di Alberto Alpozzi)

## Bibliografia

- *Records relating to U-boat warfare, 1939-1945*, National government publication, 1985
- A. Alpozzi, *Il faro di Mussolini. Il colonialismo italiano in Somalia oltre il sogno imperiale*, Eclética, 2017
- S. Bassetti, *Gianfranco Chiti*, Lampi di stampa, 1 set 2010, pp. 202-203
- V. Beltrami, *Italia d'oltremare. Storie dei territori italiani dalla conquista alla caduta*, Nuova Cultura, 2011
- G. Chiesi, *La colonizzazione Europea nell'Est Africa. Italia – Inghilterra – Germania*, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1909
- G. Corni, *Somalia Italiana*, Editoriale Arte e Storia, Milano 1937
- P. Crabitès, *Ismail, the Maligned Khedive*, Routledge and Sons, 1933
- C.M. De Vecchi, *Orizzonti d'Impero: cinque anni in Somalia*, Mondadori, 1935
- W.K. Durrill, *Atrocious Misery: The African Origins of Famine in Northern Somalia, 1839-1884* in “The American Historical Review”, Vol. 91, No. 2, Aprile 1986
- V. Isacchini, *Somalia, 26 novembre 1896: Lafolè*, in “Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare” – 2017
- R. Laurenzi, *Capo Guardafui – Un secolo di naufragi e di pirateria nelle acque del Corno d'Africa*, Ledizioni, 2020
- R. Conyers Nesbit e J. Cruickshank, *Ultra Versus U-Boats: Enigma Decrypts in the National Archives*, Pen & Sword, 2009
- G. Po e L. Ferrando, *L'opera della Regia Marina in Eritrea e Somalia*, Ufficio Storico Della Marina Militare, 1929



Fig. 46 – Il faro Crispi com'era nel 1925 (in [https://italiacoloniale.files.wordpress.com/2018/04/faro\\_crispi\\_somalia-capo\\_guardafui.jpg?w=584](https://italiacoloniale.files.wordpress.com/2018/04/faro_crispi_somalia-capo_guardafui.jpg?w=584), ultima consultazione: 30/11/2022)



Fig. 47 – Il faro Crispi com'è oggi (in <https://twitter.com/Kingofmudug/status/1013544103848628226/photo/3>, ultima consultazione: 30/11/2022)

**FONTI  
E DOCUMENTI**

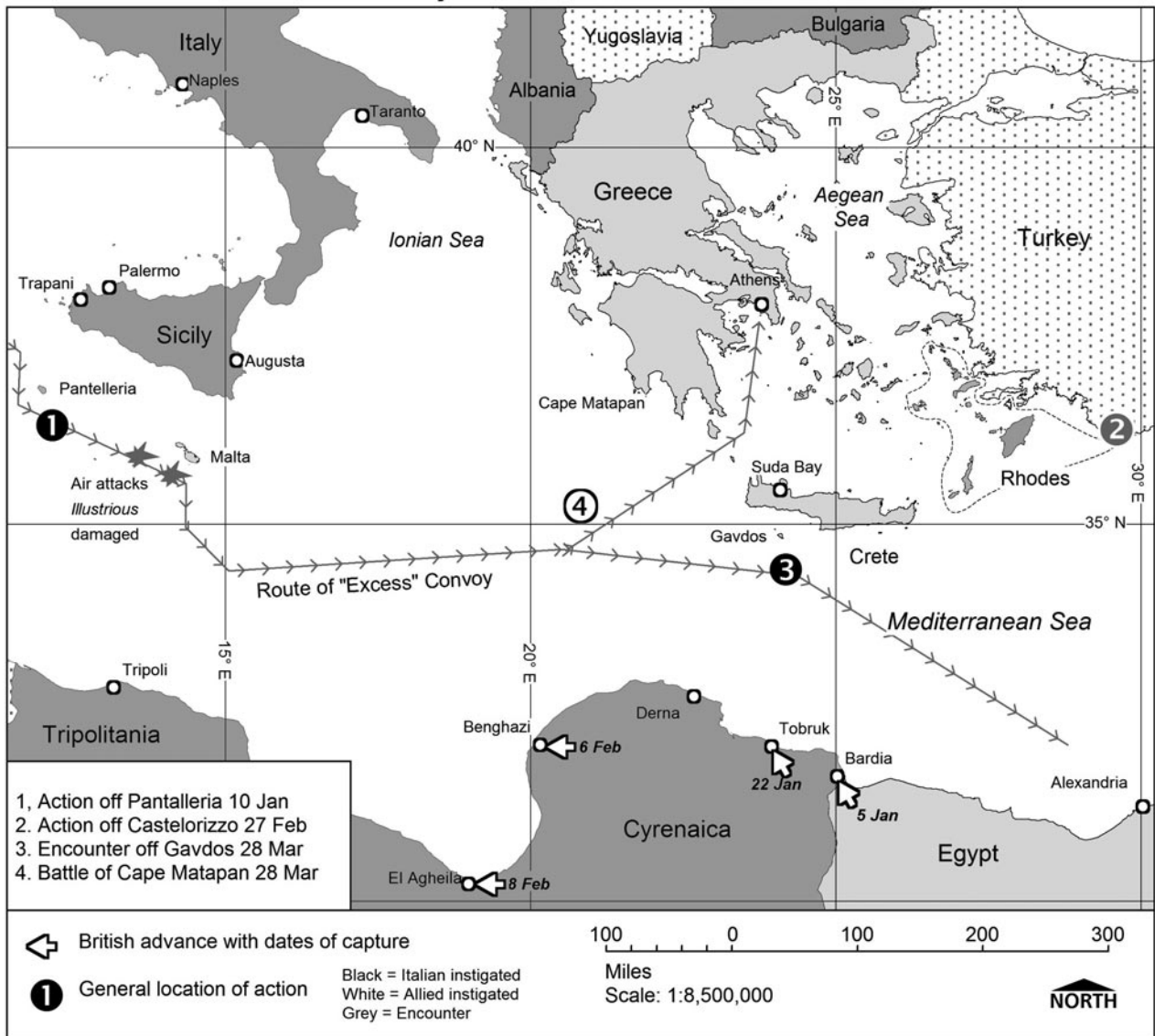


Fig. 1 – Mappa degli scontri navali del gennaio-marzo 1941 (da V.P. O'Hara, *Lotta per il Mare di mezzo. La guerra delle grandi Marine nel teatro del Mediterraneo, 1940-1945*, Roma, USMM, 2022)

# Notizie su azioni navali di superficie del 1941

Giulia Iacovelli

## Abstract

*The present article aims to analyze six reports selected to be part of the Notizie sulle Azioni Navali established by the Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina and related to surface naval operations carried on by the Italian Royal Navy 1941 in different Mediterranean scenarios. The text will offer a summary of the content of the documents, providing some context information and particularly focusing on the strategic conclusions outlined in each of them.*

Il presente contributo si inserisce nel progetto di cura dei rapporti della “Cartella Notizie sulle Azioni Navali.” La Cartella venne istituita dall’Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina, il quale stabilì che sarebbe stata conservata presso il Comando di Squadra Navale, i Comandi di Divisione Navale, i Comandi dei Dipartimenti M.M. e i Comandi M.M. della Sicilia e della Libia.<sup>1</sup> L’obiettivo era quello di consentire agli Ufficiali che esercitavano il Comando navale di consultare i rapporti delle azioni navali svoltesi in precedenza, per trarre insegnamenti da esperienze pregresse.

In questo contributo verranno presi in esame cinque rapporti relativi a missioni di superficie condotte dalla Marina nel 1941 in diverse aree del Mediterraneo (*fig. 1*, a fronte).

Il primo documento in ordine cronologico riguarda notizie sullo scontro avvenuto il 10 gen-

naio 1941 nello stretto di Sicilia al largo di Pantelleria tra, da un lato, le torpediniere *Circe* e *Vega* e, dall’altro, un convoglio britannico di cui facevano parte l’incrociatore *Bonaventure* e i cacciatorpediniere *Jaguar*, *Hereward* e *Gallant* (*fig. 2* e *fig. 3*, pag. 72, *fig. 4* e *fig. 5*, pag. 73).<sup>2</sup> Quest’ultimo agiva nel contesto dell’operazione *Excess* (*fig. 6* e *tab. 1*, pag. 74), finalizzata a rifornire Malta nel corso dell’assedio delle truppe italiane. A seguito di uno scontro di artiglieria, il *Vega* venne affondato (*fig. 7*, pag. 78). Nel documento è presente una sezione recante “Insegnamenti dell’azione notturna del 10 gennaio.” In questa parte del testo, oltre a esaminare nel dettaglio le condizioni di visibilità in cui si era svolta l’operazione, viene evidenziato che le due torpediniere italiane lanciarono siluri “successivamente a breve intervallo l’una dall’altra”. In particolare il *Vega*

<sup>1</sup> Archivio dell’Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina [d’ora in poi AUSMM], Fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, *Cartella Notizie sulle Azioni Navali*, 5 maggio 1941, p. 1.

<sup>2</sup> *British Navy in the Mediterranean, including Malta Convoys – 1940-1941*, «Campaign Summaries of World War II», NavalHistory.net (<<https://www.naval-history.net/WW2CampaignsRNMed.htm>>, ultima consultazione: 25 aprile 2021).



Fig 2 – L'incrociatore britannico *Bonaventure*, (foto Royal Navy, in <https://Naval-History.net>, ultima consultazione 2023-05-08)

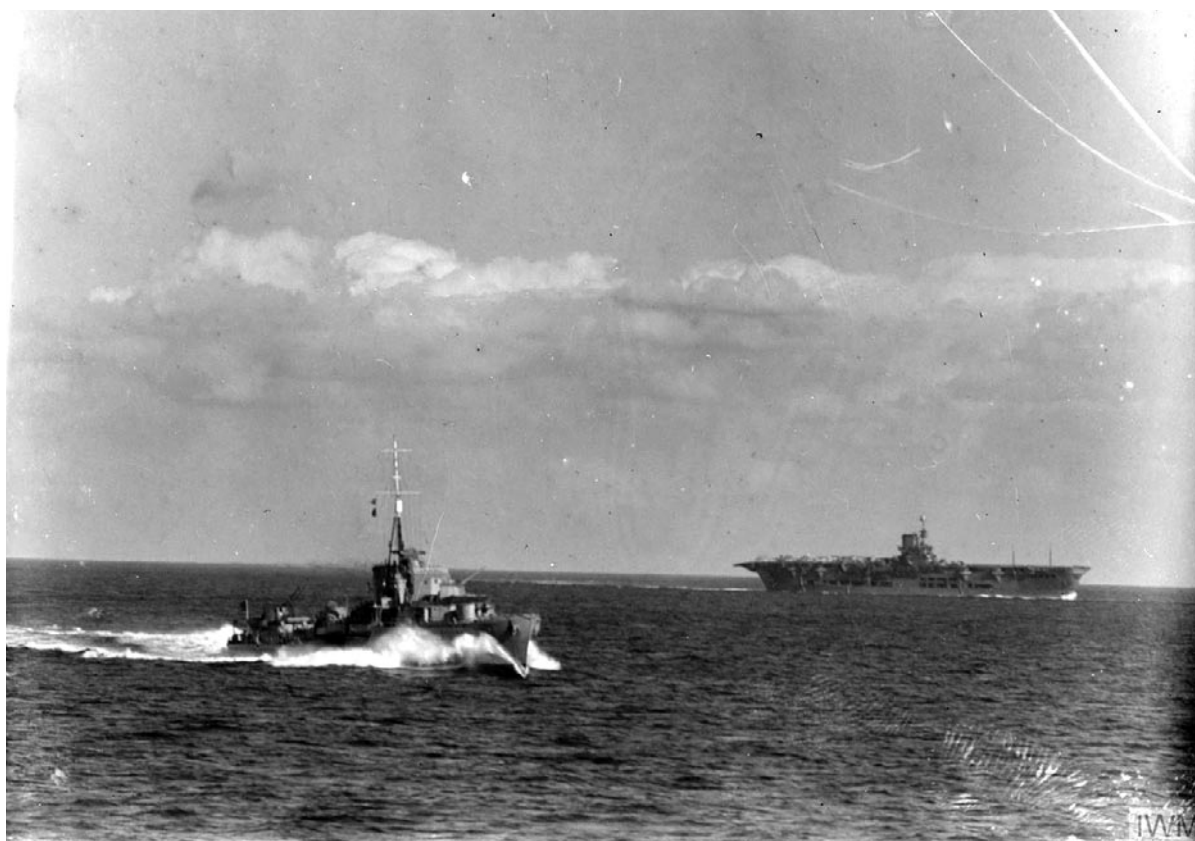


Fig 3 – Il cacciatorpediniere britannico *Jaguar*, ripreso il 27 novembre 1940 accanto alla portaerei *Ark Royal* (Imperial War Museum, A 2316)



Fig 4 – Il cacciatorpediniere britannico *Hereward* (da *Royal Navy: G & H-class Destroyer Postcards*, in <http://cardemp.co.uk>, ultima consultazione 2023-05-10)



Fig 5 – Il cacciatorpediniere britannico *Gallant*, in un'immagine dell'aprile 1938 (Imperial War Museum, coll. 8308-29, immagine FL 22249)

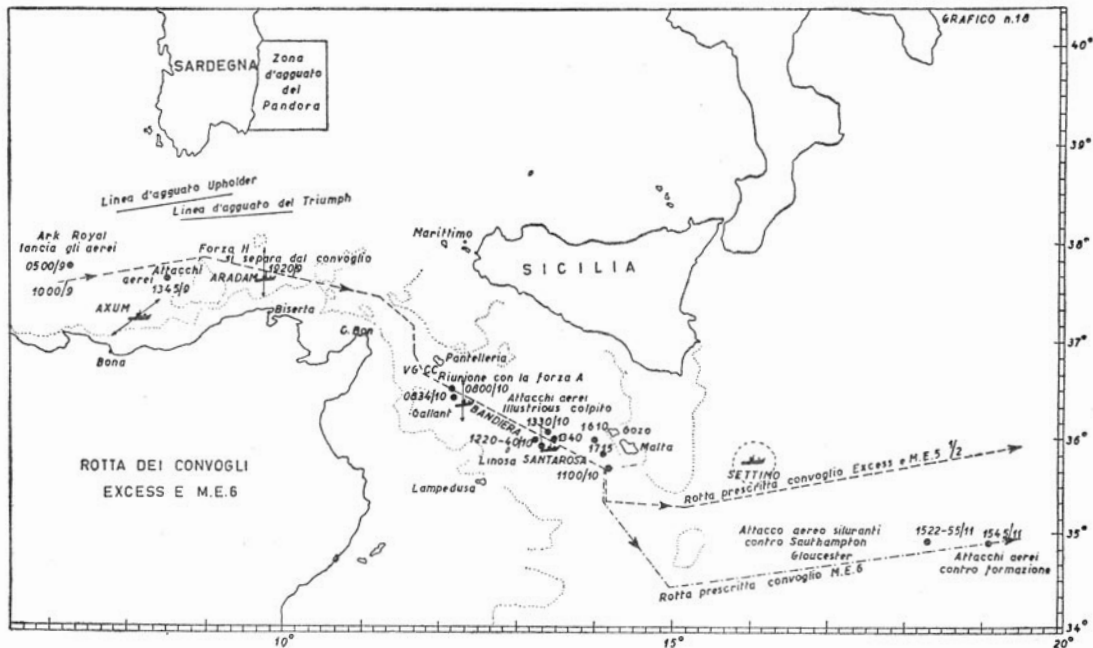


Fig. 6 – Operazione britannica Excess, gennaio 1941, rotta dei convogli (da G. Fioravanzo, *Le azioni navali in mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Roma, USMM, 1976)

**Tabella 1 - Azione al largo di Pantelleria, 10 gennaio 1941, 07.41 – 08.20**

<b>Condimeo:</b> Visibilità scarsa, maretta
Navi britanniche – Forza B (Rear Admiral E. de F. Renouf): Il: <u>Gloucester</u> , <u>Southampton</u> ; Ct <u>Ilex</u>
Forza F (Captain H. J. Egerton): <u>Bonaventure</u> (*); Ct: <u>Jaguar</u> , <u>Hereward</u> , <u>Hasty</u> , <u>Hero</u>
Navi italiane – (Capitano di fregata Giuseppe Fontana): <u>Vega</u> (X), <u>Circe</u> (*)

**Tabella 2 Attacco al Convoglio GA 15, 29-30 aprile 1941, 23.15-03.00**

<b>Condimeo:</b> luna nuova, tramontana alle 22.48
Allied ships — Scorta convoglio: la <u>Carlisle</u> ; Ct: <u>Kandahar</u> , <u>Kingston</u> , <u>Decoy</u> , <u>Defender</u> , <u>Avv Auckland</u> (NZEL); Cv <u>Hyacinth</u>
Forza B: (Vice Admiral Pridham-Wippell): Il: <u>Orion</u> , <u>Ajax</u> , <u>Perth</u> (AUS), <u>Phoebe</u> ; Ct: <u>Hasty</u> , <u>Hereward</u> , <u>Nubian</u>
Convoglio GA 15: <u>Delane</u> (6.045 t.s.l.), <u>Thurland Castle</u> (6.372 t.s.l.), <u>Comliebank</u> (5.149 t.s.l.), <u>Corinthia</u> (3.701 t.s.l.), <u>Itria</u> (6.845 t.s.l.), <u>Ionia</u> (1.936 t.s.l.), <u>Brambleleaf</u> (5.917 t.s.l.)
Navi italiane – Ct <u>Francesco Crispi</u> ; Tp: <u>Lince</u> , <u>Libra</u>

Tabella 1 e 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

Le indicazioni \*/X, come da testo originale, indicano i danni riportati nelle azioni, rappresentando rispettivamente danni superficiali da schegge e nave affondata. Le unità sede di comando sono indicate con sottolineatura

(fig. 8, pag. 80), appena iniziò a essere colpito, rispose subito al fuoco, risultando quindi più facile da individuare.<sup>3</sup> L'artiglieria nemica fu così in grado di danneggiare il timone e probabilmente anche l'apparato motore della torpediniera. Tuttavia, a determinarne l'affondamento, fu un colpo al deposito munizioni di poppa e la conseguente esplosione. Per questa azione, il capitano di fregata Giuseppe Fontana e il sottotenente di vascello Giorgio Scalia (fig. 9 e fig. 10, pag. 80, ricevettero la medaglia d'oro al valor militare: il primo per aver condiviso la sorte della nave, dando la priorità alla salvezza del proprio equipaggio; il secondo per aver ceduto il proprio salvagente a un marinaio che non stava riuscendo ad allontanarsi a nuoto dall'unità.

Della primavera del 1941 è invece l'azione navale eseguita dal cacciatorpediniere *Crispi* (appartenente alla IV squadriglia, di stanza in Egeo) e dalle torpediniere *Libra* e *Lince* il 29 aprile (tab. 2, a fronte, fig. 32, pag. 114, fig. 33 e fig. 34, pag. 120). Il relativo documento comprende tre rapporti curati dai rispettivi Comandi. La notte tra il 29 e il 30 aprile le tre unità ricevettero la missione di attaccare il convoglio britannico *GA 15*, appena avvistato e diretto verso il Canale di Caso. Il convoglio era composto dai mercantili *Delane*, *Thurland Castle*, *Comliebank*, *Corinthia*, *Itria*, *Ionia* e *Brambleleaf*, scortati dall'incrociatore antiaereo *Coventry*, dai cacciatorpediniere *Kandahar*, *Kingston*, *Decoy* e *Defender*, dallo sloop *Auckland* e dalla corvetta *Hyacinth* con l'appoggio della Forza B, costituita dagli incrociatori leggeri *Orion*, *Ajax*, *Perth* e *Phoebe* e dai cacciatorpediniere *Nubian*, *Hasty* ed *Hereward*. Il convoglio era diretto ad Alessandria e aveva a bordo 6.232 militari e 4.699 tra infermiere, prigionieri e personale consolare evacuato da Creta. Per le truppe britanniche lo spostamento di ogni gruppo di cacciatorpediniere da e

per l'isola era possibile solamente con enormi rischi. Le poche operazioni di successo avevano luogo di notte,<sup>4</sup> come appunto quella in questione, dal momento che, come si vedrà a breve, gli inglesi erano ben addestrati alle azioni notturne. Il cacciatorpediniere *Crispi* e le torpediniere *Libra* e *Lince* portarono avanti diversi attacchi siluranti contro il convoglio. La grande presenza di fumo, il fuoco abbondante e il ricorso agli illuminanti non consentiva loro di comprendere se effettivamente i bersagli fossero stati colpiti e tanto meno quali danni i colpi avessero prodotto.<sup>5</sup> L'equipaggio del *Lince* pensò erroneamente di aver colpito con due siluri uno dei cacciatorpediniere. I cacciatorpediniere *Nubian*, *Hasty* ed *Hereward* reagirono aprendo un intenso fuoco, che mantenne a distanza le unità italiane, le quali alla fine si allontanarono. Nessuna unità subì danni durante lo scontro.

La Regia Marina fu inizialmente colta di sorpresa dai numerosi combattimenti notturni della Seconda guerra mondiale, in un contesto in cui soprattutto inglesi e giapponesi avevano addestrato al meglio le proprie forze a questo tipo di scontro nel corso del primo dopoguerra. Nel rapporto del Comando del *Crispi* si legge, ad esempio, "mi è però apparsa in questa occasione particolarmente grave la mancanza di colonnette di puntamento per il tiro notturno sulle ali di plancia."<sup>6</sup>

Nelle conclusioni del rapporto del Comando del *Lince* si legge che, nel corso dello scontro, l'unità stessa aveva sfruttato al massimo la nebbia per occultarsi al nemico, tattica che parve efficace dal momento che le navi inglesi dovettero ricorrere spesso a proiettili illuminanti. Queste tentarono di inseguire le unità italiane, ma "il tiro illuminante è risultato sempre corto e quindi inefficace."<sup>7</sup>

Operazione più lunga e complessa è rappresentata dalla navigazione del rimorchiatore *Boeo*, dal 20 al 26 maggio. In questo caso a redigere il rap-

<sup>3</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, Notizia n. 2, *Azione "Circe" - "Vega" (10 gennaio)*, p. 3.

<sup>4</sup> *Naval Operations in the Battle of Crete, 1941*, «Naval Staff History - Second World War», Battle Summary No. 4, B.R. 1736 (2), 1960, pp. 2-3.

<sup>5</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, Notizia n. 40, *Azione navale eseguita dal C.T. Crispi (C.F. U. Ferruta) e dalle Torp. Libra (T. V. M. Candiani) e Lince (C.C. G. Cucchiara) il 29 aprile 1941*, 8 ottobre 1941, p. 4.

<sup>6</sup> Ivi, p. 3.

<sup>7</sup> Ivi, p. 9.

porto fu il tenente delle armi navali Ennio Santucci, che si trovava a bordo per un incarico di carattere tecnico, ossia ripristinare l'efficacia dell'apparecchiatura di dragaggio, ma, poiché era l'unico ufficiale sulla nave, si trovò anche a dover prendere decisioni. Il testo viene inserito nella "Cartella Notizie sulle Azioni Navali" perché "può dare utili cognizioni sul modo di manovrare delle unità della marina inglese sotto l'azione di attacchi aerei."<sup>8</sup>

La navigazione avvenne nei primi giorni dell'operazione "Mercurio", finalizzata all'occupazione di Creta da parte delle truppe tedesche (fig. 11, pag. 84, fig. 12 e fig. 13, pag. 86). Il 21 maggio l'Ammiraglio Sud-Est<sup>9</sup> decise di tentare di sbarcare a Maleme prima con il convoglio guidato dalla torpediniera *Lupo*, poi con quello guidato dalla torpediniera *Sagittario*. I tentativi fallirono, poiché la verifica delle condizioni preliminari non era stata sufficientemente approfondita: la costa individuata per lo sbarco non era infatti libera dalle forze navali nemiche;<sup>10</sup> di conseguenza seguì uno scontro in cui molti motovelieri, non abbastanza veloci da allontanarsi in fretta da Maleme,<sup>11</sup> subirono gravi danni da parte degli inglesi (fig. 14 e fig. 15, pag. 88, fig. 16, pag. 92). Il *Lupo* e il *Sagittario* recuperarono numerosi motovelieri, ricevendo per questo importanti apprezzamenti dall'alto comando navale germanico, che ne lodò il coraggio ben lungi dall'imputare loro il fallimento dello sbarco.<sup>12</sup> Le forze britanniche subirono comunque numerosi danni nel corso dei giorni suc-

cessivi. Il 24 maggio su quel fronte avevano già perso 6 unità (di cui 2 incrociatori e 4 cacciatorpediniere). Altrettante erano state danneggiate, inficiando gravemente la capacità degli inglesi di difendere l'isola.<sup>13</sup>

Il *Boeo*, che il 20 aveva ricevuto ordine di partire dal Pireo insieme al *Rovigno* per prendere a rimorchio un barcone con a bordo soldati tedeschi, navigò dunque in quelle acque in giorni dirimenti della vicenda cretese, impegnandosi in particolare nel recupero e nel primo soccorso ai reduci dell'operazione svoltasi sulla costa di Maleme (fig. 17, pag. 92, fig. 18 e fig. 19, pag. 93). Nel rapporto viene sottolineato come ogni difficoltà in quel contesto fu affrontata dai marinai italiani e dai soldati tedeschi con un forte senso di condivisione e cameratismo (fig. 20, pag. 96 e fig. 21, pag. 97).<sup>14</sup>

Di particolare interesse è lo stile narrativo adottato nel testo. Si riportano qui, a titolo di esempio, solo alcuni passaggi particolarmente intensi, come "Attendiamo ormai con ansia la luce del giorno: ci sembra che essa debba portare la salvezza e la possibilità di portare a termine la missione."<sup>15</sup>, oppure "Quasi per dispetto l'alba ci mostra il cielo coperto ad Oriente e molta foschia verso terra."<sup>16</sup>, infine "Intanto gli aerei si susseguono ininterrottamente in un carosello infernale eppure grandioso."<sup>17</sup>

Altra operazione di particolare complessità fu quella di recupero e disincaglio del cacciatorpediniere *Lampo* (fig. 22 e fig. 23, pag. 98). Il *Lampo*

<sup>8</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, Notizia n. 16 bis, *Rapporto della navigazione eseguita dal R. Rimorchiatore "BOEO" dal 20 al 26 maggio 1941*, 1° agosto 1941, p. 1.

<sup>9</sup> Traduzione italiana dell'epoca per il comando tedesco "Admiral Suedost", nella persona dell'amm. Karl Georg Schuster. Tale comando era stato costituito nel febbraio 1941 come ufficio Admiral "Z", successivamente trasformato, tra l'aprile e il luglio del 1941, nel citato "Admiral Suedost", per poi assumere la definitiva denominazione di "Marinegruppenkommando Sud".

<sup>10</sup> A. De Toro, *La partecipazione della Marina italiana all'invasione di Creta nei documenti tedeschi (maggio 1941)*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», dicembre 2013, pp. 18, 19.

<sup>11</sup> Breve rapporto sulle operazioni di motovelieri Maleme-Iraklion, 25 maggio 1941, qui consultato in A. De Toro, cit., Appendice D.

<sup>12</sup> A. De Toro, *La partecipazione della Marina italiana all'invasione di Creta nei documenti tedeschi (maggio 1941)*, in *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, dicembre 2013, pp. 21 e seguenti.

<sup>13</sup> Naval Staff History, Second World War Battle Summary No. 4, *Naval Operations in the Battle of Crete, 1941*, B.R. 1736 (2), 1960, p. 20.

<sup>14</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, Notizia n. 16 bis, *Rapporto della navigazione eseguita dal R. Rimorchiatore "BOEO" dal 20 al 26 maggio 1941*, 1 agosto 1941, p. 14.

<sup>15</sup> Ivi, p. 5.

<sup>16</sup> Ibidem.

<sup>17</sup> Ivi, p. 7.

era affondato il 16 aprile nel Golfo di Gabes, in Tunisia, mentre stava scortando un convoglio di 5 piroscafi diretto a Tripoli (fig. 24, pag. 100, fig. 25, pag. 101, fig. 26, pag. 102, fig. 27, pag. 103). Era stato avvistato dalla XIV squadriglia C.T. britannica. Era poi seguito uno scontro a fuoco, che aveva portato all'affondamento dell'unità insieme ai cacciatorpediniere *Baleno* (fig. 28, pag. 104) e *Tarigo*, quest'ultimo eroicamente affondato colpendo il cacciatorpediniere inglese *HMS Mohawk*. A seguito dell'azione, il *Lampo* risultava incagliato e semisommerso (fig. 29, pag. 106, fig. 30, pag. 108 e fig. 31, pag. 110). Le operazioni di recupero furono coordinate dal tenente colonnello del Genio Navale Alfredo Blandino e svolte dal 20 luglio all'8 agosto. La nave fu poi rimorchiata a Palermo, dove giunse l'11 agosto. Non trattandosi di una operazione bellica propriamente detta, è interessante leggere la motivazione addotta per l'inserimento del relativo rapporto all'interno della "Cartella Notizie sulle Azioni Navali."

"L'operazione di disincaglio del R.C.T. *Lampo* non costituisce una vera e propria azione bellica; le notizie ad essa relative vengono tuttavia incluse nella "Cartella notizie sulle Azioni Navali" perché, per le difficoltà di luogo e di tempo che si sono dovute superare, per gli esigui mezzi a disposizione, per la continua vigilanza esercitata dal nemico nella zona, esse sono di particolare interesse anche ai fini dell'addestramento."<sup>18</sup>

Il luogo dove era incagliato il *Lampo* rendeva particolarmente complesse le operazioni di recupero, in quanto continuamente oggetto di incursioni aeree nemiche. Dal momento che, in caso di difficoltà, non sarebbe stato possibile ottenere soccorso, si decise di limitare al massimo il contingente che avrebbe preso parte alla spedizione e gli strumenti tecnici necessari.

Si iniziò con la chiusura dei canali di comunicazione con il mare e poi con l'esaurimento dei

carichi liquidi presenti nei locali. Le operazioni di disincaglio furono gestite assieme al cacciatorpediniere *Fulmine*. Il cavo di acciaio di rimorchio fu disteso dal motoveliero *Elsa*. Tentativi di rimorchio furono effettuati senza successo, separatamente e assieme, dal rimorchiatore *Ciclope* e dalla torpediniera *Centauro*. A seguito di molteplici fallimenti e di ulteriori operazioni di alleggerimento del carico dell'unità, il tenente colonnello Blandino si recò al Comando Marina Messina e chiese ulteriori mezzi per portare a termine l'operazione. Furono messi a sua disposizione i rimorchiatori *Montecristo* e *Trieste*, che riuscirono nell'impresa, come riportato nel rapporto, "Il successo dell'impresa (sull'esito della quale erano sorti forti dubbi in conseguenza delle gravi difficoltà d'ordine bellico e tecnico ad essa connessa) raggiunto con l'impiego di limitatissimi mezzi si è potuto realizzare per la dedizione e la fede incrollabile della vittoria della spedizione tutta che, conscia dell'importanza della missione, ha speso ogni più riposta energia vincendo tutte le difficoltà."<sup>19</sup>

L'ultimo documento di questa sequenza si riferisce all'affondamento delle torpediniere *Altair* e *Aldebaran* (fig. 35 e fig. 36, pag. 122, fig. 37, pag. 128) a causa dell'urto contro delle mine nella notte tra il 19 e il 20 ottobre. Si tratta di tre rapporti, redatti rispettivamente dai Comandi delle torpediniere *Lupo* e *Altair* e dal capitano di fregata Moschini, imbarcato sull'*Aldebaran*. L'*Altair*, partito dal Pireo per Creta, si era incagliato nel golfo di Atene, con "un forte appruamento e un leggero sbandamento a sinistra",<sup>20</sup> per via di una violenta esplosione subacquea. Malgrado diversi tentativi di rimorchiarla, la nave affondò a seguito dei danni riportati. Prima dell'affondamento, il *Lupo*, mandato in soccorso, era riuscito a mettere in salvo l'equipaggio dell'*Altair*. Anche l'*Aldebaran* era stato inviato dal Pireo per prestare soccorso, affondando tuttavia, a sua volta, per l'urto contro una mina.

<sup>18</sup> AUSMM, Fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, Notizia n. 34, *Recupero e disincaglio del R.C.T. Lampo (20 luglio - 11 agosto 1941)*, 15 settembre 1941, p. 1.

<sup>19</sup> Ivi, p. 16.

<sup>20</sup> AUSMM, Fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, Notizia n. 48, *Affondamento delle Torp.re Altair e Aldebaran per urto contro mine (19-20 ottobre 1941)*, 16 novembre 1941, p. 7.

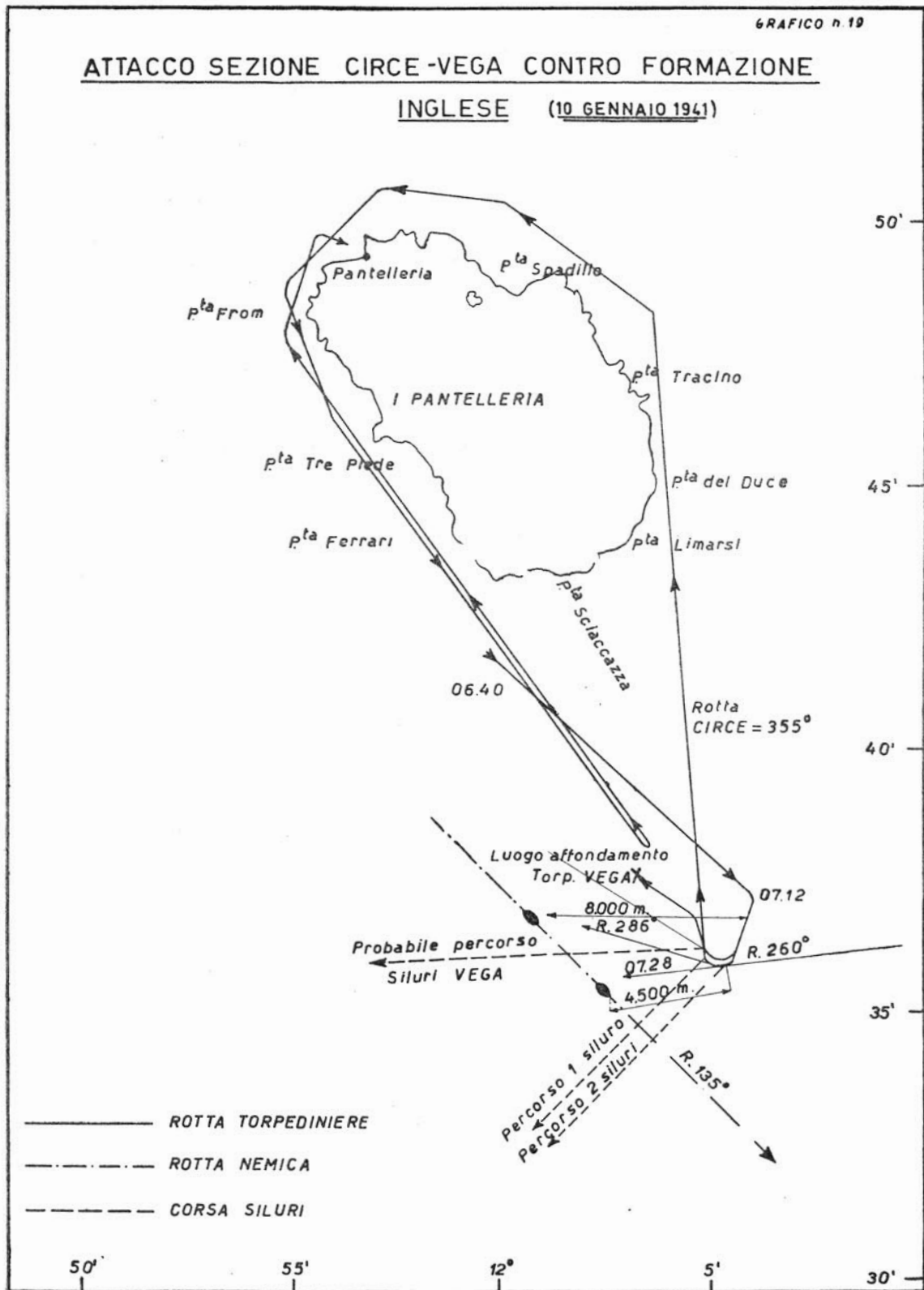


Fig 7 - Azione navale di Pantelleria del 10 gennaio 1941 (da G. Fioravanzo, *Le azioni navali in mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Roma, USMM, 1976)

**Appendice n. 1**UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA  
REPARTO O.A. – UFFICIO ADDESTRAMENTO

Copia n. 5

Data: 10 gennaio 1941

Notizia n. 2

AZIONE Circe – VegaEsposizione Cronologica.07h00m La Sezione *Circe – Vega* naviga in linea di fila ordine direttivo con PV = 135, V = 1207h12m Il *Circe* avvista circa per 270° una indistinta formazione nemica. Accosta allora per 205, mantenendo inalterata la velocità mentre il *Vega* spiega per l'attacco.07h26m Il *Circe* lancia su una grossa nave al centro della formazione i siluri del complesso AD.07h28m Il *Circe* lancia sullo stesso bersaglio i siluri del complesso AV.Il siluro prodiero non parte. Contemporaneamente il *Vega* effettua il lancio.07h30m Il *Circe* ritenta il lancio del siluro rimasto a bordo.07h32m anche questa volta con esito negativo per avaria al complesso. Accosta quindi per 355° su Punta Traccino ed aumenta gradatamente di velocità da 12 a 30 nodi. Durante questa fase il *Vega* si mantiene parallelo al *Circe* a 90° sul suo lato sinistro, D = 300 m. In questo momento il *Circe* lancia il segnale di scoperta ed il nemico esegue segnalazioni con proiettore bianco.07h39m Il nemico spara quattro colpi illuminanti ed accende due proiettori che illuminano il *Vega*.

07h40m Il nemico apre il fuoco.

07h41m Il *Vega* apre il fuoco.07h43m Il nemico centra il tiro sul *Circe* che in questo momento risponde.08h00m Il *Vega* accosta a sinistra e riduce di velocità mentre inizia il tiro anche col cannone prodiero e con le mitragliere. I CC.TT. nemici concentrano su di lui tutto il fuoco.08h15m Il *Circe* è quasi a ridosso di Punta Traccino quando sul *Vega*, ormai quasi fermo, si scorge un'altissima vampata, e la nave rimane avvolta in denso fumo.08h20m Il *Vega* affonda.08h45m Il *Circe* è davanti al porticciuolo di Pantelleria.Insegnamenti dell'Azione Notturna del 10 gennaio1) – Unità che hanno stabilito contatto col nemico e limiti dell'azione. –Le Unità che hanno combattuto sono: *Circe* e *Vega*.L'azione ha avuto inizio alle 07h12m quando il *Circe* e, con ogni probabilità, contemporaneamente, anche il *Vega*, avvistano il nemico.Essa ha avuto termine alle 08h15m con l'affondamento del *Vega*.2) – Condizioni di visibilità. –

Il sole sorgeva alle 08h14m. La luna era tramontata da quattro ore.

L'atmosfera era leggermente fosca, verso le 07h30m ha iniziato a rischiararsi. In tali condizioni le siluranti avevano buona probabilità di avvistare prima di essere viste.



Fig. 8 – La torpediniera Vega (Archivio fotografico USMM - AUSMM)



Fig. 9 – Il capitano di fregata Giuseppe Fontana (AUSMM)



Fig. 10 – Il sottotenente di vascello Giorgio Scalia (AUSMM)

3) — Valutazione della distanza di avvistamento. —

Il *Circe* ha avvistato sagome indistinte di unità nemiche a circa 135° dalla prua a dritta ed alla distanza apprezzata di circa 6000 m. Dall'esame del successivo svolgersi dell'azione, e dalla ricostruzione grafica dell'intera manovra la distanza reale risulta superiore a quella apprezzata, e si aggira sui 10-12000m. —

Il nemico ha avvistato le Torpediniere alle 07h32m quando esse, eseguito il lancio, avevano già iniziato la manovra di disimpegno.

Poiché il personale del *Circe* ha, circa a tale ora, osservato prima due colone bianche in corrispondenza di una delle unità nemiche, quindi segnalazioni con fanale bianco tra di esse, ed il fuoco da parte dei CC. TT. ha avuto inizio solo alle 07h39m, si può ritenere che l'allarme sia stato dato dalla esplosione dei siluri su una unità o quanto meno, dall'avvistamento delle loro scie. —

4) — Impiego delle Armi. —

*Circe* e *Vega* hanno lanciato successivamente a breve intervallo l'una dell'altra. La prima ha inizialmente lanciato tre siluri, essendo il quarto fallito, alle 07h28m con i seguenti dati apprezzati:

$$D = 4500 - = 70^\circ \text{ VN} = 18$$

Ha quindi ritentato il lancio del quarto siluro alle 07h30m, con gli stessi dati, su un'altra unità che si presentava su un uguale a quello prima messo a calcolo. Il siluro non parte neppure la seconda volta. Nessuna notizia è stata possibile avere nei riguardi dell'azione del *Vega*. È probabile però che in complesso dalle due unità siano stati lanciati sette siluri. —

Dalle testimonianze di alcuni componenti l'equipaggio del *Circe* si può ritenere che due siluri abbiano colpito una unità nemica. Tale risultato è convalidato dal ritrovamento di relitti vari (appartenenti al C.T. Galland) tra i quali un salvagente nel quale era incastrato un fondello tranciato di bossolo da 120 con cannello inesplosivo.

Quanto all'impiego delle artiglierie risulta che: il nemico ha aperto il fuoco alle 07h39m prima con tiro illuminante, indi con tiro battente concentrandolo sul *Circe*, mentre illuminava con due proiettori il *Vega*. Poco dopo ha sparato anche sul *Vega*. Questo ha risposto subito al fuoco, e ciò probabilmente lo ha reso più facilmente individuabile, mentre il *Circe* inizia il tiro solo dopo essere stato inquadrato dalle salve nemiche.

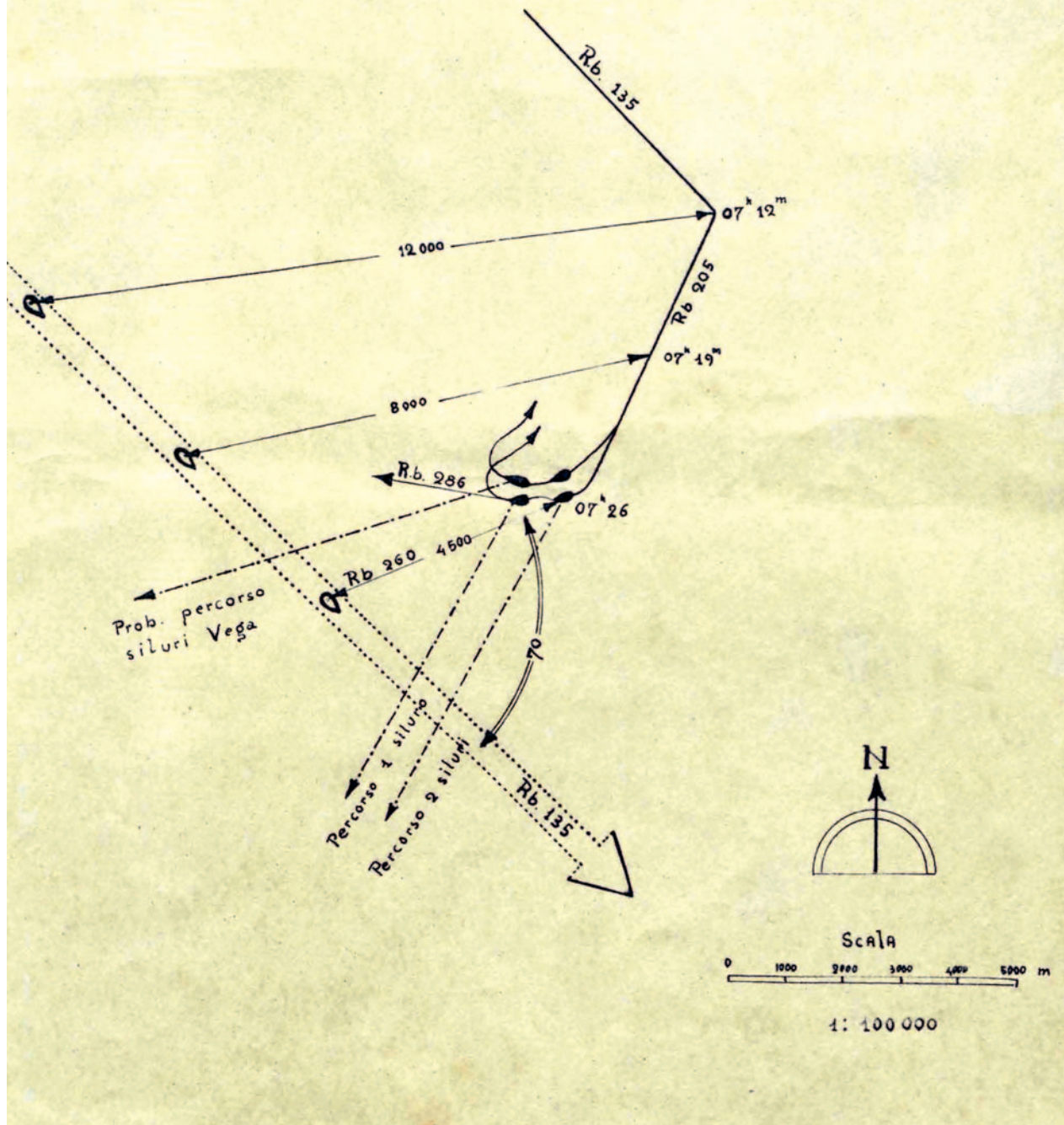
Il tiro nemico ha prodotto sul *Vega* un'avaria al timone e, probabilmente, anche un'avaria all'apparato motore perché esso privo di governo, ha accostato a sinistra e ridotto di velocità. Con tutto ciò appena il pezzo prodiero è stato in campo, ha aperto il fuoco anche con questo contro il nemico che si era avvicinato a circa 1000 m.

Mentre il *Circe*, accostando sulle salve per disorientare il nemico ed eseguendo una cortina di nebbia, dirige alla massima forza per Punta Traccino, il *Vega* è più volte colpito nelle caldaie; in ultimo (alle 8h15m circa) un colpo nel deposito munizioni, che salta, lo ha messo definitivamente fuori combattimento. Poco dopo esso è affondato. Mentre la nave affondava due CC.TT. nemici si sono avvicinati ed hanno mitragliato colpendo anche naufraghi in mare. —

Il *Circe* in totale ha sparato quattro salve coi pezzi poppieri.

Risulta che durante l'azione di fuoco delle due torpediniere uno dei CC.TT. nemici ha ricevuto visibilmente colpi a bordo. Le vedette di Punta Sciaccazza hanno notato, su due siluranti nemiche, incendio a bordo. L'azione da parte del nemico è stata svolta da quattro CC.TT. e da un incrociatore. — Il tiro del nemico è stato molto rapido e corto all'inizio; ben presto è risultato centrato con salve pochissimo disperse (aperture laterali minime e longitudinali di circa 100m). —

Grafico d'attacco e lancio della sezione Circe-Vega contro  
la formazione Inglese dalle ore 07<sup>h</sup>12<sup>m</sup> alle ore 07<sup>h</sup>28<sup>m</sup>  
del giorno 10 gennaio 1941 XIX.



5) –Avarie ed inconvenienti. –“CIRCE”

- 1)– La mancata partenza del siluro prodiero del complesso avanti è risultata (da verifica eseguita) dovuta a mancata accensione della carica per difetto di caricamento dell’incendio.
- 2)– Verso le 10h27m, al rientro in porto dopo essersi recato al soccorso dei naufraghi del *Vega*, il *Circe* ha avuto avaria al timone, dovuta ad eccessivo riscaldamento dell’olio dei torchi del telemotore.
- 3)– Il tiro in ritirata, per quanto eseguita con pochissima elevazione non ha dato luogo agli inconvenienti che normalmente si verificano alle sovrastrutture.
- 4)– Le comunicazioni ai tubi di lancio, sono state fatte sia a mezzo del telefono apposito, sia per maggior sicurezza col portavoce.  
Le comunicazioni con i complessi da 100/47 poppieri, effettuate a mezzo dei telefoni, non sono state efficienti.  
Si è dovuto ricorrere all’uso del portavoce. –

“VEGA”

- 1)– Poco dopo il lancio dei siluri e l’apertura del fuoco da parte del nemico, ha avuto avaria al timone dovuta probabilmente alla concussione prodotta dallo scoppio dei proiettili di una salva molto vicina alla poppa (testimonianza del timoniere superstite). –
- 2)– Le successive salve hanno colpito in piano la Torpediniera prima alla caldaia 1, quindi alla caldaia 2.  
Un ultimo colpo ha fatto saltare il deposito di poppa. –



Fig. 11 – Personale segnalatore appartenente alla marina germanica imbarcato sulla torpediniera *Sagittario*, estate del 1941 (AUSMM)

## Appendice n. 2

### UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA REPARTO O.A. – UFFICIO ADDESTRAMENTO

#### CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI: COPIA N. 18

Data: 1 agosto 1941/XIX  
(da allegare alla notizia 16 riguardante l'operazione Mercurio)

Notizia n. 16 bis

ARGOMENTO: Rapporto della navigazione eseguita dal R. Rimorchiatore "BOEO" dal 20 al 26 maggio 1941/XIX

#### S E G R E T O

La notizia 16 bis si riferisce alla missione di una piccola unità destinata a concorrere alla operazione Mercurio. Per quanto essa, dal punto di vista dell'addestramento non sia di particolare rilievo, dato che contiene il rapporto di un giovane Ufficiale delle A.N. inesperto sulle questioni di impiego delle unità, si invia egualmente perché la lettura delle pagine 4-5-7-9 può dare utili cognizioni sul modo di manovrare delle unità della marina inglese sotto l'azione di attacchi aerei.

Si trascrive pressoché integralmente quanto è stato riferito dal Tenente delle A.N. Ennio SANTUCCI che, trovandosi a bordo della nave per ripristinare l'efficacia dell'apparecchiatura di dragaggio, ha partecipato alla missione per quanto non specificatamente destinato. –

Il giorno 20, mentre eravamo al Pireo in attesa di riparare il gruppo elettrogeno per il dragaggio magnetico, il *Boeo* riceve ordine di partire insieme al *Rovigno* per prendere a rimorchio un barcone carico di soldati tedeschi. Dal Comandante del *Rovigno* vengono comunicate le rotte che conducono a Milo e l'ordine di seguirlo.

Verso mezzogiorno del 20 raggiungiamo il *Rovigno* fuori dal porto del Pireo per cercare il barcone da rimorchiare. Giunti all'altezza dell'isolotto di Phleva, il *Rovigno* accosta verso la Torp. *Sagittario* ferma alla fonda e lo vediamo imbarcare dei naufraghi. Ci avviciniamo e il Comandante del *Rovigno* ci dice di procedere sulla rotta e di prendere a rimorchio il barcone in avaria conducendolo alla destinazione comunicata. Il *Rovigno* ci raggiungerà sulla rotta oppure a Milo.

Alle 15 dello stesso giorno prendiamo a rimorchio il barcone con le macchine in avaria ed una zattera armata di un cannoncino, che abbiamo trovato poche miglia oltre l'isolotto, e puntiamo direttamente su Milo. La navigazione si svolge normalmente. Durante il giorno scorgiamo sempre aerei di ricognizione e aerei da trasporto germanici.

La mattina del 21 al fare del giorno di troviamo ad una quindicina di miglia dall'imboccatura della baia di Milo; dietro di noi vediamo solo una barca a vela molto lontana. Entrati a Milo cerchiamo di scorgere qualche torpediniera o il *Rovigno* che, come pensavamo, poteva averci preceduto sulla rotta durante la notte. Non troviamo altro che un peschereccio carico di soldati tedeschi che sta uscendo per mettersi in rotta verso Creta.

Nel frattempo domando all'Ufficiale tedesco, Tenente Häsken, quali istruzioni aveva. Egli mostra gli ordini di operazioni sui quali era scritto che doveva raggiungere nel più breve tempo possibile e con qualsiasi mezzo, aiutandosi magari con le vele, la zona di Maleme nel golfo della Canea. Mi aggiunge anzi di essere già molto in ritardo, perché avrebbe dovuto trovarsi a Maleme alle 16 del 21, ciò che ormai era impossibile. A noi rimaneva l'alternativa di restare a Milo o di procedere per Creta.



Fig. 12 e fig. 13 – Motoveliero del convoglio scortato dalla torpediniera *Sagittario*, Egeo 20-22 maggio 1941 (AUSMM)



Stando agli ordini ricevuti avremmo dovuto fermarci ad attendere qualcuno che impartisse ulteriori disposizioni.

Il dubbio che già la torpediniera fosse stata lì, dato il nostro ritardo, l'impazienza che avevano i tedeschi di procedere verso la meta, ed infine, forse più importante, il senso di orgoglio di tutto l'equipaggio, ci ha fatto prendere la decisione contraria.

Fermarsi a Milo lasciando i soldati tedeschi con le macchine in avaria e, peggio ancora, tornarsene indietro, sembrava a noi poco dignitoso. Anzi, visto che il tenente tedesco diceva di essere in ritardo, il Direttore di macchina del *Boeo* si è recato a bordo della barca rimorchiata, per vedere di rimettere in moto il motore di propulsione, magari lentamente, per aiutare la navigazione del convoglio.

Riesce a rimetterlo in moto e per breve tempo procediamo a circa 6 miglia all'ora.

Per la aumentata velocità si rompono i cavi di rimorchio dello zatterone al cannoncino e perdiamo così un'altra ora per ricomporre il convoglio: quando ci rimettiamo in moto il motore della barca è di nuovo in avaria.

Intanto avvistiamo una torpediniera: è il *Sagittario*, che è fermo con un gran numero di pescherecci all'altezza del Capo Psalis. Pensando che avesse ordini per noi passiamo accanto. Ci viene chiesto in tedesco se appartenevamo al gruppo ..... (non ho afferrato il nome) ed il tenente Häskén risponde di no. Sempre in tedesco dalla torpediniera dicono che possiamo procedere oltre. Sono circa le 14 quando prendiamo la rotta 200° diretto a Maleme. Abbiamo da fare 70 miglia e siccome, d'accordo con il tenente tedesco, riteniamo preferibile giungere di notte, facciamo alzare le vele al peschereccio e così procediamo a circa 5 miglia all'ora. Contiamo di arrivare tra le 4 e le 5 del mattino del giorno seguente (22 corrente).

Alla sera, prima del calare della notte, verificiamo la nostra posizione per vedere se manteniamo la velocità e possiamo constatare che alle 20 mancavano ancora 40 miglia da percorrere. Durante il giorno abbiamo avuto continuamente con noi la ricognizione tedesca.

Verso le 22 cominciamo a vedere dinanzi a noi di prua dei bagliori persistenti e delle esplosioni, di cui però non percepiamo il rumore. Pensiamo dapprima che sia il clamore della battaglia a terra, senonché, poco più tardi, possiamo individuare nel bagliore un proiettore molto lontano. Poco dopo vediamo, sempre lontani, sulla nostra rotta dei razzi illuminanti. Di tanto in tanto si accende sempre più vicino un proiettore. Due altri più lontani, uno a dritta ed uno a sinistra, frugano anch'essi in giro e si odono forti esplosioni.

Pensiamo che navi inglesi abbiano fatto un'incursione notturna nella baia contro le coste occupate dai paracadutisti tedeschi e che sia quindi cosa migliore arrivare a giorno fatto: le navi probabilmente si allontaneranno all'alba per evitare sicuri attacchi aerei. Alle ore 23 circa cambiamo rotta, mettendo la prua per 220 in maniera da avvicinarci a Capo Spada e sfuggire così al proiettore che si avvicina minacciosamente e che rileviamo sempre per 190°=200°. Dopo un'ora circa rallentiamo anche la velocità per diminuire il fumo al fumaiolo del *Boeo*.

All'una circa del 22 s'intravede di prua, in mezzo all'oscurità e alla foschia piuttosto notevole, la sagoma di una nave da guerra: mi sembra di riconoscere una nostra torpediniera del tipo Vega. La nave ci traversa la rotta diretta verso nord-ovest ed è vicinissima: forse cinquecento metri o poco più, nessuna luce benché minima si vede a bordo e nessun rumore si sente, che possa coprire il fruscio del vento contro le nostre sovrastrutture ed il rumore delle onde contro il nostro scafo.

Procediamo sempre a bassa velocità: due miglia all'ora circa, perché, come si è detto, volevamo arrivare alla luce del giorno. Avevamo preso accordi con gli Ufficiali tedeschi circa le modalità dello sbarco ed avevamo deciso di portare in secca il barcone sul luogo stabilito, mollando a tempo opportuno i cavi di rimorchio, tenendo però presente che nell'ultimo tratto era bene procedere quasi parallelamente alla costa, in maniera da poter utilizzare eventualmente tutte le mitragliatrici ed il cannoncino che avevamo sul rimorchio.



*Fig. 14* – Un peschereccio greco carico di truppe tedesche, appartenente al convoglio *Lupo* e disperso dopo lo scontro notturno, è preso a bersaglio dall'incrociatore australiano *Perth* (per gentile concessione di Mr. Gordon Steele da Sydney, Australia, via E. Cernuschi)



*Fig. 15* – 22 maggio 1941, ore 7.40 circa. Il tiro della batteria da 102 di sinistra dell'incrociatore australiano *Perth* contro il motopeschereccio greco avvistato poco prima (Collezione Peter Cannon, Australia, via E. Cernuschi)

Verso le due un razzo molto persistente e lanciato forse da un aereo da alta quota illumina il mare alla nostra sinistra quasi al traverso ed è seguito da colpi ben distinti di artiglieria. L'oscurità comincia a passare non poco ed attendiamo ormai con ansia la luce del giorno: ci sembra che essa debba portare la salvezza e la possibilità di portare a termine la missione. Ancora si vede un proiettore che fruga nel buio: il fascio di luce ci sfiora, ma passa oltre: nessuno ci ha scorto. Poco dopo ancora si riaccende e fa delle segnalazioni: non è alfabeto Morse, ma semplici lampi come di chiamata.

Dopo una decina di minuti fruga ancora nel buio ed il fascio è questa volta così forte che ci abbaglia; ci sorpassa, ma ecco che torna indietro, ci illumina ancora e ci sembra ci abbia scorto: invece subito si spegne e per il resto della notte null'altro si vede. Verso l'alba il vento rinforza un po' e anche il mare è mosso; mettiamo la prua al mare perché prima di procedere oltre vogliamo controllare la nostra posizione, che ormai conosciamo molto approssimativamente, dopo i cambiamenti di rotta e di velocità.

Quasi per dispetto l'alba ci mostra il cielo coperto ad Oriente e molta foschia verso terra, dimodoché dobbiamo attendere ancora molto prima di poter fare il punto. È verso le sei che ci riusciamo e ci troviamo a dodici miglia da Maleme, in direzione 185°. Il mare intanto è divenuto opaco, tanto da obbligarci a mettere la prua per 260°, onde cercare di portarci a ridosso di Capo Spada.

Verso le 7 vediamo di prua a noi nella direzione di Antikithera un fortissimo fuoco antiaereo seguito dal rumore di sorde esplosioni. Ci convinciamo sempre più che le navi inglesi hanno fatto durante la notte incursioni contro le coste occupate dai paracadutisti e che ora cercavano di guadagnare il largo attaccate dall'aviazione. Siamo tanto convinti di questo che continuiamo a dirigerci sopra vento verso ovest.

Ad un dato momento visto che siamo quasi completamente fermi ci mettiamo in fila al vento puntando nella direzione della città di Canea coll'intenzione di riprendere più tardi la direzione di Maleme.

Il fondo della baia non è ancora visibile per la foschia notevole e dalle sei del mattino in poi non abbiamo guadagnato nulla sulla nostra rotta a causa del mare e del vento.

Col salire del sole, il vento ed il mare scemano e cominciamo a poco a poco ad avvicinarci alla meta, procedendo però lentamente.

Gli uomini della zattera armata di cannoncino, che la sera prima erano venuti con noi sul rimorchiatore a causa del mare, riprendono posto accanto alle loro armi mentre avvistiamo a mezzo miglio circa due zattere con molta gente a bordo. Molliamo il rimorchio e ci dirigiamo il più rapidamente possibile verso le zattere; i naufraghi cercano di allontanarsi a forza di remi da noi; pensiamo che siano inglesi ed immediatamente ci armiamo decisi a prenderli a bordo per avere notizie sicure. Quando siamo vicini invece essi, che sono tedeschi, riconoscono la nostra bandiera e raccogliamo così una ventina di uomini fra cui anche due greci. Un soldato tedesco è ferito abbastanza gravemente ad una gamba ed un greco leggermente alla testa. Appena a bordo i naufraghi ci avvertono che 4 incrociatori inglesi sono fermi vicino a La Canea e ci raccontano quanto hanno visto del combattimento notturno: la torpediniera italiana *Lupo* era stata colpita e la credevano affondata; molti pescherecci carichi di soldati erano andati perduti e le navi inglesi avevano sparato a lungo sulle zattere e sui naufraghi, assassinando così molte persone.

Torniamo immediatamente verso il nostro rimorchio mentre ci sembra di vedere un po' più dentro nel golfo un periscopio. È un falso allarme; qualcosa di metallico sporge dall'acqua, ma è fisso; forse l'albero di una nave affondata. Faccio presente al tenente Häsken l'assoluta urgenza d'imbarcare sul rimorchiatore l'intera compagnia al suo comando e cercare così di allontanarsi a tutta velocità. Il trasbordo è fatto in breve tempo ed altri 140 uomini oltre i naufraghi, sono ora sul BOEO. I soldati tedeschi mettono una miccia ad orologeria a bordo del peschereccio per farlo saltare. Il tempo di regolazione è di 3 minuti e dobbiamo quindi allontanarci a tutta forza. Sono le 8,15 quando intraprendiamo la navigazione di ritorno; la barca abbandonata però non salta e noi cerchiamo di farlo comprendere agli aerei, che continuamente hanno seguito la nostra manovra facendo ricognizioni anche nell'interno del golfo. Prendiamo

subito la rotta per nord diretti verso Milo e poco dopo incontriamo sulla rotta un peschereccio con bandiera germanica che procede verso sud. Ci avviciniamo e lo consigliamo di tornare con noi ma con nostra sorpresa lo vediamo riprendere la rotta verso sud.

Dopo poco ne conosciamo le ragioni: nella direzione di Milo si sentono forti esplosioni, vediamo ad un certo punto le nuvolette del fuoco contraereo. Accostiamo a sinistra e dopo consultata la carta decidiamo di navigare verso Antikithera. La scelta non era difficile: a nord le navi, a sud Creta; rimaneva la scelta della rotta verso est o di quella verso ovest. Abbiamo scelto la rotta ovest per non trovarci dinnanzi alla baia di Suda nel caso che le navi inglesi volessero ripararvi e perché la costa del Peloponneso era la più vicina terra sicuramente amica.

Non sapevamo però che Antikithera fosse tedesca. Alle 9,30 circa cominciamo a scorgere navi da guerra in direzione nord. Vediamo due navi isolate, poi un gruppo compatto molto lontano, poi una nave più grande un po' a sud dalle altre; tutte hanno rotta circa di collisione con la nostra. A poco a poco le sagome si distinguono più chiaramente ed oltre al tiro antiaereo si vede un furioso fuoco di artiglieria navale verso nord. La nave che si trova più a sud è attaccata accanitamente da Stuka e bombardieri in quota e procede a zig-zag fra immense colonne d'acqua. Cerca di mettere la sua prua verso nord e quando vi riesce si vedono le vampate dei tiri sulla prua.

Intanto gli aerei si susseguono ininterrottamente in un carosello infernale eppure grandioso. Tutti arrivano volando a pochi metri dall'acqua tanto che a noi che scrutavamo continuamente l'orizzonte apparivano di lontano come navi che sopraggiungessero. Alcuni provengono da sud di Antikithera, altri da nord, molti altri ancora direttamente dal Peloponneso: tutti si portano contro sole, prendono quota ed attaccano decisamente. Si distinguono nettamente le sagome degli Stuka nelle ardite picchiate in mezzo ad un fuoco antiaereo violentissimo.

Le navi che vediamo ora un po' meglio hanno tutte due fumaioli di tipo antiquato e distanziati notevolmente l'uno dall'altro. Sono dieci, dodici o più: esattamente non si potrebbe dire. Più tardi ad Antikithera ci hanno detto 16. Alle 10,30 circa si vedono le navi accostare decisamente nella nostra direzione; la più vicina, che si tiene qualche miglio più a sud delle altre naviga con rotta circa 180°: è la nave maggiormente presa di mira dagli aerei. La vediamo avvicinarsi continuamente e scorgiamo la prua ingombra delle sovrastrutture mentre la poppa è quasi completamente libera: sembra abbia tre torri a prua e nessuna a poppa. Il contorno delle sovrastrutture appare oltremodo confuso e il colore di tutta la nave è chiaro nel suo complesso e simile alla patina chiara che ha il mare con le sue onde lunghe senza increspature. La nave continua ad avvicinarsi sulla nostra dritta: ora ha qualche minuto di riposo dall'attacco aereo e procede senza zigzagare; all'aspetto crediamo trattarsi di una nave da battaglia. In questo momento mi faccio consegnare la carta e cancelliamo tutte le rotte seguite tracciandone delle altre. Il Comandante del *Boeo* intanto ha preparato il pacco dei cifrari ed è pronto a gettarlo in fondo al mare. La nave sembra procedere ancora a sud, ma ad un dato istante accosta sulla dritta. La vediamo ora d'infilata; è molto larga, più di un nostro incrociatore tra 10.000 è più alta di bordo però sembra meno larga di una nostra corazzata. Anche le altre navi che si sono notevolmente avvicinate, ma che non si distinguono nettamente per il loro colore così sfuggente su quello del mare, riprendono la rotta verso nord e sembra che le navi di testa tentino una manovra avvolgente sulla dritta, seguite da tutta la formazione.

La nave più vicina è passata al nostro traverso a non più di quattro o cinque miglia, tanto ci appariva grande ad occhio nudo. Sembrava di vedere sulla sua prua tra torri seguite da un torrione sormontato a sua volta da un'ampia torretta anch'essa di aspetto cilindrico. Mentre ad occhio nudo tutto sembrava di colore chiaro ed uniforme, col binocolo si vedeva una larga striscia nera che abbracciava la torretta alla sua base. La costruzione ad ogni modo sembrava costituita da un rivestimento di lamiera completo e liscio senza buttafuori o sporgenze di qualsiasi genere. La riga nera abbracciava certamente anche il fu-

maiolo prodiero che è stato apprezzato più alto del poppiero, per quanto l'abbondante fumo ne impedisse una netta visione. A poppavia del secondo fumaiolo si scorgeva un albero piuttosto basso.

Improvvisamente si vedono due torri trinate di prua brandeggiarsi nella nostra direzione e i cannoni andare in elevazione. Ora si capisce che le torri di prua sono due e non tre quali apparivano: quello che sembrava una terza torre doveva essere forse il ponte di comando. Tutti capiscono che il tiro è diretto verso di noi, ma quasi istintivamente guardo alla nostra sinistra: forse vi è laggiù un bersaglio più importante per i grossi calibri. Nulla si vede invece e vediamo dalla prua della nave le vampate della salva; aspettiamo qualche istante per vedere dove cadono i colpi; sono molto corti. Le colonne d'acqua si vedono spostate verso poppa e non sono tanto alte da far credere a tiri del massimo calibro come pensavamo.

Lo scafo del *Boeo* vibra sotto le esplosioni, ma è un attimo. Ecco una nuova ondata di aerei e tre Stuka si buttano contro la nave. Il suo fuoco antiaereo è ormai sopra di noi e lo sbarramento provoca un tumulto di scoppi. Nel frattempo, sarà forse passato mezzo minuto dalla prima salva, si vedono altre vampate partire dalla prua della nave: le colonne d'acqua si vedono molto di prua ma meno corte. Mentre parte la salva i tre Stuka compiono a breve intervallo la loro picchiata. La nave accosta di 90° verso dritta. Due colonne immense alla sua destra che superano in altezza le sovrastrutture, una vampata seguita da un colpo secco sulla prua a sinistra all'altezza della seconda torre o poco più a poppa. La nave sbanda a sinistra mettendo quasi tutta la fiancata a mare. Si vede ora qualcos'altro come un'altra torre molto bassa sulla poppa. Anch'essa sembra contornata alla base da una riga molto scura. Crediamo la nave perduta; sembra si capovolga ed a bordo già si sente l'entusiasmo prorompere, ma presto la nave riprende il suo assetto normale e si allontana per una decina di minuti verso est, indi accosta di 90° a sinistra.

Ora è più lontana, ma si può scorgere col binocolo che la torre prodiera è brandeggiata per chiglia, mentre la seconda è brandeggiata a sinistra con i cannoni ancora in elevazione.

La nave si allontana rapidamente verso nord assalita ancora da altri aerei e si porta lontano a ridosso delle altre unità: continua il suo fuoco antiaereo di sbarramento nella direzione di provenienza degli aerei.

Tutte le navi scompaiono ora alla nostra vista e solo le nuvolette del fuoco antiaereo ci indicano la loro posizione verso nord.

Intanto noi non ci discostiamo dalla nostra rotta che rappresenta la nostra salvezza, ma l'isola sembra irraggiungibile. Là ci nasconderemo tra le scogliere ed a notte potremmo procedere verso nord. Ma ecco che a mezzogiorno circa le nuvolette del fuoco antiaereo si riavvistano e vediamo di nuovo le sagome delle navi. La formazione ora è compatta e sembra dirigersi verso il passaggio fra Antikithera e Creta ed il *Boeo* si trova di nuovo in pericolo.

Ora che gli attacchi aerei raddoppino d'intensità e le navi intraprendono la fuga passando tra Kithera e Antikithera. Qui avviene la maggior tragedia per la squadra inglese.

Il fuoco è così persistente a nord-ovest dell'isola di Antikithera che qualche grossa nave è certamente ferma.

Verso le due del pomeriggio si vede una grossa colonna di fumo levarsi dal mare: è certamente una nave in fiamme; non riusciamo a scorgere la nave ma in dieci minuti al massimo la colonna di fumo sparisce dalla superficie del mare.

Un po' più a sud un'altra colonna di vapore: sembra un nebbiogeno in azione, ma è troppo voluminoso per essere tale. Ci avviciniamo intanto all'isola di Antikithera ed abbiamo anche scelto dove nasconderci: un'insenatura profonda a levante dell'isola.

Domandiamo ai camerati tedeschi se l'isola è tedesca o inglese: non sanno. Un greco raccolto in mare nella mattinata ci dice che non ci sono batterie sulla costa: nulla. Ad ogni buon conto prepariamo le nostre armi ed anche le bandiere. Non vogliamo cadere prigionieri ormai e siamo quasi duecento con parecchi fucili e pistole.

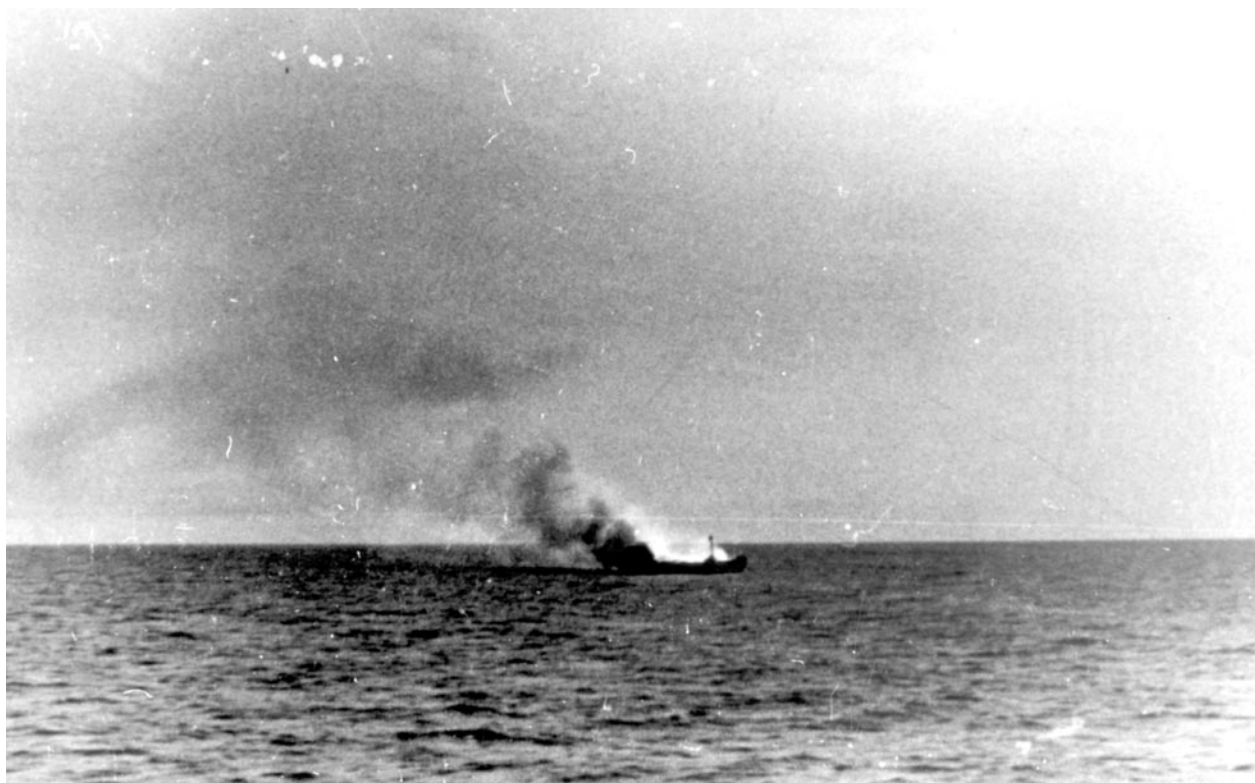


Fig. 16 – Piroscampo in fiamme dopo essere stato colpito dal tiro navale britannico, Egeo 22 maggio 1941 (AUSMM)





*Fig. 17* (pagina a fronte) e *fig. 18* e *fig. 19* (sopra) – naufraghi tedeschi di un piroscafo affondato da unità britannica vengono recuperati dalla torpediniera *Sagittario*, Egeo 22 maggio 1941 (AUSMM)

Prima di arrivare però dobbiamo assistere ad un ultimo spettacolo: un cacciatorpediniere compare da nord e dirige da solo sulla stessa rotta percorsa dalle altre unità. Lo vediamo soffermarsi a due miglia circa a nord di Antikithera presso uno scoglio; tira alcuni colpi di artiglieria contro qualcosa che da lontano sembra essere un'imbarcazione a vela; compie un giro piuttosto ampio sul posto indi ancora più si avvicina, tanto da intravedere qualche scritta sulla prua, tira con un complesso di prua qualche salva.

Dallo scoglio si alzano colonne d'acqua come onde che si frangono. Comprendiamo tutto: tirano contro i naufraghi. Ma la sua vita non è lunga e la punizione giunge ben tosto. Altri aerei sopraggiungono a ridosso dell'isola, prendono quota, picchiano. Una colonna di acqua immensa dove si trovava il caccia, una nuvola di vapore che si stacca dal mare e più nulla. Un Messerschmitt da caccia ci sorvola e batte le ali in segno di gioia.

Alle 17 circa arriviamo dentro l'insenatura a levante dell'isola e finalmente siamo al sicuro.

Sbarchiamo per interrogare subito i pochi abitanti che si trovano nelle vicinanze ed uno di essi che parla italiano ci dice che da tre giorni l'isola è in mano a soldati tedeschi. Riusciamo anche a sapere che gli inglesi durante la notte fanno ricognizioni con i proiettori nei dintorni dell'isola. Decidiamo di andare quindi nel porticciolo che si affaccia a nord dove sono i soldati tedeschi e vi andiamo prima che faccia notte.

Ripartiremo la mattina successiva verso la terra ferma.

Durante la notte tra il 22 e il 23 si vedono i proiettori incrociare il mare non molto lontani e si sente anche verso l'una il rumore delle artiglierie a oriente dell'isola. La mattina alle otto riprendiamo il viaggio diretti a Kithera con l'intenzione di costeggiare poi verso Nauplia.

Tre Stuka ci seguono continuamente ed uno di essi, sorvolando lo scoglio presso il quale avevamo visto affondare rapidamente il caccia inglese, vi lancia sopra un razzo rosso.

Sullo scoglio troviamo dieci naufraghi tedeschi e due greci di cui uno ferito molto gravemente ad una gamba. L'imbarco è stato molto difficoltoso a causa del mare piuttosto agitato.

I naufraghi ci raccontano subito che il caccia che avevamo visto affondare è l'H.10 e confermano la nostra impressione. Avvicinatosi alla piccola barca che portava viveri da Kithera ad Antikithera aveva alzato a rive la bandiera K e contemporaneamente sparava contro la barca. I soldati tedeschi si buttavano a nuoto mentre i due greci prendevano posto nel battellino di salvataggio.

La nave era così vicino al battellino che un greco faceva segno di saluto col cappello, perché non spassero. La risposta fu una scarica di mitraglia dalla prua del caccia, che convinse i due greci a buttarsi in mare. Mentre nuotavano, non appena gli uomini comparivano sulla cresta delle onde, il caccia sparava raffiche di mitragliatrice finché accortosi che i naufraghi raggiungevano lo scoglio nuotando il più possibile sott'acqua sparava con le artiglierie contro lo scoglio stesso, ferendo gravemente alla gamba sinistra uno dei due greci.

I naufraghi hanno portato a bordo schegge di granate raccolte sullo scoglio ed un pezzo di fondello appartenenti ad un calibro di circa 100 mm – Uno dei naufraghi ci dice che poco prima il vento che spira da greco ha portato verso sud-ovest una zattera con tre naufraghi appartenente molto probabilmente all'equipaggio di un aereo.

Andiamo nella direzione indicata e troviamo la zattera con tre naufraghi inglesi stremati di forze. Diamo loro un po' di the caldo e presto si rimettono.

Non conoscendo l'inglese a stento si riesce a farsi capire. Uno di essi scrive il suo nome e il nome della nave su un pezzo di carta: G. Archer Petty – Officer Cook P/MX 48121 del cacciatorpediniere Greyhound. Domandiamo come è affondato ed egli ci disegna una pianta di nave, facendo capire a cenni che il caccia era stato colpito verso poppa da una salva di tre bombe di aereo).

Riprendiamo la rotta verso Kithera e poco oltre notiamo sul mare un ribollire di nafta, mentre la superficie è ricoperta completamente da uno strato oleoso. Più oltre ancora in mezzo a qualche rottame

alla deriva avvistiamo una zattera con un altro inglese: è ferito e dà segni di pazzia; resiste per non venire a bordo. Ha la spalla destra passata da parte a parte da un proiettile o da una scheggia. Non parla ma il suo collega Archer ci dice che apparteneva all'equipaggio dell'incrociatore Gloucester e ci fa anche capire che questo incrociatore affondando si è spaccato letteralmente a metà.

Il Greyhound ed il Gloucester debbono essere affondati durante la mattina del 22 a sud-ovest di Milo, poiché al momento in cui sono stati raccolti i naufraghi e cioè verso le dieci del 23, le zattere venivano spinte rapidamente verso libeccio dal mare e dal vento.

Mentre raccogliamo l'ultimo naufrago vediamo a sud, all'orizzonte la sagoma di una nave di guerra che si allontana però rapidamente: può darsi che sia alla ricerca dei naufraghi.

Noi decidiamo di riparare nel porto di Kithera date le condizioni ormai pessime del mare ed ivi dovremo restare due giorni in attesa che le condizioni migliorino. Il locale Comando tedesco ci consiglia di recarci a Githio dove si possono trovare rifornimenti e mezzi di comunicazione celeri per Atene. La mattina del 26 il mare ci permette finalmente di navigare ed alle tre del pomeriggio raggiungiamo Githio da dove posso ripartire per Atene nella stessa giornata a bordo di un idrovolante tedesco da ricognizione.

I feriti sono stati ricoverati nel piccolo ospedaletto tedesco mentre i soldati tedeschi hanno raggiunto Atene il giorno 27 a mezzo di automobili. Il *Boeo*, che necessita di riparazioni alle macchine è tutt'ora fermo a Githion in attesa di ordini.

Da Kithera a Githion abbiamo portato con noi un tenente medico della marina inglese, appartenente all'incrociatore Gloucester. Egli ha affermato che a bordo della nave avevano già notizia da due giorni del tentativo di sbarco nell'isola di Creta.

L'equipaggio del *Boeo* ha mantenuto durante tutta la navigazione e di fronte a qualsiasi pericolo la massima calma. L'accordo fra tutti è stato completo ed il cameratismo fra marinai italiani e soldati tedeschi perfetto. Tutti hanno fatto quello che era possibile con i mezzi di bordo per i feriti tedeschi e greci ed anche per i naufraghi inglesi che si trovavano depressi fisicamente. Io mi trovavo sul *BOEO* in missione per ragioni di carattere tecnico, ma trovandomi unico ufficiale a bordo ho preso la direzione delle decisioni dinanzi a tutte le circostanze, aiutato anche dalla parziale conoscenza della lingua tedesca che mi permetteva di consultare anche gli Ufficiali germanici, oltre il Comandante del *Boeo*, Capo Nocchiere di I<sup>^</sup> BARONE. –



Fig. 20 – Regia Torpediniera *Sagittario*, posto di manovra a prora, Grecia 1941 (AUSMM)

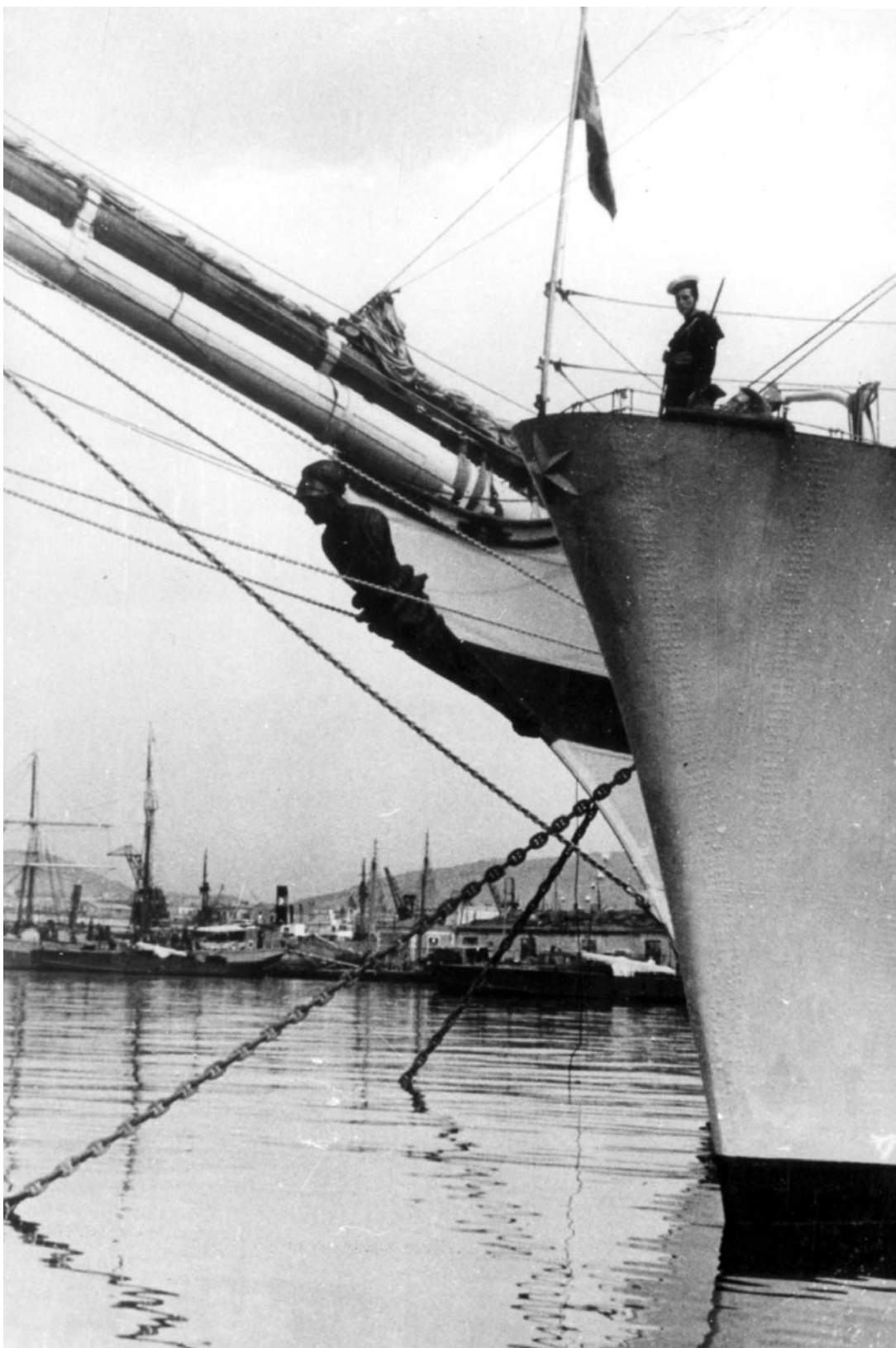


Fig. 21 – Prora della torpediniera *Sagittario* e nave ospedale tedesca ex *Ares* greca, Pireo, maggio 1941 (AUSMM)

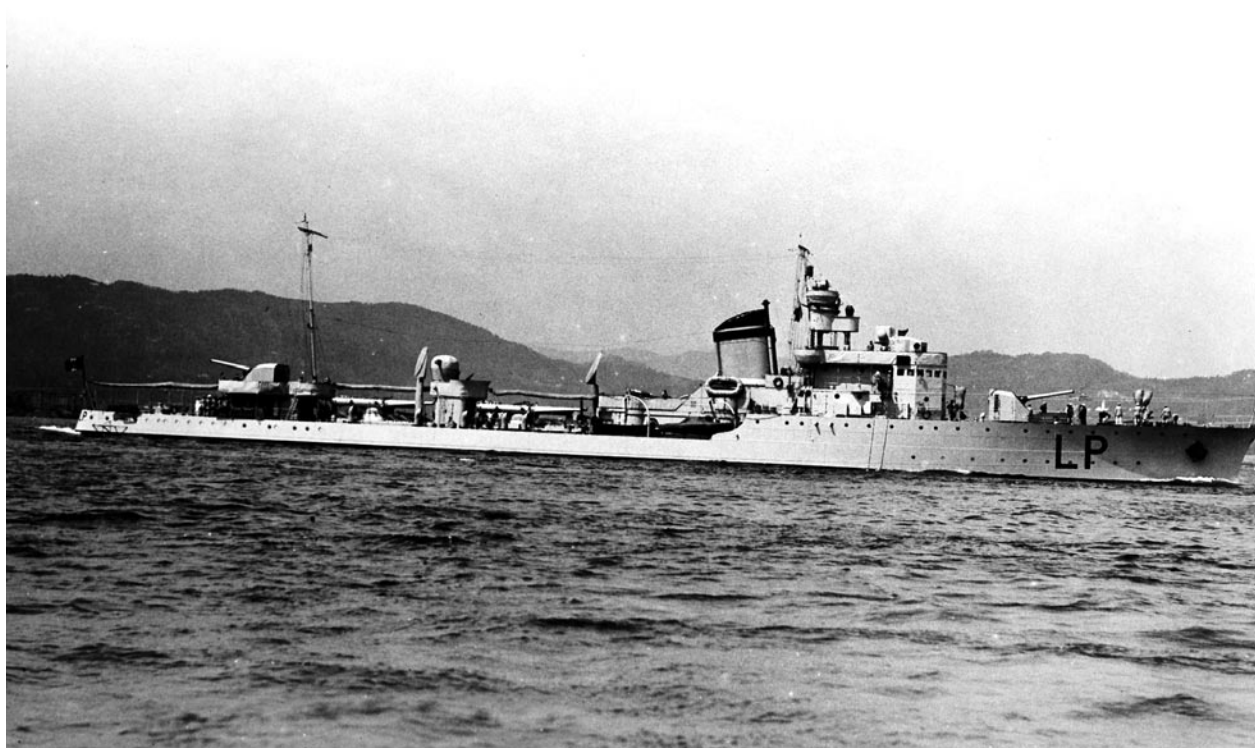


Fig. 22 e fig. 23 – Il cacciatorpediniere *Lupo* ripreso in un'immagine di anteguerra e nel suo nuovo aspetto, dopo il recupero e i lavori di ripristino conclusi nel maggio del 1942 (AUSMM)



**Appendice n. 3**

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA  
REPARTO O.A. – UFFICIO ADDESTRAMENTO

CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI:  
COPIA N. 5

Data: 15 settembre 1941/XIX

Notizia n. 34

ARGOMENTO: Recupero e disincaglio del R.C.T. *Lampo* (20 luglio-11 agosto 1941-XIX)

L'operazione di disincaglio del R.C.T. *Lampo* non costituisce una vera e propria azione bellica; le notizie ad essa relative vengono tuttavia incluse nella "Cartella notizie sulle Azioni Navali" perché, per le difficoltà di luogo e di tempo che si sono dovute superare, per gli esigui mezzi a disposizione, per la continua vigilanza esercitata dal nemico nella zona, esse sono di particolare interesse anche ai fini dell'addestramento.

Nel mese di giugno furono eseguiti da Tecnici inviati da Tripoli alcune spedizioni allo scopo di accertare se il *Lampo*, incagliato e semisommerso presso la boa 3 di Kerkenah dopo la nota azione del 16 aprile u.s., poteva essere recuperato.

In seguito a risultanze affermative fu inviata sul posto una spedizione diretta dal Ten. Col. Del G.N. Alfredo BLANDINO. Le operazioni di ricupero iniziate il 20 luglio furono portate a termine l'8 agosto e finalmente la nave fu rimorchiata a Palermo ove giunse l'11 agosto u.s.

Rimessa in quei Cantieri in condizioni di sicura navigabilità, essa è stata in seguito rimorchiata a Genova ove sono in corso i lavori di riparazione.

Si riporta la relazione del Ten. Col. Del G.N. Alfredo BLANDINO circa le operazioni di ricupero e di disincaglio. –

A seguito del sopralluogo da me effettuato sul C.T. *Lampo* il 6 giugno 1941/XIX, per ordine di Mari-libia, le Superiori Autorità decisero di tentarne il salvataggio e in data 21 giugno mi veniva affidato l'incarico di preparare la spedizione e dirigere i lavori di ricupero.

L'impresa presentava gravi difficoltà principalmente perché si trattava di operare in una zona pericolosa (secche di Kerkenah) costantemente battuta dagli aerei nemici ed in conseguenza, per realizzare il successo, era necessario che i lavori venissero eseguiti con la massima rapidità tenendoli nel contempo celati, per quanto possibile, alla eventuale ricognizione nemica ed all'elemento indigeno locale.

Tenuto presente che in caso di attacco nemico la spedizione, non disponendo di alcun mezzo di difesa né potendo ricevere tempestivo aiuto dall'Italia o dalla Libia, era fatalmente destinato al sacrificio, decisi di limitare al massimo il personale che doveva prendere parte alla spedizione stessa ed i mezzi per la esecuzione dei lavori. Pertanto il personale che ho avuto a disposizione per i lavori di salvataggio è risultato come segue:

- n. 1 Capitano G.N.D.
- “ 3 palombari con respiratori Davis
- “ 2 operai congegnatori motoristi
- “ 1 operaio attrezzatore
- “ 1 operatore r.t.
- “ 1 infermiere
- “ 1 sottonocchiere
- in totale 10 persone.



*Fig. 24 e fig. 25* – Fotografie scattate ai convogli colpiti durante l'attacco della XIV squadriglia cacciatorpediniere britannica, il 16 aprile 1941, presso le Isole Kerkennah (AUSMM, collezione Pianigiani)





*Fig. 26 e fig. 27* – Fotografie scattate ai convogli colpiti durante l'attacco della XIV squadriglia cacciatorpediniere britannica, il 16 aprile 1941, presso le Isole Kerkennah (AUSMM, collezione Pianigiani)





Fig. 28 – Foto aerea del cacciatorpediniere *Baleno* dopo lo scontro del 16 aprile 1941 (AUSMM, collezione Pianigiani)

I mezzi di esaurimento sono stati limitati a tre motopompe a benzina, due delle quali della portata di 60 tonn/ora e una da 20 tonn/ora. Quest'ultima, per il suo limitato peso ed ingombro, risultava di facile trasporto e poteva essere facilmente piazzata nell'interno dei vari locali da esaurire, qualora ciò fosse stato necessario.

Per il trasporto della spedizione sul posto è stato messo a disposizione il M/vl. *Elsa* sul quale era installata una piccola stazione r.t., successivamente trasbordata sul C.T. *Lampo*.

Il M/vl. *Elsa*, oltre al compito di trasportare la spedizione sul posto, doveva servire da Nave appoggio qualora ciò fosse stato ritenuto necessario.

### SERVIZIO COMUNICAZIONI

Tale servizio è stato organizzato come segue:

- Le comunicazioni fatte dalla spedizione al Comando M.M. della Sicilia, che aveva la direzione generale delle operazioni di salvataggio, venivano appoggiate alla Stazione r.g. di Punta Sideri che a sua volta, a mezzo filo, le trasmetteva a Maristat – Ufficio Informazioni –, per essere successivamente trasmesse per telearmonica a Marina Messina.
- Le comunicazioni fatte da Marina Messina alla spedizione venivano appoggiate a Maristat – Ufficio Informazioni –, che provvedeva all'inoltro alla spedizione a mezzo radio sull'onda di Tripoli.
- Col Comando M.M. della Sicilia era stato inoltre convenuto che qualora, per avaria alla stazione r.t. della spedizione e per qualsiasi altra causa, fossero venute a mancare comunicazioni dalla spedizione sarebbe stato giornalmente inviato un aereo per ristabilire le comunicazioni; a tale scopo sono stati concordati i seguenti segnali convenzionali da farsi a mezzo di grandi tele colorate esposte sul castello del C.T.:
  - tela bianca – tutto procede bene, non mi occorre nulla.
  - tela rossa – ho bisogno di farvi urgenti comunicazioni, ammarate.
  - tela verde – sono pronto per il rimorchio.

### PROGRAMMA DEI LAVORI

Le condizioni dell'Unità all'inizio dei lavori erano le seguenti:

- tutti i locali allagati fino al livello del mare, con i locali macchina e turbodinamo in diretta comunicazione col mare per lo smontamento di una portella di visita del condensatore della macchina di prora e di una valvola grandi masse della macchina di poppa (smontamenti eseguiti dal personale di bordo, prima dell'abbandono della nave).
  - immersione a bassa marea: AV m. 4.60
  - “ “ “ “ AV m. 4.50
  - dislocamento corrispondente: Tonn. 2.630
  - peso complessivo Nave – acqua imbarcata: Tonn. 3.835
  - reazione sul fondo: Tonn. 1.200 circa
  - i fondali in corrispondenza della prora e della poppa risultavano rispettivamente di m. 3 e m. 3,80 e pertanto la nave risultava incastrata sul fondo sabbioso per m. 1,60 a prora e per m. 1,70 a poppa.
- Tenuto conto che le immersioni dell'Unità delle condizioni di carico normale erano di m. 4,60 e di m. 4,20 a poppa e che ad alta marea i tiranti d'acqua sul banco risultavano variabili da m. 3,50 a m. 4,30, per liberare l'Unità dalla secca formulai il seguente programma di lavoro:
- a) – chiudere dall'interno, a mezzo di palombari, le comunicazioni col mare;
  - b) – approfittare della forte reazione sul fondo per esaurire completamente alcuni locali, in modo di avere, all'atto del distacco della nave dal fondo, un minimo di altezza metacentrica positiva per assicurarne la stabilità trasversale;



Fig. 29 – Foto aerea del cacciatorpediniere *Lambo* dopo lo scontro del 16 aprile 1941 (AUSMM, collezione Pianigiani)

- c) – esaurire contemporaneamente tutti gli altri locali tenendo sempre il livello interno dell'acqua nei locali stessi al disotto del galleggiamento esterno in modo da compensare, almeno parzialmente, la diminuzione di altezza metacentrica dovuta ai livelli liberi con l'abbassamento del centro di gravità del complesso nave carico;
- d) – alleggerire adeguatamente la nave fino a portarla alla immersione media di m. 3,90 (immersione massima consentita per poter operare il disincaglio dato che a circa m. 100 dalla poppa della nave esisteva un banco della larghezza di m. 6 con un tirante d'acqua ad alta marea di circa m. 3,90);
- e) – mettere la nave in assetto molto appruato per compensare l'inevitabile appoppamento che ne sarebbe derivato in conseguenza dello sforzo di trazione che doveva essere applicato sulla poppa per il disincaglio dell'Unità.

Qualora non fosse stato possibile chiudere dall'interno le comunicazioni col mare, si sarebbe provveduto ad una chiusura sommaria dall'esterno applicando dei paglietti lardati alle prese e scarichi delle circolazioni ai condensatori dopo aver fatto galleggiare la nave con i soli locali macchine allagati.

Successivamente, concentrando tutti i mezzi di esaurimento in un unico locale, si sarebbe provveduto allo esaurimento del locale stesso ed al definitivo lavoro di chiusura delle vie d'acqua.

#### ESECUZIONE E SVILUPPO DEI LAVORI

Accentrati sul M/vl. *Elsa* il personale e i materiali, la spedizione il giorno 17 luglio alle ore 04.00 partiva da Trapani e causa del mare giungeva a destinazione il 20 luglio alle ore 21.00.

Sbarcati i materiali, viveri, etc. sono state piazzate subito le pompe ed alle ore 23.00 veniva iniziato il prosciugamento dei seguenti locali:

- a) – quadrato ed alloggio Ufficiali
- b) – caldaie n.2 e n.3
- c) – locale cannonieri.

I risultati si sono manifestati subito soddisfacenti e pertanto alle ore 04.00 del 21 luglio facevo allontanare il M/vl *Elsa* con l'ordine di ritornare sul posto la sera del 22, dopo il tramonto, per prendere notizie e ricevere ordini. Alle ore 06.00 del 21 trasmetto il seguente cifrato:

“N. 1 – 21/7/1941 ore 06.00 – Iniziatò esaurimento alloggi quadrato Ufficiali caldaie due e tre et locale cannonieri esito ottimo prego accusare ricevuta”

Alle ore 08.00, essendo in vista numerose barche da pesca, scoprendo il funzionamento delle pompe ed a mezzo dei palombari inizio il lavoro di chiusura delle comunicazioni col mare.

Il lavoro si presenta abbastanza difficoltoso, ma la capacità professionale e lo spirito di sacrificio dei palombari, vincono ogni difficoltà ed alle ore 16.00 la chiusura delle vie d'acqua è un fatto compiuto.

Alle ore 21.00 si rimettono in moto le pompe e si accerta la perfetta tenuta delle chiusure delle vie d'acqua; trasmetto quindi il seguente cifrato:

“N. 2 – 21/7/1941 ore 22.00 – Chiuse aperture locali macchine esauriti locali dinamo et alloggio Ufficiali salvo imprevisti sarò pronto al rimorchio pomeriggio 24 luglio confermando domani 22 corrente ore 22.00.”

Dal corridoio alloggio Ufficiali sono state estratte due salme che, racchiuse in sacchi ed assicurate ad un peso, sono state calate in mare, fuori bordo dove, fra due acque, galleggiavano le altre salme prevalentemente sgombrate, dalla coperta, dalla nave ospedale appositamente a suo tempo inviata.

Altra salma è stata estratta dal locale caldaia n. 3.

Tutta la notte del 21, e parte del giorno 22 continua l'esaurimento dei vari locali secondo il programma che mi ero prefisso e la sera del 22 la nave risulta sollevata di circa 80 cm. a poppa e di circa 10 cm. a prora.

Alle ore 21.00 torna sul posto l'*Elsa*, tutto il personale vi trasborda per qualche ora e per la prima volta si concede un po' di riposo.



Fig. 30 – Il cacciatorpediniere *Lampro* incagliato dopo lo scontro del 16 aprile 1941 (AUSMM, collezione Pianigiani)

Essendosi nel frattempo verificata avaria alla motopompa da 20 tonnellate/ore e non essendo sicuro di poterla riparare in poche ore trasmetto il seguente cifrato:

“N. 3 – 22/7/1941 ore 22.00 – Proseguimento mio n. 2 preciserò data approntamento rimorchio domani 23 ore 12.00 tutto procede bene”

Ritenendo ormai prossima la fine dei lavori do ordine al M./vl *Elsa* di allontanarsi tenendosi sempre a portata di segnale e di avvicinarsi al *Lampo* tutte le sere dopo il tramonto.

La notte del 22 e parzialmente la giornata del 23 continua l'esaurimento dei vari locali; nel pomeriggio, durante l'alta marea, la nave risulta liberamente galleggiante sul suo letto con le seguenti immersioni: AV m. 4,65 – AD m. 4,60 e per effetto della corrente subisce piccoli spostamenti. Trasmetto il seguente cifrato:

“N. 4 – 23/7/1941 ore 17.00 – Confermo approntamento al rimorchio sera 24 luglio prego comunicare ora probabile arrivo rimorchio per esaurire carichi liquidi prego comunicare ora et variazione marea”

Il 24 luglio essendo la nuova situazione del *Lampo* nota a moltissimo elemento indigeno decido di lavorare in piano anche di giorno ed inizio l'esaurimento di carichi liquidi.

Alle ore 16.00 l'unità ha le seguenti immersioni: AV m. 4,45 – AD m. 4,25 e trasmetto il seguente cifrato:

“N. 5 – 24/7/2021 ore 16.00 – *Lampo* totalmente libero immersioni prora 4,45 poppa 4,25 fondali alta marea prora 4,10 poppa 5,10 riserva ulteriore diminuzione immersione cm. 14 nuova situazione Unità notata numerosi elementi indigeni prego comunicare ora probabile arrivo rimorchio”

Giorno 25, pur non ricevendo ancora alcuna comunicazione circa arrivo rimorchiatore per disincaglio, continuo l'esaurimento dei carichi liquidi ed inizio la manutenzione alla portelleria di coperta, argani a salpare, manovra a mano del timone e paramine per approntare l'Unità alla navigazione.

Alle ore 15.00 sul posto giunge un idrovolante, segnale con tela rossa e l'aereo ammara; il S.T.V. Osservatore mi comunica che fin dal 20 sera il Comando M.M. della Sicilia non aveva notizie della spedizione e che quindi cercassimo di elevare il tono della nostra radio trasmittente. Comunico al predetto Ufficiale il mio tele n° 5 facendo presente che era indispensabile provvedere all'urgente invio del rimorchiatore per il disincaglio, possibilmente entro la sera del giorno dopo, 26 luglio.

Alle ore 22.00 del 25 ricevo il seguente cifrato:

“N. 1 del 25 luglio ore 19.00 – Prego ripetere vostro telegramma cifrato non potendo ricevere per cattiva emissione et per disturbi”

Alle ore 23.00 ritrasmetto il cifrato n. 5.

Sicuro ormai dell'imminente arrivo dei mezzi per il disincaglio la giornata del 26 intensifico l'esaurimento dei carichi liquidi.

Alle ore 19.30 avvisto il C.T. *Fulmine* – la Torpedin. *Centauro* ed il Rimorchiatore *Ciclope*.

Alle 21.00 dopo aver preso contatto col Comandante del *Fulmine*, direttore della manovra di disincaglio, a mezzo del M./vl. *Elsa* si iniziano le operazioni per la distesa del cavo di acciaio di rimorchio.

L'operazione si presenta difficoltosa e lunga dato che il *Ciclope*, per la forte immersione ed il limitato tirante di acqua sul banco, ha dato fondo a circa 600-700 metri dal *Lampo*; mentre si procede alla distesa del detto cavo una comandata del C.T. *Fulmine* in collaborazione col personale del *Lampo* provvede alla preparazione del rimorchio di prora.

Alle ore 03.00 del 27 si inizia il tentativo di disincaglio che ha esito negativo per la rottura del cavo incattivatosi nell'elica di sinistra del *Lampo*.

Ricuperato con manovra laboriosissima il cavo rotto, il Comandante del *Fulmine* decide di fare subito un altro tentativo utilizzando anche la Torpediniera *Centauro* e pertanto vengono stesi i cavi di rimorchio del *Ciclope* e del *Centauro* alle ore 09.00 ha inizio il secondo tentativo di disincaglio.



Fig. 31 – Il cacciatorpediniere *Lampo*, in una foto aerea ripresa il 18 maggio 1941 (AUSMM)

Pur essendo nel periodo di bassa marea il *Lampo*, sotto lo sforzo di trazione, comincia a muovere prima lentamente, poi rapidamente prendendo un forte abbrivo che si estingue quasi subito per la cessata azione di trazione conseguenza della fermata e successiva messa addietro delle macchine della *Torped. Centauro* e del *Ciclope*.

Detta manovra si è resa necessaria onde evitare la collisione fra le Unità rimorchiati, in conseguenza della errata sistemazione dei cavi di rimorchio.

Durante tale manovra, di arresto e successiva marcia addietro, il cavo di rimorchio del *Centauro* si rompe perché impigliatosi nell'elica di Dr. di tale Unità ed il *Ciclope* si incaglia leggermente.

Con tale tentativo di disincaglio il *Lampo* si è spostato di circa m. 65.

Altri due tentativi vengono fatti, uno col *Ciclope* disincagliandosi durante l'alta marea e l'altro col *Centauro*, ma entrambi hanno esito negativo per deficienze marinaresche e poca manovrabilità delle due Unità.

A seguito di tali risultati trasmetto, dalla Stazione r.t. del *Fulmine*, sull'onda assegnata alla spedizione, il seguente cifrato:

“N. 7 del 27 luglio 1941 ore 14.00 – Immersioni raggiunte prora 4,14 poppa 3,80 malgrado ciò deficienze Rimorchiatore *Ciclope* non permesso ancora disincaglio mentre provvedo at ulteriore alleggerimento sbarcando munizioni in mare prospetto opportunità rinvio rimorchiatori di minore pescaggi et maggiore potenza prego impartirmi istruzioni”

Subito dopo mi reco sul *Ciclope* dove trovasi il Comandante del *Fulmine* e con questo prendo i seguenti accordi:

- a) – sospendere ogni ulteriore tentativo durante il periodo di bassa marea;
- b) – nel corso dello sbarco delle munizioni del deposito di poppa del *Lampo*, stendere i cavi di rimorchio del *Centauro* e del *Ciclope*;
- c) – alle ore 03.00 del 28, ora di quasi massima marea, fare un definitivo tentativo di disincaglio facendo agire contemporaneamente le due Unità.

Tale programma, che con moltissime probabilità avrebbe dato esito soddisfacente, non si è potuto attuare perché a causa della intercettazione di un telegramma di scoperta il Comandante decideva di sospendere ogni ulteriore tentativo e di partire dandone comunicazione alle superiori Autorità.

La sera del 27, per misura prudenziale, faccio trasbordare sull'*Elsa* tutto il personale e per la prima volta ci allontaniamo dal *Lampo* dando fondo a circa 4 miglia da esso.

Il mattino del 28 la spedizione fa ritorno sul *Lampo*, si sbarcano in mare le munizioni del deposito di poppa e si ripassano tutte le sentine per eliminare i livelli liberi.

Alle ore 13.00 giunge un idrovolante; segnale con tela rossa e l'aereo ammara; apprendo che l'apparecchio era in volo per incontrarci sulla via del ritorno.

Al Tenente di Vascello Osservatore faccio prendere visione delle condizioni di galleggiabilità ed assetto del *Lampo* che risultano come segue: immersione AV m. 4,20 – immersione AD m. 3,70 e lo prego di comunicare con urgenza a Marina Messina quanto avevo trasmesso col mio cifrato n.7 del 27, facendo presente che le munizioni del deposito di poppa erano già state scaricate in mare e che mentre non avevo nessuna possibilità di trasmettere per radio con sicurezza, la ricezione della mia stazione r.t. era perfetta ed in conseguenza attendevo ordini: a mezzo aereo se dovevo dare risposta, a mezzo radio se non dovevo dare risposta. Lo pregavo di fare altresì presente che avevo viveri ancora per 4 giorni.

Giorno 29 ricevo il seguente cifrato:

“N. 2 – Marina Messina provvederà invio M.A.S. per ritirare Ten. Col. BANDINO per condurlo Trapani scopo conferire urgenza stessa Autorità provvederà per invio viveri”

Durante la giornata si eseguono lavori di manutenzione alla portelleria di coperta, piccoli esaurimenti e rassetto generale.

Giorno 30, avendo il *Lampo* raggiunto le immersioni di m. 4,20 a prora e m. 3,60 a poppa, sospendo ogni ulteriore alleggerimento perché con vento moderato da NNE la nave ha ruotato intorno la prora spostando la poppa di circa m. 3 a sinistra dove il banco ha minori fondali.

I carichi liquidi esistenti ancora a bordo pesano complessivamente Tonn. 160 e sono ripartiti nei D.F. prodieri e in quelli della macchina prora.

Alle ore 14.30 giunge il M.A.S. che mi deve condurre a Trapani; prima di prendere imbarco lascio le consegne seguenti al Capitano G.N. D.M. facente parte della spedizione:

- a) – ultimare il prosciugamento delle sentine e stendere un ancorotto dell'*Elsa* a poppa dritta del *Lampo* per evitare ulteriori spostamenti della Nave verso sinistra;
- b) – trasbordare tutto il personale sull'*Elsa* e allontanarsi dando fondo a 4 mg. dal *Lampo*;
- c) – durante la mia assenza eseguire giornalmente una visita a bordo del *Lampo* per accertare eventuali spostamenti dell'Unità e provvedere in conseguenza.

Alle ore 15.00 prendo imbarco sul M.A.S. e il mattino del 31 giungo a Trapani.

Lo stesso giorno mi reco a Messina e conferisco con l'Ecc. l'Ammiraglio Comandante M.M. della Sicilia e col suo Capo di Stato Maggiore circa i lavori eseguiti, la nuova situazione del *Lampo* ed i provvedimenti da prendersi per il disincaglio e rimorchio di detta Unità.

Giorno 1° agosto parto da Messina per Trapani e il mattino del 2 mi presento a quel Comando M.M. che intanto aveva ricevuto ordini da Marina Messina di mettere a mia disposizione i mezzi ed il personale da me richiesti.

A seguito di ciò sono stati messi a mia disposizione:

- a) – per la manovra di disincaglio: Rimorchiatore *Montecristo* (immersione massima m. 4 – potenza CV 500); Rimorchiatore *Trieste* (immersione massima m. 3,60 – potenza CV 250);
- b) – per la traversata sotto rimorchio: gli armamenti ed il munizionamento per: una mitragliera binata da 13,2 – una mitragliera binata da 20 – due mitragliere Colt già messe in efficienza dal personale della spedizione.

Una comandata della manovra a mano del timone.

A causa delle condizioni del mare solamente il giorno 5 sera il Comando Marina di Trapani dà il via alla partenza della spedizione. Prendo imbarco sul *Montecristo* e alle ore 04.00 del giorno 6 si inizia la navigazione che procede regolarmente alla velocità miglia 5 (circa) fino alle ore 01.00 del giorno 7.

Da tale ora le condizioni del mare peggiorano rapidamente e la navigazione diviene penosa, tanto che il *Trieste* stenta a seguire il *Montecristo*; alle ore 05.00 si stima di trovarci in vicinanza delle secche di Kerkenah ma non avendo avvistato nessun fanale ed essendo notevolmente peggiorate le condizioni del mare, decido, per evitare eventuali incagli, di dar fondo ed attendere il giorno per riconoscere la posizione.

Al levarsi del sole constatiamo che approssimativamente ci troviamo sulla congiungente le boe N.O. e n. 1 del banco di Kerkenah e a circa miglia 4 dalla boa N.O.

Le condizioni del mare sono ancora peggiorate e pertanto si rimane ancora all'ancora.

Giorno 8 alle ore 06.00 malgrado il mare sia ancora agitato si salpa e si dirige sul *Lampo*.

Verso le ore 07.30 a circa 4 miglia dal *Lampo* avvistiamo un aereo che ritengo ricognitore nemico; detto aereo compie due giri su di noi, sul *Lampo* e sull'*Elsa* (che trovasi a circa 5 miglia dal *Lampo*) mantenendosi ad una altezza di circa m. 300 e poi si allontana verso Sud. Poco dopo un altro aereo che porta dipinto sull'impennaggio del timone verticale delle strisce orizzontali bianche e rosse, compie un largo giro sulla zona e si allontana verso la costa Tunisina.

Alle ore 09.30 trasbordo sull'*Elsa* dopo aver dato i seguenti ordini:

- al *Trieste*: distendere subito il cavo di rimorchio, portandosi a poppa dritta del *Lampo* e dar fondo sguardato di circa 45° per agguantare la poppa dell'Unità che, per il forte vento da NNE, tendeva a spostarsi verso sinistra;

– al *Montecristo*: distendere il suo cavo di rimorchio sulla prora del Trieste e dare fondo in attesa dell'inizio della manovra di disincaglio.

Del calcolo della marea eseguito dal Comando del C.T. *Vivaldi* durante la mia permanenza a Trapani, risultava che il giorno 8 agosto la massima marea si verificava alle ore 16.30. Decisi pertanto di iniziare le operazioni di disincaglio alle ore 14.30 in modo le stesse potessero svolgersi nel periodo più idoneo.

Alle ore 14.00 do ordine ai rimorchiatori di salpare e disporsi sulla linea prora-poppa del *Lampo* e iniziare a tirare. Il *Lampo* sotto lo sforzo comincia subito a muovere prima lentamente e poi sempre più rapidamente e si ferma dopo circa 100 m.

Faccio scandagliare lungo il fianco dell'Unità e constato che è incagliata all'altezza della caldaia n. 3 per una lunghezza di circa m. 6; il tirante d'acqua nella zona d'incaglio risulta di m. 3,90. Do ordine ai rimorchiatori di dare uno strappo e si verifica la rottura del cavo di rimorchio del *Trieste* che sopporta gli sforzi sommati dei due rimorchiatori.

Sospendo l'operazione e do ordine al *Montecristo* e al *Trieste* di stendere ognuno il proprio cavo di rimorchio sulla propria poppa del *Lampo* e tirare contemporaneamente.

Alle ore 15.45 è ultimata la distesa dei cavi; il tirante d'acqua nella zona d'incaglio risulta di m. 3,95; do ordine ai rimorchiatori di tirare e il *Lampo* si mette subito in movimento con velocità sempre crescente. Alle ore 16.05 il *Lampo* è completamente libero su fondale di oltre 5 metri.

Dispongo per la presa a rimorchio di prora e trasmetto il seguente cifrato:

“N. 11 – 8 agosto ore 17.00 – Con *Lampo* at rimorchio dirigo Kuriat Prego urgente invio scorta aeronavale et rimorchio veloce”

Alle ore 18.00 il *Lampo* a rimorchio del *Montecristo* e del *Trieste* lascia definitivamente le secche di Kerkenah.

La spedizione che aveva eseguito i lavori, ultimato il disincaglio, giunta quanto in precedenza disposto, avrebbe dovuto lasciare il *Lampo* e rientrare in Sede separatamente col M/vl. *Elsa*; in considerazione però che per un eventuale attacco nemico durante la traversata, l'Unità si sarebbe trovata esposta a tutte le offese, senza possibilità di difesa e cadere eventualmente in mano al nemico, decisi di rimanere a bordo del *Lampo* con tutti i componenti della spedizione per far fronte a possibili avarie e procedere all'autoaffondamento della Nave qualora se ne fosse verificata la triste necessità.

La mattina del giorno 9 ci vengono incontro le Torpediniere *Pallade* o *Cigno*; la prima prende a rimorchio il *Lampo* e la seconda fa da scorta. Do ordine perché il *Montecristo* navighi di conserva con il *Lampo* e l'*Elsa* con il Trieste rientrino in Sede indipendentemente dal convoglio.

La traversata a rimorchio è stata particolarmente difficoltosa tra la notte del 9 e la sera del giorno 10 (tratto Pantelleria – Trapani) per le condizioni del mare ritengo forza 5 che per ben tre volte spezzarono i cavi di rimorchio e si deve alla capacità del Comando della Torpediniera *Pallade* e allo spirito di abnegazione di tutto il personale imbarcato sul *Lampo* se il mattino del giorno 11 l'Unità ha potuto raggiungere felicemente Palermo.

Il successo dell'impresa (sull'esito della quale erano sorti forti dubbi in conseguenza delle gravi difficoltà d'ordine bellico e tecnico ad essa connessa) raggiunto con l'impiego di limitatissimi mezzi si è potuto realizzare per la dedizione e la fede incrollabile della vittoria della spedizione tutta che, conscia dell'importanza della missione, ha speso ogni più riposta energia vincendo tutte le difficoltà.=



*Fig. 32* – La torpediniera *Libra*, in una foto di origine statunitense ripresa in Albania, a Durazzo, nel 1939 (Naval History and Heritage Command, NH 111428)

## Appendice n. 4

### UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA REPARTO O.A. – UFFICIO ADDESTRAMENTO

#### CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI: COPIA N. 5

Data: 8 ottobre 1941/XIX

Notizia n. 40

ARGOMENTO: Azione navale eseguita dal C.T. “CRISPI” (Cap. Freg. Ugo FERRUTA) e dalle Torp. “LIBRA” (Ten. Vasc. M. CANDIANI) e “LINCE” (Cap. Corv. G. CUCCHIARA) il 29 aprile 1941 XIX

#### SEGRETO

In seguito all'avvistamento di un convoglio nemico diretto verso il Canale di Caso, Marina Rodi dispose che la sera del 24 aprile 1941/XIX uscisse da Naltezana un gruppo di siluranti composto dal Ct. *Crispi* (Com/te Cap. Freg. U. FERRUTA) e dalle Torp. *Libra* (Com/te Ten. Vasc. M. CANDIANI) e *Lince* (Com/te G. CUCCHIARA) col compito di ricercarlo ed attaccarlo.

La base del rastrello di ricerca fu scelta sul meridiano di Capo Sidero con il *Crispi* al centro in lat. 30°33' N. long. 20°20' Est, il *Libra* 6 mg. più a sud, il *Lince* 6 mg. più a nord; rotta di ricerca 270° velocità 14 nodi.

Prima ancora che le unità avessero raggiunto le posizioni assegnate il *Crispi* (ore 22.05) ed il *Libra* (ore 22.07) effettuano l'avvistamento di forze nemiche e iniziano l'attacco lanciando il segnale di scoperta.

Si riportano gli estratti dei rapporti dei Comandanti delle tre Unità:

#### RAPPORTO DEL COMANDANTE DEL C.T. “CRISPI”

Alle 22.05 mentre navigo con rotta 160° avvisto circa 40° di prora a dritta varie sagome di Unità nemiche apprezzando la loro rotta leggermente convergente (120).

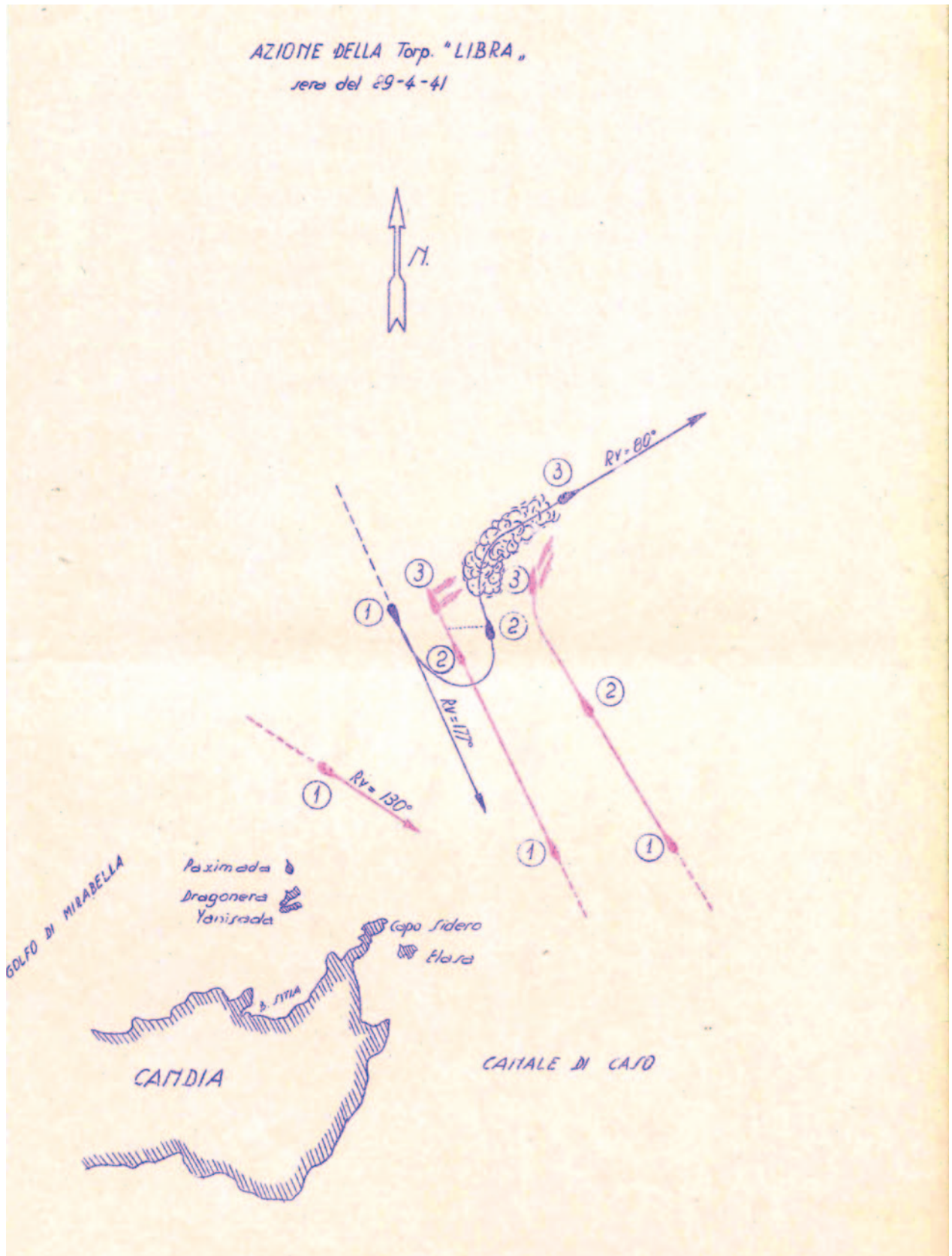
L'Unità nemica più a dritta ultima della formazione e meglio visibile e credo si tratti di un Ct. di scorta, mentre le altre sagome appartengono probabilmente a piroscafi. Faccio trasmettere subito il segnale sulla dritta alle altre due siluranti di ricerca.

Aumento di velocità a 22 nodi proseguendo in rotta per portarsi in posizione utile al lancio sui piroscafi. Il Ct. nemico accosta con la prora verso il *Crispi* e allora vengo anche io a sinistra con poca barra osservandolo: – esso poco dopo riprende la rotta primitiva apparendomi ora, più vicino e con beta largo, come un grosso Ct. e forse un incrociatore leggero.

Le sagome delle Unità nemiche a proravia restano sempre confuse per cui decido il lancio sul Ct., continuando con tutta la barra l'accostata sulla sinistra, di contro bordo sul lato sinistro.

Lancio 2 siluri a distanza apprezzata di 1500 metri alle 22.15. Aumento a nodi 25 e accosto sulla dritta per rotta 300°. Ricevo avvistamento del nemico dalla Torp. *Libra* e poi anche dalla *Lince*.

Poco dopo il lancio vedo varie vampe di cannoni sulla dritta al mio traverso verso poppa. Osservo, sempre sulla dritta, l'accensione per breve istante di un proiettore, nel cui fascio resta visibile una Unità che spara contro il proiettore. Vengono percepiti in tale fase ad intervallo di alcuni secondi due rumori di scoppi più forti di quelli dovuti alle cannonate. Seguono vari colpi illuminanti sulla mia sinistra e sulla mia dritta che restano però leggermente a poppavia al traverso. Aumento a 32 nodi e cerco di osservare le sagome delle Unità che sparano; riesco ad individuarle solo a tratti e ne conto almeno tre.



L'inseguimento e il fuoco del nemico si protraggono per circa un'ora durante la quale vario la velocità da nodi 27 a nodi 32 e la rotta da 300° a 360°. Dopo riduco a nodi 20 e poi a 12; essendo cessato il tiro nemico accosto per 30° verso Stampalia.

Nella fase che ha seguito il lancio ho fatto trasmettere più volte dal direttore del tiro il transitorio brandeggio del nemico ai pezzi i quali hanno sempre comunicato di non vedere il bersaglio. Il pezzo di prora che aveva pronti illuminanti si è trovato nel settore morto ad intervalli, in seguito alle accostate e non si poteva essere sicuri di non illuminare eventualmente una delle siluranti nazionali che mi avevano informato di aver lanciato e di essere impegnate col nemico.

Non mi è stato perciò possibile cercare di contrabbattere il fuoco nemico che per altro è stato molto impreciso perché non è stata notata alcuna colonna d'acqua nelle vicinanze della nave.

Mi è però apparsa in questa occasione particolarmente grave la mancanza delle colonnette di puntamento per il tiro notturno sulle ali di plancia.

.....OMISSIS.....

Le Torp. *Libra* e *Lince* che componevano il gruppo di ricerca notturna mi hanno informato tempestivamente dell'avvistamento, dell'eseguito attacco e lancio con probabile buon esito del combattimento in corso, del resto a me visibile, per cui ho giudicato opportuno lasciare proseguire il loro rientro alla base di Lero isolatamente senza effettuare la riunione che era stata prevista all'alba sotto Stampella.

L'osservazione del bersaglio dopo il lancio è stata imprecisa per la presenza del fumo da noi prodotto e per il fatto che la mia attenzione fu richiamata nelle altre direzioni dell'orizzonte dove si scorgevano le luci di vampate.

Sebbene la mia prima impressione sia stata quella di non aver colpito pure debbo segnalare che i due scoppi violenti nettamente percepiti da me e dagli altri Ufficiali e sottufficiali in coperta sono avvenuti dopo trascorso un tempo corrispondente ad una corsa di siluri intorno ai 2000-2500 metri perfettamente ammissibile dato che il beta apprezzato al lancio fu di circa 90-100°.

Non è quindi da escludere che i siluri del *Crispi* abbiano colpito.

Come risulta dai rapporti sull'azione notturna del 29 aprile rimessi dal Comando della Torped. *Libra* e da quella della *Lince* ambedue le siluranti hanno lanciato ciascuna due siluri contro grossi Ct. od incrociatori leggeri e la *Lince* ha nettamente osservato lo scoppio dei suoi siluri contro l'Unità nemica. Dai rapporti appare anche che le tre siluranti Italiane si sono venute a trovare a contatto con almeno sei Ct. inglesi in fase di congiungimento ad un convoglio. Il fuoco abbondante anche con illuminanti effettuato da tutte le Unità nemiche ha reso difficoltoso l'apprezzamento esatto della situazione. –

.....OMISSIS.....

#### RAPPORTO DEL COMANDO DELLA R. TORP. "LIBRA"

Alle ore 22.07 sul punto a mg. 8 per 0 gradi da Capo Sidero (Candia) mentre con rv. 177° e vel. Nodi 24 stavo dirigendo sul punto base della ricerca, avvisto su brandeggio 45 Dr. due sagome di Unità da guerra, quasi certamente incrociatori da 10.000, rv. 120° distanza 3500 – 4000 m. beta 100 – 110. –

Alle ore 22.07'30" comunico al *Crispi* e *Lince* l'avvistamento secondo le modalità prestabilite. Quasi contemporaneamente ricevo dal *Crispi* analogo segnale. Alle ore 22.10 ricevo comunicazione di avvistamento del *Lince* sulla sua sinistra.

Avuta la sensazione di essere in forte avvicinamento con le Unità avvistate, decido di tentare un lancio poppiero laterale destro, senonché, sortomi il dubbio di non aver dato il tempo necessario per variare l'angolazione delle armi e non vedendo accesi i lampadini di impianto pronto, accosto a sinistra per rimontare la formazione e stringere il beta del nemico.

Dopo aver accostato di 15-20 gradi avvisto di prora con beta 0 gradi di distanza 2000 metri altra Unità nemica di considerevole mole ma più piccola delle precedenti presumibilmente un incrociatore da 7000-5000 tonn.

Data la breve distanza fra le due formazioni nemiche naviganti con rotte pressoché opposte e convinto mi avessero avvistato desisto dal primo attacco e continuo, accelerandola, l'accostata in corso per tentare, allargando il beta, il lancio contro bordo destro sulla nuova Unità avvistata.

Resomi contro che la variazione di rilevamento era rapidissima e che correvo il rischio di perdere anche il secondo attacco o per lo meno di essere costretto ad eseguirlo con poca precisione, continuo ulteriormente l'accostata diminuendo a 20 nodi fino a portarmi con la rotta parallela all'Unità nemica che venne così a trovarsi sul mio lato sinistro con beta 90° distanza 1200 metri,

Alle ore 22.10 con angolo di traguardo di 60° eseguo il lancio laterale multiplo sinistro di due siluri.

Dopo circa un minuto dal lancio l'Unità nemica, riconosciuta per un moderno incrociatore o grosso Ct., fino allora mantenutasi su brandeggio costante di 270° circa, scade rapidamente di poppa ed apre il fuoco battente ed illuminante con le artiglierie; le prime salve illuminanti risultarono di poco a sinistra, inizialmente corte poi sempre più vicine tanto da ben illuminare l'interno della plancia.

Il tiro battente risultò molto scursorato tanto da non poter individuare il punto di caduta. Data la reazione, metto la poppa sul nemico facendo cortine di fumo e mi allontano a massima andatura.

Alle ore 22.12, ancora sull'accostata, mi si avverte che di poppa a dritta è ben visibile una quarta Unità che riconosco essere un Ct.. Assumo allora rotta 80° e proseguo sempre occultandomi, l'allontanamento dal campo dell'azione mentre di poppa l'azione del fuoco dilaga dando la sensazione che sempre maggiore numero di unità entrassero in contatto di artiglieria.

Tale azione segnando un massimo di intensità alle ore 22.15 continuò con volume e visibilità decrescente fino alle ore 00.15. Non ho potuto impiegare le artiglierie di ritirata contro le unità inseguite perché occultate dalla nebbia e dal fumo.

Subito dopo aver eseguito l'attacco noto a poppavia del traverso sinistro l'accensione di un proiettore rivolto verso NW e le tracce incrociate dei proietti a codetta luminosa: sul momento data la posizione, ritengo riguardassero la zona del Ct. *Crispi*. Alle ore 24.00 ritenendo di non essere più inseguito, riduco l'andatura a 400 giri.

Gran parte dell'equipaggio asserisce di aver veduto chiaramente dopo circa un minuto dal secondo lancio una fiammata verdastra azzurra bassa sull'acqua contro il fianco destro dell'Unità avversaria sormontata da traccia fumosa e schiumosa scura, seguita da sordo boato e cupa detonazione.

Io occupato nella manovra, non ho osservato, ad eccezione del già menzionato scadere dell'unità alcuno di tali fatti, pertanto non mi è possibile esprimere giudizio sull'esito del lancio. –

.....OMISSIS.....

#### RAPPORTO DEL COMANDO DELLA R.TORP. "LINCE"

Ore 22.07 ricevo l'avvistamento del *Crispi* seguito subito dopo dall'avvistamento del *Libra*; manovro quindi per portarmi a proravia delle Unità avvistate accostando subito per Rombo 130 e aumentando la velocità a nodi 20.

Ore 22.10, ad ultimata accettata, ricevo da una vendetta la comunicazione di avvistamento sulla sinistra. individuata la presenza di una Unità nemica, che naviga con forte andatura con rotta ponente, manovro per portarmi subito al lancio, che eseguo di contro bordo su B. 45 alla distanza apprezzata di metri 1300 + 1400 alle ore 22.13. –

Durante la fase di avvicinamento al lancio giudico trattarsi di un grosso Ct. nemico (probabilmente della classe *Tribal*) navigante alla velocità di miglia 20 circa.

Appena eseguito il lancio dei due siluri, accosto con tutta la barra sulla sinistra aumentando al massimo la velocità, assumendo rotta  $10^\circ$ . Un istante prima del lancio su rilevamento  $215^\circ$  circa si avvista la sagoma di una seconda Unità alla distanza di circa metri 4000, su un beta molto largo che accende per un istante i fanali di riconoscimento. Contemporaneamente al lancio una vedetta avvista di pochi gradi dalla prora a sinistra, una terza Unità nemica su beta  $0^\circ$  che, ad accostata ultimata, risulta circa al mio traverso a dritta, e dopo aver acceso per un istante i fanali di riconoscimento, apre il tiro contro questa Unità.

Ordino di far fuoco e di iniziare la cortina di nebbia, accostando contemporaneamente sulla sinistra per rotta 300 circa. Dopo aver sparato salve con gli impianti poppieri, per effetto dell'accostata e della nebbia, il bersaglio si perde di vista; faccio pertanto cessare il fuoco per non rivelare la mia posizione.

Da questo momento fino alle 23.00 navigo alla massima velocità con direttrice  $320^\circ$  eseguendo varie accostate sulla dritta e sulla sinistra di ampiezza variabile intorno ai  $30^\circ$ .

Un minuto dopo il lancio, leggermente a dritta di poppa, in direzione della rotta dei siluri sono state notate ad intervallo di 3 o 4 secondi due grandi esplosioni rossastre, successivamente, sullo scafo stesso anormali vibrazioni avvertite particolarmente da tutto il personale trovatosi sotto coperta.

Nessun dubbio doversi trattare della esplosione di entrambi i siluri che hanno colpito il segno. Le esplosioni sono state talmente appariscenti che sono state notate da quasi tutto il personale di coperta. È da ritenersi pertanto sicuro l'affondamento.

Individuata così la posizione dell'Unità nemica che m'insegue, ordino immediatamente di aprire il tiro contro di essa. Dopo la subitanea partenza delle prime salve, perfettamente centrate in cursore, il proiettore si spegne. Faccio quindi sospendere il tiro per non rivelare oltre la mia posizione, accostando sulla dritta in modo da risultare coperto dalla nebbia.

Contemporaneamente all'accensione del proiettore, si scorge dritto di poppa la presenza di un'altra Unità nemica che accende per pochi istanti i fanali di riconoscimento, a cui viene risposto all'altra Unità appena spento il proiettore.

Successivamente, e fino alle ore 23.25 il nemico mi dà caccia facendo largo impiego di proiettili illuminanti.

Questi ultimi rimangono tutti nei settori poppieri, dapprima vicini poi allontanandosi sempre più. Verso le 22.50 scorgo di poppa a dritta un lampo di luce che mi rivela in quella direzione la presenza di una nave nemica. Una successiva accostata sulla sinistra mi occulta da questa dietro la cortina che intanto ho ripreso a distendere.

Alle ore 23.30 circa si scorge in lontananza in un settore dell'ampiezza di  $30^\circ$  circa a poppavia del traverso a dritta l'accensione quasi contemporanea di cinque luci indistinte, che ho ritenuto trattarsi di un segnale di riunione delle Unità nemiche, che mi avevano dato la caccia.

Dopo detta ora non ho più avvertito la presenza di Unità nemiche nelle vicinanze.

Dall'insieme degli elementi raccolti durante e dopo lo scontro è stato possibile ricostruire con sufficiente certezza le varie fasi della lunga azione notturna che possono così ricapitolarsi:

- 1) – L'Unità nemica prima avvistata contro la quale ho diretto immediatamente attacco a distanza ravvicinata, pur avendola riconosciuta per almeno un grosso Ct., era l'Unità centrale di una formazione di almeno 3 Unità naviganti su linea di rilevamento con direttrice  $270^\circ$ . Probabilmente dovrà trattarsi di Unità che eseguivano crociera di vigilanza notturna a nord del Canale di Caso per coprire convoglio in uscita navigante sotto costa, da un nostro attacco di siluranti.
- 2) – La caccia è stata iniziata, subito dopo il lancio, da parte delle altre Unità che dovevano avermi avvistato quasi contemporaneamente nel momento del lancio come risulta dall'accensione dei fanali di riconoscimento.
- 3) – Le prime salve sono passate molto vicine ed è stato sentito nettamente da diverse persone il sibilo dei proiettili in aria. Non è stata però vista alcuna salva cadere nelle vicinanze della nave.



Fig. 33 – La torpediniera *Lince* (AUSMM)



Fig. 34 – Il cacciatorpediniere *Francesco Crispi*, ripreso in Egeo nell'autunno del 1942 (AUSMM)

- 4)– La presenza delle Unità nemiche inseguatrici è rivelata spesso dai lampi provocati dalla partenza delle salve a volta di poppa a dritta, altre di poppa a sinistra o esattamente nella scia.
- 5)– Ho fatto largo impiego nella nebbia, ad intervalli, cercando sempre di occultarmi dietro di essa rispetto alle direzioni in cui è stata vista partire l'ultima salva rivelatrice della posizione del nemico. Pertanto è stato necessario eseguire numerose accostate, che, se mi hanno fatto perdere un po' di cammino, mi hanno però consentito di evitare di essere raggiunto dal tiro nemico disorientando l'avversario.
- 6)– L'abbondante impiego di proietti illuminanti mi ha dato la sensazione che le Unità inseguatrici mi abbiano perso di vista dopo i primi minuti di combattimento, ma hanno insistito ad inseguirmi sperando di potermi riscoprire, agevolati, dalla inevitabile scia di fumo prodotta dalla combustione spinta al massimo che, data l'atmosfera calma, rimaneva persistente per lunghissimi tratti. Fortunatamente il tiro illuminante è risultato sempre corto e quindi inefficace.=

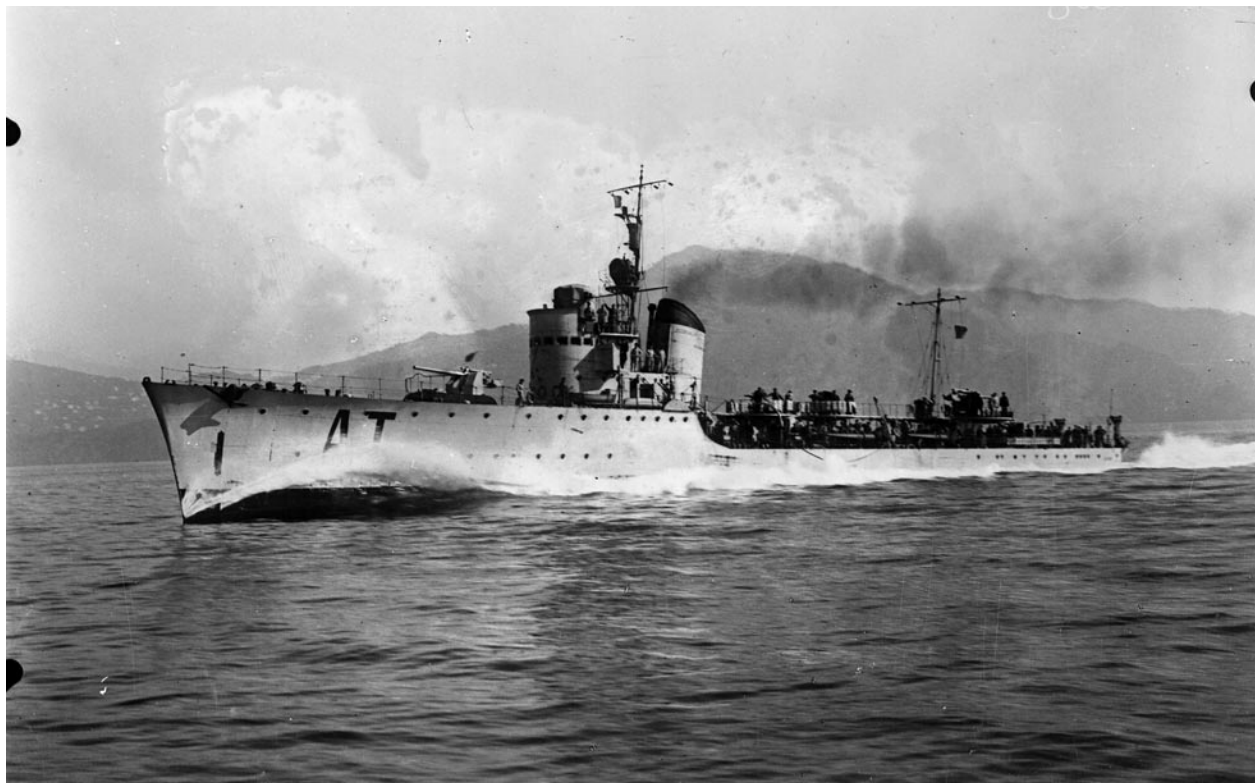


Fig. 35 e fig. 36 – Le torpediniere Altair (in alto) e Aldebaran (AUSMM)



## Appendice n. 5

### UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA REPARTO O.A. – UFFICIO ADDESTRAMENTO

#### CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI: COPIA N. 5

Data: XXX li 16 novembre 1941/XIX

Notizia n. 48

ARGOMENTO: Affondamento delle Torp. ALTAIR e ALDEBARAN per urto contro mine (19 – 20 ottobre 1941)

#### SEGRETO

La Torp. *Altair*, di scorta ad un convoglio partito da Pireo per Creta nel pomeriggio del 19 ottobre, alle 19.00 fu colpita da forte esplosione subacquea a 3 miglia circa a ponente dell'Isola S. Giorgio (Golfo di Atene). La nave fu subito presa a rimorchio dalla Torp. *Lupo*, ma prima che fosse stato possibile condurla in porto, 02.47 del 20 ottobre, affondò.

La Torp. *Aldebaran*, inviata dal Pireo per prestare assistenza alla Torp. Sinistrata, alle 08.05 del 20, urtò contro una mina nella stessa zona dell'*Altair*, ed affondò in circa un'ora.

Si riportano i rapporti dei Comandi della Torp. *Lupo* ed *Altair* e del Capitano di Fregata G. MOSCHINI, imbarcato sulla Torp. *Aldebaran* per dirigere le operazioni di assistenza.

#### RAPPORTO DEL COMANDO DELLA TORPEDINIERA "LUPO"

.....Omissis.....

Ore 19.28 del giorno 19 corrente, mentre mi trovato in prossimità del piroscampo di testa del convoglio – a circa miglia 3 a ponente della punta N. W. di S. Giorgio – si è verificato di poppa a sinistra una formidabile esplosione che ha illuminato per alcuni istanti tutto il cielo.

Ho messo subito alla massima forza e, dopo essermi portato sull'altro lato del convoglio, ho diretto per il luogo dell'esplosione che era segnato da una colonna di fumo nero e da bagliori di incendio.

A circa 2000 metri di distanza ho acceso il proiettore ed ho potuto constatare che la nave sinistrata era l'*Altair*. La prora della torpediniera era completamente asportata fino al pezzo 1; grossi incendi divampavano sotto il castello e sulle sovrastrutture della plancia, mentre la poppa ed il centro apparivano integri.

La torpediniera era leggermente sbandata sulla sinistra ed appruata; sulla poppa era ammassata gran parte dell'equipaggio.

Quasi contemporaneamente ho percepito grida di naufraghi che invocavano soccorso: non ho ritenuto opportuno fermarmi e raccogliarli per non ritardare l'opera di assistenza alla nave sinistrata e anche perché sapevo che avrei potuto disporre poi per il loro salvataggio, a mezzo delle Unità adibite alla caccia dei sommergibili, che già si trovavano nella zona.

Nel frattempo il convoglio proseguiva regolarmente in rotta scortato dal *Monzambano* e dal *Barletta*, ai quali più tardi si aggiungeva il *Sella*.

Ore 19.47 – sono giunto a portata di voce dall'*Altair* ed ho chiesto se potevo prenderla a rimorchio.

Da bordo mi è stato risposto che ritenevano imminente l'affondamento dell'unità, anche perché non era stato possibile allagare il deposito di prua, in prossimità del quale divampava un incendio, e che era

quindi necessario procedere subito al salvataggio dell'equipaggio a mezzo delle imbarcazioni del *Lupo* e della jole dell'*Altair*, già in mare.

Tenuto conto delle condizioni del momento (vi era fra l'altro vento fresco e mare vivo, che avrebbe reso oltremodo lento il trasbordo a mezzo delle piccole imbarcazioni di cui dispongono le torpediniere) ho deciso di attaccarmi all'*Altair*.

Ore 19.50 – mi armeggiavo con il castello alla poppa dell'*Altair* e poteva essere subito iniziato il trasbordo del personale, che avveniva con la massima rapidità e in ordine esemplare, a cominciare dai feriti. Per ultimi abbandonavano la nave gli Ufficiali, seguiti dal loro Comandante.

Ore 20.00 – e cioè appena 32 minuti dopo che si era verificata l'esplosione, mi sono scostato dall'*Altair* avendo recuperato tutto il personale che si trovava ancora a bordo e precisamente 6 Ufficiali – 12 Sottufficiali e 72 Sottocapi e Comuni. In tutto 90 persone. (I rimanenti si erano per la massima parte gettati a mare subito dopo l'esplosione, ritenendo probabilmente che la torpediniera affondasse subito).

Appena scostato dall'*Altair* mi sono portato dalla parte opposta a quella ove si trovavano i naufraghi ed ho lanciato alcune bombe da getto a scopo intimidatorio, nella presunzione che nelle vicinanze potesse esservi un sommergibile.

Ho girato poi per qualche tempo intorno all'*Altair*, sperando che i suoi incendi diminuissero di intensità e di poterla prendere a rimorchio.

Nel frattempo davo istruzioni a due motovedette che si erano avvicinate di provvedere alla ricerca e al salvataggio della gente a mare.

Ore 21.00 – avendo notato che l'incendio sotto il castello tendeva a diminuire e che d'altra parte l'assetto della torpediniera non si era sensibilmente alterato, ho deciso di tentare di rimorchiare l'*Altair* di poppa. Mi sono fermato a pochi metri di distanza da essa e per mezzo di un battello ho provveduto a far distendere il cavo da rimorchio del *Lupo*, che avevo sin dall'inizio fatto preparare.

Ad un MAS che mi si era avvicinato, ho dato intanto ordine di assicurare la sorveglianza antisommergibile, girando intorno alle due torpediniere, alla distanza di 2000 metri circa.

Ore 21.30 – il cavo era disteso e potevo mettere in moto aumentando gradatamente di velocità. L'accostata per assumere la rotta verso il Pireo risultava molto lenta (la poppa dell'*Altair* era orientata per S.W., mentre bisognava dirigere per rotta 340° circa) e l'ultimavo soltanto alle ore 21.50.

Pochi minuti dopo – alle ore 22.02 – mentre sembrava che tutto procedesse regolarmente, il cavo si spezzava in prossimità dell'estremità che era data volta alle bitte di poppa della *Altair*. (La rottura è da attribuirsi con tutta probabilità allo sfregamento del cavo sulla gruetta ..... dell'*Altair*, nonché alla resistenza al rimorchio opposta dall'unità sinistrata che aveva tutto il timone alla banda, e le lamiere della opera viva di prora piegate sulla sinistra di oltre 90° rispetto alla linea della chiglia e parecchio sporgente).

Provvedevo immediatamente a recuperare il cavo ed a farlo distendere nuovamente. L'operazione risultava alquanto più difficile della prima volta, perché il vento ed il mare da N.W. erano in continuo aumento.

Ore 23.05 – il cavo era nuovamente disteso alle 23.09 potevo rimettere in moto aumentando gradatamente fino ad una andatura delle macchine corrispondente a 7 nodi, che consentiva di rimorchiare la *Altair* ad una velocità effettiva poco superiore alle due miglia orarie.

Durante la sosta per riprendere il rimorchio, avevo tentato di trasbordare i feriti su di una motovedetta, per farli trasportare subito al Pireo, non potendo prestare loro a bordo tutte le cure necessarie. Ho dovuto perciò rinunciare non essedo per due volte la motovedetta riuscita ad affiancarsi al *Lupo*, a causa del vento e del mare, né volendo d'altra parte fermarmi più dell'indispensabile.

Ore 01.30 – del giorno 20, quando mi trovavo a circa 25 miglia dal Pireo ed a 12 miglia da Phleva, dove speravo di trovare un po' di ridosso dal vento di N.E. che ostacolava molto il rimorchio, le condi-

zioni dell'*Altair* sono sensibilmente peggiorate: è aumentato lo sbandamento sulla sinistra e la poppa si è molto abbassata, tanto che le onde salivano sulla coperta.

Informavo di quanto sopra a Marisudest per R.D.S., dicendo che pur prevedendo prossimo l'affondamento dell'unità, avrei tentato di rimorchiarla fino all'ultimo. Non essendovi nelle vicinanze nessuna località che si prestava per fare incagliare la unità sinistrata e neppure una zona di bassi fondali, ho preferito di continuare in rotta nella speranza d'incontrare i rimorchiatori che mi erano stati preannunziati da Marisudest.

“ 01.50 – ho avvistato l'*Aldebaran* – uscita dal Pireo dopo la notizia del sinistro – che ha assunto posizione di scorta antisommergibile.

Le condizioni dell'*Altair* dalle ore 02.00 in poi sono diventate ancora più critiche, tanto che uno si domandava come una nave in quelle condizioni (fortemente sbandata, senza la prua, con la coperta a fior d'acqua e rosa da grossi incendi) potesse ancora galleggiare.

Ore 02.47 – mentre sulla poppa del *Lupo* veniva tagliato il cavo di rimorchio, l'*Altair* s'inclinava repentinamente sulla sinistra ed affondava, in un punto a miglia 3,6 per 256° dal fanale dell'isola di Gaidaro – in 150 metri di fondo.

Dopo essere rimasto per qualche tempo ad esplorare con il proiettore la zona dell'affondamento senza scorgere né naufraghi né relitti, ho diretto per il Pireo, onde sbarcare al più presto i feriti.

Ore 04.45 – mi sono affiancato al molo Re Costantino ed ho potuto subito iniziare lo sbarco del personale sulle autoblancande italiane e tedesche, che erano là ad attendermi.

#### RAPPORTO DEL COMANDO DELLA TORPEDINIERA “ALTAIR”

.....Omissis.....

Ore 16.00 – del giorno 19 corrente, salpo dal Pireo per eseguire scorta convoglio Divisione *Siema* diretta Creta.

La posizione di scorta assegnatami era sul lato sinistro del convoglio. Appena il convoglio assunse la formazione iniziai la scorta zig-zagando, alla velocità di 14 miglia.

Ore 19.30 – mentre l'unità si trovava sul punto per accostare a dritta verso il convoglio, per iniziare la nuova spezzata del zig-zagamento, avvenne una forte esplosione sul lato dritto, all'altezza del pezzo 1. –

Una forte fiammata – altezza stimata m. 100 – 150 circa – ed un'altra colonna di nafta incendiata investiva la parte poppiera del castello e tutte le sovrastrutture della plancia, controplancia ecc....

L'incendio si sviluppò istantaneamente prendendo vaste proporzioni sì da interessare le parti rimanente del castello e dell'anticastello, dei locali sottostanti e le sovrastrutture già accennate.

Lo scoppio asportò completamente la parte prodiera della nave fino all'altezza del pezzo 1, ripiegandola sul lato sinistro dove rimase attaccata con solo fasciame esterno ed immersa.

La nave dopo lo scoppio ebbe un forte appruamento ed un leggero sbandamento a sinistra.

Dopo l'esplosione tentai, mettendo tutta la barra a dritta, di dirigere la nave contro l'isola di S. Giorgio sperando di portarla in secca, visto che il bastimento non governava dovetti rinunciare al tentativo.

Mentre l'Ufficiale di Rotte ed un Segnalatore salvavano le pubblicazioni RR. Raccolte in stazione r.t., con estintore abbiamo cercato di spegnere l'incendio della controplancia, senza riuscirvi perché le fiamme ripresero, data la grande quantità di nafta incendiata.

In seguito le pubblicazioni segrete della plancia sono state rinchiuse nell'apposita cassetta e filate in mare.

Le macchine nel frattempo erano state fermate.

Scesi in coperta dove trovai molta gente ustionata, che fu fatta radunare a poppa del bastimento, lontana dall'incendio.

Tentato inutilmente con i rimanenti estintori, disponibili, di spegnere l'incendio a prora, e inutilmente cercato di allagare il deposito di prora poiché tutte le lamiere ed i maneggi degli allagamenti erano contorti sì da renderne impossibile la manovra, temendo lo scoppio del deposito di prora, furono sgomberati i locali dopo un'accurata verifica che tutto fosse ben chiuso. Furono allagati i depositi del centro e di poppa e gli allagamenti furono quindi chiusi.

Temendo, per l'incendio che non si riusciva a domare, lo scoppio del deposito di prora, con tutto il personale rimasto a bordo nel frattempo radunato a poppa, trasbordai sul *Lupo* dopo essermi assicurato che nessuno fosse rimasto a bordo. Il *Lupo* per effettuare il trasbordo della gente, si affiancò con il castello alla poppa dell'*Altair*.

A disposizione dei naufraghi che erano in mare, sono stati gettati in mare i due Carley di poppa e la baleniera.

#### RAPPORTO DEL CAPITANO DI FREGATA GIUSEPPE MOSCHINI

.....Omissis.....

Ore 23.15 – circa del 19 ottobre, insieme al Maggiore G.N. Giovanni DONATI, imbarco sulla R. Torp. *Aldebaran* ormeggiata nel porto del Pireo.

La Torpediniera, comandata dal Capitano di Corvetta Antonio GIUNGI, alle ore 23.35 esce dal porto e dirige per raggiungere la Torpediniera *Lupo* con a rimorchio lo scafo della Torpediniera *Altair*.

Scopo della mia missione era quello di recarmi, insieme al Maggiore DONATI, sul relitto dell'*Altair* o sulla Torpediniera *Lupo* per portare eventuale soccorso alle operazioni di rimorchio.

Ore 01.30 – a circa 7 miglia a Nord dell'isola di S. Giorgio, la Torpediniera *Aldebaran* giunge in vicinanza del convoglio *Lupo – Altair* che naviga scortato da un MAS e da una Vedetta. Esaminata la situazione rilevo che:

- a) il *Lupo* ha preso a rimorchio il relitto dell'*Altair* che naviga di poppa fortemente sbandato sulla sinistra e notevolmente più immerso del normale;
- b) l'incendio sul relitto divampa nei locali delle sovrastrutture di prora, in plancia e nell'interno dei locali inferiori prodieri i quali in seguito all'asportazione della prua fino all'altezza del cannone sono facilmente visibili dall'esterno.

La situazione si presenta criticissima per l'assoluta mancanza dei mezzi di esaurimento di cui sarebbe necessario disporre per poter fronteggiare l'invasione dell'acqua.

La velocità del convoglio, come comunicato dal *Lupo*, risulta di miglia 4 all'ora.

Un eventuale trasbordo del sottoscritto e del Maggiore DONATI avrebbe richiesto l'arresto del convoglio per un tempo abbastanza lungo date le condizioni del mare.

Rinuncio al trasbordo nella considerazione che le critiche condizioni del relitto e lo stato del tempo impongono che la marcia venga accelerata per raggiungere al più presto possibile un ridosso, il porto o un basso fondale.

La Torpediniera *Aldebaran* assume quindi la scorta del convoglio zig-zagando nei settori poppieri e lanciando alcune bombe a scopo preventivo.

Ore 01.40 – si riceve l'ordine di trasbordare i feriti che sono imbarcati sul *Lupo*. Ma le condizioni del mare non lo consentono, né con le imbarcazioni, né affiancandosi al *Lupo*. Ritengo necessario attendere di aver raggiunto l'isola di Phleva ove il ridosso della costa avrebbe consentito o il trasbordo dei feriti, ovvero il passaggio del rimorchio dal *Lupo* all'*Aldebaran*.

Ore 02.53 – del 20 ottobre, nel punto a miglia 3 per 255 da Gaidaro, mentre la Torpediniera *Aldebaran* si trovava a circa 3000 metri sul lato sinistro del convoglio, la Torpediniera *Lupo* richiama l'attenzione col proiettore ed illumina il relitto dell'*Altair* mentre questi rapidamente si rovescia sul lato sinistro e scompare dalla superficie del mare. La Torpediniera *Lupo* si avvicina alla zona di affondamento per esplorare la superficie dell'acqua e la *Aldebaran* si mantiene ad opportuna distanza per non intralciare la manovra.

Ore 03.02 – il *Lupo* spegne il proiettore, mette in rotta per il Pireo e segnala che la zona è libera da relitti e non vi sono naufraghi sul luogo dell'affondamento.

L'*Aldebaran* mette in rotta per Pireo riducendo opportunamente la velocità per giungere alle prime luci dell'alba agli sbarramenti dell'ingresso del porto.

Ore 06.15 – mentre la Torpediniera inizia la manovra per entrare in porto, giunge l'ordine di rimanere nella zona fino a giorno fatto per la ricerca dei naufraghi dell'*Altair*. Viene invertita la rotta per il passo di Phleva e poscia si dirige per raggiungere il punto a mg. 3,5 per NW dall'isola S. Giorgio.

All'altezza del passaggio di Phleva si incrocia il MAS 534 che segnala di avere a bordo 22 superstiti.

Dalle ore 07.31 si inizia lo zig-zagamento con rotta Sud velocità miglia 20.

Ore 08.05 – circa, sul punto a mg. 3 per W-NW dall'estremità di ponente della isola di San Giorgio, mentre mi trovavo sul lato dritto dell'ala di plancia insieme al Comandante GIUNGI ed al Maggiore DONATI, si manifesta una violenta esplosione sul lato dritto della nave, circa in corrispondenza del cannone prodiero.

Dissipatosi il fumo e ricaduta la colonna d'acqua, nafta e vapore proiettata dall'esplosione, viene esaminata la situazione che si presenta come segue:

- l'esplosione ha spezzato in due lo scafo fino a poppavia del cannone prodiero, ed ha aperto un lungo squarcio sulla dritta in corrispondenza della caldaia 1;
- la parte poppiera presenta un notevole risentimento in corrispondenza del fumaiuolo sul lato sinistro, ove alcune lamiere della murata e della coperta sono piegate verso l'esterno, ma non sembrano strappate;
- una rapida ispezione eseguita dal Maggiore DONATI nei locali inferiori porta alla conclusione che:
  - i locali poppiari e le due macchine sono stagni almeno apparentemente;
  - la caldaia n. 2 è allagata fino a circa 90 centimetri al di sopra della platea;
  - la caldaia n. 1 completamente allagata e distrutta;
  - tutti i locali prodieri risultano inutilizzabili;
  - risultano altresì non impiegabili tutti i mezzi di esaurimento per la impossibilità di disporre del vapore necessario.

Poiché a causa del mare la parte prodiera tende a staccarsi definitivamente, ed il nuovo assetto della sola parte poppiera si presenta incerto, per quanto sembra vi siano alcune probabilità che essa possa galleggiare, ordino di far ammainare le imbarcazioni e le zattere per raccogliere i feriti e alcuni uomini che l'esplosione ha gettato in mare e di riunire tutto il rimanente personale a poppa.

Il Comandante GIUNGI ha mantenuto fermamente il Comando senza un attimo d'incertezza ed ha dato tutti gli ordini che la situazione richiedeva.

Sono state fermate le macchine, controllate tutte le paratie stagne, verificate le aperture, messi gli spilli di sicurezza alle b.t.g. e tolte le cariche dei siluri, liberate dalle rizze tutte le imbarcazioni ed i mezzi di salvataggio, provveduto a riunire a poppa l'archivio segreto, disteso il cavo di rimorchio.

La stazione R.T. principale e il R.D.S. risultano inservibili. Il segnale relativo all'esplosione ed alla richiesta di rimorchio, cifrato coll'ELS viene trasmesso col tono di soccorso, ma non è possibile sapere se sia stato ricevuto. Il segnale sarà trasmesso successivamente per R.T. F. dall'A.S. 43 *Fedelsono*.



Fig. 37 – Foto di gruppo a bordo della torpediniera *Aldebaran*, 1939 (AUSMM)

Ore 08.20 – circa, all'estremità settentrionale dell'isola di S. Giorgio spunta il motopeschereccio A.S. 43 *Fedelsono* di cui viene richiamata l'attenzione mediante il lancio di Very rossi.

Ore 08.30 – il *Fedelsono* attracca all'*Aldebaran* e su di esso vengono trasbordati i rimanenti feriti e tutto il personale che si ritiene non possa prestare utile servizio a bordo. Vengono tratti a bordo l'Ufficiale in 2<sup>a</sup>, il Direttore di Macchina, l'Ufficiale di Rotta e il personale di coperta per l'eventuale rimorchio e l'armamento di un impianto.

In attesa di rimorchiatori il *Fedelsono* viene fatto allontanare dal bordo perché non avendo elementi probatori per attribuire l'esplosione ad una mina piuttosto che a siluramento, permaneva la possibilità in quest'ultimo caso, di lancio di un secondo siluro.

Nel frattempo la parte prodiera dell'unità accelera il processo di distacco dal rimanente scafo e ciò viene denunciato dal sollevamento dell'estrema prora e dalla schiodatura delle lamiere di coperta in corrispondenza della frattura.

Contemporaneamente la parte centrale si appesantisce la acqua raggiunge il ponte di coperta in corrispondenza della caldaia N. 2.

Lo sbandamento è tale che gli sfoghi d'aria del lato sinistro sono sommersi e l'acqua penetra nel deposito gradualmente. La poppa si mantiene sollevata ma verso le 08.40 l'unità accenna ad aumentare l'inclinazione sul lato sinistro.

Ore 08.50 – circa, peggiorando ulteriormente le condizioni del relitto che ha raggiunto uno sbandamento di circa 20 gradi, ed accenna a rovesciarsi, allo scopo di evitare inutili perdite umane, ordino al rimanente equipaggio di gettarsi in acqua e raggiungere a nuoto il *Fedelsono*.

Ore 08.55 – ordino agli Ufficiali di abbandonare la nave che ha iniziato un rapido movimento di rovesciamento sul lato sinistro.

L'Ufficiale in 2<sup>a</sup> e l'Ufficiale di Rotta ed il Direttore di Macchina si gettano a mare e raggiungono a nuoto un'imbarcazione. Rimangono ancora con me a bordo, il Comandante GIUNGI ed il Maggiore G.N. DONATI per attendere l'istante di distacco della prora che avrebbe potuto eventualmente variare le condizioni di stabilità e forse ristabilire l'equilibrio del rimanente scafo.

Ore 09.05 – lo sbandamento ha oltrepassato i 40° ed accelera il suo movimento. Ordino al Comandante GIUNGI ed al Maggiore DONATI di gettarsi in mare ed io mi tuffo insieme a loro.

Appena in acqua osservo che le eliche sono fuori dall'acqua e così pure una parte della chiglia, e che la rotazione continua fino a che si immerge rapidamente e lo scafo raggiunge una posizione subverticale con poppa fuori dall'acqua, indi rapidamente scompare sotto il livello del mare. Solo la parte prodiera galleggia verticalmente fino alle ore 09.40 circa.

Raggiunto il *Fedelsono*, dirigo per recuperare tutti i naufraghi che sono in mare, e quelli che si trovano nei battelli, imbarcazioni e zattere, e dirigo successivamente per rientrare al Pireo.

Ore 10.00 – giungono sulla zona i CC. SS.; il MANCOMENI mi comunica di aver avvistato una mina ancorata a circa un metro di profondità.

In vicinanza dell'isola di Phleves incontro la Torpediniera *Lupo* sulla quale effettuo il trasbordo dei feriti e dei superstiti.



Fig. 1 – Diretrici di sbarchi tedeschi nel periodo 15-18 settembre 1943 (in G. Manzari, M. Pagano, *La Regia Marina nelle Isole Ionie*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore Difesa, 2020, pag. 80)

# La Regia Marina a Cefalonia, settembre 1943

a cura di Furio Cerutti

## Abstract

*Among the dark pages of the Second World War, the story of Kefalonia stands out both for its brutality and for the Spirit that the survivors testify from the first moments of those bloody days.*

*Stories of men and resistance, in arms on the fields as in German lagers, where the inmates, despite the very heavy conditions of the Polish winter in Stalag 366, humiliated in every way by the jailers, felt the need to come together to give legal form, thanks to their testimony, to a memory that they wanted could become public.*

## Nota introduttiva

Viene qui pubblicato un documento ritrovato fra le carte di mio padre Giobatta Cerutti (1901-1975), che lo stese nel Lager di Siedlce (Stalag 366, situato nel *Generalgouvernement* nazista stabilito in Polonia) nel marzo 1944. Cerutti, tenente di complemento della Regia Marina (ruolo servizi contabili) e specialista della cifra, era stato dal 12 agosto 1941 al 7 gennaio 1943 in servizio all'Ufficio Telecomunicazioni del Comando R. Marina di Argostoli, per essere subito dopo trasferito all'omologo ufficio di Marimorea (Patrasso), dove venne catturato dalla Wehrmacht il 9 settembre 1943. La sua vicenda come I.M.I. si trova brevemente riassunta in G. Manzari, *La partecipazione della Marina alla Guerra di Liberazione (settembre 1943 – 15 settembre 1945)*, in «Bollettino d'archivio dell'Ufficio storico della Marina Militare», XXIV, 2015, p.216.

Avuta notizia che nell'infermeria del Lager era giunto un sottufficiale proveniente da Cefalonia,

(fig. 1, a fronte) Cerutti annotò nel suo Diario (che è trascritto a cura dell'autore di questa nota) quanto segue:

“(10.3.44) Il sottufficiale ricoverato in infermeria [del cui arrivo era stata data nel *Diario* breve notizia in data precedente] è il capocannoniere Pietro Pasella, già alla Batteria E. 208 di Argostoli: è in condizione paurose di salute! Mi farò rilasciare un racconto dettagliato degli avvenimenti dell'isola, ma già fanno fremere i primi accenni! Gli chiedo con ansia i nomi e mi dice che il Comte Mastrangelo-il Capitano Pozzi-il Tenente Denaro-Viezzoli-Solito sono stati fucilati! Che Di Rocco si è salvato rientrando a Taranto con un Mas, che pure sono rientrati al [posamine] *Vergada* il Comte Delfino-La Nasa-Bevilacqua e che anche Don Mario Trapani è salvo! Il Com.te Barone-Donato- e Caccavale hanno aderito!”

Non è chiaro se Cerutti già conoscesse Pasella. Questi si trova registrato – ma con il nome di Antonio, non Pietro, e come Capo di 1° classe addetto alla Sezione mitraglieri nella batteria E 208 – negli



Fig 2 – Scatto all'interno del campo (non è chiaro se si tratti di Siedlce o Tarnopol) con il reticolato di separazione fra settori. Si vedono due prigionieri al lavoro (G. Cerutti, *Diario di un ufficiale italiano nei campi del Terzo Reich*, Firenze, Edimedia, 2022, pag. 61)



Fig 3 – Giobatta Cerutti, a sinistra, presso il lager di Siedlce. Con lui gli amici Miloro e La Rocca, oltre ad uno sconosciuto ufficiale del Regio Esercito (G. Cerutti, *Diario di un ufficiale italiano nei campi del Terzo Reich*, Firenze, Edimedia, 2022, pag. 89)

elenchi del personale della R. Marina presente a Cefalonia.<sup>1</sup>

Cerutti visitò dunque Pasella in infermeria, annotando il 12.3.44:

“Capo Pasella mi ha oggi ultimato il racconto degli avvenimenti di Argostoli, per quanto riguarda l’azione e la parte presavi dalla R. Marina. Tale racconto ho trascritto a parte (riletto ed approvato dal narratore), intendendo al mio rientro dargli forma più organica con le testimonianze di amici ufficiali (penso a don Mario [Di Trapani] e a Di Rocco) che potrò raccogliere.”

Ricordo che Mario Di Trapani era uno dei cappellani militari a Cefalonia e Di Rocco il sottotenente di vascello inviato dal generale Gandin su di un motoscafo in Italia per esporre al Governo rifugiatosi a Brindisi la situazione che precipitava sull’isola.<sup>2</sup>

Non risulta che l’intenzione, annotata nel Diario, di arricchire la testimonianza sia mai stata realizzata, né che il documento steso a Siedlce sia stato trasmesso alla Marina dopo il rimpatrio avvenuto nell’agosto 1945. Non me ne è noto il perché; posso solo ipotizzare che mio padre, finite la prigionia e la lunga guerra (era stato richiamato già nella primavera del 1939), preferisse non ritornare su quelle terribili vicende. Oppure che nella cura delle memorie lasciasse il passo ai colleghi che cominciarono a farlo pubblicamente, come fece l’altro cappellano di Cefalonia don Luigi Ghilardini, di cui ricordo la ripetuta presenza a casa nostra a Genova.

A quasi ottant’anni dal massacro di militari italiani nelle Isole Ionie molto si sa sulla vicenda e molto si discute ancora sulle sue implicazioni etiche e politiche. Questo Resoconto non sembra apporti novità rilevanti a quanto già si conosce da altri documenti e dall’ormai copiosa letteratura su Cefalonia; ma una valutazione più precisa spetta agli storici, di cui il redattore di questa nota non fa parte quanto a disciplina professata. In ogni

caso il resoconto sembra degno di essere conosciuto per due ragioni, una interna ed una esterna ad esso. Sotto il primo profilo la narrazione di Pasella restituisce in modo incisivo, essendo di prima mano, l’atmosfera dei giorni concitati, incerti e sempre più tragici del settembre 1943. In questo senso essa raggiunge l’acme nell’episodio del sottotenente Enrico Solito, che in questa narrazione rifiuta di salvarsi per un eroismo che si congiunge con il senso disperato di morte nato dalla perdita di entrambi i genitori sotto i bombardamenti. Ora, l’episodio qui narrato da Pasella è in verità incerto e non verificabile, come dirò più avanti; ma non manca di verosimiglianza ed è comunque carico di significato per chi lo racconta e per chi lo viene in questa versione a conoscere.

Sul piano invece della genesi del Resoconto, mi pare significativo che nelle condizioni pesantissime (di sopravvivenza più che di vita) dell’inverno polacco nello Stalag 366 un gruppo di ufficiali prigionieri ed umiliati in ogni modo dai carcerieri sentisse lo stimolo a riunirsi per dare forma letteraria e, grazie alla loro presenza testimoniale, legale ad una memoria che si voleva potesse divenire pubblica. Memoria scritta che venne poi salvata nelle numerose perquisizioni e nei trasferimenti (a Sandbostel ed infine a Wietzendorf) subiti da mio padre. Fu un atto di rivendicazione delle forme civili di convivenza – fare memoria collettiva delle vittime, comporre la narrazione legalmente certificata dei crimini – che non era scontato intraprendere in mezzo al dominio della fame, dell’umiliazione e della precarietà dell’esistenza. Per quanto riguarda Cerutti, il suo prendere l’iniziativa del resoconto – certo non estranea alla sua predilezione per l’ordine e la precisione, a lungo esercitata nel suo lavoro presso la Navigazione Generale Italiana, poi presso la Società Italia di Navigazione – mi sembra si alimentasse di un senso di obbligo, come ufficiale e cittadino italiano, a far fronte in ogni modo possibile alla vio-

<sup>1</sup> G. Manzari e M. Pagano, *La Regia Marina nelle Isole Ionie aprile 1941 – settembre 1944*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Difesa, 2020, p.96.

<sup>2</sup> Ivi, pp.83 sgg.

lenza arbitraria e crudele dell'ex-alleato. Era questo stesso senso intimo dell'obbligo e della propria dignità che lo spinse qui all'iniziativa del resoconto e nei quasi venti mesi di prigionia a resistere ad ogni collaborazione con il Terzo Reich o la R.S.I., ma è anche vero che il tempo passato nella comunità della Regia Marina di Argostoli aggiungeva una motivazione personale, morale ed emotiva, all'atto doveroso che egli credette di compiere nel ricordo dei suoi compagni caduti.

Su Enrico Solito, si evince dal testo che Cerutti lo aveva conosciuto ad Argostoli come aspirante, mentre nel settembre 1943 egli era ormai sottotenente di commissariato. Il figlio di suo fratello, che porta lo stesso nome, ha dato una ricostruzione narrativa della sua vicenda, dalla quale risulta non essere veritiera la morte di entrambi i genitori sotto i bombardamenti.<sup>3</sup> La madre era morta precedentemente di malattia, mentre il padre gli sopravvisse per anni. Nel racconto di Pasella si sono probabilmente mescolati particolari riguardanti altri, come avviene spesso con le testimonianze riguardanti situazioni collettive e drammaticamente confuse. Ma in entrambe le narrazioni la fucilazione di Solito appare conseguenza di una scelta davvero eroica fatta da lui stesso – in quella del nipote egli raggiunge volontariamente il gruppo degli ufficiali che verranno poi massacrati.<sup>4</sup> Appare quindi più che mai giustificata la medaglia d'argento al V.M alla memoria attribuitagli dopo la guerra.<sup>5</sup>

## Un resoconto raccolto da G.B. Cerutti nel Lager di Siedlce

[Trascrizione dal manoscritto composto di tre fogli di carta quadrettata, scritti a mano su ambo i lati, formato simile A4. Titolo e note sono redazionali. Grafia ed interpunzione non modificate.]

Domenica 12.3.44

Questo è il resoconto degli avvenimenti svoltisi in Argostoli-Cefalonia, dopo l'8.9.43, così come, nella Baracca 21 del campo di concentramento germanico di Siedlce (fig. 2, pag. 132), è stato fatto a me, Tenente della R. Marina G.B. Cerutti (fig. 3, pag. 132) (presso Italia S.A.N., Piazza De-ferrari, Genova) dal Capo Cannoniere di [illeggibile] classe Pasella Pietro matr. 68679 – abitante a La Maddalena, via Caltagirone,<sup>6</sup> alla presenza dei seguenti ufficiali testimoni:

Ten. comm. R.M. Pavarani Dr. Giorgio.

S.T. Comm. R.M. Ciaccio Francesco.

S.T. compl. R.M. La Rocca Gabriele.

S.T. A.A. Cocchi Prof. Nello.<sup>7</sup>

La notizia dell'armistizio venne comunicata al Comando Marina dal Comando del R. Posamine *Vergada* (fig. 4, pag. 136), che l'aveva captata dalla radio inglese nel pomeriggio del giorno 8; venne poi confermata dalla radio italiana alle ore 19:30 di detto giorno. Il Comando Marina dispose per l'attuazione delle misure di sicurezza per i casi di emergenza, ordinando l'immediato rientro in sede di tutto il personale. Nella serata partì per

<sup>3</sup> E. Solito, *Cefalonia 1943. Lettere dal massacro*, Bresso, Hobby & Work 2008.

<sup>4</sup> Ivi, p. 222.

<sup>5</sup> E. Cimmino, *Enrico Solito (Milano, 7.10.1922 – Cefalonia, 24.9.1943)*, «La voce del marinaio», 24 settembre 2019 (<<https://www.lavocedelmarinaio.com/2019/09/enrico-solito-milano-7-10-1922-cefalonia-24-9-29143/>>, ultima consultazione: 30/11/2022).

<sup>6</sup> Il testo, scritto con calligrafia talora malferma, costringe il redattore a decifrazioni assai ipotetiche (qui "Caltagirone" non è certo) o a rinunciare, indicando [illeggibile]. Le generalità del sottufficiale Pasella sono state cancellate a penna, ma sono abbastanza leggibili anche appoggiandosi a quanto venne scritto da Cerutti nel suo *Diario della prigionia nel Terzo Reich* alle date del 10 e 12.3.1944 a proposito del suo incontro con Pasella nel Lager (v. Nota introduttiva).

<sup>7</sup> R.M. è ovviamente Regia Marina, A.A. Arma aeronautica o aerea.

l'Italia la Sq.[uadriglia] Mas (3 Mas). La notte trascorse tranquilla.

La mattina del 9 il Com. Marina apprese – da comunicazione via filo privata – che il Com. Marina di Patrasso (MARIMOREA) era stato occupato da truppe germaniche; e il Cap. di Fregata Mario Mastrangelo – Comte di Marina Argostoli – ordinò tra l'altro al Capo Pasella<sup>8</sup> di disporre immediatamente tre fucili mitragliatori all'entrata, lungo le scale e ad una finestra dell'edificio sede di tale Comando.

Alle ore 8:45 del 9 sett. partì per destinazione ignota il R. Posamine *Vergada*, sul quale avevano preso imbarco il Cap. C. Delfino – il T.V. La Nasa Nino – il S.T. Comm. del 10 Gruppo Antisom –<sup>9</sup> e il Cap. G.N.O.M.<sup>10</sup> Bevilacqua: si apprese in seguito che la nave aveva felicemente raggiunto il porto di Messina.

Nelle prime ore del mattino di tale giorno si presentarono in vicinanza di Argostoli, mantenendosi all'altezza del faro di Vardiani, due navi ospedali (una delle quali era probabilmente il *Gradisca* – fig. 5, pag. 136) in attesa di essere pilotate nella Baia. Uscì a tale scopo la Diesel.barca [sic] subito fatta segno a colpi di cannone da parte di mezzi semoventi germanici dislocati alla punta di S. Teodoro; al terzo colpo la Diesel.barca fu costretta ad invertire la rotta senza assolvere la missione. Le due navi ospedale si allontanarono al tramonto di detto giorno.

Fino al giorno 15.9 si svolsero trattative tra il Comando Div. Acqui (Generale Gandin), il Comando Marina ed il Comando tedesco per stabilire le modalità della nostra resa a quest'ultimo Comando, trattative che non giunsero a conclusione. Nel frattempo – giorno 12.9 – due motozattere te-

desche, cariche di materiali ed uomini, provenienti da Patrasso, tentarono [di] effettuare lo sbarco nella baia: una di esse venne affondata e l'altra gravemente danneggiata riparò a Lix[o]uri. Inoltre il 15.9 venne abbattuto uno dei due apparecchi germanici che aveva tentato di ammarare nella baia: ciò perché per ordine del Generale Gandin doveva essere aperto il fuoco contro ogni apparecchio che avesse tentato l'ammarraggio.

Il 12 mattino il Comando Marina venne evacuato una prima volta e tutto il personale venne scaglionato tra la Batteria E.208, a Punta [illeggibile] e la batteria di Miñes.<sup>11</sup> Il 13 [il] personale ritornò a Comando Marina che venne definitivamente abbandonato il 15 mattina.

Il 17 mattina si presentarono nel cielo dell'isola diversi Stukas che in successive ondate – tra le 6 a.m. e le ore 18 – bombardarono tutta l'isola, in particolare le nostre postazioni d'artiglieria e causarono vari incendi nell'abitato di Agostoli: alcuni apparecchi vennero abbattuti. Il 17 sera le truppe tedesche (circa 500 uomini) dislocate a S. Teodoro si arresero al Comando Marina che ne fece consegna al Com. Presidio.

Il bombardamento aereo continuò con la stessa intensità dal giorno 17 fino alle 12 del 22.9 immobilizzando le nostre truppe.

Circa alle ore 22 del 18.9 il Capo Cann. Pasella scoprì due natanti che da Lix[o]uri tentavano approdare a San Teodoro (circa 400 persone): aperto il fuoco i due natanti vennero affondati. Vennero recuperati molti naufraghi che furono rivestiti, rifocillati e curati: i feriti furono subito trasportati all'ospedale. Il 17 Di Rocco [illeggibile] con Mas uscito a remi di notte ore 22 [per] comunicare a voce attacco isola impossibilità reazione e richie-

<sup>8</sup> Nome anche qui cancellato, forse per non compromettere questo testimone agli occhi di un eventuale censore tedesco. Comte è in tutto il documento abbreviazione di Comandante.

<sup>9</sup> Aggiunta a matita: Vernier Marino.

<sup>10</sup> Acronimo difficile da sciogliere (G.N. potrebbe stare per Genio Navale).

<sup>11</sup> Forse da intendersi Minia.



Fig. 4 – Regio Posamine Vergada (Fototeca U.S.M.M.)

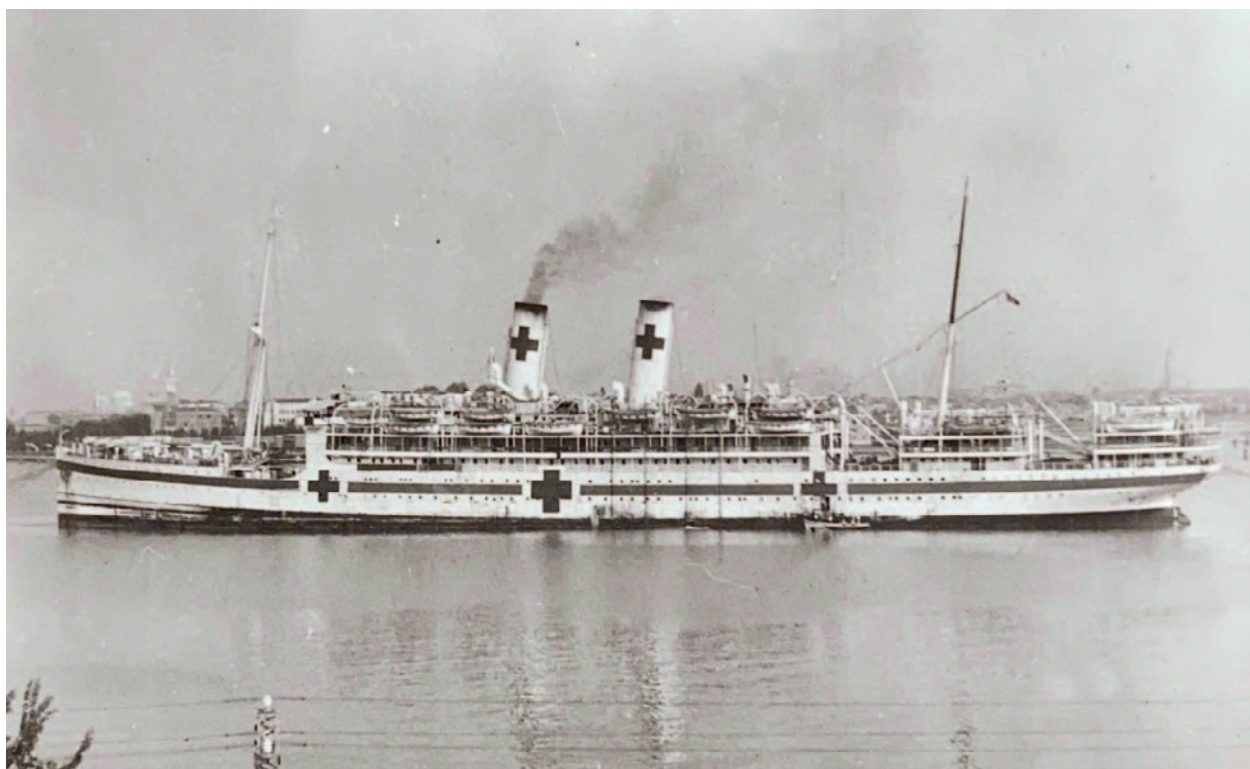


Fig. 5 – La R.N. Gradisca il 09 luglio 1941, a Venezia. Risaltano i chiari segni distintivi delle navi ospedale (Archivio USMM)

# Italiani di Cefalonia!

**Camerati italiani, ufficiali e soldati!**

**Perchè combattete contro i tedeschi? — Voi siete stati traditi dai vostri capi**

**Voi volete ritornare nel vostro paese per stare vicini alle vostre donne, ai vostri bambini, alle vostre famiglie? — Ebbene la via più breve per raggiungere il vostro paese non è certo quella dei campi di concentramento inglesi.**

**Conoscerete già le infami condizioni imposte al vostro paese con l'armistizio angloamericano.**

**DOPO AVERVI SPINTO AL TRADIMENTO CONTRO I COMPAGNI D'ARMI GERMANICI, ORA VI SI VUOLE AVVILIRE CON IL LAVORO PESANTE E BRUTALE NELLE MINIERE D'INGHILTERRA E D'AUSTRALIA CHE SCARSEGGIANO DI MANO D'OPERA.**

**I VOSTRI CAPI VI VOGLIONO VENDERE AGLI INGLESII: NON CREDETE LORO!**

**Seguite l'esempio dei vostri camerati dislocati in Grecia, a Rodi e nelle altre isole, i quali hanno tutti depresso le armi e già rientrano in Patria; come hanno anche depresso le armi le divisioni di Roma e delle altre località del vostro territorio nazionale.**

**E voi invece—proprio ora che l'orizzonte della Patria si delinea ai vostri occhi—volete proprio ora preferire morte o schiavitù inglese!**

**Non costringete, no, non costringete gli Stukas germanici a seminare morte e distruzione.**

**DEPONETE LE ARMI! — LA VIA DELLA PATRIA VI SARA' APERTA DAI CAMERATI TEDESCHI.**

*Fig. 6 – Volantino tedesco lanciato su Cefalonia che invita i soldati italiani a non combattere i tedeschi (fonte: G. Manzari, M. Pagano, La Regia Marina nelle Isole Ionie, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore Difesa, 2020, pag. 82)*



Fig. 7 – Argostoli, prigionieri italiani nella ex caserma *Mussolini*. (Archivio Renzo Apollonio, in <https://www.televignole.it/cefalonia-1943-tante-verita-6>, ultima consultazione: 30/11/2022)

sta rinforzo [illeggibile]. Di Rocco comunicò arrivo Taranto 2 g. dopo.

Per aver ragione della resistenza i tedeschi operarono intanto la seguente manovra: a) sbarco a Sami, poco difesa, con forti contingenti di truppe – circa 8000 uomini provenienti da Patrasso; b) sbarco a Vazza di materiale e truppe che unitamente al contingente rimasto a Lix[o]uri si riunì a quello proveniente da Sami. In tal modo, essendo libera la strada, i germanici sempre sparando e senza incontrare reazione entrarono in Argostoli alle ore 12 del 22.9. 43.

Alla batteria E. 208 a Punta Lardigò,<sup>12</sup> a Miñes ed in tutti i punti dell'isola da noi presidiati venne alzata bandiera bianca dietro ordine ricevuto dal Comando Presidio. Ciò nonostante i germanici continuavano a fare ininterrottamente fuoco uccidendo allo istante chiunque, ufficiale o soldato, si fosse presentato per arrendersi (*fig. 6*, pag. 137). I tedeschi presero possesso della Batteria E.208 circa alle ore 14 del 22, catturandovi – oltre a tutto il presidio – il C.C. Barone Vittorio (Comte in 2° di M.[arina] Argostoli) – il Cap. Ant. Pini, (Comte Batteria 120/45 non ancora attrezzata) – il S.T. Crem<sup>13</sup> Sammartano Leonardo (aiutante maggiore Dist. M. Argostoli) – il Ten Ant. Diamantini Conti [sembra manchi una parola] la E.208 stessa, l'Asp. [illeggibile] Solito anziché essere subito passati per le armi detti ufficiali vennero diretti con la truppa alla caserma Mussolini (*fig. 7*, a fronte).

Un nucleo di soldati germanici rimase a presidiare la E.208, un secondo nucleo iniziò il rastrellamento lungo la strada dalla batteria stessa a Punta Lardigò e Miñes, fucilando subito in specie gli ufficiali catturati. Caddero in tal modo nel pomeriggio del 22 il Cap. Comm. Pozzi Alcide – il

S.T. Comm. Denaro Salvatore (Cifra M. Argostoli) – il S.T. comp.[lemento] Viezzoli Pietro – il T.V. Comici ([illeggibile] M. Argostoli) e il Ten. ant. Seggiano Comte in 2° della E.208, dislocato su di un semovente catturato in precedenza ai germanici. Si venne inoltre a conoscenza che le truppe tedesche che avevano catturato il presidio di Sami – circa 370 uomini – avevano fucilato tutti lungo il cammino (*fig. 8*, pag. 140).

Nel pomeriggio gli ufficiali Mar. e Esercito vennero trasferiti in una stanza al piano superiore della Caserma stessa: in tale occasione l'Asp. Solito (*fig. 9*, pag. 140) si rifiutò, malgrado le vive esortazioni dei presenti, a cambiare la sua giacca e berretto con altri da sottufficiale, asserendo che se anche l'avessero ucciso non avrebbero soppresso il suo spirito, ma una persona ormai rimasta sola sulla terra (madre morta per bomb. aereo inglese – padre deceduto a seguito di ferite pure da bombardamento aereo). Alcune camionette trasportarono detti ufficiali al Com. tedesco alle 23:30 del 22. Nel pomeriggio del 23 il Ten. Cappellano R.M. Don Mario [Di]Trapani recatosi alla Caserma Mussolini comunicò che quasi tutti gli ufficiali – trasportati al faro di San Teodoro – erano stati passati per le armi la mattina del 23 e che le loro salme erano state gettate alla rinfusa in una fossa – che ne accolse altre – nei pressi del faro stesso. Dal Cappellano si apprese che erano scampati il C.C. Barone, il C.C. Donato catturato a P. Lardigò e il S.T. Caccavale Leonardo, il quale ultimo aveva “aderito” (*fig. 10*, pag. 141).<sup>14</sup>

Nella stessa sera del 23 dodici cannonieri della E. 208 vennero prelevati dalla Caserma Mussolini, trasportati in Batteria e richiesti della loro destinazione. Appreso che si trattava appunto di appar-

<sup>12</sup> Il nome attuale è Ammes.

<sup>13</sup> Corpo reali (o regi) equipaggi marittimi.

<sup>14</sup> Il ms. contiene l'annotazione “(Comte Fl Dragaggio Arg.)” che graficamente non si capisce se si riferisca a Donato o Caccavale – a senso dovrebbe trattarsi del primo. Non è stato verificato se le notizie di “adesioni” riportate qui e nell'Appendice fossero corrette.



Fig. 8 – Troianata, 22 settembre 1943. Resti delle salme di 31 ufficiali e 601 sottufficiali e soldati sottoposti ad esecuzione sommaria. (Archivio Renzo Apollonio, in <https://www.televignole.it/cefalonia-1943-tante-verita-6/>, ultima consultazione: 30/11/2022)



Fig. 9 – Aspirante/Sottotenente Enrico Solito, Medaglia d'Argento al Valor Militare, fucilato presso la Casetta rossa (R. Formato, *L'ec-cidio di Cefalonia*, in <https://www.televignole.it/cefalonia-1943-tante-verita-6/>, ultima consultazione: 30/11/2022)



Fig. 10 – Casetta rossa e il faro di punta San Teodoro. Qui passarono almeno 166 ufficiali, di cui 129 vennero fucilati. (Archivio Renzo Apollonio, in <https://www.televignole.it/cefalonia-1943-tante-verita-6/>, ultima consultazione: 30/11/2022)



Fig. 11 – Marinai prigionieri a Lixuri, nell'ottobre 1943, vicino al relitto della motonave Vittor Pisani, affondata nel luglio 1942 (E. Sfiligoi, *Qui Marina Argostoli Cefalonia*, in <https://www.televignole.it/cefalonia-1943-tante-verita-6/>, ultima consultazione: 30/11/2022)

tenenti alla Batteria che aveva sparato nei giorni precedenti contro le Mz. [motozattere] germaniche i 12 uomini vennero fucilati. Comte Mastrangelo prelevato [illeggibile] 3 o 4 giorni dopo venne pure fucilato.

Dal 22.9 al 31.10 i prigionieri circa 10.000 rimasero alla Caserma M. Ogni giorno venivano prelevati uomini che erano adibiti allo scarico delle Mz. tedesche in arrivo e a caricare sulle stesse materiale dei nostri Mgzzni [magazzini] (fig. 11, pag. 141). Dal 22.9 a tutto il 25 i prigionieri non ebbero nulla da mangiare e bere, dal 26 e per 5 giorni due gallette ed 1 litro acqua. Dal 27 in poi ebbero verdura Arrigoni [sic] – un po' di riso e pasta cotta in bidoni di benzina tagliati a metà. Ultimate le gallette (10 g. circa) venne distribuito pane di mangime di mulo [lettura incerta].

Inoltre [furono inviati] a raccogliere i morti tedeschi che vennero inumati al Cimitero Mil. di Arg. dalle tombe del quale vennero tolte e bruciate le salme dei nostri morti. I ns. morti quasi tutti bruciati.

Nella prima decade di ottobre circa 1500 prig. (Mar. e Es.) vennero imbarcati su un piroscalo e 3 Mv. diretti a Patrasso. Per uno scoppio in mac-

china o caldaia il PF affondò circa all'altezza di Capo Mounda/C. Papas e annegarono circa un migliaio di uomini: a coloro che si gettarono in mare o che tentavano salvarsi sui Mv. [motovelieri] presi [lettura incerta] dai tedeschi i tedeschi spararono con fucili mitragliatori.

C.P. [Capo Pasella] parti il 31.10 con pf. diretto Pireo che fece scalo a Patrasso. Da Pireo ad Atene alle caserme ove rimasero fino al 28.11. Il 28.11 parti per Pinski / 22 g. in vagoni chiusi. A Pinski 10 g. riposo. Poi sveglia alle 4, a lavorare ai trinceramenti – demolizioni case colpite – fino alle 13 ora del rancio. Ciò fino al 2.2.44 data partenza per Petrikof<sup>15</sup> – costruzione linea ferrata – dalle 4 alle 15 senza interruzione [;] a Petrikof in special modo si udiva il cannone. Rancio composto da: pane miglio (1 al g.) 1 pane in 4 – 20 g margarina o formaggio – miele – marmellata.

Lavoro durissimo, vitto insufficiente, bastonate a chi non lavorava, trattamento brutale / a chi chiedeva visita medica un caporale dava schiaffi, pugni impedendo andare infermeria. A dormire in terra sulla paglia [illeggibile] – senza tavole per mangiare. Neve –26 a Petrikof. molti ammalati, molti presero TBC. [illeggibile] eguale per truppa e sottufficiali. [fine del documento]

<sup>15</sup> Dovrebbe trattarsi di Petrikov ovvero Pietrykaŭ in Bielorussia. Non è stato possibile localizzare Pinski.



*Fig. 12* – Dopo la liberazione di Wietendorf, gli ufficiali della Regia Marina si riuniscono intorno al comandante Brignole (Collezione famiglia Cerutti)

## AUTORI

### Leonardo Merlini

Ammiraglio del Corpo di Stato Maggiore laureato in Scienze marittime e navali, ha conseguito nel 2010 il Master in Giornalismo Internazionale presso l'*Institute for Global Studies* e Centro Studi Americani di Roma. Specializzato in Telecomunicazioni e Informazioni Operative di Combattimento, ha svolto per circa 15 anni servizio a bordo delle navi di squadra e Comandi Complessi della Marina Militare, ricoprendo diversi incarichi operativi, e partecipando a molteplici missioni in ambito nazionale, NATO e UE. Ha prestato servizio presso l'Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione della Marina, dove ha ricoperto, tra l'altro, gli incarichi di Direttore del *Notiziario della Marina*, di Responsabile dell'Editoria Storica della Marina Militare, di Capo dell'Ufficio Storico della Marina Militare e di Direttore Responsabile del *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*. Attualmente direttore del Museo Tecnico Navale della Spezia.

### Vincenzo Meleca

Avvocato giuslavorista, con una lunga esperienza di gestione delle risorse umane maturata in varie aziende, ha utilizzato la sua conoscenza del diritto del lavoro per scrivere una decina di testi e numerosi articoli in materia. La sua passione per i viaggi e per la storia italiana (in particolare quella militare), unitamente all'essere giornalista pubblicista e ufficiale in congedo dell'Esercito, lo hanno portato a scrivere anche numerosi articoli e reportage (come quelli sulle missioni in Afghanistan, 2011 e Libano, 2012), sei testi a carattere storico (*Storie di uomini di navi e di guerra nel Mar delle Dahlak, I carri armati poco conosciuti del Regio Esercito, Il potere nucleare delle FFAA italiane –1954-1992, Strani Italiani, Italiani in Africa Orientale, I racconti delle navi morte*), e alcuni romanzi e libri di viaggio. Collabora da anni con varie riviste del settore storico-militare.

### Giulia Iacovelli

Ha conseguito la laurea in Scienze politiche e delle relazioni internazionali presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, dove è stata anche allieva del Collegio Marianum, e la laurea magistrale in Scienze della politica alla Sapienza. Fa parte del percorso per dottorati di ricerca della Scuola Superiore di Studi Avanzati Sapienza. È membro della Commissione esteri del Consiglio nazionale dei giovani e fa parte del programma *University Fellows* di *Aspen Institute Italia*.

### Furio Cerutti

Già ordinario di Filosofia politica nell'Università di Firenze, è professore affiliato alla Scuola superiore Sant'Anna di Pisa, dove insegna nel dottorato *Human Rights and Global Politics*. I suoi lavori riguardano le sfide letali (armi nucleari e cambiamento climatico), l'identità politica, in particolare quella europea, e le categorie della filosofia politica (*Conceptualizing Politics*, Londra, Routledge 2017).

